

VIVÊNCIA NO CICLISMO COM ALUNOS DA ESCOLA DE EDUCAÇÃO ESPECIAL RAIO DE LUZ

Vanessa Luana Wingert da Fonseca¹

Silvia Juliana Bischoff²

RESUMO

Frente à temática “Vivência no Ciclismo com Alunos da Escola de Educação Especial Raio de Luz”, na perspectiva de uma sociedade mais inclusiva, justa e igualitária, busca-se através de uma vivência no ciclismo com um grupo de estudantes com deficiência intelectual e múltipla de uma escola de educação especial, realizar uma leitura do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, com vistas a verificar se a pessoa com deficiência está contemplada nesta modalidade no município de Igrejinha/RS. Ao examinar na literatura a constituição histórica, as ruas e meios de transporte utilizados no município, se compreende que tal, especificamente a parte urbana da cidade, onde se dá a pesquisa, foi pensada para os diferentes meios de transporte, respeitando os aspectos históricos e culturais da comunidade residente, no que diz respeito a essa configuração de moradores constituída, em sua maioria, por cidadãos que usam, no trânsito, a bicicleta como recurso para deslocamentos aos locais de trabalho, práticas esportivas e de lazer. A pesquisa visa propor o debate sobre a necessidade de se construir um trânsito para todos, a partir do tema da mobilidade ciclística, fortalecendo uma forma sustentável, inclusiva e que contemple no trânsito a diversidade de Pessoas com Deficiência que se deslocam no município de Igrejinha, em uma experiência educacional com foco no tema transversal trânsito, através do desenvolvimento de competências socioemocionais da Base Nacional Comum Curricular vinculado a uma política pública.

PALAVRAS-CHAVE: Ciclismo. Plano de Mobilidade Urbana. Pessoas com Deficiência.

¹ APAE Igrejinha – Contato: vanessaapae2020@gmail.com

² APAE Igrejinha – Contato: silviajubischoff@gmail.com

INTRODUÇÃO

Conhecer a mobilidade no trânsito e sua contribuição no desenvolvimento das cidades implica buscar no Plano Municipal de Mobilidade Urbana como este planejamento está constituído e quais são os elementos considerados para projeção da mobilidade no município de Igrejinha. O trânsito, no contexto da cidade em análise, é retratado no âmbito histórico e cultural pelo ciclismo; as bicicletas e os ciclistas estão por toda parte e isso está considerado no Plano de Mobilidade Urbana, com a previsão de aumento das ciclovias em uma cidade onde hoje, para o trânsito local, suas ruas são estreitas, aparentemente em uma perspectiva de trânsito mais sustentável, de uma época onde havia poucos veículos motorizados circulando na cidade.

Nesse contexto, a pauta de estudo desta pesquisa é a inclusão de Pessoas com Deficiência (PcD) na mobilidade ciclística, corroborando na construção do trânsito como um espaço de cidadania, inclusivo e acessível para todos. A experiência prática tem como base o público-alvo de uma escola de educação especial local, cujos estudantes são Pessoas com Deficiência Intelectual e Múltipla, e visará contemplar os alunos em uma vivência na mobilidade ciclística, realizando uma leitura do Plano de Mobilidade Urbana, com vistas a verificar na prática, pelos alunos, as dificuldades e necessidades identificadas pelo ciclista com deficiência.

A partir do tema transversal trânsito, será realizada a leitura teórica da lei municipal e a vivência prática de ciclismo com o uso de uma bicicleta adaptada. A pesquisa será fundamentada no fortalecimento de competências socioemocionais previstas na Base Nacional Comum Curricular (BNCC), a partir do apontamento de sugestões para inclusão da PcD no ciclismo através de elaboração de carta de sugestões ao poder público, para o fortalecimento de políticas públicas inclusivas no trânsito. A pesquisa discorre a partir da problemática: Como incluir a Pessoa com Deficiência na modalidade ciclística no trânsito da cidade de Igrejinha/RS?

Devido ao fato de o Plano de Mobilidade Urbana do município de Igrejinha ser recente e construído a partir de encontros com diversas representações da comunidade, sugere-se que estejam contemplados os aspectos históricos, culturais e ambientais que constituem o trânsito local, por assim dizer, especificamente os ciclistas. Pensando na ausência de dados atualizados de índices de Pessoas com Deficiência no município, devido ao Censo desatualizado, sugere-se que esse público fique à margem de uma participação autônoma no trânsito, a partir do uso do meio de transporte mais comum na cidade, que é a bicicleta.

1. DESENVOLVIMENTO

1.1 MOBILIDADE URBANA

De acordo com Boareto (2003, p.4), “o termo “mobilidade urbana” passou a ser usado intensamente no Brasil a partir do início dos anos 2000 e sua formulação contribuiu para a superação da análise fragmentada dos problemas de transporte, trânsito e planejamento urbano”.

Verifica-se que há um índice significativo de pessoas com deficiência e idosos no universo populacional da cidade de Igrejinha. Conforme Sudário (2017, p. 60):

Estas pessoas fazem parte de um grupo considerado com mobilidade reduzida, que requerem também condições de acessibilidade e mobilidade, pelo direito à cidadania garantido a todo e qualquer cidadão, independentemente do local em que se vive, envolvendo todos os aspectos de acessibilidade, cidadania e autonomia nos deslocamentos.

Tratando-se das bicicletas, as cidades podem e devem ser inclusivas. É possível através da aplicação das normas técnicas e dos parâmetros do desenho universal, reestruturar as cidades, tornando-as acessíveis para o ciclista e mais humanizadas, com vistas a atender as necessidades específicas de cada sujeito.

A Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Consta em seu art. 2º que:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

De acordo com Vaz (2005, p.4):

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece, não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito. Parece um pouco óbvio, mas se olharmos nossas cidades, veremos que, muitas vezes, o carro parece mais importante que as pessoas! Precisamos inverter tal lógica, e privilegiar as pessoas e suas necessidades de deslocamento, para garantir o acesso amplo e democrático à cidade e ao que ela oferece.

Para garantir o acesso a todos os cidadãos, de acordo com as necessidades e condições específicas de cada um, é necessária a valorização e incentivo de formas não motorizadas de transporte, contribuindo para a formação de cidades mais sustentáveis. Segundo o PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA (BRASIL, 2018):

A bicicleta é o veículo individual mais utilizado nos pequenos centros urbanos do país (cidades com menos de 50 mil habitantes), que representam mais de 90% do total das cidades brasileiras. As bicicletas são, portanto, os veículos individuais mais utilizados no país, constituindo na única alternativa ao alcance de todas as pessoas, não importando a renda, podendo ser usadas por aqueles que gozam de boa saúde, a partir da infância até a idade mais avançada.

O município de Igrejinha/RS, colonizado por imigrantes alemães muito pobres, teve sua emancipação em 1964. Quase todos os moradores tiveram a bicicleta como o seu primeiro meio de transporte, único ainda hoje para muitos.

Cultural e historicamente, a mobilidade ciclística sempre marcou o trânsito da cidade (MOHR, F. C.; SANDER, B. F., 2004).

Como a área territorial não é muito grande, não há a oferta de transporte coletivo intramunicipal, assim, estima-se que a maioria dos moradores usa o ciclismo como meio de transporte para os deslocamentos necessários, motivados principalmente pelo baixo custo, proximidade entre bairros e centro, facilidades para estacionar, grande trecho de ciclovia, preocupação com a saúde, lazer e meio ambiente. A principal atividade econômica da cidade é a indústria calçadista que gera muitos empregos formais e informais e a maioria dos trabalhadores se deslocam de bicicleta aos seus locais de trabalho. (MOHR, F. C.; SANDER, B. F., 2004).

Nos finais de semana e feriados, os ciclistas tomam grande parte das ruas para pedalar, seja um pedal solo, entre amigos ou em família. A partir de STRAVA (2018), é possível verificar a relevância da modalidade no município, também sob a perspectiva de prática esportiva, através da Associação de Ciclismo, constituída da seguinte forma:

A Associação Igrejinhense de Ciclismo (ASSICI) foi criada por um grupo de amigos que gostavam de pedalar aos finais de semana. A associação foi trazendo novos amigos e adeptos ao esporte e crescendo tornando-se uma Equipe de Ciclismo. A ASSICI foi a primeira do estado a ter um time de Ciclismo (asfalto) e Mountain-Bike (terra) dentro da mesma Equipe. Depois ainda a ASSICI teve atletas no Downhill (descida de montanha).

Promove, também, encontros de ciclismo e estimula a preservação deste meio de transporte. O ciclismo perpassa todas as esferas de necessidades e benefícios para, desde antes da emancipação, até os dias de hoje, ser o meio de transporte favorito e mais utilizado pela comunidade local.

1.2 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O CICLISMO

As políticas públicas de mobilidade urbana estão pensadas para todos, mas muitas vezes não contemplam o todo em suas singularidades e

necessidades específicas, principalmente ao trazer à tona a questão de ciclismo, como meio de transporte e lazer para pessoas com deficiência.

Sudário (2017, p.8) nos diz que:

O planejamento urbano no Brasil e suas ações deixaram uma parcela significativa de municípios à margem das políticas públicas. Desde a Constituição Federal (CF 1988), a restrição na obrigação para elaboração de instrumentos de gestão urbana, contemplou os municípios com mais de vinte mil habitantes. Na sequência, o Estatuto das Cidades e os Planos Diretores regulamentaram o artigo 182 da CF sendo fidelizados pela Lei 12.587/2012 que dispõe de novo importante mecanismo de gestão das cidades na área de mobilidade urbana, fundamentando novamente a obrigatoriedade de elaboração dos Planos de Mobilidade à mesma parcela de municípios.

A Lei municipal n.º 5.105, de 17/05/2018 cria o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Igrejinha/RS. Em seu Art. 3º está previsto:

A Política Municipal de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano e ambiental, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, nos termos do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, Rural e Ambiental e tem por objetivo:

- I - Contribuir para o acesso universal à cidade;
- II - Promoção do desenvolvimento sustentável;
- III - Integração das várias políticas e serviços públicos e privados.

Em seu art. 5º, estão previstas as diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana, destacado o “II - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”. De forma a complementar, o art. 6º apresenta os objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana, referindo:

- I - Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- III - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.

No plano, também está prevista a execução de uma Rede Estrutural para a Circulação Ciclovária, que é configurada por ciclovias, ciclofaixas ou faixas compartilhadas, de caráter de uso cotidiano ou práticas de lazer, criando

rotas cicláveis que cubram todo o território urbanizado do município, permitindo conexões com os municípios vizinhos e estabelecendo também a existência de locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte. Conforme Art. 23, são objetivos da Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária:

- I - Criar infraestrutura para ampliação da participação deste modal de transportes no conjunto da mobilidade urbana local e regional;
- II - Viabilizar os deslocamentos por bicicleta com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;
- III - Estimular seu uso nos deslocamentos do cotidiano como modo de transporte saudável e de baixo custo econômico e ambiental;
- IV - Promover o uso da bicicleta nas atividades de lazer como prática saudável, em consonância com as políticas de saúde do Município.

No Art. 24 “A Rede Estrutural para a Circulação Cicloviária é configurada por ciclovias, ciclofaixas ou faixas compartilhadas, de caráter de uso cotidiano ou práticas de lazer, criando rotas cicláveis que cubram todo o território urbanizado do Município”, prevendo que:

§ 1º As ciclovias serão constituídas de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego motorizado por elementos intransponíveis e devem atender ao dimensionamento estabelecido por normas específicas.

§ 2º As ciclofaixas são delimitadas sobre as pistas de rolamento do tráfego motorizado, mediante elementos de sinalização.

§ 3º As faixas compartilhadas poderão utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres.

O Art. 50 traz a compreensão da Gestão da Mobilidade Não Motorizada, que “...compreende a definição de políticas para a circulação de bicicletas nas vias públicas e a circulação de pedestres nos passeios e travessia das vias públicas nos locais de conflito com o tráfego motorizado”. Esclarecendo em seu Art. 51 que, ao Gestor Público Municipal, cabe a função de:

Prover a infraestrutura adequada para a circulação não motorizada, por meio da segregação de parte do sistema viário para a circulação exclusiva ou preferencial de bicicletas, dotando os espaços com infraestrutura e sinalização para propiciar a sua utilização de forma segura e confortável.

Complementando, em Parágrafo único que “A Gestão da Mobilidade Não Motorizada dar-se-á pelos seguintes elementos”:

- I - Fiscalização do uso do espaço de circulação, conforme o modal para o qual está regulamentado;
- II - Manutenção e conservação dos passeios públicos e rotas cicláveis;
- III - Sinalização dos locais de travessia de pedestres;
- IV - Promoção de ações educacionais que se reflitam em ações comportamentais para uso dos espaços designados à circulação de cada modal.

Embasada no inciso IV, entende-se que a educação especial tem também a atribuição de promover ações que incentivem a inclusão de ciclistas com deficiência no trânsito.

O Art. 52 fala sobre a gestão da mobilidade para a acessibilidade universal, que esta implica em “... capacitar as pessoas com restrição física para locomoção, se deslocar e atingir um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais, com total autonomia e condições de segurança, nos termos da legislação vigente”, referindo em Parágrafo único que “A Gestão da Acessibilidade Universal inclui a adaptação do meio físico para a necessidade de utilizar objetos e aparatos específicos, permanentes ou temporários, para auxiliar na locomoção.” Nessa perspectiva, a bicicleta adaptada é uma forma de incluir as pessoas com deficiência no contexto das práticas de trânsito.

No Art. 53, fica claro que a acessibilidade deve ser priorizada, tanto no meio físico, como nos equipamentos que dão suporte à mobilidade.

§ 1º No meio físico, o tratamento da infraestrutura viária deve priorizar:

- I - O desenho universal com ações sobre as calçadas;
- II - Os locais de travessia do leito carroçável;
- III - O rebaixamento de meios-fios;
- IV - Colocação de pisos sensitivos para deficientes visuais;
- V - Adequado posicionamento dos equipamentos urbanos para não se constituírem em barreiras físicas;
- VI - Ações que visem à remoção de barreiras arquitetônicas, que possam se constituir em entraves ou obstáculos que dificultem ou impeçam o acesso e a liberdade de circulação com segurança.

§ 2º Nos equipamentos de transporte, a acessibilidade deve atender a todos os tipos de deficiências e necessidades especiais dos usuários.

§ 3º Para que os sistemas de transportes sejam plenamente acessíveis, são necessárias ações tanto nos veículos, como na



infraestrutura, nos equipamentos de apoio e no ambiente construído, como acessibilidade aos pontos de parada, terminais, etc.

Assim, uma cidade com planejamento de mobilidade urbana que contemple a todos, aliada a uma prática com uso de bicicleta adaptada às necessidades específicas da PcD, traz um olhar real para a inclusão através de políticas públicas efetivas na prática.

1.3 TRÂNSITO SUSTENTÁVEL

A locomoção é um direito de todos, ficando sob responsabilidade do Estado dispor das garantias necessárias para que os deslocamentos ocorram sem nenhum tipo de restrição, independente das necessidades específicas de cada pessoa. O art. 5, inc. XV, da Constituição Federal de 1988, fala que “todos são iguais perante a lei, sem discernimento de qualquer natureza e que todos têm o direito de locomoção”, compreendendo que todos devem ter a possibilidade de chegar nos seus destinos com autonomia.

De acordo com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (2020), no que diz respeito ao objetivo 11, que trata de “Cidades e comunidades mais sustentáveis”, este visa tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis, afirmando o compromisso de “Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países”.

Pressupõe-se, claramente, que o uso de bicicletas como meio de transporte impacta significativamente o meio ambiente, pois a emissão de componentes dos combustíveis no ar é reduzida, favorecendo assim aliar mobilidade, atividade física, economia financeira e sustentabilidade. Evidentemente, ainda há questões relacionadas à matéria prima utilizada na fabricação, maquinário para produção e sucateamento dos veículos pós-uso.



Sabe-se que a participação das Pessoas com Deficiência no ciclismo, como forma de deslocamento pode ser incentivada, preservando a história da constituição da bicicleta como meio de transporte no município, bem como a relação dela com a prática esportiva e de lazer, assim assegurando a oferta da mobilidade ciclística para todos, a partir de suas possibilidades frente às necessidades específicas de cada um. O ciclismo torna-se assim, uma modalidade de deslocamento, de esporte e lazer, saudável, sustentável e de empoderamento para as Pessoas com Deficiência.

1.4 Vivência no ciclismo com alunos de uma Escola Especial do município de Igrejinha/RS

A Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais – APAE de Igrejinha/RS é Mantenedora da Escola de Educação Especial Raios de Luz. Situa-se no Município de Igrejinha/RS, que conta com uma população estimada em 37.754 habitantes.

A APAE de Igrejinha integra-se por filiação à Federação Nacional e Estadual das APAEs, de quem recebe orientação, apoio e permissão para uso do nome, símbolo e sigla, seguindo o estatuto em vigor. Teve sua fundação no dia 27/11/1980. O motivo que levou à criação da APAE foi a necessidade sentida por um grupo de famílias em possuir, no município, uma escola para as pessoas com deficiência, bem como pelo fato de acreditarem nas possibilidades transformadoras da Educação Especial, sendo que na época, muitas crianças em idade escolar eram proibidas de frequentar o ensino comum na rede regular de ensino. Sua sede está localizada no bairro Bom Pastor, em uma área urbana da cidade com metragem de área construída 1.243.22 metros quadrados.

No desenvolvimento das atividades, é seguida e respeitada a legislação que regulamenta a Assistência Social e conseqüentemente a Filantropia, o cumprimento do Estatuto da Entidade no que concerne ao caráter



da instituição, qual seja: assistência social, saúde e educação, contemplando e respeitando a íntegra do texto estatutário e a legislação pertinente ao caráter da instituição filantrópica.

A Associação atua nas áreas de Assistência Social, Saúde e Educação. É nesse espaço que a Pesquisa Ação está inserida, visando realizar a vivência prática e leitura do Plano de Mobilidade Urbana com vistas à inclusão da PcD na modalidade do ciclismo e conectando os estudos acadêmicos com as realidades pedagógicas.

A escola atende hoje 79 alunos, dos quais três sabem pedalar e realizam práticas de ciclismo com diferentes finalidades (para prática esportiva, como meio de transporte e como ferramenta de trabalho na coleta de materiais recicláveis).

Independente da proposta pedagógica da escola especial em questão entende-se que as intervenções devem ser no sentido de favorecer, estimular e orientar o desenvolvimento do estudante a partir dos princípios de autonomia. Da mesma forma, acredita-se que a interação dos conhecimentos entre quem ensina e quem aprende devem fazer parte dessa ação pedagógica, no sentido de chamar a atenção para as potencialidades da pessoa e suas demandas de aprendizagem, por meio de uma prática docente mediadora de um trabalho voltado ao protagonismo, de maneira que a autonomia seja o foco do processo. (SOARES, 2017)

Consta em Projeto Político-Pedagógico/Departamento Estadual de Trânsito do RS- Escola Pública de Trânsito que:

Ainda, considerando o trânsito como fenômeno integrado, que perpassa o âmbito social, político, econômico, pedagógico, geográfico, histórico, ambiental, entre outros, o trabalho com esse tema não deveria se dar de forma desvinculada. Assim, este princípio defende que a prática pedagógica em educação para o trânsito, além de intencional, com definição clara dos objetivos a alcançar, seja contextualizada, garantindo-se a relação com as vivências que dão sentido à aprendizagem. (DETRAN/RS, 2021, p.6)

A experiência prática aconteceu com o uso de uma bicicleta emprestada por uma empresa local, um modelo triciclo com 11 módulos, ou seja, com possibilidade de 11 ciclistas pedalarem ao mesmo tempo, conduzido pelos dois responsáveis pela bicicleta, ou seja, eles ocupavam o primeiro e o último assento, possibilitando ao ciclista da frente que ao pedalar dê o direcionamento e ambos frearem quando necessário, em segurança. Os alunos foram divididos e participaram em três grupos, algumas professoras pedalarão junto e outras acompanharam o trajeto caminhando. O trajeto percorrido foi de cinco quadras no bairro onde a escola está localizada (área urbana). A vivência foi oportunizada a todos os estudantes que se sentissem seguros. Participaram 21 alunos, dos quais apenas um tem bicicleta e a utiliza como meio de transporte nas suas rotinas. Esses estudantes possuem de 6 a 36 anos, todos pessoas com deficiência intelectual ou múltipla, alguns com deficiências mais severas que impedem o deslocamento com bicicleta sem acompanhante.



Imagem 1 – Bicicleta adaptada

A partir da vivência prática de ciclismo por Pessoas com Deficiência no trânsito, a qual foi conduzida pelas pesquisadoras, o grupo de 21 alunos produziu com as professoras uma carta de sugestões, efetivando políticas públicas que visem a inclusão de PCDs na modalidade ciclística. A carta será encaminhada ao Conselho de Direitos da Pessoa com Deficiência para apreciação.

As professoras das turmas da EJA – anos iniciais da E.E.E. Raio de Luz, trabalharam nos dois meses que antecederam a vivência prática de ciclismo o projeto sobre educação para o trânsito, um dos Temas Contemporâneos Transversais (TCT) descritos na Base Nacional Comum Curricular (BNCC), a partir de uma proposta interdisciplinar e abordaram a lei que trata do Plano de Mobilidade Urbana, através de leitura explicativa com os alunos, que realizaram caminhadas para observar a área de ciclovia do município de Igrejinha, alinhando as estratégias às Competências Socioemocionais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS OU CONCLUSÕES

Através da vivência prática por estudantes de escola especial localizada no município de Igrejinha, no trânsito, com bicicleta adaptada emprestada, espera-se ter consolidado resultados voltados para a vida comunitária e inclusão deste público no trânsito de bicicletas, que os alunos tenham aprendido sobre o trânsito e também, que ao desenvolverem competências socioemocionais, principalmente sobre valorizar o conhecimento e continuar aprendendo, com respeito e responsabilidade para usar o conhecimento na construção de uma sociedade justa, democrática e inclusiva, participando do trânsito com segurança e ainda, que se vejam como cidadãos ciclistas, se assim desejarem, em uma cidade com políticas públicas pensadas com vistas ao público que utiliza as bicicletas.

Após a análise dos vídeos do percurso realizado pelos alunos e pela descrição destes em relação aos sentimentos de inclusão no trânsito, por estarem participando pela primeira vez de uma vivência ciclística, constatamos que o espaço urbano percorrido de bicicleta por eles não atende às especificidades do ciclista na perspectiva de sinalização, devido ao fato de não haver ciclovias e nem ciclofaixas e por não haver cobertura de malha asfáltica nas laterais das ruas, o que leva a um desequilíbrio da bicicleta e, conseqüentemente, de seu condutor, podendo ocasionar quedas. Cabe



ressaltar que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana não prevê a implementação de ciclovias nas ruas (próximas à localização da Escola Especial) percorridas na prática.

Estas relações foram citadas na carta de sugestões produzida pelos alunos após a análise dos registros realizados, do quanto eles desejam poder se inserir de forma autônoma e segura no trânsito utilizando a bicicleta, mas para que a inclusão aconteça algumas alterações precisam ser pensadas e compartilhadas com os órgãos responsáveis. Os aspectos levantados pelos estudantes e encaminhados ao Conselho Municipal de Direitos da Pessoa com Deficiência foram:

- Melhorar as condições de acessibilidade nas ruas e calçadas da cidade, pensando também na colocação de asfalto nas laterais das ruas;
- Incentivar o uso da bicicleta para pessoas com deficiência nos eventos esportivos da cidade, na abertura do evento e criando modalidades específicas para a participação;
- Implementar ciclovias em mais ruas do município, identificando os locais onde residem maior número de PcDs;
- Avaliar a possibilidade de aquisição de bicicletas adaptadas para a oferta de locação para passeios na área central da cidade;
- Utilizar bicicletas adaptadas para pessoas com deficiência com vistas a promover vivências com as escolas da rede municipal de ensino;
- Proporcionar momentos de debate com pessoas com deficiência para entender como se sentem e o que acham que precisa mudar para sentirem-se incluídos no trânsito, de forma segura;
- Incentivar as pessoas a conhecerem o Plano de Mobilidade Urbana, para que possam se posicionar frente ao planejamento da cidade.

Estas sugestões visam às mudanças de atitudes e de práticas que contemplem todos os envolvidos, em um trânsito inclusivo no ciclismo da



cidade de Igrejinha. Buscando também ultrapassar a transferência de informações, abrindo possibilidades para interações e debates, essa vivência passa a contribuir para a construção de uma relação saudável, atribuindo assim comportamentos mais adequados e seguros no trânsito, gerando alterações e incentivando as pessoas a colaborarem com uma educação voltada para valores de cidadania.

Com as escolhas baseadas em empatia e no bem comum, apoiando-se num processo de estímulo e promoção da cidadania ativa com base em objetivos a curto, médio e longo prazo que estimulam a participação dos estudantes nos mais variados contextos de trânsito, de modo a garantir seu protagonismo e ação transformadora, são necessárias políticas públicas que pensem e planejem o trânsito para as pessoas com deficiência no município em questão, contando com a colaboração do poder público para concretização das ações. A educação para o trânsito deve estar embasada em princípios como: valorização e preservação da vida, abordagem diversificada e alicerce em valores de cidadania, de modo a engajar a sociedade na tarefa de mudança efetiva da cultura.

Conclui-se que, em termos de infraestrutura, as necessidades das pessoas com deficiência são as mesmas das pessoas sem deficiência, a questão é que muitas vezes a sinalização cicloviária não atende às necessidades específicas dos ciclistas em geral no espaço urbano. Assim, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana contempla a PcD e a todas as pessoas no trânsito, proporcionando, a longo prazo, melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade. Entendemos que é necessário ainda fomentar políticas que promovam a inclusão social, incentivando o uso de bicicletas por pessoas com deficiência e dando visibilidade a este perfil de ciclista, reduzindo as desigualdades.

A pesquisa visou à inclusão da PcD na mobilidade ciclística, na perspectiva de fomentar a vivência local do trânsito e também contribuir para mostrar que o ciclista com deficiência pode fazer parte do trânsito se oportunidades forem oferecidas em igualdade e equidade de condições a todos



os seus cidadãos. Também tratou da vivência e também do encaminhamento de proposições ao Conselho de Direitos da Pessoa com Deficiência, na intenção de validar as sugestões apresentadas e que os governantes e a comunidade em geral tenham interesse e condições de repensar políticas públicas voltadas para o incentivo e a inclusão de todos na modalidade ciclística na cidade de Igrejinha, a partir do estudo realizado na Escola de Educação Especial Raios de Luz.

Que o sentimento de pertencimento ao trânsito de bicicletas, demonstrado pelos alunos no dia da vivência prática, siga sempre conduzindo a atuação na escola, como espaço de luta por garantia e defesa dos direitos de seus alunos e também como espaço de proposição de políticas públicas voltadas ao seu público e suas necessidades específicas.

REFERÊNCIAS

BOARETO, Renato. **A elaboração de Planos de Mobilidade urbana. II Encontro dos Municípios com o Desenvolvimento Sustentável: Desafio dos novos governantes locais.** Brasília. 2013.

BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Instituída pela Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 09 dez. 2021

BRASIL. Ministério da Educação. **Base Nacional Comum Curricular.** Brasília, 2018.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL-DETRAN/RS. **Projeto político pedagógico / Departamento Estadual de Trânsito do RS; Escola Pública de Trânsito.** – Porto Alegre: DETRAN/RS, 2021. 3.ed.

LEI MUNICIPAL nº 5.105, DE 17/05/2018. Disponível em: Portal de Legislação do Município de Igrejinha/RS <<https://cespro.com.br/visualizarDiploma.php?cdMunicipio=7565&cdDiploma=2>



0185105&NroLei=5.105&Word=&Word2=> . Acesso em: 11 de dezembro de 2021.

MOHR, F. C.; SANDER, B. F. **Igrejinha uma história em construção**. 2004.
OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, 2020. Disponível em:
<https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11>. Acesso em: 11 de dezembro de 2021.

STRAVA, 2018. Disponível em: <https://www.strava.com/clubs/assici-40375?hl=pt-BR>. Acesso em: 11 de dezembro de 2021.

SUDÁRIO, Nádia Cristina dos Santos. **Mobilidade e acessibilidade em pequenas cidades: proposições para a inclusão dos pequenos municípios na elaboração dos planos de mobilidade urbana**. Minas Gerais: Universidade Federal de Uberlândia, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/handle/123456789/19065>. Acesso em 8 de novembro de 2022.

TEMAS CONTEMPORÂNEOS TRANSVERSAIS NA BNCC. **Contexto Histórico e Pressupostos Pedagógicos**. 2019. Disponível em: http://basenacionalcomum.mec.gov.br/images/implementacao/contextualizacao_temas_contemporaneos.pdf. Acesso em 23 de dezembro de 2022.

VAZ, J.C; Santoro, P. - **Cartilha Mobilidade urbana E desenvolvimento urbano**. 2005. Disponível em: <https://www.tupancireta.rs.gov.br/uploads/evento/19754/922.pdf>. Acesso em 30 de dezembro de 2022