

O LAZER DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA INTELECTUAL: BARREIRAS E FACILITADORES NA MOBILIDADE URBANA EM CURITIBA/PR¹

Recebido em: 18/08/2020

Aprovado em: 18/02/2021

Licença: 

*Vania Lucia Girardi*²

*Simone Rechia*³

*Daniella Tschöke Santana*⁴

Universidade Federal do Paraná (UFPR)

Curitiba – PR – Brasil

*Emília Amélia Pinto Costa Rodrigues*⁵

Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP)

São Paulo – SP – Brasil

RESUMO: Este artigo visa identificar as barreiras e os facilitadores para que as pessoas com deficiência intelectual possam andar sozinhas no tempo/espço de lazer nas cidades, especificamente, em Curitiba. Participaram do estudo 37 pessoas, sendo 14 integrantes do Grupo Amigos do Handebol; 13 sujeitos responsáveis por esses jovens; 6 gestores da prefeitura de Curitiba e 4 representantes da equipe pedagógicas de escolas especializadas frequentadas pelos integrantes do grupo. Foi observado que os integrantes do grupo Amigos do Handebol que participaram efetivamente dos encontros propostos aprenderam a se locomover ampliando o aprendizado com ênfase ao estímulo para o desenvolvimento da autonomia. Essa autonomia deve ser incentivada e pode gerar oportunidades, principalmente no âmbito do lazer.

PALAVRAS-CHAVE: Atividades de Lazer. Deficiência Intelectual. Mobilidade Urbana.

THE LEISURE OF INTELLECTUAL DISABLED PEOPLE: BARRIERS AND FACILITATORS IN URBAN MOBILITY IN CURITIBA/PR

ABSTRACT: The purpose of this article was to identify barriers and facilitators for people with intellectual disabilities to walk alone in leisure time/space in cities, specifically in Curitiba. 37 people participated in the study, being 14 members of the

¹ Artigo premiado no 30º. Encontro Nacional de Recreação e Lazer (ENAREL), realizado em Curitiba/PR em 2019.

² Mestre em Educação Física, Universidade Federal do Paraná, Grupo de Estudos e Pesquisa em Lazer, Espaço e Cidade (Geplec).

³ Doutora em Educação Física. Universidade Federal do Paraná, Grupo de Estudos e Pesquisa em Lazer, (Geplec).

⁴ Mestre em Educação Física, Universidade Federal do Paraná, Grupo de Estudos e Pesquisa em Lazer, Espaço e Cidade (Geplec).

⁵ Doutora em Educação Física, Universidade Federal de São Paulo.

Amigos do Handebol Group; 13 subjects responsible for these young people; 6 managers of the Curitiba city hall and 4 representatives of the pedagogical team of specialized schools attended by the group members. It was observed that the members of the Amigos do Handebol group who effectively participated in the proposed meetings learned to move around expanding learning with emphasis on stimulating the development of autonomy. This autonomy should be encouraged and can generate opportunities, especially in the field of leisure.

KEYWORDS: Leisure Activities. Intellectual Disability. Urban Mobility.

Introdução

De acordo com o último censo demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística em 2010, a cidade de Curitiba contava uma população de 1.751.907 habitantes, com cerca de 300 mil pessoas com algum tipo de deficiência. Dentre estes, a população com deficiência mental/intelectual era de 21.880 pessoas (IBGE, 2010). Se comparada ao total de habitantes, o número de pessoas com alguma deficiência intelectual pode ser considerado pequeno, no entanto, este aspecto não minimiza a importância das análises e reflexões a respeito de como a população com este perfil vive seu cotidiano, de que forma se relaciona com o ambiente urbano, suas experiências no âmbito do lazer e quais as barreiras e facilitadores para o exercício da sua cidadania.

A deficiência intelectual, em consonância com a American Association on Intellectual and Developmental Disabilities - AAIDD é o funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos 18 anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização dos recursos da comunidade, saúde e segurança, habilidades acadêmicas, lazer, trabalho. Consideramos que a utilização de outros sistemas de classificação internacionalmente conhecidos, como o DSM-IV-

TR,6a CID-107 e a CIF-V,8 permanecem sendo amplamente utilizados. A definição da AAIDD apresenta uma concepção multidimensional, funcional e bioecológica⁹ de deficiência intelectual.

No âmbito da Constituição Federal de 1988 “todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza [...]” (Art. 5º, BRASIL, 1988), portanto, a observância dos direitos sociais é obrigatória para os poderes públicos, sendo dever de o Estado garanti-lo com equidade a todos os cidadãos. Em 2015, foi aprovada a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI), Lei nº 13.146, do Estatuto da Pessoa com Deficiência, “destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoas com deficiência, visando à sua inclusão e cidadania” (Art. 1º, BRASIL, 2015).

O Art. 8º da lei aponta que é dever do Estado, da sociedade e da família assegurar a efetivação dos direitos da pessoa com deficiência. Em seu capítulo IX estão assegurados especificamente o direito à cultura, ao esporte, ao turismo e ao lazer.

Portanto, considerar a diversidade é possibilitar à pessoa com deficiência o exercício pleno de sua cidadania. A inclusão é um processo que não envolve apenas as pessoas com deficiência, considerando que não basta haver leis governamentais destinadas especificamente a esses indivíduos, mas tentar compreender os fatores externos que os levam a usufruir ou não o ambiente urbano.

Pensar na acessibilidade é essencial para o usufruto adequado dos espaços de lazer da cidade. No entanto, outra questão a ser igualmente abordada é o acesso no

⁶ DSM-IV: *Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders, Forth Edition* (Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais, 4º edição revisada) – Associação Americana de Psiquiatria (APA).

⁷ CID-10: Classificação Internacional de Doenças da Organização Mundial da Saúde (OMS), em sua décima revisão.

⁸ CIF: Em 2001, a Assembleia Mundial da Saúde aprovou a International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF). Traduzida para a língua portuguesa pelo Centro Colaborador da Organização Mundial da Saúde para a Família de Classificações Internacionais em Língua Portuguesa, sob o título Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF).

⁹ Bioecológica: teoria desenvolvida por Bronfenbrenner (1996) sobre o Desenvolvimento Humano do ponto de vista ecológico.

âmbito da mobilidade urbana. Uma das barreiras que as pessoas com deficiência intelectual (PCDI) e suas famílias se deparam é a locomoção, ou transporte para chegar aos diversos locais. A facilidade e a possibilidade de independência ou locomoção com maior autonomia das PCDI podem ser fatores determinantes no acesso desta população a estes espaços e, conseqüentemente, a fruírem experiências no âmbito do lazer.

Desta forma, questiona-se quais são as barreiras e os facilitadores para pessoas com deficiência intelectual andarem sozinhas em Curitiba no tempo/espaço de lazer? Assim, o objetivo do presente artigo é identificar as barreiras e os facilitadores para as pessoas com deficiência intelectual andarem com autonomia em Curitiba no tempo/espaço de lazer.

Metodologia

Trata-se de uma pesquisa qualitativa de caráter exploratório, caracterizada também enquanto uma pesquisa-ação a qual, segundo Thiollent (1986)

[...] é um tipo de pesquisa social com base empírica concebida e realizada em estreita associação com uma ação ou com a resolução de um problema coletivo e no qual os participantes representativos da situação ou do problema estão envolvidos de modo cooperativo ou participativo (THIOLLENT, 1986, p.14).

Para o desenvolvimento da pesquisa foram realizadas observações participantes e entrevistas semiestruturadas. Participaram da pesquisa um total de 37 pessoas, sendo: quatorze integrantes do Grupo Amigos do Handebol¹⁰, grupo formado por jovens/adultos do sexo masculino, com idade entre 18 e 56 anos, diagnosticados com Deficiência Intelectual (DI), oriundos de escolas modalidade educação especial e integrantes da equipe de handebol que participou dos Jogos Abertos Paradesportivos do

¹⁰ O Grupo Amigos do Handebol tem a participação de seus integrantes nos encontros presenciais como parte da pesquisa e conta também com o grupo virtual via aplicativo de smartphone (whatsapp), ferramenta utilizada para estabelecer comunicação entre os integrantes e a pesquisadora.

Paraná- Parajaps, em 2015 (código A, de A1 até A14); treze responsáveis por estes jovens (identificados como R, R1 a R13); seis gestores da Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) (código G, G1 a G6); quatro representantes da equipe pedagógica de escolas especializadas da cidade de Curitiba frequentadas pelos integrantes do grupo (código E, E1 a E4).

Os integrantes do Grupo Amigos do Handebol participaram no ano de 2016 dos seguintes encontros realizados com a mediação da proponente principal da pesquisa, realizados geralmente aos sábados, sendo que a participação dos integrantes não era obrigatória: um piquenique na Roda Inclusiva¹¹ do Parque São Lourenço; 10 encontros com duração de aproximadamente 60 minutos na Praça Brigadeiro-do-Ar Mário Calmon Eppinghaus, localizada no Bairro Juvevê; uma participação nos Jogos Paradesportivos de Curitiba, no Centro Universitário Autônomo do Brasil (UNIBRASIL).

A pesquisa-ação foi conduzida pelo contato direto com os participantes do Grupo Amigos do Handebol, por meio de aplicativo de mensagens de *smartphone* e a partir de contatos telefônicos com os responsáveis dos jovens integrantes. Os objetivos das ações foram 1) organizar os participantes e promover a autonomia, ensinando os trajetos de ônibus dos terminais convencionais até a Praça Brigadeiro do Ar Mário Calmon Eppinghaus e Parque São Lourenço; 2) estimular a proposição de atividades e vivências de lazer pelos integrantes do grupo como jogos, brincadeiras e esportes realizadas nos encontros; 3) Observar e analisar as barreiras e facilitadores para as práticas realizadas no tempo/espço de lazer da pessoa com deficiência intelectual na cidade.

¹¹ A Roda Inclusiva do Parque São Lourenço é um conjunto de brinquedos adaptados para atender crianças com e sem deficiência.

Foi realizada uma análise interpretativa das ações e do conteúdo das entrevistas, na qual foi adotada a estratégia de triangulação dos dados, que enriquece e complementa ainda mais o conhecimento, buscando atender aos objetivos propostos (FLICK, 2009), com diferentes métodos de coleta de dados (GÜNTHER; ELALI; PINHEIRO, 2011).

A pesquisa foi aprovada no Comitê de Ética, do setor de Ciências da Saúde da Universidade Federal do Paraná, com parecer nº1752036 e CAAE nº 58775616.5.0000.0102, e foi realizada com o consentimento dos participantes.

Um Meio de Acesso: O Uso do Transporte Coletivo pelo Deficiente Intelectual em Curitiba

O “chegar” para a pessoa com deficiência intelectual é um desafio, mesmo no transporte coletivo de Curitiba, conhecido internacionalmente por seu sistema de estações-tubo interligadas aos terminais de ônibus, ainda hoje referenciado como modelo inovador em diversos contextos.

Os códigos e significados expressos nas letras informativas dos trajetos urbanos, como palavras e frases detêm um poder que não está ao alcance de quem não sabe ler, especialmente no caso dos deficientes intelectuais que, além das possíveis limitações com a leitura, podem concomitantemente apresentar dificuldades de organização espaço-temporal e lateralidade para saber distinguir sentido horário e anti-horário, esquerda e direita ou até mesmo cores.

A escritura conquista um poder “essencialmente escriturístico”, e este define “o código da promoção socioeconômica e domina, controla ou seleciona segundo suas normas todos aqueles que não possuem esse domínio da linguagem” (CERTEAU, 2014, p. 205).

A questão do chegar aos diferentes locais da cidade tem relação direta com a autonomia de todas as pessoas, principalmente da pessoa com deficiência e é determinante para a maior parte dos Amigos do Handebol. Constatou-se que três Amigos que não compareceram sistematicamente aos encontros não tinham autonomia para se locomoverem sozinhos. Cada um por um motivo diferente, porém com uma situação em comum: dependiam de outras pessoas para acompanhá-los no deslocamento.

Segundo dados levantados no site da URBS (2016), Curitiba contabilizou 93% da frota de ônibus com acessibilidade. Das cidades brasileiras, Uberlândia/MG destaca-se como a primeira cidade do Brasil a ter 100% de transporte público acessível. Dessa forma, em escala menor do que em Curitiba, é possível dimensionar a importância de haver uma cidade com 100% de transporte público acessível. Isso significa poder atender com acessibilidade às mais de 300 mil¹² pessoas com deficiência.

Levando em conta a acessibilidade, pessoas com deficiência intelectual podem ter outras deficiências associadas, como no caso de dois integrantes do grupo que apresentam, além de deficiência intelectual, deficiência física e auditiva, o que gera mais barreiras e impõe duplo desafio a essas pessoas e seus familiares.

Conforme relatou um dos gestores sobre a questão da acessibilidade para pessoas com deficiência intelectual, Curitiba se destaca, pois oferece ônibus com cores diferentes, é uma cidade bem adiantada em relação a outras capitais (G5). Divisão de linhas de ônibus por cores é uma facilidade para os deficientes intelectuais, pois permite a identificação dos veículos de forma mais acertada e segura.

Uma dificuldade do sistema de transporte de Curitiba é em relação em qual do lado do terminal devem embarcar, pois várias linhas têm sentidos opostos e coletam os

¹² Dados do IBGE de 2010. Curitiba, no Censo de 2010, tinha em sua população 300 mil pessoas com deficiência.

passageiros em determinado ponto dos terminais, dependendo do sentido (centro/bairro ou horário/anti-horário) e dos letreiros eletrônicos. Sem contar o grande fluxo de passageiros em horários de pico, que pode confundir qualquer pessoa, principalmente se tiver dificuldades de organização espaço-temporal, como no caso de pessoas com deficiência intelectual. Outra questão é a nomenclatura, que atualmente indica apenas o local de destino e que poderia ser alterada, passando a indicar também o sentido para o qual o ônibus está indo.

Vale ressaltar também que os responsáveis e integrantes do grupo mencionaram algumas dificuldades para participarem dos momentos de lazer em função da dinâmica familiar. A principal barreira refere-se ao fato, dos integrantes não terem autonomia de escolha e deslocamento, gerando a dependência de acompanhamento, pois a maioria dos responsáveis (11) tem receio de que os filhos se percam durante os trajetos. Como apontam:

Ele não lê, então acostumou, ele sabe ir até o centro, mas a outro lugar ele não sabe, eu nunca deixei, tenho medo de ele se perder (A8).

Ele vai, só que tem que perguntar negócio de ônibus assim, ele não lê muito bem ainda, tem que perguntar, se vai em tal lugar esse ônibus. Mas ele indo uma vez ele aprende (A11).

Ele não sabe ler nem escrever, então tem dificuldade de pegar o ônibus (A13).

Algumas dificuldades apresentadas por esses participantes poderiam ser superadas se os trajetos e as “maneira de fazer” do transporte lhes fossem ensinados, mas esta é uma tarefa que demanda envolvimento e acompanhamento de outros sujeitos no processo. Conforme foi registrado em diário de campo, dois integrantes do grupo não tiveram essa possibilidade. A3, que participou de todos os encontros, foi levado de carro, e seus responsáveis alegaram que era mais fácil desta forma, pois temiam a falta de segurança ou ainda receio das dificuldades com o troco da passagem. O responsável pelo integrante A5 acredita que ele pode aprender, mas tem medo de deixá-lo ir sozinho.

Como esse responsável não possui o hábito de sair de casa com frequência, acaba impossibilitando também o filho.

Para os integrantes do grupo Amigos do Handebol, o transporte convencional pode ser viável, mesmo no emaranhado da cidade, desde que lhes sejam ensinadas as rotinas através de referências ou que eles estejam acompanhados por um responsável. Segundo Lopes (2016, p. 43), “a sociedade é corresponsável pela inclusão das pessoas com deficiência” e

[...] as pessoas com deficiência não devem ser definidas como objetos por funcionalidade ou utilidade na sociedade, senão reconhecidas como sujeitos de direitos por valores que embasam o sistema de direitos humanos: a dignidade humana, a autonomia, a equiparação de oportunidades e a solidariedade (LOPES, 2016, p. 45).

Ainda na visão do autor “a sua [da pessoa com deficiência] independência e autonomia estão diretamente ligadas ao acesso e à equiparação de oportunidades, para o exercício da igualdade nas mesmas bases e condições” (LOPES, 2016, p.62).

“Marcas de Acessibilidade” para a Pessoa com Deficiência Intelectual

Quando uma pessoa com deficiência intelectual tem a oportunidade de acessar o transporte coletivo há uma relação entre a possibilidade de aprender os trajetos e o grau de autonomia que limita os integrantes do grupo a vivenciar experiências de lazer em lugares diferentes dos que já conhecem. Um dos responsáveis (R4) menciona que o filho vai tranquilamente aos lugares cujo trajeto já está acostumado, mas o acompanha a qualquer outro lugar diferente, pois tem receio de que pegue o ônibus errado.

Nessa direção, ressalta-se que a Rede Integrada de Transporte de Curitiba (RIT) oferece um sistema de sinalização e adaptação bastante adequado para o Transporte Coletivo de Curitiba, garantindo acessibilidade e mobilidade aos passageiros com deficiência física e/ou dificuldades de locomoção. Mais de 90% linhas da RIT garantem acessibilidade de cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida, com espaço

e equipamentos para sua segurança no interior dos ônibus, dispositivos que alertam para a parada de cadeirantes, barra de segurança, campainha aviso de parada em Braile, espaço para cadeira de rodas (URBS, 2017a).

Nos veículos da RIT de Curitiba, sinais luminosos indicam a abertura das portas dos ônibus, o que se torna uma facilidade especialmente para pessoas com deficiência auditiva, e plaquetas em braile fixadas no encosto dos bancos especiais indicam o número do veículo, para que a pessoa com deficiência visual possa identificá-lo. Em toda a RIT, 20% dos assentos de cada veículo são preferenciais e encontram-se devidamente sinalizados (ainda que a Lei Federal nº 10.741 estabeleça um percentual menor), e mais de 86% das estações-tubo são equipadas com elevadores ou rampas (URBS, 2017a).

De acordo com a URBS (2016), a isenção tarifária é outra maneira de romper limitações e proporcionar maior independência aos idosos acima de 65 anos e às pessoas com deficiência que se enquadrem nos critérios estabelecidos em lei municipal. Os usuários/mês da RIT com isenção tarifária representam atualmente mais de 9% do total.

Dos 14 integrantes do grupo Amigos do Handebol, apenas 1 costuma sair somente de carro. Quanto aos demais, as entrevistas dos responsáveis e as falas dos integrantes do grupo confirmam que andar de ônibus é desafiador para eles, considerando a trama viária com o grande número de linhas e ônibus que circulam com possibilidade de conexões em Curitiba.

Os símbolos (pictogramas) e informações nos ônibus apresentam figuras ou indicações em relevo direcionadas a pessoas com deficiência visual (braile), sinais luminosos para deficientes auditivos e facilidades para deficientes físicos; além de indicação de assentos preferenciais para pessoas obesas, com crianças de colo, idosos ou

mobilidade reduzida. Já para o deficiente intelectual, não há nenhuma forma de símbolo ou indicação de preferência específicas.

Sasaki (2009), que traduziu e produziu guias, textos e manuais que auxiliam no entendimento de várias situações que a pessoa com deficiência, escreve sobre os símbolos da deficiência na trajetória inclusiva. Muito se fala em acessibilidade como direito de todos, mas a deficiência intelectual hoje não está representada por nenhum tipo de símbolo que faça menção específica a ela. O único símbolo usado é o da cadeira de rodas, que não deixa muito evidente que também se refere à deficiência intelectual e não é tão específico quanto aos usados nas décadas de 1970 e 1980, como se vê a seguir, nas figuras 1, 2 e 3.

Figura 1: Símbolo de Deficiência Intelectual: Década de 1970



Fonte: Sasaki (2009).

Figura 2: Símbolo de Deficiência Intelectual: Década de 1980



Fonte: Sasaki (2009).

Figura 3: Símbolo de Deficiência Intelectual: Década de 1980



Fonte: Sasaki (2009).

O símbolo internacional de acesso (Figura 4), afixado em locais públicos e privados, e também nos ônibus, terminais e estações-tubo, não é entendido como a indicação de um direito pelos integrantes do grupo Amigos do Handebol.

Figura 4: Símbolo Internacional de Acesso



Fonte: ABNT: NBR 9050, segunda edição (2004).

A acessibilidade é um dos componentes que garantem o acesso aos diversos lugares e bens produzidos. Para as pessoas que utilizam cadeira de rodas, o Símbolo Internacional de Acesso, aprovado e adotado no 11º Congresso Mundial sobre Reabilitação de Pessoas Deficientes, realizado pela Rehabilitation International (RI) em setembro de 1969, é o de fundo preto, branco ou azul-escuro e ícone branco ou preto, adotado no Brasil depois da Lei nº 7.405, de 12 de novembro de 1985, que disciplina rigorosamente o seu uso e proíbe qualquer modificação ou adição ao desenho (SASSAKI, 2009).

O símbolo internacional de acesso é entendido pelos integrantes do grupo Amigos do Handebol e por seus responsáveis como um ícone indicativo de lugar reservado para cadeirantes (A1, A3, A7, A13, A14), e um deles relacionou o símbolo aos idosos, pois mencionou que vê o símbolo em vagas destinadas aos idosos.

Dos responsáveis pelos integrantes do grupo, apenas R3, que possui credencial, sabia que o símbolo se destina não apenas à deficiência física, demonstrando ter conhecimento quanto ao direito em relação ao símbolo internacional de acesso, que também se refere à deficiência intelectual. Contudo, quando utiliza a vaga, passa por situações constrangedoras por causa da falta de conhecimento das pessoas sobre a abrangência do indicativo, que inclui a deficiência intelectual:

Para mim, é uma identificação de deficiência, muito embora eu ache que é um pouco vago, porque parece somente com deficiência física. Pelo menos é

o que a maioria das pessoas entendem. Vejo isso porque usamos vaga especial para o (A3) e as pessoas olham torto quando saímos do carro. Outro dia um segurança chamou a atenção do [pai], dizendo que aquela era uma vaga para deficientes físicos (R3).

Ficou evidente que os integrantes do grupo Amigos do Handebol não têm conhecimento de que o símbolo internacional de acesso, presente nos locais para esse fim, como em assentos preferenciais, ônibus e vagas de carro, em locais públicos e privados, também indica um direito da pessoa com deficiência intelectual. Um exemplo de sinalização presente nos ônibus de Curitiba, alertam quanto à prioridade dos assentos preferenciais. Nota-se que não há um símbolo específico para cada deficiência, a exemplo da deficiência visual ou deficiência intelectual. O símbolo internacional de acesso está colocado representando as deficiências em geral.

Assim, o entendimento de R3 quanto ao símbolo indicando quem tem direito à vaga exclusiva, o qual pode ser usufruído por A3, que tem Síndrome de Down, pode não ser entendido pelas outras pessoas ou até por alguém que tem o mesmo direito.

Um novo símbolo, da ONU, representa uma nova logomarca de acessibilidade, desenhado pela Unidade de Desenho Gráfico do Departamento de Informação Pública das Nações Unidas, em Nova York, solicitado pela Divisão de Reuniões e Publicações do Departamento de Assembleia Geral e Gestão de Conferências das Nações Unidas, pode ser uma importante ferramenta para que não somente o deficiente físico como os demais deficientes se sintam contemplados.

A padronização estética dos equipamentos urbanos, como das estações-tubo¹³, e o projeto arquitetônico dos terminais de ônibus torna “tudo muito parecido”, como descreve A2, elemento que acaba se tornando uma barreira para a pessoa com deficiência intelectual que, para se localizar, necessita associar outras referências, como

¹³ Na cidade de Curitiba, as paradas dos ônibus “Linha Direta”, também chamados “ligeirinhos”, são formadas por uma estrutura metálica que possui o modelo de tubo, por isso, são denominadas de Estações-tubo.

marcas e símbolos externos aos terminais, é o “aprender com os olhos”, como relata R2 sobre filho: “Ele conhece tudo, como antigamente, que o ser humano não sabia ler, mas conhecia pelos olhos... ele conhece as pessoas, não lembra o nome mas depois, conhece... Na escola, conhece e sabe o nome de todas as professoras [...]”.

O fato de A2 não saber ler não o impede de andar de ônibus. Um exemplo registrado em diário de campo sobre isso é a associação que os integrantes do grupo fazem em relação a nomes de lojas, farmácias, postos de gasolina e similares, que eles identificam como pontos de referência quando é o momento de descer do ônibus. Para descer no ponto certo, é necessário dar uma “dica” associada ao local externo.

Outra facilidade é o meio utilizado para pagar a passagem, pois o transporte público de Curitiba tem um sistema de cartão-transporte fornecido pela URBS. No caso dos Amigos do Handebol, 13 dos 14 integrantes usam cartão isento, uma gratuidade legal destinada a idosos e pessoas com deficiência, nos termos da legislação vigente. Os cartões-transporte são de uso pessoal e intransferível, e significam uma facilidade para a pessoa com deficiência intelectual, entre outros benefícios ao usuário da RIT que utiliza o cartão.

Entre os integrantes do grupo Amigos do Handebol, apenas A3 não utiliza o cartão-transporte, pois os pais o levam de carro a todas as atividades. Dessa forma, o cartão transporte se torna uma facilidade para eles, principalmente pela segurança, pois facilita a utilização do transporte, pois não é necessário pagar a passagem com dinheiro, o que dificultaria a questão do entendimento referente ao valor a ser pago, a segurança e a administração do troco. O cartão tem um modelo específico dependendo da modalidade – usuário, estudante, avulso e isento, este último utilizado pelos Amigos do Handebol. Referindo-se aos sistemas de identificação, triagem e controle de circulação, Caldeira (2011, p. 319) descreve que:

Esses sistemas não são apenas uma questão de segurança, mas também de disciplina e discriminação social. [...] Para muitas pessoas, o dia a dia na cidade está se transformando numa negociação constante de barreiras e suspeitas, e é marcado por uma sucessão de pequenos rituais de identificação e humilhação.

O uso dos uniformes das escolas nas quais estudam os Amigos do Handebol (especializadas em deficiência intelectual) deixa-os à mercê dos “olhares dos outros”, e eles percebem isso. Foi constatado que 12 integrantes do grupo acreditam que o fato de vestir tais uniformes acaba por “revelar” sua “condição de pessoa com deficiência”, e isso os constrange. A solução que encontraram foi trazer na bolsa uma muda de roupa “diferente” para usar fora da escola, quando precisam pegar o ônibus. Tirando assim a camisa ou uniforme da escola, utilizam uma “tática” para não serem identificados aos “olhos da sociedade” como alguém com deficiência. Já a instituição (escola), para identificá-los, solicita a eles que, em dias de atividades extracurriculares, venham de uniforme, configurando uma estratégia para facilitar a identificação. Essa “estratégia” é vista como:

O cálculo das relações de forças que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder é isolável de um “ambiente”. Ela postula um lugar capaz de ser circunscrito como um *próprio* e portanto capaz de servir de base a uma gestão de suas relações com uma exterioridade distinta (CERTEAU, 2014, p. 45).

Essas situações, por um lado, podem criar mais barreiras para a pessoa com deficiência intelectual, pois ela pode não ser atendida como alguém que necessita de um tempo diferenciado, informações acessíveis e até orientação para se deslocar pela cidade. Por outro lado, para os Amigos do Handebol, “não ser visto” é uma forma de resistência contra o sistema, que rotula, classifica e “marca” uma diferença, mas não pela positividade, e sim pela incapacidade.

Esse fato foi registrado na fala de dois integrantes durante o trajeto para a praça, quando questionados se não se sentariam no assento preferencial disponibilizado

no ônibus: “Eu não sento aí, ficam olhando a gente” (A2); “Não sento aí, professora, esse banco é pra gente que tem problema” (A4).

A questão financeira é também um fator que dificulta a possibilidade de sair para vivenciar momentos de lazer, tanto para os integrantes que têm autonomia de andar sozinhos pela cidade, como para aquele que é levado de carro, ou ainda para os que dependem parcial ou totalmente de alguém que os leve:

Não vejo dificuldades... Talvez a questão financeira, porque muitas coisas que a gente gostaria não tem como... Tudo custa caro... Acho que o único empecilho é esse (R3).

Pra começar, condições financeiras... Não dá pra isso... Em certos dias não tem nem um real em casa... Complicado (R5).

Então, como o A14 é um menino especial, ele não tem muitas, como é que eu posso dizer, oportunidades. Infelizmente. Então eu acho que, pra ele que é um menino especial, as portas são mais fechadas... porque se torna tudo mais difícil pra ele, a coordenação motora dele, o lado esquerdo é bem complicado e eu não tenho condições de pagar, tudo é mais fácil se eu tiver condições financeiras mas, pra tudo o que ele fez eu tive que pagar muito... Fez bastante terapia, fez hidroginásticas, e tudo eu tive que pagar (R14).

Portanto, pode ser observado a partir dos relatos dos responsáveis que as dificuldades de acesso às experiências no âmbito do lazer dos integrantes do grupo podem estar também atreladas às questões financeiras, conforme mencionado pela maioria dos responsáveis.

O Acesso e o Sites: Ônibus “Exclusivos”

O programa ACESSO é um serviço de micro-ônibus porta a porta que transporta a pessoa com deficiência com alto grau de comprometimento para serviços de saúde e socioassistenciais não continuados. Segundo dados da PMC, o serviço funciona de segunda à sexta-feira e está disponível nas 10 Regionais da Capital. O projeto Ônibus Acesso passou a garantir transporte em nove micro-ônibus para conduzir pessoas com deficiência que precisam ir a consultas e fazer exames. São mais de 1,2 mil pessoas cadastradas e 40 mil atendimentos já foram feitos desde 2013 (CURITIBA, 2016).

Para atender às questões de mobilidade da pessoa com deficiência, a cidade conta com o Programa Acesso, criado em 2013, que oferece transporte especial para pessoas com dificuldade de locomoção. O serviço ampliou a mobilidade de pessoas com deficiência severa, que, devido a barreiras físicas e atitudinais, não possuem condições necessárias para se locomover em outros meios de transporte público.

Nos últimos anos, houve destaque nos programas que avançaram em relação ao protagonismo e acessibilidade em Curitiba, como o próprio programa Acesso e outras iniciativas, tais como as construções adaptadas de novas moradias da Companhia de Habitação Popular de Curitiba - COHAB; os semáforos inteligentes, que permitem uma travessia mais segura para idosos e pessoas com deficiência, e todo atendimento de inclusão realizado nas escolas municipais (CURITIBA, 2016a). Mas mesmo assim:

Muitas atividades ainda têm o problema do acesso, a questão da acessibilidade, e também de o gestor público municipal estar aberto a desenvolver atividades para o acolhimento e para a inclusão da pessoa com deficiência em todas as suas ações, então eu vejo que ainda há muito a fazer, mas já temos alguns trabalhos, já temos um começo, a questão é desenvolver, buscar novas tecnologias em outros países, porque ainda estamos engatinhando em muitas questões, da pessoa com deficiência intelectual, visual. Vejo que ainda temos muito a crescer (G4).

Constata-se a partir dos relatos que os integrantes do grupo Amigos do Handebol ainda não utilizaram esse meio de transporte, pois os responsáveis parecem desconhecer esta possibilidade de utilização.

Outra forma de transporte é o Sistema Integrado de Transporte para o Ensino Especial (SITES). Criado em 1984, esse sistema é operado com ônibus diferenciados, possui terminal exclusivo e se destina a alunos com deficiência matriculados em escolas especiais, desde que atendidos os critérios estabelecidos. No terminal, os alunos são conduzidos pelas atendentes até os ônibus, que seguem para as escolas. A plataforma de embarque/desembarque no terminal do SITES é uma área coberta de 830 m²; há dois acessos nas pontas (Ruas Schiller e Padre Germano Mayer) com rampas adaptadas; é totalmente fechado por gradil metálico com altura de 1,20 metro; na plataforma de

embarque e desembarque, os portões são abertos pelos funcionários da sede administrativa; há um sanitário com chuveiro, bem como privativos feminino e masculino adaptados, conforme normas brasileiras; sala de primeiros socorros; totalmente coberto por telhas metálicas; provido de cadeiras de rodas que auxiliam no transbordo dos usuários.

Inicialmente atendia 32 escolas especializadas particulares e 3 municipais, transportando 1.126 alunos via terminal e 1.391 alunos em linhas diretas. No resumo operacional de 2015, foram atendidos 2.391 alunos pelas 56 linhas de ônibus do SITES.

Alguns números do SITES destacam-se nesta pesquisa, como: 21 linhas via terminal e 35 linhas direta; frota composta por 21 ônibus via terminal e 39 ônibus com linhas direta; 3 escolas municipais e 35 escolas particulares atendidas, 117 atendentes (URBS, 2016). O SITES, que inicialmente realizava o desembarque e embarque na Praça Nossa Senhora de Salete, no Centro Cívico de Curitiba, sem dúvida torna viável e facilita a mobilidade das pessoas com deficiência até as escolas especiais em Curitiba, principalmente para os familiares. O SITES utilizou a praça como ponto de embarque e desembarque durante aproximadamente um ano, e depois teve um terminal exclusivo em outro bairro, contando com segurança no gradil metálico (cercas) durante a troca de passageiros de um ônibus para outro.

Os passageiros do SITES se diferenciam dos “convencionais” em pelo menos três situações: têm isenção de tarifa (logo, não fazem parte da cadeia produtiva); não são tão “passageiros”, pois alguns permanecem anos ou quase uma vida em escolas especiais, passando de uma escola para outra (dependendo da idade), e assim trocando de trajeto, e conseqüentemente de linha, mas sempre utilizando a condução do SITES; o tempo que permanecem diariamente dentro do ônibus pode ultrapassar o tempo despendido na escola.

A rotina das pessoas que utilizam o transporte do SITES consiste em entrar e permanecer no ônibus, que passa em pontos próximos às residências das pessoas com deficiência ou mesmo na porta de casa. Esses passageiros ficam sob os cuidados de uma atendente, que permanece todo trajeto enquanto o ônibus vai passando nos demais pontos para o embarque de outros alunos, que não estudam necessariamente na mesma escola, até deixar todos em suas respectivas escolas especiais (no caso de linha direta).

Dessa forma, os alunos vão de ônibus até o terminal do SITES, e lá desembarcam para trocar de ônibus e seguir caminho até uma das 35 escolas especiais de Curitiba.

Duarte e Cohen (2014, p. 144) relatam que:

Muitas vezes, criam-se estes percursos exclusivos sem qualquer preocupação com o desgaste emocional, psicológico ou físico do transeunte. Tais caminhos tornam-se vazios e carentes de estímulos à intersensorialidade própria e peculiar das cidades. Não é possível pensar o planejamento das cidades com medidas exclusivas para as pessoas que possuem alguma deficiência. Isto poderá cristalizar o estigma já existente em nossa sociedade e fortalecer uma visão redutora da diferença e da normalidade.

Para o usuário do SITES, talvez essa seja a única forma encontrada pela família de encaminhá-lo para a escola de maneira segura e menos dispendiosa quanto a tempo e gastos. Contudo, os alunos permanecem confinados, por vezes a uma rotina exaustiva, de casa para o ônibus e então para escola, e de volta da escola para casa.

No evento do Ciclolazer na Praça Nossa Senhora de Salete¹⁴, registramos em diário de campo a ausência de pessoas com deficiência nas atividades realizadas nas manhãs de domingo. Segundo relato de organizadores, para as pessoas com deficiência participarem das atividades, foram realizadas campanhas da PMC nas regionais da

¹⁴ Trata-se de um projeto desenvolvido pela Secretaria Municipal do Esporte, Lazer e Juventude da Prefeitura Municipal de Curitiba, que buscava unir recreação para a família a um circuito para ciclistas, visando a prática do ciclismo “de forma segura, estimulando a qualidade de vida e a consciência da população quanto ao respeito com o ciclista” (BOZZA, BRUSAMOLIN, 2013, s/p), transformando os espaços da rua e da praça em locais educação para o trânsito, além da promoção das atividades de lazer, e recreação. Este circuito funcionava todos os domingos, no Centro Cívico, da Rua São Francisco, próximo à Feirinha do Largo da Ordem, até a Praça Nossa Senhora de Salete, no Centro Cívico (CURITIBA, 2015).

cidade, estimulando também a utilização dos SITES com o intuito de oportunizar acesso às pessoas com Deficiência ao evento, pois seus familiares ou responsáveis não iriam com outra condução que não fosse essa. Dessa forma, observa-se uma dependência com o transporte do SITES, tanto das escolas quanto das famílias que se amparam nesse meio de transporte, para participar dos momentos de lazer na cidade. Conforme relataram dois responsáveis:

Condições financeiras... Não dá para isso [ter momentos de lazer]. Certos dias não tem nem um real em casa... Complicado. [...] Mesmo que eu tenha o cartão do ônibus dele. Eu posso ir com ele, mas na volta às vezes me complica, pois tenho que pagar passagem de ônibus convencional. O negócio é ficar em casa, fazer o quê? / **Pesquisadora:** Ele não consegue se deslocar sozinho? / Não, tem de ter acompanhante (R5). É que ele não sabe ler, não sabe ler nem escrever, então tem dificuldade de pegar ônibus. Por causa dessa questão de ele ficar só em casa, só fechado, não tem muitos amigos, daí, pelo menos nos jogos, ele sai, ele acha outras pessoas assim (R13).

Para as famílias terem direito à utilização dos ônibus do SITES, são estabelecidos alguns critérios, como limite de renda familiar. Geralmente, podem utilizar a condução do SITES as pessoas com menos condições financeiras, o que gera mais uma dificuldade para que as pessoas com deficiência possam usufruir de outras experiências de lazer nos espaços públicos da cidade, permanecendo boa parte do tempo na condução do SITES, na escola e em casa, conforme relato de R5.

Essa facilidade de acesso a partir do transporte público, que segundo os pais e a gestão das escolas, é necessária, não oferece oportunidade de convivência com os demais cidadãos vivenciada por exemplo, nos ônibus convencionais. Por outro lado, o SITES é visto como ponto necessário, pois muitas atividades das escolas especiais não seriam realizadas se não existisse esse sistema, a exemplo dos passeios culturais, como teatro, visitas a museus e participação nas ações da PMC voltadas a esse público, como a Mostra Especial de Dança e os jogos paradesportivos.

Observa-se que, para os passageiros, segundo os relatos, fazer o trajeto pela condução do SITES torna-se, muitas vezes, tempo e espaço segregados, impedindo a

convivência entre os demais cidadãos e pessoas com deficiência. Para esses alunos, a viagem se resume em percorrer o trajeto de casa para a escola e da escola para casa, e esse trajeto pode ser longo em alguns casos, tomando de 2 a 4 horas por dia, ao longo de todos os anos em que estiver matriculado na escola. Esse aspecto favorece os deslocamentos dos alunos das escolas especiais para as famílias, porém não cria oportunidades de momentos inclusivos na cidade.

Rechia (2015, p. 46) aponta que “compreender a conexão entre cidade, lazer e cidadania como representação universal de pessoas emancipadas e autônomas requer compreendê-la como um direito a ser conquistado”. Pessoas com deficiência, e em especial aquelas com deficiência intelectual, geralmente não são autônomas, pelo contrário, mesmo tendo possibilidades de aprendizagem, dependem muitas vezes de tempo, autorização e de alguém que os acompanhe em suas atividades rotineiras, gerando barreiras a serem ultrapassadas.

A conquista em usufruir dos espaços públicos de lazer, além de ser um direito, é determinada pela disponibilidade dos responsáveis, pelo seu grau de autonomia e independência e pela acessibilidade a esses lugares de lazer na cidade. Então, para proporcionar a essas pessoas experiências de lazer, é necessário “um processo constante de lutas, em um esforço de todos para garantir a plenitude da vida a partir da efetivação desse direito social [...]” (RECHIA, 2015, p. 46). Há necessidade de se desenvolver a autonomia desses cidadãos para utilização dos espaços públicos, incluindo os de lazer.

Táxis: “É só Passar o Cartão, Professora”

Segundo informações gerais (URBS, 2016), sobre a frota de táxis em Curitiba em 2016, observa-se que os táxis compartilhados (veículos que podem ser utilizados por pessoas com ou sem deficiência) aumentaram de 0 para 20 entre 2013 e 2016, e o

número de transportes para pessoas especiais permaneceu com 4. Mas, nossa questão recai sobre o que seria um transporte acessível para uma pessoa com deficiência intelectual?

Para exemplificar, registramos em diário de campo o acontecido com um dos integrantes da pesquisa (A7, Diário de campo, set. 2016):

A7 relatou que, percebendo que poderia se deslocar pela cidade de táxi, e com receio de se perder se a locomoção fosse de outra forma, pois de táxi “era mais fácil”, usufruiu dessa possibilidade com ampla liberdade, deslocando-se por lugares da cidade que até então não lhe pertenciam. Foi a parques, shoppings, casa de uma amiga. Segundo ele, “era o dono da cidade”, até não conseguir mais “passar o cartão”. A7 não sabia dimensionar o valor gasto e, utilizando o cartão bancário, gastou todo o dinheiro que tinha recebido do BPC.¹⁵ Sem dúvida, uma experiência nova, andar pela cidade sozinho, e de táxi, decidindo seu rumo. Com isso, gastou durante o mês todo o benefício de 3 meses de dinheiro acumulado, mais o limite do cartão. Tal fato foi confirmado mediante contato da assistente social da instituição onde ele reside.

Situações como essa não estão previstas nos manuais de acessibilidade, e demandam uma orientação para A7. Esse integrante residiu desde a infância em instituições, e a partir dos 18 anos passou a morar em um centro de acolhimento e atendimento integral da PMC, gerenciado pela Fundação de Ação Social de Curitiba (FAS). Constatou-se que A7 não é interditado, ou seja, submetido à curatela.

Dessa forma, referindo-se à Constituição Federal de 1988, Art. 5º, § 1º, e à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU, de 2006, após Decreto Legislativo nº 186/2008, que inseriu os princípios da autonomia e da capacidade das pessoas com deficiência, Costa Filho afirma que:

A LBI, por força da Constituição e da Convenção, trouxe um novo paradigma para a teoria das incapacidades, ao garantir às pessoas com deficiência o reconhecimento de suas habilidades e capacidades, oportunizando sua autonomia e o seu reconhecimento humano, o que nas legislações anteriores era desvirtuado. A partir da LBI, não falaremos mais em interdição, [...] mas em curatela, e medidas protetivas restritas a atos negociáveis e patrimoniais, resguardando-se demais direitos das pessoas com deficiência, como votar, trabalhar e casar (COSTA FILHO, 2016, p. 366-367).

¹⁵ O Benefício da Prestação Continuada da Lei Orgânica da Assistência Social (BPC/LOAS), previsto na Constituição Federal de 1998, consiste no repasse direto pelo Governo Federal de um salário mínimo mensal ao idoso acima de 65 anos ou ao cidadão com deficiência física, mental, intelectual ou sensorial de longo prazo, que o impossibilite de participar de forma plena e efetiva na sociedade, em igualdade de condições com as demais pessoas.

Para a pessoa com deficiência intelectual, saber aonde ir e o custo da passagem não são tarefas fáceis, e para isso precisam de orientação. Dos integrantes do grupo, apenas 2 dos 14 conseguem contar o dinheiro com certa desenvoltura, os demais apresentam dificuldades para realizar cálculos matemáticos, necessários, por exemplo, para conseguir pagar algo e conferir o troco. Nesse caso, A7 poderia tomar as decisões com autonomia, mas com apoio nas decisões, não gerando para si situações prejudiciais e desmedidas.

Quanto a isso, Costa Filho (2016, p. 371) aponta que a tomada de decisão apoiada, uma criação da LBI, a partir de seu art. 116, e do art. 12 da Convenção (CDPD):

[...] não restringe o exercício dos direitos da pessoa com deficiência, mas se trata de uma salvaguarda para que aquela pessoa, em situação pontual, principalmente em casos que necessite contratar, negociar ou transigir com terceiros, sejam pessoas físicas ou jurídicas, ou seja, tomar uma decisão importante em que a sua situação de hipossuficiência possa interferir negativamente naquele ajuste, não seja prejudicada. Para isso, pode ela dispor e indicar duas pessoas de sua confiança para orientá-la e acompanhá-la na realização de atos da vida civil, fornecendo esses auxiliares, com os quais ela mantém vínculos afetivos ou profissionais, os elementos e as informações necessários para que possa exercer sua capacidade. Esses auxiliares ou acompanhantes na tomada de decisão deverão assumir compromisso formal perante a justiça e prestar contas na mesma forma preconizada na interdição, sob pena de destituição e responder por danos na esfera cível e penal.

Assim, a pessoa com deficiência intelectual será bastante beneficiada com essa lei, desde que seja aplicada. Caso tivesse tido uma tomada de decisão apoiada, A7 poderia ter sido orientado quanto aos gastos, e assim não teria sofrido prejuízos financeiros nem emocionais por não ter conseguido administrar de forma adequada os seus ganhos financeiros.

Por outro lado, a “tomada de decisão apoiada” vinculada às pessoas com deficiência intelectual, requer investigação e debate pois, como no caso de sujeitos com outros tipos de deficiência, a pessoa com deficiência intelectual pode ser condicionada à falta de autonomia que às vezes lhe é imposta.

Não obstante, Costa Filho (2016, p. 372) afirma que “a tomada de decisão apoiada é prerrogativa personalíssima da pessoa com deficiência, só ela é legítima para solicitar esse apoio ao Judiciário”. De outra forma, o autor esclarece que a pessoa com deficiência “pode solicitar por meio de advogado, defensor público ou até mesmo do Ministério Público”. Porém, “a iniciativa, o pedido, parte da pessoa com deficiência interessada, inclusive indicando os dois acompanhantes de sua confiança”.

Também os aplicativos podem beneficiar a mobilidade urbana de pessoas com deficiência e agilizar e viabilizar informações para o acesso para locais de forma mais segura e eficaz. O pesquisador Valmir Marques criou o aplicativo *Moovids* no projeto de mestrado em Computação Aplicada pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná que possibilita auxiliar as pessoas no seu deslocamento, como pedestres. Através do aplicativo é possível verificar os locais em que há dificuldade e pontos em que há acessibilidade. A interface já funciona em diversas cidades brasileiras, com grande parte dos usuários em São Paulo.

Outro aplicativo, criado por uma *startup* Curitibana é o Veever, que segundo notícia veiculada no Portal Notícias de Impacto (2019), pode possibilitar maior autonomia através de recursos de acessibilidade. O aplicativo funciona como um assistente virtual de voz, que permite interação do usuário com o ambiente urbano. O mesmo poderá ser utilizado em outros contextos, como em museus através audiodescrição, shoppings com a descrição de lojas, e de forma lúdica com descrições nos pontos turísticos.

Andar de Bicicleta: Possibilidade de Autonomia?

Outra forma de locomoção pela cidade é andar de bicicleta, e todos os integrantes do grupo afirmam ter conhecimento quanto a essa possibilidade. Um deles,

inclusive, anda de bicicleta no parque São Lourenço, que é próximo de sua casa. Quanto aos demais, os pais têm receio de deixá-los andar sozinhos pelas ruas:

Ele até andava no condomínio, mas daí queria sair com os outros, andar lá fora, então fiquei com medo e vendi a bicicleta dele (R5).

Ele sempre me pede uma bicicleta, para sair, mas eu fico com medo, porque ele não olha, não presta atenção nos carros. Fico com medo de que um carro atropela ele (R11).

Andar de bicicleta pode ser uma grande possibilidade de avanço para a autonomia de todos os integrantes do grupo, e para que isso se efetive, haveria necessidade de adaptações na cidade. Quanto a isso, Gehl (2015, p. 6) menciona que “a visão de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis tornou-se um desejo universal e urgente”. Assim, seria importante uma intervenção política no sentido de reforçar a atenção aos pedestres e ciclistas para garantir que ambos “sintam-se convidados a caminhar e pedalar tanto quanto possível em conexão com suas atividades cotidianas” (GEHL, 2015, p. 6).

A possibilidade de autonomia em pedalar acaba se restringindo a apenas um dos integrantes do grupo Amigos do Handebol, que pode ir andando ou de bicicleta à escola. Para 12 deles não existe essa facilidade, pois moram em locais totalmente distantes da escola. As 4 escolas participantes do estudo (A, B, C, D) estão localizadas na região norte da cidade, e a grande maioria dos investigados residem em bairros distantes a essa localização, o que impossibilita ir andando ou pedalando.

Esse problema da distância é decorrente de dois fatores: i) a maior parte das escolas especializadas que atendem a esse perfil de aluno está localizada na região norte da cidade; ii) o aluno é matriculado na escola de acordo com o perfil (idade, deficiência) e atendimento das escolas.

Para os integrantes do grupo Amigos do Handebol, andar de bicicleta significa o aprendizado de um movimento que exige coordenação motora e uma possibilidade de autonomia. De acordo com Santana (2016, p. 152):

[...] o contato corporal aproximado com a cidade, a partir de vivências tais como pedalar, pode promover maior sensibilidade do sujeito ao ambiente urbano, o que tende a potencializar sua capacidade de percebê-lo, apreendê-lo e, talvez, modificá-lo.

Para os integrantes do grupo Amigos do Handebol, a possibilidade de aprendizado se dá não pelas cartilhas ou códigos abstratos, e sim na práxis. O plano abstrato da escrita não confere materialidade, mas uma barreira para a pessoa com deficiência intelectual. Assim, andar de bicicleta pode estimular vivências de autonomia. Considerando o fator segurança e a vulnerabilidade que os integrantes do grupo podem apresentar em situações que exigem percepção e atenção, todas as questões de segurança precisam ser contempladas, a começar pela consciência e respeito aos ciclistas e pedestres em detrimento do uso dos carros.

É muito provável que os integrantes do grupo Amigos do Handebol possam desenvolver essa autonomia, desde que haja cuidados com segurança e a mediação de um professor ou responsável no ensino de andar, pedalar ou utilizar o sistema de transporte coletivo da cidade. Como afirma Paulo Freire (2015, p. 65), “ensinar exige respeito à autonomia do ser educando”, mas fundamentalmente é preciso que os sujeitos assumam eticamente, responsabilmente, sua decisão, que é a base de sua autonomia.

Considerações Finais

Para ter acesso aos espaços e usufruir dos diferentes equipamentos de lazer da cidade, como prega a Lei Brasileira de Inclusão, tornam-se determinantes a eliminação de barreiras urbanísticas, nos transportes, nas comunicações e nas informações, atitudinais e tecnológicas, que possam limitar ou impedir a participação social da pessoa

com deficiência e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e expressão, à comunicação, ao acesso a informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros.

Para os integrantes do grupo Amigos do Handebol, o transporte convencional pode ser viável, mesmo no emaranhado da cidade, desde que lhes sejam ensinadas as rotinas através de referências ou eles estejam acompanhados por um responsável.

O aprendizado dos trajetos poderia acontecer por iniciativa dos responsáveis, da gestão escolar ou de políticas públicas efetivas, com uma proposta voltada ao cidadão com deficiência intelectual, dando-lhe a oportunidade de conhecer os meios de transporte da cidade, vencendo o desafio de transitar de forma mais autônoma. Para os onze integrantes que participaram mais efetivamente dos encontros com o grupo Amigos do Handebol, ir ao encontro, diferentemente de ser levado ao encontro, e assim aprender a se locomover sozinho e ter a oportunidade de conhecer um local diverso de sua rotina, significou uma possibilidade de ampliar o aprendizado e estimular o desenvolvimento da autonomia.

A questão da autonomia requer aprendizado e incentivo para atitudes de autodeterminação, que não se aplica somente à questão da locomoção. Dessa forma, a necessidade de “chegar” e a motivação em participar do grupo foram importantes para o aprendizado dos participantes, bem como o suporte e apoio dos responsáveis, ampliando suas possibilidades de lazer.

Assim, consideramos a necessidade, a exemplo de uma educação pelo lazer e para o lazer, de que as instituições envolvidas nesta problemática, devem fomentar a educação pela inclusão e, principalmente, para a inclusão em todos os espaços de lazer das cidades democraticamente. Ou seja, a educação “*pela*” *inclusão da pessoa com deficiência nos espaços de lazer* só se concretiza a partir do momento que sejam

percebidas como um “todo constituinte”, ou seja, os espaços de lazer das cidades devem receber, acolher e atender todas as pessoas sem distinção.

REFERÊNCIAS

ABNT. NBR 9050. NORMA BRASILEIRA: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Associação Brasileira de Normas Técnicas. 2. ed. Rio de Janeiro: 2004. Disponível em: https://emap.fgv.br/sites/emap.fgv.br/files/u77/abnt_nbr_9050_.pdf Acesso em: 06 jan. 2019.

BOZZA, P. R.; BRUSAMOLIN, F. Ciclo Lazer de Curitiba. *In: ENCONTRO NACIONAL DE RECREAÇÃO E LAZER: lazer como direito Social*, 25, 2013. **Anais...** Sesc Ouro Preto, Minas Gerais. 13 a 16 de novembro de 2013.

BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). **Diário Oficial da União**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 7 jul. 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm. Acesso em: 10 jan. 2017.

_____. Constituição Federal de 1988. **Diário Oficial da União**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 5 out. 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 11 jan. 2017.

BRONFENBRENNER, U. **A ecologia do desenvolvimento humano: experimentos naturais e planejados**. Porto Alegre: Artes Médicas, 1996.

CALDEIRA, T. P. R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. 3. ed. São Paulo: Editora 34, 2011.

CERTEAU, M. **A Invenção do Cotidiano: 1 Artes de Fazer**. Petrópolis: Vozes, 2014.

COSTA FILHO, W. M. Capítulo II, Do conhecimento igual perante a lei. *In: LEITE, F. P. A.; RIBEIRO, L. L. G.; COSTA FILHO, W. M. (org.). Comentários ao Estatuto da Pessoa com Deficiência*. São Paulo: Saraiva, 2016. p. 362-380.

CURITIBA. Agência de Notícias da Prefeitura de Curitiba. **Ciclolazer completa dois anos com participação de 2 mil pessoas a cada domingo**. 17 abril 2015. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/ciclolazer-completa-dois-anos-com-participacao-de-2-mil-pessoas-a-cada-domingo/36168>. Acesso em: 20 out. 2019.

_____. Agência de Notícias da Prefeitura de Curitiba. **Políticas públicas de inclusão constroem uma Curitiba mais humana**. 20 maio 2016a. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/politicas-publicas-de-inclusao-constroem-uma-curitiba-mais-humana/39752>. Acesso em: 20 jan. 2017.

CURITIBA. Agência de Notícias da Prefeitura de Curitiba. **Inovação social marca gestão de Gustavo Fruet na Prefeitura**. 17 nov. 2016. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/inovacao-social-marca-gestao-de-gustavo-fruet-na-prefeitura/40579>. Acesso em: 20 jan. 2017.

DUARTE, C.; COHEN, R. Metodologia para diagnóstico de acessibilidade em centros urbanos: análise da área central da cidade do Rio de Janeiro. **Gestão & Conexões**, Vitória, v. 3, n. 1, p. 142-146, jan./jun. 2014.

FLICK, U. **Desenho da pesquisa qualitativa**. Porto Alegre: Artmed, 2009.

FREIRE, P. **Pedagogia da autonomia: saberes necessários à prática educativa**. 52. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GÜNTHER, H.; ELALI, G. A.; PINHEIRO, J. Q. A abordagem multimétodos em estudos pessoa-ambiente: características, definições e implicações. *In*: CAVALCANTI, S.; ELALI, G. A. (org.). **Temas básicos em psicologia ambiental**. Petrópolis: Vozes, 2011.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <<http://censo2010.ibge.gov.br/resultados.html>>. Acesso em: 8 jan. 2017.

LOPES L. F. Livro I, Parte Geral. *In*: LEITE, F. P. A.; RIBEIRO, L. L. G.; COSTA FILHO, W. M. (org.). **Comentários ao Estatuto da Pessoa com Deficiência**. São Paulo: Saraiva, 2016.

NOTÍCIAS DE IMPACTO. Veever cria app para celular com tecnologia inédita para orientar pessoas com deficiência visual. Disponível em: <http://noticiasdeimpacto.com.br/startup-brasileira-cria-app-para-celular-com-tecnologia-inedita-para-orientar-pessoas-com-deficiencia-visual/> Acesso em: 06 out. 2019.

RECHIA, S. Cidadania e o direito ao lazer nas cidades brasileiras: da fábula à realidade. *In*: GOMES, C. L.; ISAYAMA, H. F. (org.). **O Direito social ao lazer no Brasil**. Campinas: Autores Associados, 2015. p. 45-60.

SANTANA, D. T. **Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba/PR**: idealização, cotidiano e o uso da bicicleta como forma de contestação. 2016. 186 f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2016.

SASSAKI, R. K. Símbolos para deficiências na trajetória inclusiva. **Reação**, v.12, n. 66, p. 11-17, jan./fev. 2009.

THIOLLENT, M. **Metodologia de pesquisa-ação**. 2. ed. São Paulo: Cortez, 1986.

URBS – Urbanização de Curitiba. **URBS em números: Transporte Coletivo Urbano**, 2016. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/urbs-em-numeros>. Acesso em: 20 jan. 2017.

URBS – Urbanização de Curitiba. **Acessibilidade no Transporte Coletivo**. Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/acessibilidade>. Acesso em: 20 jan. 2017a.

Endereço das Autoras:

Vania Lucia Girardi
Rua Belém, 892, apto 1104 – Cabral
Curitiba – PR – 80.035170
Endereço eletrônico: girardivania@gmail.com

Simone Rechia
Rua Manuel dos Santos da Silva, 171, Sobrado b
Curitiba – PR – 80.035170
Endereço eletrônico: simone@ufpr.br

Daniella Tschöke Santana
Rua Coronel José Carvalho de Oliveira, n 917, apto 303, Uberaba
Curitiba – PR – 81.570160
Endereço eletrônico: dani.tschoke@gmail.com

Emília Amélia Pinto Costa Rodrigues
Rua Gomes de Carvalho 455 – Vila Olímpia
São Paulo – SP – 04.547001
Endereço eletrônico: emiliaapcosta@gmail.com