



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE PALMAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO – PPGE**

CLEIDE DE SOUSA MORAIS

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: uma pesquisa-ação com os acadêmicos da universidade da maturidade de Araguaína-TO.

**Palmas (TO)
2019**

CLEIDE DE SOUSA MORAIS

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: uma pesquisa-ação com os acadêmicos da universidade da maturidade de Araguaína-TO.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação – PPGE, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Educação.

Orientadora: Doutora Neila Barbosa Osório.

Co-orientador: Doutor Luiz Sinésio Silva Neto.

Palmas (TO)
2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Tocantins

M827e MORAIS, CLEIDE DE SOUSA.
EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: uma pesquisa-ação com os
acadêmicos da universidade da maturidade de Araguaína-TO. . /
CLEIDE DE SOUSA MORAIS. – Palmas, TO, 2019.
104 f.

Dissertação (Mestrado Acadêmico) - Universidade Federal do
Tocantins – Câmpus Universitário de Palmas - Curso de Pós-
Graduação (Mestrado) em Educação, 2019.

Orientadora : Neila Barbosa Osório.

Coorientador: Luiz Sinésio Silva Neto.

1. Acadêmicos.. 2. Idosos.. 3. Trânsito.. 4. ... I. Título

CDD 370

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de
qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado desde que
citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime
estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

**Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica da
UFT com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).**

FOLHA DE APROVAÇÃO

CLEIDE DE SOUSA MORAIS

EDUCAÇÃO PARA O TRANSITO: uma pesquisa-ação com os acadêmicos da
Universidade da Maturidade de Araguaína - TO

✓ Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação (PPGE) da Universidade Federal do Tocantins (UFT), para obtenção do título de Mestre em Educação.

Linha de Pesquisa: Estado, sociedade e práticas educativas

Aprovada em / /

Dra. Neila Barbosa Osório (Orientadora/Presidente): Neila Barbosa Osório

Dr. Eduardo José Cezari (PPPGE/UFT): Eduardo José Cezari

Dr. Luiz Sinésio da Silva Neto (PPGCS/UFT): Luiz Sinésio da Silva Neto

Dra. Jocyléia Santana dos Santos (PPGE/UFT): Jocyléia Santana dos Santos

DEDICATÓRIA

A Deus.

Que se assim não fora, não estaria aqui para compartilhar, cada um dos momentos lindos que a vida tem me proporcionado.

À minha vó Enoca (in memória).



AGRADECIMENTOS

À professora Neila Barbosa Osório, pelo empenho e dedicação em me orientar.

Aos Coordenadores da CIRETRAN de Araguaína, dos anos, 2012 a 2017; Major Tavares, Major Osvaldo, Tiago Marcondes, Senhor Matos, Enoque Neto, Flávio Salvador, que sem o apoio não seria possível concretizar a parceria para ministrar a disciplina de Educação para o Trânsito na UMA/UFT/ Araguaína.

Aos coordenadores da UMA/UFT Domingas Monteiro, Luiz Neto.

Aos meus familiares, que puderam compreender a minha ausência, e acompanhar-me em orações nas idas e vindas de Araguaína/ Palmas: Nazaré meu pai, Ildnê minha mãe, Camila e Gabriel meus filhos, tia Neguinha, prima Hemily, primo Enzo, sobrinha Letícia, minha irmã Cleire, meu irmão João Paulo e família, assim como a minha fonte inspiradora, vó Noca (*in memória*).

Aos muitos colegas que em momentos difíceis encontrei apoio e força, para que juntos continuássemos a jornada: Isabella, Adílio, Ângela Detran, Professora Ângela, Clebson, Aragoneide, Letícia, Misleine e ao amigo Wilson José (Lemos Benza).

Aos professores Idemar, Jocyléia, Damião, Carmem.

A todos o meu muito obrigada.

RESUMO

Esta dissertação é fruto de um projeto desenvolvido com os acadêmicos da Universidade da Maturidade da Universidade Federal do Tocantins (UMA/UFT/Araguaína) e aborda um dos temas sociais mais discutidos atualmente: o trânsito. O projeto surge como uma oportunidade de coadunar as partes interessadas em resolver questões advindas das vias públicas, da estrutura física, das normas e do próprio homem. Visto que o homem em questão são os idosos e as crianças. Para tanto, a pesquisa teve abordagem qualitativa por meio da pesquisa-ação, tendo como objetivo realizar uma ação que produza solução para um problema social. O Trânsito é um dos maiores problemas sociais no mundo, e o Brasil encontra-se, hoje, na 4.^a posição entre os países mais violentos no trânsito. Ao perpassar pelas etapas do processo que conduziram o projeto, houve a evolução do entendimento de um grupo, em especial, os acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína, que prontamente se dispuseram a participar de aulas teóricas, nas quais foram apresentados todos os componentes do trânsito, para o reconhecimento dos impactos sociais promovidos por um trânsito violento. Posteriormente, colocou-se em prática, nas vias públicas da cidade, uma ação vivenciada pelos idosos com netos e familiares. Essa última se fez necessária pelo fato de que os acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína, ao repassar os conhecimentos adquiridos e de forma lúdica para as crianças, de fato estão preparando-as para serem os habitantes das cidades do futuro. Habitantes que tenham consciência dos deveres e direitos que devem ser estendidos às vias públicas, especialmente o respeito e a cidadania. Enfim, discutir o trânsito é discorrer sobre a vida, e a luta pela preservação de vidas no trânsito consubstancia e aprimora projetos elaborados com requintes de urgência; tendo em vista que, todos os dias, vidas são deixadas pelo caminho.

Palavras-Chave: Acadêmicos. Idosos. Trânsito.

ABSTRACT

This dissertation is the result of a project developed with the academics of the University of Maturity of the Federal University of Tocantins (UMA / UFT / Araguaína) and addresses one of the most discussed social themes currently: traffic. The project appears as an opportunity to coordinate the parties interested in solving issues arising from public roads, physical structure, norms and man. Since the man in question are the elderly and the children for this purpose, he had a qualitative approach in an action research, since it aims to carry out an action that produces a solution to a social problem. Transit is one of the biggest social problem in the world, Brazil is today in 4.^a place, among the most violent countries in the transit. As it passed through the stages of the process that led the project, the evolution of the understanding of a group, especially the academics of the University of Maturity of Federal Univesity of Tocantins (UMA/UFT Araguaína), who were willing to participate in theoretical lectures, which presented all the elements that make up the transit, for the recognition of the social impacts promoted by a violent tragedy, of the city, as well as with their grandchildren and family member, in an intergenerational action. The elderly, when passing on knowledge, and in a playful way for the children, are in fact preparing them to the inhabitants of the cities of the future. Inhabitants who are aware of the duties and rights that must be extended to public road, respect and citizenship finally to discuss the transit is to discuss life, and the straggle for the preservation of lives in the transit with substance and improve projects elaborated with refinements of urgency, considering that every day lives are left by the way.

Keywords: Academics. Elderly. Transit.

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1 - Fluxograma, sugestão para o departamento de trânsito de uma cidade municipalizada.....	36
Figura 2 - Trecho da carta do engenheiro Philuvio de Cerqueira Rodrigues.....	39
Figura 3 - Pirâmide etária brasileira, censo 2010.....	46
Figura 4 - Carro modelo Kombi.....	54
Figura 5 - Aula inaugural da UMA/UFT campus de Araguaína.....	68
Figura 6 - Blitz intergeracional, Maio Amarelo, 2017.....	69
Figura 7 - Trote calourada UMA/ UFT polo de Araguaína.....	76
Figura 8 - Porcentagem sobre as disciplinas ofertada pelo o projeto UMA que os entrevistados se identificaram.....	79
Figura 9 - Prática em aula do conteúdo faixa de segurança.....	83
Figura 10 - Porcentagem sobre as aulas práticas oferecidas aos alunos.....	84
Figura 11 - Blitz Educativa na Av. Filadélfia.....	84
Figura 12 - Oficina de fantoches.....	85
Figura 13 - Oficina Movimento Maio Amarelo.....	87
Figura 14 - Netos dos acadêmicos usando o avental amarelo.....	87
Figura 15 - Estágio supervisionada da Ciretran de Araguaína.....	89

LISTA DE TABELA

		Pág.
Tabela 1	- Demonstrativo do tema, área e autor.....	17
Tabela 2	- Demonstrativo da metodologia da pesquisa e autores.....	17
Tabela 3	- Demonstrativo da metodologia proposta.....	17
Tabela 4	- Momento da investigação da pesquisa.....	20
Tabela 5	- Momento da tematização da pesquisa.....	21
Tabela 6	- Momento da programação-ação.....	21
Tabela 7	- TOCANTINS: distribuição da população por grupos de idade.....	59
Tabela 8	- Desenho curricular da UMA/Araguaína.....	71

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina do Tráfego
ADCT	Atos das Disposições Constitucionais Transitórias
AND	Associação Nacional dos Detran's
ASCOM	Assessoria de Comunicação
CETTRAN	Conselho Estadual de Trânsito
CFC	Centro de Formação de Condutores
CIRETRAN	Circunscrição Regional de Trânsito
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNT	Código Nacional de Trânsito
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CONTRANDIFE	Conselho de Trânsito do Distrito Federal
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DOU	Diário Oficial da União
FAMA	Faculdade da Maturidade
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IES	Instituições de Ensino Superior
ITPAC	Instituto Tocantinense Presidente Antônio Carlos
JARI	Junta de Análise e Recursos Infracional
LDB	Lei de Diretrizes e Bases
MEC	Ministério da Educação e Cultura
NETI	Núcleo de Estudos da Terceira Idade
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONSV	Observatório Nacional de Segurança Viária
ONU	Organização das Nações Unidas
PGT	Polos Geradores de Tráfego
PNATRANS	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito
PNT	Política Nacional de Trânsito

SECAD	Secretaria de Administração
SEMED	Secretaria Municipal de Educação
SESC	Serviço Social do Comércio
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
UFPA	Universidade Federal do Pará
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UFT	Universidade Federal do Tocantins
UMA	Universidade da Maturidade
UNESCO	Organização das Nações Unidas
UNITERCI	Universidade da Terceira Idade
UNITINS	Universidade do Tocantins

SUMÁRIO

	Pág.
INTRODUÇÃO	14
SEÇÃO 1	17
1 DELINEAMENTO DA PESQUISA QUANTO AO MÉTODO	17
1.1 Da abordagem qualitativa.....	17
1.2 Da natureza aplicada e descritiva.....	19
1.3 Da pesquisa-ação.....	19
1.4 Do método dedutivo.....	22
1.5 Da fenomenologia na pesquisa intergeracional.....	23
SEÇÃO 2	30
2 A EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL	30
2.1 Normas que conduzem o trânsito no Brasil.....	30
2.2 Que história é essa? Memória do trânsito no Brasil.....	38
2.2.1 Caminhos que transformam.....	39
2.2.2 Lugares.....	41
2.3 Amparo Legal da Educação para o trânsito prevista no CTB	42
SEÇÃO 3	45
3 NÃO QUERO MORRER JOVEM, PREFIRO ENVELHECER	45
3.1 O envelhecimento humano.....	45
3.2 IDOSOS? Habitantes das cidades do futuro!.....	47
3.4 Tráfego da cidade de Araguaína, Tragédia X Caos Emergente	52
3.5 Educação para o trânsito como ferramenta de cidadania.....	54
SEÇÃO 4	58
4 CONTEXTO HISTÓRICO DA UNIVERSIDADE DA MATURIDADE DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS	58
4.1 O Deslindar das Universidades da Terceira Idade.....	61
4.2 Universidade da Maturidade (UMA): memórias.....	62
4.3 Expectativas do Educador Político Social do Envelhecimento Humano.....	70
4.4 Característica dos acadêmicos da UMA/ UFT/ Araguaína.....	73

	SEÇÃO 5.....	74
5	DAS AÇÕES DESENVOLVIDAS COM OS ACADÊMICOS DA UMA/UFT POLO DE ARAGUAÍNA, NA CONSTRUÇÃO DA METODOLOGIA DA DISCIPLINA.....	74
5.1	A proposta inicial.....	74
5.2	Inclusão da disciplina no currículo da UMA/UFT.....	77
5.2.1	Aula teórica: Descrevendo o método da disciplina Educação para o Trânsito na UMA-UFT Araguaína.....	79
5.2.2	Caminhos iniciais da metodologia.....	80
5.2.3	Aula prática.....	82
5.2.4	Blitz educativa.....	84
5.2.5	Oficinas de fantoche.....	85
5.2.6	Oficina Movimento Maio Amarelo.....	86
5.2.7	Estágio supervisionado.....	88
5.3	Um olhar dos participantes sobre o método descrito.....	90
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	92
	REFERÊNCIAS.....	95
	APÊNDICE A: EMENTA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO.....	99
	APÊNDICE B: EMENTA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO.....	101
	ANEXO A: CERTIFICADOS DE PARTICIPAÇÃO EM EVENTOS QUE PROMOVEM OS IDOSOS.....	103

INTRODUÇÃO

O Brasil se destaca no cenário mundial quanto aos problemas relativos ao trânsito, espaço no qual o dever e o direito de exercício da cidadania podem ser evidenciados. Ao envelhecer, algumas habilidades diminuem; pequenas ações que, outrora eram desenvolvidas com mais agilidade, os idosos já não o fazem da mesma maneira, como o simples ato de atravessar uma via pública.

Os pedestres idosos são desrespeitados quanto ao exercício de transitar nas vias públicas, como também não são observados como integrantes do convívio social no trânsito. Dentre as dificuldades encontradas, há rampas inacessíveis, obstáculos sobre calçadas e, em destaque, a falta de educação no trânsito. Para que uma cidade seja organizada de maneira que possa ser exercido o direito à igualdade de locomoção a todos, faz-se necessário pensar em um lugar que venha a atender aos idosos com suas limitações advindas do envelhecimento.

A problemática de um trânsito dinâmico se depara com o aumento do fluxo de veículos e pedestres; porém, compete à sociedade, na falta da agilidade dos idosos, cumprir com os deveres, conforme consta na Lei 10.741/2003 no Art. 3.º do Estatuto do Idoso:

É obrigação da família, da comunidade, da sociedade e do Poder Público assegurar ao idoso, com absoluta prioridade, a efetivação do direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária. (BRASIL, 2018, p. 01).

Em conformidade com o Estatuto do Idoso, buscou-se abordar em que medida a legislação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB, doravante) preconiza o uso de vias públicas por idosos, ou seja, qual a contribuição dos especialistas do trânsito para com os acadêmicos da Universidade da Maturidade da Universidade Federal do Tocantins (UMA/UFT/Araguaína, doravante)? Visto que a convivência com o idoso ocorre em vários espaços, porém, torna-se perceptível que o trânsito viabiliza ações diversificadas, constantes e interativas, situações que podem promover o respeito.

De modo a atender ao questionamento da pesquisa, que traz o trânsito como elemento norteador – este que é uma das maiores causas de morte em todo o

mundo – e o grupo social de idosos como o meio para promover uma mudança coletiva de comportamento, temos como objetivos:

Geral:

- ✓ Elaborar uma proposta de educação para o trânsito, que contemple os idosos como multiplicadores.

Específicos:

- ✓ Conhecer a legislação do CTB, que versa sobre o uso das vias públicas por idosos, oportunizada por meio da disciplina de Educação Para o Trânsito, ofertada aos acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína;
- ✓ Relatar as etapas da evolução histórica do trânsito no Brasil, que contempla o idoso no trânsito;
- ✓ Apresentar os elementos do CTB, que possam ser aplicados em atividade educativa aos idosos multiplicadores;
- ✓ Realizar ações de educação para o trânsito com os idosos, para o exercício da cidadania.

Dessa forma, esta pesquisa se justifica no sentido de que o envelhecer tem sido evidenciado atualmente como algo que será cada vez mais comum. E para que seja normal ver idosos independentes, ao realizar ações dentro dos limites que a idade lhes impõe, deve-se pensar que o ambiente que lhes proporciona tal atitude são as vias públicas. Os idosos de hoje nem sempre conviveram com as vias públicas nos moldes estabelecidos atualmente pelo CTB, com faixas de segurança, rotatórias, semáforos, entre outros elementos. Assim, a construção deste trabalho se justifica no sentido de que, ao apresentar a disciplina de educação para o trânsito para os idosos da UMA/UFT/Araguaína, teremos o resgate da memória da composição de um trânsito ainda sem os componentes de segurança, para um trânsito com um desenho didático voltado para a individualidade.

Devido ao aumento da expectativa de vida e à necessidade de compreender que se convive cada vez mais com os idosos, indicador que aponta o dever de compartilhar espaços no trânsito e, proporcionar um trânsito mais seguro, o que promove um elo entre a educação para o trânsito e a intergeracionalidade nas vias públicas, é que buscaremos conforme versa o CTB, Art. 76.

Os idosos vêm alcançando suas conquistas neste sentido, fato que pôde ser observado no 2.º Congresso Nacional dos Departamentos Estaduais de Trânsito da

Associação Nacional dos DETRAN's (DETRAN/AND/2017), que trouxe, como tema, "Tecnologia no Trânsito e Cidades do Futuro." A autonomia de acessibilidade e mobilidade automobilística, que tem sido pensada e desenvolvida em alguns países, é necessária para melhor promover a qualidade de vida para os habitantes das cidades do futuro.

Por ser educadora de trânsito, e ouvir discursos que evidencia uma educação para o trânsito voltada somente para as crianças, fiquei incomodada ao pensar que os idosos de hoje foram crianças um dia e que houve o interesse por parte deles de compreender a construção legal de normas e regulamentos que versam sobre uma educação de trânsito que, os deixam à margem.

A educação para a construção da cidadania tem sido evidenciada em casa, nas escolas, nas comunidades e nas vias públicas, espaço no qual o idoso pode ser inserido como multiplicador da educação e da segurança no trânsito, desde que tenha sido capacitado para atuar em todos os ambientes.

SEÇÃO 1

1 DELINEAMENTO DA PESQUISA QUANTO AO MÉTODO

Ateremo-nos à descrição da metodologia utilizada para o desenvolvimento deste trabalho de pesquisa-ação, ao demonstrar em tabelas as etapas que farão a composição da pesquisa, conforme segue:

Tabela 1 - Demonstrativo do tema, área e autor.

TEMA	ÁREA	AUTOR
Educação para o Trânsito	Educação	Rodrigues (2000); CTB (2013).
Envelhecimento Humano	Gerontologia	Beauvoir (1990); Netto Papaléo (2013).

Fonte: Moraes, Cleide de Sousa. PPGE/UFT, 2018.

Tabela 2 - Demonstrativo da Metodologia da pesquisa e autores.

METODOLOGIA DA PESQUISA	AUTORES
Abordagem qualitativa Pesquisa-ação Ação-participativa	Minayo (2011); Gerhardt & Silveira (2009); Thiollent(2008); Baldissera (2001).

Fonte: Moraes, Cleide de Sousa. PPGE/UFT, 2018.

Tabela 3 - Demonstrativo da Metodologia proposta.

TIPO DE PESQUISA	DESCRIÇÃO
Forma Assumida	Pesquisa-ação
Participantes da pesquisa	Acadêmicos da UMA Campus de Araguaína; servidores da CIRETRAN de Araguaína; coordenadores da UMA em Araguaína.
Ação participativa	Aula teórica; aula prática; estágio complementar;
Abordagem	Qualitativa

Fonte: Moraes, Cleide de Sousa. PPGE/UFT, 2018.

1.1 Da abordagem qualitativa

A metodologia utilizou, como procedimento de pesquisa, a abordagem qualitativa apontada por Gerhardt; Silveira (2009, p. 31), que afirmam: “não se preocupar com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, entre outros.” A pesquisa qualitativa requer abordagens que fazem referências à vivência das pessoas; nesse sentido, MINAYO (2011) aponta que,

Fazer ciência é trabalhar simultaneamente com teoria, método e técnicas, numa perspectiva em que esse tripé se condicione mutuamente: o modo de fazer depende do que o objeto demanda, e a resposta ao objeto depende das perguntas, dos instrumentos e das estratégias utilizadas na coleta dos dados. (MINAYO, 2011, p. 02).

Ao fazer uma análise da pesquisa qualitativa, Minayo (2011) aponta dez formas/conselhos que norteiam a pesquisa, a primeira delas é conhecer não só os termos estruturantes, como também exercer a capacidade de colocar-se no lugar das pessoas que estão sendo objetos da investigação. A segunda forma é definir o objeto por meio do questionamento que norteia e esclarece o fato pesquisado. A terceira é delinear as estratégias da pesquisa, para tanto, é necessário ter em mente os instrumentos que serão utilizados. A quarta é dirigir-se informalmente ao campo de pesquisa, porém, com um olhar analítico.

Já a quinta forma de nortear a pesquisa é o pesquisador ir a campo munido de teorias, porém, disposto a questioná-las; não apenas fazer o exercício de contemplação, mas o de investigar. A sexta forma visa organizar, de maneira sistemática, o material empírico que será produzido e impregnar-se das informações obtidas. A sétima visa construir a tipificação do material recolhido no campo, submetendo-o a uma distinção empírica e teórica. A oitava forma busca exercitar a interpretação de segunda ordem, momento em que a teoria deve ser revisada. A nona forma intenciona produzir um texto que seja capaz de transmitir informações fidedignas. Já a décima, assegura os critérios de fidedignidade e de validade. Minayo (2011, p. 05) conclui mencionando que “o percurso analítico é sistemático, portanto, tem o sentido de tornar possível a objetivação de um conhecimento que tem como matéria prima opinião, crenças, valores, representações, relações e ações humanas e sociais sob a perspectiva dos atores em intersubjetividade.” A análise qualitativa possibilita que haja construção de conhecimento, por possuir instrumentos que valorizam o objeto.

Dessa forma, buscaremos criar uma proposta de trabalho de educação para o trânsito com os acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína, por se tratar de informações que não podem ser mensuradas dentro de uma escala de valores quantitativos, e da preservação de vidas, o que viabiliza a discussão em família.

Ao estabelecer que a pesquisa se dê através de uma abordagem qualitativa, o pesquisador se exime do sensacionalismo dos números apresentados na abordagem quantitativa. No caso desta pesquisa, quando se apresenta altos índices

de vítimas dos acidentes de trânsito – o que de fato acompanha-se nas mídias, interativas ou não – é preciso seguir o direcionamento dado pela Res. 314/2009, quando esta indica que, ao criar uma campanha deve ser considerado o seguinte aspecto: “2.5 O extremo cuidado com abordagens negativas ou que apresentem violência para evitar a anodinia” (BRASIL, 2019, p. 04), ou seja, a ausência de dor diante de exposição prolongada à violência. Nesse sentido, esta proposta de pesquisa busca não apenas expor quantitativos de mortos e feridos nos acidentes de trânsito, mas apresentar ações que valorizem a vida.

1.2 Da natureza aplicada e descritiva

A pesquisa aqui desenvolvida terá natureza aplicada; sobre natureza aplicada, Gerhardt; Silveira (2009, p. 35) afirmam que esse tipo de investigação “objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática, dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais.” O trânsito tem se configurado em um problema que necessita de decisões que possibilitem aplicabilidade de soluções em caráter de urgência.

Para Gil (2008, p. 42), a pesquisa descritiva “tem como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno, ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis.” Gil (2008) pontua que se trata de uma pesquisa que está para além de estudar características, podendo descrever tais eventos, e ao fazer distribuições por sexo, idade, nível de escolaridade, entre outros, inclui-se opiniões diversas, como também atitudes exercidas pelos participantes.

Sobre uma pesquisa de cunho descritivo, Gerhardt; Silveira (2009 apud TRIVIÑOS, 1987, p. 37) sustentam que “esse tipo de estudo pretende descrever os fatos e fenômenos de determinada realidade.” Dentro do contexto histórico da evolução do trânsito no Brasil, e, por meio de documentos institucionais serão descritas as etapas deste desenvolvimento, que consistem em apresentar como surgiu cada elemento que compõe o trânsito, e como eles foram pensados para atender aos idosos.

1.3 Da pesquisa-ação

A pesquisa se destaca como uma pesquisa-ação conforme, Thiollent (2008),

é um tipo de pesquisa social que é concebida e realizada em estreita associação com uma ação ou com a resolução de um problema coletivo e no qual os pesquisadores e os participantes representativos da situação da realidade a ser investigada estão envolvidos de modo cooperativo e participativo. (THIOLLENT, 2008, p. 16).

A não determinação de um grupo específico para o desenvolvimento da pesquisa-ação conduz a educação para o trânsito, trabalho desenvolvido com os acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína, a ser contemplada por esta metodologia de pesquisa. O trânsito e o idoso, juntos, caracterizam o que podemos denominar de “contemporaneidade desde sempre”, o trânsito por ser dinâmico desde os primórdios da vida do homem e o idoso por fazer parte deste cenário.

A metodologia da pesquisa-ação consiste em uma sistemática de procedimentos intencionais, com o estrito objetivo de cumprir o que lhes fora proposto. Para tanto, faz-se necessário observar três momentos distintos que, segundo Baldissera (2001, p. 10 apud PINTO, 1989), “inclui um momento de investigação, um de tematização e por último, o de programação/ação.” O momento investigativo possui quatro fases, que são apresentadas conforme a tabela:

Tabela 4 - Momento da investigação da pesquisa.

	1ª Fase: Elaboração de um referencial teórico comum	2ª Fase: Seleção de uma área e de unidades específicas.	3ª Fase: Aproximação da “Unidade Específica.”.	4ª Fase: Investigação participante da problemática e da percepção da “unidade específica.”.
1º Passo	Delimitar grupos.	Elaboração de instrumento de coleta de dados.	Deixar-se impregnar por suas imagens, movimentos, ritmos biológico e social.	Sistematizar a informação recolhida.
2º Passo	Sistematizar as informações adquiridas.	Reinterpretar os dados existentes.	Entrar em contato com os líderes dos grupos para apresentar a proposta.	Elaboração de códigos da investigação, gráficos, áudio, visuais, etc.
3º Passo	Redigir um referencial teórico e hipóteses interpretativas preliminares.	Manter contato com pessoas, grupos e órgãos.	Participar das atividades e da vida sócio-cultural da população envolvida na pesquisa.	Realizar reuniões para confrontar as informações recolhidas.
4º Passo	-	Reconhecimento sensorial da área.	Identificar e descobrir até que pontos podem ser integrados à investigação.	Registrar com detalhes o material produzido em gravação em fitas, etc.
5º Passo	-	Estabelecer critérios de delimitação do objeto.	Escolher o grupo que pode assumir um papel essencial no processo de transformação social.	Sistematizar o material produzido por meio de classificação, para o trabalho teórico.
6º Passo	-	Seleção da		

		unidade específica.		
--	--	---------------------	--	--

Fonte: Baldissera, 2001.

No segundo momento da pesquisa-ação, trabalha-se a tematização que é representada por Baldissera (2001, p.16) “a ação reflexiva na produção do conhecimento da realidade em confronto com o referencial teórico já elaborado e desvelando, [...]” Neste movimento temos também três fases a serem percorridas, conforme segue:

Tabela 5 - Momento da tematização da pesquisa.

	1ª Fase: Teorização	2ª Fase: A percepção da realidade social e temas geradores	3ª Fase: Elaboração de um programa pedagógico.
1º Passo	Identificar os elementos que compõe o processo, atuação do estado.	Identificar os elementos presentes na percepção dos grupos, como unidade familiar.	Construção de unidade pedagógica centrada sobre cada tema-gerador.
2º Passo	Identificar a relação existente entre os componentes e suas contradições.	Gestar temas de importância para formação da consciência dos grupos.	Elaboração de códigos para o tema gerador.
3º Passo	Estudo do modo de produção dominante.	Detectar o grau de relacionamento entre os temas percebidos pelo grupo de pesquisa.	Confeccionar o material didático.
4º Passo	Elaboração de documento sobre teorização	Verificar a explicação dada aos fenômenos e fatos sociais.	Treinamento de coordenadores para realização dos grupos de estudo.
5º Passo	-	Comparar o conteúdo das percepções com a teorização.	-

Fonte: Baldissera, 2001.

Chegado o momento da programação-ação, é hora de colocar em prática tudo o que foi enfatizado durante o estudo e a pesquisa; para este momento, haverá quatro fases, cada uma com passos a serem seguidos, conforme tabela abaixo.

Tabela 6 - Momento da programação-ação.

	1ª Fase: Realização dos círculos ou grupo de estudo.	2ª Fase: Irradiação da ação educativa.	3ª Fase: Elaboração do projeto comunitário.	4ª Fase: Execução e avaliação dos projetos de ação.
1º Passo	Seleção de grupos para os círculos de estudo.	Apresentar à população os problemas e ações alternativos.	Definir os recursos materiais e humanos para realização do	Dar início as atividades do projeto e dos programas educativos

			projeto.	necessário.
2º Passo	Realização do processo de codificação dos grupos de estudo, para avanço no desenvolvimento da pesquisa.	Seleção coletiva dos projetos de ação.	Localizar os recursos disponíveis.	Fazer avaliação permanente do projeto de intervenção.
3º Passo	Prioriza os problemas que exigem uma ação para solucionar.	-	Formular as tarefas e designar os responsáveis.	Analisar os resultados finais do projeto pela pelos participantes.
4º Passo	Seleciona ideias do projeto, a partir das prioridades na solução dos problemas.	-	Apresentar os conteúdos dos eventos educativos de apoio ao projeto.	-
5º Passo	-	-	Capacitar o pessoal do projeto.	-
6º Passo	-	-	Preparar os meios necessários para início das atividades do projeto.	-
7º Passo	-	-	Estabelecer os mecanismos de controle comunitário sobre o projeto.	-

Fonte: Baldissera, 2001.

Por fim, a pesquisa-ação retrata uma realidade na qual Baldissera (2001, p.24) sustenta que “sua principal característica, a intervenção, se presta tanto à ação educativa, como conscientizadora com os envolvidos no processo da pesquisa.”

1.4 Do método dedutivo

A pesquisa adotou o método dedutivo, visto que esse método possibilita um delineamento lógico por parte do pesquisador, que está a encontrar soluções para os problemas propostos mediante o emprego de métodos científicos, partindo da perspectiva geral para um ponto em particular; ou seja, para a análise do objeto a ser pesquisado. Gil (2008), sobre o método dedutivo, afirma que:

Método proposto pelos racionalistas Descartes, Spinoza e Leibniz que pressupõe que só a razão é capaz de levar ao conhecimento verdadeiro. O raciocínio dedutivo tem o objetivo de explicar o conteúdo das premissas. Por intermédio de uma cadeia de raciocínio em ordem descendente, de análise

do geral para o particular, chega a uma conclusão. Usa o silogismo, construção lógica para, a partir de duas premissas, retirar uma terceira logicamente decorrente das duas primeiras, denominada de conclusão (GIL, 2008, p. 09).

Utilizou-se, também, como procedimento metodológico, a pesquisa bibliográfica e documental para mensuração e descrição do conhecimento; e, como instrumento para levantamento de dados, foram utilizados tratados, jurisprudências, livros, artigos científicos, leis, casos ocorridos e dissertações de mestrado, como também a vivência de idosos com o trânsito, como relato de prática.

1.5 Da fenomenologia na pesquisa intergeracional

A análise fenomenológica surge por meio dos acontecimentos dos fenômenos e não das ideias prontas, fato que promove o estudo da essência das coisas. A significação que é dada ao mundo é um correlato do fenômeno dos acontecimentos. Temos, na sustentação de Husserl (2000, p. 22), que “a fenomenologia é a doutrina universal das essências, em que se integra a ciência da essência do conhecimento.” A fenomenologia para Merleau-Ponty (1999, p. 01) “é o estudo das essências, e todos os problemas, segundo ela, resumem-se em definir as essências: a essência da percepção, a essência da consciência, por exemplo.” Husserl (2000) apresenta tal ciência como o método da crítica do conhecimento, uma vez que tal discernimento é colocado em questão quanto ao seu sentido e à sua realização.

Na consideração fenomenológica, embora haja dúvidas que seja possível tal ciência, há o entendimento de que o conhecimento é inegável, o que se questiona são os meios para realização da pesquisa, fato que não se finda na tal concepção da fenomenologia.

Ao deixar à margem a percepção da psicologia, faz-se necessário reduzir o questionamento inicial; segundo Husserl (2000, p. 27), “Como pode o fenômeno puro do conhecimento atingir algo que não lhe é imanente, como pode o conhecimento (absolutamente dado em si mesmo) atingir algo que não se dá em si absolutamente? E como pode compreender-se este atingir?” Para a fenomenologia, o objeto é como o sujeito o percebe e tudo deve ser estudado como de fato o é, sem a interferência de regras de observação, cabendo a abstração da realidade.

Ao atribuir o entendimento da fenomenologia, Husserl (2000, p. 28) menciona que “o conhecimento pertence à esfera das cogitationes; ergo, temos de elevar intuitivamente à consciência da universalidade as objectalidades universais desta esfera, e torna-se possível uma doutrina da essência do conhecimento.” Para tanto, Husserl se valeu de Descartes, no que tange à percepção clara e distinta. No entanto, ao submergir a problemática da fenomenologia, Husserl (2000) questiona:

Até onde se estende o que em si está dado? Está encerrado no [âmbito do] dar-se da *cogitatio* e das ideações que genericamente a captam? Até onde ele se estende, <estende-se> a nossa esfera fenomenológica, a esfera da claridade absoluta, da imanência no sentido autêntico. Fomos conduzidos um pouco mais para as profundidades, e nas profundidades residem às obscuridades, nas obscuridades, os problemas. (HUSSERL, 2000, p. 30).

De fato, embora pareça óbvio falar do que existe e que só precisa ser visualizado, a estrutura da vivência do cotidiano consiste no que será vivido, ou, por assim dizer, experimentado, não há o certo e definitivo. Para Merleau-Ponty (1999), trata-se de uma filosofia que não se limita à compreensão do homem e do mundo, mas, segundo Merleau-Ponty (1999),

é uma filosofia transcendental que coloca em suspenso, para compreendê-las, as afirmações da atitude natural, mas é também uma filosofia para a qual o mundo já está sempre "ali", antes da reflexão, como uma presença inalienável, e cujo esforço todo consiste em reencontrar este contato ingênuo com o mundo, para dar-lhe enfim um estatuto filosófico. (MERLEAU-PONTY, 1999, p.01)

A princípio, Husserl (2000) tratou a fenomenologia no campo da “psicologia descritiva”, embora fosse desaprovado pela ciência, visto que, ao questionar a fenomenologia como uma ciência, devemos nos valer de que todo o conhecimento advém da ciência, de uma construção do mundo em que vivemos. Segundo Merleau-Ponty (1999),

eu sou a fonte absoluta; minha experiência não provém de meus antecedentes, de meu ambiente físico e social, ela caminha em direção a eles e os sustenta, pois sou eu quem faz ser para mim (e portanto ser no único sentido que a palavra possa ter para mim) essa tradição que escolho retomar, ou este horizonte cuja distância em relação a mim desmoronaria, visto que ela não lhe pertence como uma propriedade, se eu não estivesse lá para percorrê-la com o olhar. (MERLEAU-PONTY, 1999, p. 03).

A mente humana é inexaurível em produção de informações e conhecimento, a referida pesquisa vale-se deste entendimento, de modo a conduzir à solução do problema, apresentado aos acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína. Ao ter como campo de pesquisa a reação de pessoas que diariamente utilizam as vias públicas, o fenômeno gerador do objeto é o comportamento humano diante de situações cotidianas e adversas. Uma ação inesperada pode gerar uma reação tão ou mais abrupta que o próprio feito, isso porque depende exclusivamente do ser que a produz.

A análise do material pesquisado tem como intuito identificar, interpretar e descrever os elementos referentes ao objetivo da pesquisa — analisar os procedimentos que levam ao respeito aos idosos no trânsito. Os participantes da pesquisa são acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína (entre os anos de 2012 a 2017), de ambos os sexos, com idade a partir de 45 anos.

Na perspectiva do desenvolvimento da pesquisa, foram utilizados, como instrumentos, registro de ações e fotografias; esses instrumentos foram concebidos por meio de oficinas e de campanhas de educação para o trânsito. A produção de tais instrumentos foi acompanhada pela pesquisadora durante o curso de Extensão oferecido pelo curso de pedagogia da Universidade Federal do Tocantins (UFT). O referido curso de extensão forma o “Educador Político Social do Envelhecimento Humano”. Foram elaboradas duas ementas que puderam ser contempladas no currículo da UMA/UFT/Araguaína, com temas que abordam a educação para o trânsito e a segurança viária; e, em aulas sistemáticas, foram ministradas aulas teóricas com exposição dos elementos que compõem o trânsito e aulas práticas com blitz educativa nas vias públicas da cidade de Araguaína.

Com o título de Educador Político Social do Envelhecimento, o acadêmico da UMA/UFT/Araguaína está apto para atuar junto à sociedade, podendo questionar e se posicionar sobre temas relevantes para o bem comum, a exemplo, o trânsito, visto que o idoso está sendo contemplado no CTB como um multiplicador, assim o será como participante deste projeto.

Está vindo de onde, está indo pra onde?

Meu pai é mato-grossense da pequena cidade de Santa Terezinha, que fica às margens do rio Araguaia na Ilha do Bananal, a maior parte de seu território é

constituída por reservas indígenas (pertencentes aos Carajás e Tapirapés); lugar onde, até hoje, o progresso viário não chegou. A acessibilidade é feita por estradas não pavimentadas, com um acesso rodeado de lama ou poeira, em alguns lugares ainda são feitas travessias em balsas manuais, à propulsão humana. Um lugar secreto em meio a riquezas naturais, porém, de difícil acessibilidade. Em razão dessa dificuldade, não conheci meus avós paternos e muitos dos parentes que tive por lá. Somente depois de 40 anos fui pela primeira vez visitar o lugar e conhecer os familiares paternos.

A minha mãe nasceu na cidade de Nazaré, e em seguida foi morar no município de Conceição do Araguaia/PA. Meu avô materno era ambulante e não fixava moradia por muito tempo em lugar algum. Foi na cidade de Conceição do Araguaia que minha mãe conheceu meu pai e casaram-se. Eles vieram morar em Araguaína, mas sempre próximos à minha avó e, há 47 anos, depois de já terem morado em vários lugares de Araguaína, fixaram moradia, onde estão até hoje.

Sou a filha mais velha de três irmãos. Sou grata à minha mãe Ildenê e ao meu pai Nazaré, pelo zelo com que nos ensinou a conduzir a vida. Moro na mesma rua onde nasci há 47 anos; quando ainda era uma rua de areia, sem pavimentação alguma e possuía casas de palha sem muro, cercas ou grades, pensávamos que todo o espaço à nossa volta era puramente para o nosso lazer; os buracos se tornavam piscinas nos dias de chuva, as árvores, em meio às ruas pouco transitadas, eram nossas cavernas.

Não tínhamos medo e nem o que temer, não havia tráfego intenso, nem veículos potentes, não corríamos risco de morte por brincar nas ruas e a inocência de criança nos condicionava a não pensar no que poderia acontecer nos momentos seguintes. O barulho que mais incomodava os moradores era o do caminhão do lixo, pois, naquela época, não havia o costume de ensacar o lixo em sacolas plásticas, os resíduos eram armazenados em galões de plástico ou em latas de tinta. Assim, o barulho que vinha das ruas no momento da coleta era desconfortável, visto que, para esvaziar os latões, o encarregado do lixo tinha que batê-los na carroceria do caminhão do lixo, gerando uma sinfonia de batidas que tirava o silêncio do lugar.

As vias públicas integravam cenários de acontecimentos bons e ruins, algumas casas da minha rua não tinham muro, isso fazia com que os pais pensassem que as ruas eram a extensão das casas, fato que justifica alguns pais corrigirem os filhos no espaço limite dos lotes com a rua, e a garotada toda corria

para assistir o colega apanhar, independente do sentimento de quem estava apanhando, todos ficavam de olhos vidrados nas chicotadas.

Ter minha avó materna presente na minha vida, não só me marcou de maneira positiva, mas fez de mim uma pessoa melhor preparada para a vida, embora não tivesse diplomas universitários, tinha o mais nobre de todos os certificados: amor, compaixão pelas pessoas; ao passo que ela me ensinava, do seu modo, tudo quanto sabia. O trabalho cedo me conduziu ao amadurecimento precoce e a uma visão mais holística da vida, nem por isso ela foi conduzida linearmente, dentro do padrão imposto pela sociedade do que poderia ser normal. O incentivo ao estudo sempre esteve presente no discurso da minha avó, embora ela não tenha tido a chance de estudar. Deste modo, trabalhei e estudei, porém, concluí os estudos em uma época na qual não havia ainda universidades públicas ou particulares na cidade; os que desejavam, e podiam, eram encaminhados para as capitais para dar continuidade aos estudos, época em que Araguaína ainda pertencia ao estado do Goiás.

Eu sonhava em cursar arquitetura, mas a faculdade de arquitetura mais próxima estava localizada em Goiânia; meu sonho foi, então, frustrado. Porém, com a divisão do estado do Tocantins e a instalação da UNITINS, tínhamos em Palmas o curso de arquitetura; no entanto, ainda havia muitas limitações que me impediam de estudar fora. Desisti, por um tempo, da ideia de dar continuidade aos estudos, período em que, embora sem planejamento, fui agraciada com a maternidade. Chegaram à minha vida, Camila e Gabriel; Camila chegou primeiro, no ano de 1992, e Gabriel em 1995, a magia de ser mãe é algo sublime.

Meus filhos foram crianças saudáveis, passando apenas pela adaptação ao mundo externo, o lugar fora da barriga da mãe; ora uma gripe, ora uma febre, nada fora do normal. Até que um dia um acontecimento mudaria completamente o rumo da minha vida. Meu pequeno Gabriel, que tinha somente um ano e meio de idade, juntamente comigo e o seu pai, estávamos a caminho de casa, a pé, quando fomos atropelados por um condutor que dirigia bêbado em uma das principais avenidas de Araguaína, a Avenida Filadélfia. Sofri escoriações e desmaio, acordando somente no dia seguinte, já o meu marido teve problemas no cérebro e fraturas nas pernas, e o pequeno Gabriel quebrou o fêmur. Confesso que ainda não encontrei palavras que possam descrever o que passei diante de tal fatalidade.

Gabriel, que estava começando a falar e a andar, de repente teve todo esse processo paralisado e foi submetido ao retrocesso, até que voltasse ao normal. Logo nos primeiros dias, ainda no hospital, eu não podia ficar com ele, devido às escoriações em meu corpo ainda estarem expostas. Houve dia em que Gabriel, de um ano e meio, teve que dormir sozinho em um leito de hospital. Ainda não era o fim, o médico não havia colocado o gesso de forma correta, deixando a perna de Gabriel com sequelas. Além disso, ainda no período de recuperação para que fossem minimizadas as sequelas, não foi feita a fisioterapia; dessa forma, ele que estava começando a andar na época em sofreu o acidente, voltou a se arrastar, sua fala retrocedeu também, foi um novo recomeço.

Rotinas de hospital, medicações e audiências fizeram parte da minha rotina diária por cerca de dois anos, depois vieram as readaptações. Ter sobrevivido a um atropelamento na via mais perigosa da cidade, ou do Estado, foi um milagre. A vida ia voltando ao normal e a dor dando lugar à esperança.

Para onde irei? Depende! Resolvi fazer de uma experiência traumática um referencial em prol de um trabalho que possa ajudar outras pessoas a superar a dor e buscar forças para recomeçar após um acidente de trânsito, como também apresentar meios que nos levem a não nos envolvermos em acidentes, a saber, a educação para o trânsito.

Caminhos que me conduziram ao tema

Recomeçar a vida depois de um episódio traumático requer esforço diário, e aqui incluímos novos caminhos a serem percorridos, assim recomecei, e a primeira oportunidade que tive foi o trabalho na biblioteca do Instituto Tocantinense Presidente Antônio Carlos (ITPAC), essa experiência me proporcionou quase quatro anos de aprendizado, depois disso, passei por um processo seletivo que me levaria a ocupar um cargo no Departamento Estadual de Trânsito do Tocantins (DETRAN/TO, doravante).

Quando pensamos no trânsito, sempre há o que falar de bom ou de ruim; comigo não foi diferente, em 2005, ao ser aprovada em um concurso público e tomar posse como assistente administrativa da Secretaria de Administração do estado do Tocantins (SECAD), fui lotada no DETRAN/TO. Nem de longe pensei que percorreria caminhos que iriam me fazer lembrar um dos momentos mais difíceis

da minha vida, a saber, um atropelamento na Avenida Filadélfia, uma das rodovias mais perigosas do Estado, que quase ceifou a vida do meu pequeno Gabriel.

Ao entrar em exercício e fazer as estatísticas de acidentes de trânsito que seriam encaminhadas ao Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, doravante), pude constatar que os números eram crescentes, então busquei a direção do órgão para verificar se havia alguma atividade que pudesse ser desenvolvida com o fim de diminuir os números de acidentes de trânsito apresentados pela estatística de Araguaína. Para minha surpresa, soube que as ações eram pontuais e ocorriam somente na Semana Nacional do Trânsito, que acontece uma vez por ano no mês de setembro. Logo, o coordenador da Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN, doravante), que geria o órgão na época, passou-me a incumbência de organizar a Semana Nacional do Trânsito do ano de 2005.

Eu não era habilitada para dirigir, portanto, não dominava as leis que regem o trânsito do nosso país: mesmo assim, prontifiquei-me a desenvolver as ações, e a primeira palestra foi uma experiência inesquecível. Sem domínio algum na área da educação para o trânsito, ministrei uma palestra para cerca de uma dúzia de crianças no Colégio Estadual Marechal Rondon, em setembro de 2005. Nervosa e sem saber ao certo o que dizer, percebi que não tínhamos pessoas preparadas para lidar com esse público e, conseqüentemente, com nenhum outro. Afinal, quando a CIRETRAN de Araguaína era solicitada via ofício a mandar alguém para trabalhar nas escolas com a temática do trânsito, os ofícios eram redirecionados para a Polícia Militar. Embora os policiais militares prontamente atendessem às solicitações, eles não dominavam a técnica de um educador de trânsito, ou seja, a linguagem adequada e adaptada aos diversos públicos, desde crianças a adultos; ou seja, a todos os níveis eram dispensados os mesmos conteúdo e a mesma didática.

De fato, eu não me recordava de ter visto ações fora da Semana Nacional do Trânsito, foi então que fiz a proposta de criarmos uma seção que pudesse pensar e desenvolver ações de educação para o trânsito em Araguaína, assim a ideia nasceu.

SEÇÃO 2

2 A EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL

A legislação de trânsito brasileira é ampla e contempla leis, decretos, resoluções e portarias; porém, dos 518 anos de trânsito no Brasil, a legislação que promove e articula a segurança no trânsito data de pouco mais de um século. De fato, com o passar dos tempos, os costumes das pessoas e das regiões modificaram-se e, de modo a atender a tais demandas, foi necessário que se regulamentasse o conviver nas vias públicas.

No processo de adequação e de reestruturação do trânsito, as alterações não ocorreram somente nas vias, mas também nos termos linguísticos utilizados, como vemos, por exemplo, na seguinte passagem: “[...] *motorneiros* que transportavam passageiros e mercadorias em automóveis industriais, [...]” (BRASIL, 2010, p.05, grifo meu). Atualmente, não mais é utilizado o termo destacado para denominar um condutor em alta velocidade. E as leis foram evoluindo conforme as necessidades demandadas pelo desenvolvimento do tráfego.

2.1 Normas que conduzem o trânsito no Brasil

O Decreto n.º 720-A, de 24 de outubro de 1850, concedeu somente ao “cidadão Honório Francisco Caldas o privilégio de estabelecer por vinte anos uma companhia de ônibus, [...]” BRASIL (2010, p. 11). Iniciava-se a história da memória da legislação de trânsito no Brasil, tal liberação procede da necessidade de locomoção do homem. Porém, o primeiro decreto a ser homologado e publicado, validando o transporte público ao nível nacional, foi o Decreto n.º 8.324 de 27 de outubro de 1910, que aprova o regulamento para serviço subvencionado de transporte por automóveis. Trata-se de um decreto que contém um Artigo e que autoriza o serviço; começa, então, a exploração dos serviços de transporte de pessoas e de mercadorias, com regulamento próprio. Para melhor organizar a estrutura administrativa, anos depois, por volta de 1927 e por meio do Decreto Legislativo n.º 5.141, instituiu-se o primeiro imposto federal sobre combustíveis e veículos, com o objetivo de conservar as vias públicas.

Em 1953 foi aprovado às posturas da Câmara Municipal da Corte que tratavam dos carros e deu origem, aos “[...] órgãos de administração pública de trânsito no Brasil.” (BRASIL, 2010, p. 08). Em 1991, instituiu-se a “[...] comissão especial destinada a elaborar o anteprojeto do novo Código Nacional de Trânsito, vinculada ao Ministério da Justiça e coordenada pelo Presidente do CONTRAN.” (BRASIL, 2010, p. 21), com o prazo de 120 dias para conclusão dos trabalhos. O Ministério da Justiça determinou que o anteprojeto fosse proposto pela comissão, assim sendo, foi “[...] publicado no DOU de 13 de julho de 1992, e abriu espaço para a sociedade, por um prazo de 30 (trinta) dias, encaminhar sugestões ao Ministro da Justiça.” (BRASIL, 2010, p. 21). A princípio, não houve indicações por parte da sociedade, o que fez com que o projeto tramitasse na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, vindo a ser instituído em seguida. Assim, o CTB estabeleceu que o Sistema Nacional de Trânsito (SNT, doravante) deveria ser composto pelas entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

O CTB vigente foi instituído pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, e publicado no dia seguinte, porém, só entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998, com alteração dada pela Lei 9.602, de 21 de janeiro de 1998. O CTB de 1997 surgiu como resposta a um debate ocorrido por meio da portaria ministerial n.º345-B de 21 de setembro de 1973, que “[...] nomeou uma comissão de técnicos para proceder à revisão, cuidando especialmente da Lei 5.108 de 21 de setembro de 1966, que era o antigo Código Nacional de Trânsito.” (BRASIL, 2010, p. 20).

O termo “trânsito” está conceituado no CTB, Art. 1.º § 1.º: “considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.” (BRASIL, 2013, p. 19). Depreende-se que as vias públicas são para todos sem distinção; apesar disso, o conceito aponta duas vertentes, uma que trata da mobilidade pelas vias terrestres (todos os interessados podem se locomover dentro de um espaço socializado) e outra que verifica a circulação, utilização das vias e suas finalidades. Para tanto, considera:

Art. 2º vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.
Parágrafo único: Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas

pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas. (BRASIL. Lei nº 9.503/97, 2013, p. 19).

Após conceituar vias públicas e fazer valer os limites impostos entre o homem, a via e o veículo, a passagem supracitada, no parágrafo único, elucida que as vias terrestres são espaços abertos destinados à circulação, como também as vias internas de condomínios. Assim sendo, para cumprimento das Leis que regem o trânsito no país, são apresentados os órgãos que compõem o SNT conforme segue:

É o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades. (BRASIL. Lei nº 9.503/97, 2013, p.19).

O SNT tem como objetivo principal estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito (PNT), com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, objetivando também a fixação de normas e a definição da sistemática de fluxos de informações entre membros integrantes. Este sistema regulamenta as atuações no trânsito, para então, por meio de cada órgão, efetuar trabalhos diversificados e atribuir funções que vão desde a organização de ações até a aplicabilidade de penalidades aos infratores na forma da lei. A Lei 9.503/97 (BRASIL, 2013) classifica a composição do SNT, conforme segue:

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão Máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI. (BRASIL, 2013, p.19).

O CTB vale-se de prerrogativas para a formação técnica e para as relações de subordinação; por ser um sistema, a sinergia entre as partes envolvidas pode ser

clara, efetiva e uniforme ao cumprir o CTB. Ao serem atribuídas as competências, cada órgão pode apreciar um módulo específico, o que confere uma organização nesta divisão de competências, tendo em vista que a um órgão do SNT são delegados não somente poderes de repressão, mas também responsabilidades no tocante à humanização, para que tenhamos um trânsito mais seguro.

Em relação às competências do órgão máximo normativo e consultivo, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN, doravante), fica compreendido no Art. 12, inciso VIII (BRASIL, 2013), o seguinte:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo;

XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito; (BRASIL, 2013, p. 20).

O CONTRAN normatiza os procedimentos que devem ser adotados na fiscalização e em outros segmentos do trânsito. Quanto ao Conselho Estadual de Trânsito (CETRA) e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDFE), são conselhos que possuem a discricionariedade de normatizar, consultar e coordenar; sobre estes versam competências, dentre elas, a fiscalização, conforme afirma o CTB, em seu Art. 14, inciso VIII: “acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, [...]” (BRASIL, 2013, p. 21). Já aos conselhos fica estabelecido acompanhar e verificar a lisura dos procedimentos.

Compete à Polícia Rodoviária Federal, além de fazer cumprir a legislação que versa sobre a segurança no trânsito, conforme o Art. 20, inciso III, “aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes [...]” (BRASIL, 2013, p. 22). Vale ressaltar que, na aplicação de notificação, são utilizados os meios disponíveis, tais como blitz e fiscalização eletrônica quando cabível, podendo ser radar móvel, estático, e portátil.

Aos órgãos e entidades executivos da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, no âmbito de sua circunscrição, cabem as seguintes atribuições, de acordo com o Art. 22, inciso V: “executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código,

[...];” (BRASIL, 2013, p. 23). Conforme legislação prevista, a execução da fiscalização ocorre no sentido de verificar os pontos críticos, objetivando a implantação de semáforos e radares; e, também, quando possível, efetuar blitz punitiva.

Cabe aos policiais militares que atuam no trânsito, conforme Art. 23, inciso III, “executar a fiscalização de trânsito [...],” (BRASIL, 2013, p.23). Esta fiscalização deve atuar como agente do órgão executivo, e não no sentido repressivo da polícia militar. Nesse sentido, a fiscalização deve ser bem conduzida desde a abordagem ao condutor até a verificação da documentação, em conformidade com os agentes de trânsito.

Cabe aos órgãos executivos de trânsito, no âmbito de sua circunscrição, conforme menciona o Art. 24, inciso VI do CTB,, além de outras competências, “executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;” (BRASIL, 2013, p. 23). O convênio pode ser celebrado, delegando as atividades previstas no CTB, para maior segurança dos usuários nas vias, como também os órgãos executivos poderão prestar serviços de consultoria no que diz respeito às atividades relativas ao trânsito.

As regulamentações que tratam das normas de circulação no trânsito são observadas pelas câmaras temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, com o objetivo de estudar e oferecer pareceres com base técnica sobre assuntos específicos. As atuais Câmaras Temáticas são: de Assuntos Veiculares; de Educação para o Trânsito e Cidadania; de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via; de Esforço Legal; de Formação e Habilitação de Condutores e de Saúde e Meio Ambiente no Trânsito.

A Câmara Temática é composta por especialistas representantes de órgãos e de entidades executivas de trânsito da União, dos estados ou do Distrito Federal e dos municípios, em igual número, pertencentes ao SNT. Além de especialistas, há também representantes de segmentos da sociedade relacionados ao trânsito. As Câmaras Temáticas são constituídas por dezoito titulares e seus respectivos suplentes, selecionados pelo diretor do DENATRAN e nomeados pelo Ministro das Cidades para um mandato de dois anos, sendo admitida a recondução.

A gestão municipal do trânsito de uma cidade, como parte integrante do SNT, ocorre por meio da municipalização que é

[...] um processo legal, administrativo e técnico, por meio do qual o município assume integralmente a responsabilidade pelos serviços relativos ao trânsito da cidade tratando de questões voltadas aos pedestres, à circulação, ao estacionamento e à parada de veículos e animais, à implementação e à manutenção de sinalização, entre outra. (BRASIL, 2013, p.70).

O que configura uma oportunidade para que os gestores verifiquem as necessidades de uma sociedade e desenvolvam trabalhos voltados à ampliação da qualidade dos padrões de segurança de uma cidade, para que as pessoas venham se locomover em espaços públicos seguros. A administração pública deve compreender a importância do trânsito para uma cidade, assim, para a integração do município é imprescindível examinar o resultado da distribuição das diversas categorias de uso do solo, como também o deslocamento diário das pessoas, entre outros fatores.

O trânsito possui demandas de convivência que apresentam obstáculos e ferem o exercício da cidadania. Essas demandas têm abrangência nacional, e não são provenientes somente dos grandes centros; se resolvidas, podem favorecer a concepção da interação do homem com o meio social em que vive, em todos os lugares, de algum modo transitam, por necessidade, ou por motivos adversos. O fato é que o trânsito está presente na vida das pessoas e compete às prefeituras, que são responsáveis pela organização e prestação dos serviços públicos de uma cidade, promover o ordenamento territorial que pretende “[...] mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano – tratar das questões relativas ao trânsito do município.” (BRASIL, 2013, p.70). A administração pública entende que municipalizar o trânsito de uma cidade trata-se de um compromisso legal, pois o trânsito ocorre em todo o espaço público.

A municipalização favorece a solução de problemas com a sinalização, com a travessia dos pedestres, com as dimensões inadequadas das ruas e logradouros públicos, praças, entre outros, por meio de ações organizadas e conscientes, voltadas ao bem da sociedade. Há um estreitamento entre as relações do município e os demais órgãos e entidades do SNT quando o trânsito é municipalizado; nesta integração, os problemas são minimizados e a administração pública se aproxima da

população, promove o respeito aos moradores e o fortalecimento da democracia e da cidadania no trânsito brasileiro. A estrutura municipal de trânsito deve possuir atividades de sua competência, conforme modelo de fluxograma sugerido:

Figura 1 - Fluxograma, sugestão para o departamento de trânsito de uma cidade municipalizada.



Fonte: <http://www.cnm.org.br> (2018)

A integração de um município ao sistema nacional de trânsito possui critérios a serem observados: primeiramente a criação da estrutura administrativa e, além disso, a definição de uma política de trânsito ideal e voltada para aquele município deve estar fundamentada no CTB. Nesse sentido, é possível que em breve seja criado um órgão executivo de trânsito para tratar dessas demandas, pode ser um órgão novo, ou parte de uma estrutura já existente. Este órgão deve comportar uma estrutura que corresponda ao tamanho da cidade, à sua frota veicular, à sua população, entre outros, para que não haja a necessidade de municípios muito pequenos direcionarem uma equipe técnica relativamente grande para exercer as ações previstas; porém, é aconselhável que a integração seja em órgão da área de transporte, obras e programação de projeto urbano.

A definição da estrutura técnica é constituída por três grandes áreas: a engenharia, a operação, a fiscalização e a educação. É imprescindível que essa estrutura seja coordenada por técnicos, com equipes dimensionadas conforme a demanda do município.

Contudo, o engenheiro de um município pequeno, responsável por projetos de edificações ou obras, pode ser capacitado em um município maior, de modo que

adquirir conhecimentos pautados no CTB. Já para o corpo de agentes, é necessário que se faça um concurso público, pois serão selecionados os que, de alguma forma, entendam das normas de circulação do trânsito, e, após a primeira seleção, deve haver uma capacitação e o credenciamento dos aprovados.

Quanto à área da educação, assim como ocorre com os demais profissionais, aquele que atuará nesta área precisa ser especialista capacitado; salientamos, ainda, que a coordenação educacional de trânsito é obrigatória. Nos casos em que não houver este profissional, pode ser solicitado apoio da Secretaria Municipal de Educação. Outra atividade estabelecida no CTB, que deve ser efetuada pelo município, é levantar, analisar e controlar os dados estatísticos, pois, com os dados recolhidos, serão apontados os pontos críticos.

A constituição da Junta Administrativa de Recursos Infracional (JARI) deve satisfazer o disposto nos Art. 16 e 17 do CTB e nas Resoluções do CONTRAN; a lei de criação e cadastramento deve ser observada depois de encaminhado o projeto de Lei da criação à Câmara Municipal para aprovação, a documentação deve ser encaminhada ao DENATRAN, de modo a integrar o município ao SNT.

A integração do município ao SNT visa assegurar o movimento ordenado e seguro das pessoas, veículos e animais, com a execução de normas técnicas e de projetos geométricos para melhorar a fluidez e segurança dos veículos; visa também análise e avaliação de capacidade, controle e operação de trânsito; e, também, objetiva implementar, definir e organizar políticas de estacionamento, carga e descarga. Além disso, essa integração busca operar e monitorar o trânsito, de acordo com dados técnicos. É no âmbito da engenharia que a fiscalização eletrônica é averiguada.

O advento da Lei n.º 12.587/12, que aborda as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, trouxe discricionariedade quanto ao instrumento que objetiva a integração dos modos de transporte, e, por conseguinte, a acessibilidade das pessoas. Conforme dispõe o Art. 2.º, a Lei em questão tem como 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. (BRASIL, 2018, p. 01).

A mobilidade urbana baseia-se em princípios importantes para os usuários das vias públicas, tais como a acessibilidade universal, a segurança no deslocar das pessoas e a equidade no que diz respeito ao uso do espaço público. Logo, a interação do homem com o meio social e a via vale-se destes princípios, para que a convivência seja pautada no respeito recíproco.

2.2 Que história é essa? Memória do trânsito no Brasil.

Despertar a história do trânsito no Brasil por meio da memória nos remete aos tempos em que o cenário não era configurado como hoje. O progresso e a evolução das vias públicas adaptaram-se à necessidade do homem de dominar a tão sonhada máquina que o transportava de um lado para outro, o automóvel.

Apoiada nas pesquisas para o documentário dos 500 anos de trânsito no Brasil, Rodrigues (2000, p. 08) pontua que “[...] a história é feita por todos os indivíduos, em todos os momentos de sua existência: presente, passado e futuro.” A inter-relação que há entre o que foi e o que será, faz com que, ao centrar a história na interpretação das pessoas, quando consideramos suas manifestações do pensamento, haja a contextualização do espaço e tempo e oportunidades de ampliar a compreensão do processo histórico de uma sociedade.

A história perde o sentido quando é apresentada por meio de acontecimentos desordenados e atemporais, porém, com o exercício de pensamento, a história, segundo Merleau-Ponty (1999, apud Novaes, 1999, p.11) “[...] é a retomada de operações culturais começadas antes de nós, seguidas de múltiplas maneiras, e que nós ‘reanimamos’ ou ‘reativamos’ a partir do nosso presente.” A partir da dinâmica promovida pelas vias públicas, podemos organizar a história do trânsito em épocas nas quais advinham das vias públicas o desconforto dos sons emitidos pelos carros de boi e a conversa exaltada das pessoas. Trata-se da história constituída pela sociedade ao compartilhar espaços públicos, que promoveu as primeiras reivindicações quanto à regulamentação de normas que pudessem reger o trânsito.

A história do Brasil se funde com a própria história do trânsito no Brasil, Rodrigues (2000, p. 09) identifica que “é fundamental ressaltar que o desejo humano de abrir novos caminhos, de mover-se, de deslocar-se, enfim, de transitar é tão antigo quanto sua própria existência, antecipando-se ao advento dos meios de

locomoção.” Pensar o trânsito como algo estático no tempo ou nos espaços limitados, não satisfaz sua dimensão.

Ainda para Rodrigues (2000, p. 09), “nesse sentido, pensar o trânsito como um fenômeno dos tempos modernos ou, ainda, associá-lo unicamente a problemas da atualidade – congestionamentos, acidentes, estresse – é um ledô engano.” Se assim o fosse, estaríamos reduzindo a história das pessoas, que, desafiando os espaços, desbravaram lugares longínquos e desconhecidos. Estes momentos estão adormecidos no tempo e no espaço, aguardando serem reanimados, para então serem descritos, mostrando como a evolução do trânsito no Brasil ocorreu.

2.2.1 Caminhos que transformam

O homem sempre caminhou, desde os mais remotos tempos, e o primeiro estado do homem no trânsito foi o de pedestre; ao fazer jus à sua condição de pedestre, surge o entendimento de que transitar é abrir caminhos para a vida acontecer. Nos grandes centros, cerca de 30% dos deslocamentos ainda são feitos a pé, dando apoio ao princípio de que o caminhar sempre fez e faz parte dos trajetos das pessoas. Neste sentido, vale evocar a admiração do engenheiro Philuvio de Cerqueira Rodrigues, no ano de 1861, pela nova estrada rodoviária que ligaria Petrópolis à cidade mineira de Juiz de Fora, com 144 quilômetros, conforme segue:

Figura 2 - Trecho da carta do engenheiro Philuvio de Cerqueira Rodrigues

Com um traçado primoroso, aproveitando o terreno de modo notável, uma construção sem exemplo naquela época, dotada de todos os requisitos para uma estrada que devia ser trafegada por veículos de tração animal, com obras de arte suntuosas e seguras, vencendo rios caudalosos e largos como o Paraíba, drenagem cuidadosa, muros de arrimo que serviam de exemplo a várias gerações, fô a ruinha das estradas brasileiras, honra da nossa engenharia.

Tinha seis metros de largura, possuía valetas laterais de alvenaria e o seu leito revestido de pedra britada, adotando certamente os princípios de Tresaguet, Macadam, e Polanceau, era comprimida e ensaibrada. A sua rampa máxima não ia além de 5% e os seus raios de curva eram amplos, permitindo às diligências percorrê-la com velocidade média de 20 quilômetros por hora.

Certamente que a comitiva imperial não excedeu a velocidade, afinal, com uma velocidade média de 16 km/h, investiu cerca de nove horas para um percurso de 144 quilômetros. Vislumbrar o primeiro caminho rodoviário explorado entre as cidades no país, que levou o nome de “União e Indústria”, tornou-se algo desejável por muitos. Esta ação, aos poucos, constituiu-se como hábito da maioria dos brasileiros, sendo necessário, portanto, refletir o trânsito como um espaço de interação entre gerações.

Pensar em trânsito sem ter um caminho a seguir é um pensamento inconcluso, mas, como são constituídos os caminhos que conduzem o trânsito do nosso país? São caminhos diversos feitos de areia, pedras, asfaltos, concreto, madeira, ferro, pontes; alguns retílineos, outros tortuosos e outros com obstáculos.

Os caminhos estão para além de conduzir pessoas e traçar a história dos lugares. Rodrigues (2000, p. 14) pontua que “os caminhos se impõem como uma necessidade para a descoberta efetiva do espaço.” Ao traçar os caminhos, o homem descobre a identidade territorial de um país. A malha viária, por muitas décadas, foi a principal integração entre os povos brasileiros. A realidade atual mudou com o avanço de outras tecnologias, porém, as vias terrestres continuam a ser o meio mais utilizado de acesso, que conduz um lugar ao outro.

Os caminhos explorados foram adentrando os mais distantes rincões do nosso país, e, com isso, as cidades passaram a ser constituídas e povoadas. Várias cidades nasceram sem projetos, já que os caminhos foram seguindo um processo natural de desenvolvimento, e, sem que se percebesse, muitos caminhos não seguiram os padrões impostos tanto pelo código de postura dos municípios quanto pelo departamento de trânsito, o que contribuiu para que as vias públicas apresentassem, com o tempo, condição de vulnerabilidade.

A exploração de novos caminhos era o início do progresso da nação, seguem os primeiros números das rodovias do país, Rodrigues (2000) afirma que

Em meados da década de 40 o Brasil contava com 423 quilômetros de rodovias pavimentadas, entre federais e estaduais; dez anos mais tarde eram 968 quilômetros. Nos anos 80 podiam ser contados 47 mil quilômetros de rodovias federais pavimentados.

O aumento significativo da extensão rodoviária brasileira teve como ponto de partida a aprovação do Plano Rodoviário Nacional, de 1944, abrangendo a extensão de 35.631 quilômetros, com 27 linhas, assim divididas: 6 rodovias longitudinais, 15 transversais e 6 ligações. (RODRIGUES, 2000, p.29).

Desde então, os caminhos que interligam cidades, povoados, estados e outros lugares foram se desenvolvendo e dando lugar ao modelo viário que temos hoje, mais requintado, porém, repleto de armadilhas, o que requer cada vez mais cuidado e atenção por parte dos usuários das vias.

2.2.2 Lugares

Um lugar quase sempre remete a um marco referencial, em razão desse entendimento, por vezes, associa-se lugar a paisagem. Ateremo-nos, aqui, ao lugar como sendo as vias públicas, espaços compartilhados por todas as pessoas de uma região.

Os lugares, para Rodrigues (2000, p. 50), “podem ser considerados como uma coleção de símbolos e de valores fundamentados em impressões e experiências particulares.” A descrição de um lugar nos remete aos mapas mentais, estes definem sentimentos em relação aos lugares, o que pode ser positivo ou negativo. Com o passar do tempo, os lugares vão se modificando, visto que não são estáticos e estão em constante transformação, quer pela ação da natureza ou do homem, o fato é que, ao descrever um lugar, remontamos a história por meio da memória de um acontecimento.

De fato, embora tenhamos a representação de imagens distintas em vários lugares, as paisagens que representam os lugares estão repletas de histórias que nos apontam características de épocas longínquas, de detalhes que não mais fazem parte do mundo contemporâneo, e, em muitos casos, que nem sequer foram registrados em documentos oficiais, ficaram apenas na memória.

Ao trazermos, para o trânsito, a memória dos temores dos lugares públicos, temos como apoio Yi-Fu Tuan (2005, p. 31), quando relata em seu livro, paisagens do medo, segundo ele, “a cidade representa a maior aspiração da humanidade em relação a uma ordem perfeita e harmônica, tanto em sua estrutura arquitetônica como nos laços sociais.” A idealização inicial de cidade faz referência a um lugar que possa proteger os seus moradores, assim, as primeiras cidades eram muradas, para que seus habitantes não fossem atacados por animais diversos; com o passar dos tempos, e o desejo de gozar de liberdade, as muralhas foram se rompendo e as cidades interligando-se por meio das estradas. Porém, não havia regulamento viário

que fosse capaz de nortear a inter-relação entre as cidades. Os limites estabelecidos eram o poder dos líderes que governavam cada cidade.

As vias públicas, cenários para arbitrariedades, que, ao serem encobertas pelo anonimato, levam as pessoas a estarem predispostas a desencadear situações sem que sejam descobertas ou percebidas; porém, o incômodo produzido fica registrado nas lembranças das memórias dos que fizeram parte de um momento que promoveu o desconforto. No caso em questão, apresentado por Tuan (2005), trata-se do barulho produzido pelas pessoas e advindo das casas, das praças, ou de outros locais.

2.3 Amparo Legal da Educação para o trânsito prevista no CTB

O primeiro Código Nacional de Trânsito (CNT, doravante) foi constituído por meio do Decreto-Lei n.º 3.651 de 25 de setembro de 1941, que revogou o então Decreto-Lei n.º 2.994 de 28 de janeiro do mesmo ano, neste não era mencionado o tema Educação de Trânsito em nenhum de seus doze capítulos, época em que o trânsito no Brasil ainda estava em processo de construção.

O convívio entre as pessoas envolve uma série de fatores, que, se não forem considerados, possivelmente tornarão o trânsito violento e predisposto a acidentes. Ao lembrarmos os conceitos dos agentes que fazem o trânsito, percebemos o homem como um ser que vive em sociedade e que, a todo o momento, aprende regras novas de convívio. Nesse sentido, o trânsito configura a utilização das vias públicas, espaço onde o respeito é o fator fundamental para a convivência entre as pessoas, todo comportamento é conduzido pelo consenso, que envolve e que determina o comportamento das pessoas.

Assim, o tema “educação de trânsito”, só veio a ser mencionado na legislação de trânsito brasileira, timidamente, a partir de 1966, quando da instituição do segundo CNT, por meio da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, 25 anos mais tarde. Em seu Art. 5.º, inciso XI, a Lei atribuía ao CONTRAN “promover e coordenar campanhas educativas de trânsito.” (BRASIL, 2013, p.10). A Lei tratava exclusivamente de campanhas educativas, porém, não trazia a educação para o trânsito como um tema a promover discussão em sala de aula, visto que o país encontrava-se no período em que era governado por meio de regime militar, situação em que muitos estavam em posição de opressão.

Já o Artigo 125 menciona que “o ministério da Educação e Cultura promoverá a divulgação de noções de trânsito nas escolas primárias e médias do País, segundo programa estabelecido de acordo com o Conselho Nacional de Trânsito.” (BRASIL, 2013, p. 11). No trânsito, os veículos possuíam cintos de dois pontos e não havia faixa de segurança para o pedestre, dentre outros elementos que compõem a segurança do trânsito atualmente. De fato, a fiscalização no trânsito não era praticada com o intuito de educar, porém, com a intenção de reprimir.

Passados 36 anos, repletos de resoluções e de decretos que regulamentam o trânsito brasileiro, a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, foi sancionada, instituindo o novo CTB, o qual persiste até hoje.

Com o aumento da frota de veículos, das evidências de um trânsito violento, e com o surgimento de elementos de segurança no trânsito, como faixa de segurança, entre outros, a educação para o trânsito se fortaleceu. Assim, o novo CTB dispensa um capítulo que versa sobre a educação. Além das campanhas mencionadas no Código anterior, o novo Código contemplou a inserção da educação para o trânsito na educação básica e também no âmbito das universidades, conforme segue previsto no Art. 76, § único, inciso II do CTB, o qual menciona que,

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores; (BRASIL, 2013, p.28).

Ao tomar como base o referido artigo, entendemos que a educação para o trânsito deverá ser promovida em “todos os níveis de ensino”, logo, por esta pesquisa estar voltada a um segmento de ensino, a UMA/UFT/Araguaína, entendemos que ela faz parte do contexto mencionado. Esta investigação será promovida por meio de parcerias, capacitando multiplicadores, e, conforme já mencionado, tem o interstício da participação dos acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína como multiplicadores de informações relevantes ao trânsito.

Antigamente, a obediência aos idosos ocorria puramente devido ao fato deles representarem seres superiores, pois detinham conhecimentos; hoje, com o avanço

tecnológico, o conhecimento entre todas as gerações parece ter se equiparado, e os idosos tiveram também que se adaptar a este mundo novo, buscando cada vez mais informações.

Configura um desafio inserir a educação para o trânsito no contexto de projeto curricular dentro de escolas e/ou universidades, logo, vêm à tona o fato de que o trânsito não foi recepcionado como transversal, por ser entendido pelos legisladores que não atendiam aos critérios estabelecidos pelo Ministério de Educação e Cultura, tais como: “urgência social; abrangência nacional; possibilidade de ensino e aprendizagem no ensino fundamental e favorecer a compreensão da realidade e a participação social.” (BRASIL, 2013, p.36). Ora, o trânsito está presente no dia a dia de todas as pessoas e de todas as idades, desde o tráfego da zona rural até a zona urbana.

Embora não tenha sido contemplado nos temas transversais, o tema trânsito é trabalhado na Semana Nacional de Trânsito, que acontece todos os anos no mês de setembro.

SEÇÃO 3

3 NÃO QUERO MORRER JOVEM, PREFIRO ENVELHECER

Conforme pesquisas da Organização das Nações Unidas (ONU), acidentes de trânsito, em todo o mundo, “[...] matam cerca de 1,25 milhão de pessoas por ano.” (ONU, 2018, p.01). Sendo a nona causa de morte, os números analisados pelo prisma da estatística são apenas números; porém, ao nos aproximar da realidade de cada lugar, é possível dar rosto a eles, em meio aos rostos, por assim dizer, temos uma quantidade muito expressiva de jovens, que têm seus sonhos, vontades e vidas ceifadas em meio ao caos que o trânsito tem promovido em todo o mundo. Em função da violência no trânsito, jovens de todo o mundo não têm a oportunidade de envelhecer, e envelhecer no trânsito exercendo o princípio da dignidade da pessoa humana, ou seja, o direito de ir e vir.

A morte entre os mais jovens tem sido uma realidade crescente, e envelhecer tem se tornado, progressivamente, um sinônimo de sobrevivência em meio ao trânsito caótico em que nos encontramos. As estatísticas dos órgãos responsáveis pela segurança viária nos revelam que “em seu relatório mundial sobre segurança nas estradas, a Organização Mundial da Saúde (OMS, doravante) afirma ainda que os acidentes de trânsito são atualmente a principal causa de morte entre crianças e jovens com idades entre 5 e 29 anos.” (PRESSE, 2018, p.02). Aqui temos a convicção de que, já no presente, o planeta está sendo ocupado pelos idosos, visto que uma parcela considerável de crianças e de jovens são, anualmente, vítimas fatais do trânsito.

3.1 O envelhecimento humano

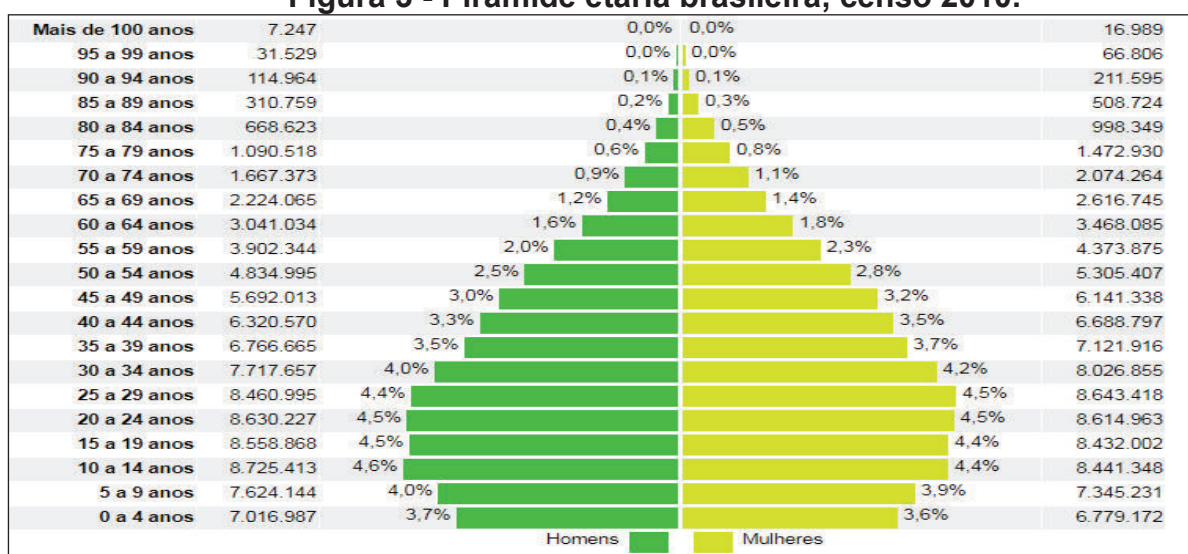
Desde os primórdios, os idosos sempre ocuparam lugar de destaque na sociedade, pelos mais diversos motivos, principalmente em momentos relevantes na tomada de decisão, como a Bíblia nos adverte em Provérbios de Salomão 23:22 (1996, p. 563) “ouça o seu pai, que o gerou; não despreze sua mãe quando ela envelhecer.” Também na criação das pensões e aposentadorias, com a reivindicação de que o idoso muito já teria contribuído com o seu trabalho para a construção da sociedade.

Apesar de ocupar um lugar de destaque em algumas ocasiões, como já mencionado, o idoso, na busca pela conquista de um espaço digno na sociedade, adapta-se ao sistema que lhe é imposto, mesmo que não lhe seja atribuído o devido valor. Netto Papaléo (2013) ressalta que o início do século XX

marcou definitivamente a importância do estudo da velhice, fruto, de um lado, da natural tendência de crescimento do interesse nas pesquisas e estudos sobre o processo de envelhecimento, que, digam-se de passagem, já se anunciava nos séculos anteriores. (Netto Papaléo, 2013, p. 62).

Só então, por volta de 1903 “Elie Metchnikoff, sucessor de Pasteur e, como este, renomado cientista, defendeu a ideia da criação de uma nova especialidade, a gerontologia, denominação obtida a partir dos termos gregos géron (velho, ancião) e logia (estudo).” (NETTO PAPALÉO, 2013, p.63). Começa-se, então, a desvendar o comportamento do idoso, com uma visão holística das alterações que ocorrem em todos os espaços ocupados por ele.

Figura 3 - Pirâmide etária brasileira, censo 2010.



Fonte: IBGE - Sinopse do Censo 2010

O movimento que a pirâmide etária realiza tem preocupado vários segmentos sociais. O setor viário terá cada vez mais idosos ocupando os espaços públicos, quer seja como pedestres, ou mesmo como condutores. Eis, portanto, a necessidade não somente de uma adaptação na automação voltada às vias públicas, mas, também, de direcionar esforços para uma educação voltada ao trânsito e aos idosos. Ao prever que esta área seria um dos mais importantes temas

a serem explorados pela ciência na atualidade, Elie Metchnikoff propôs, segundo Netto Papaléo (2013),

[...] um campo de investigação dedicado ao estudo exclusivo do envelhecimento, da velhice e dos idosos. Em vez de aceitar a inevitabilidade da decadência e da degeneração do ser humano com o avançar dos anos, Metchnikoff pensava que, algum dia, uma velhice fisiológica normal poderia ser alcançada pelos homens (Achenbaum, 1995). Segundo Lopes (2000), no entanto, sua postura rígida e o compromisso com a pesquisa não foram suficientes para ganhar apoio e atenção da comunidade científica para o assunto que vinha estudando. (NETTO PAPALÉO, 2013, p. 63).

O estudo científico sobre os idosos tornou-se realidade, mas, a inevitabilidade da decadência ao envelhecer, continua sendo um fato. O envelhecimento tem mobilizado desde a construção civil, com arquiteturas adaptadas às necessidades de locomoção e de acessibilidade, até o setor alimentício. Quando trazemos para as vias públicas o tema em questão, que se refere a estudos envolvendo idosos, a indústria automobilística tem investido na automação, de modo que os idosos adquiram sua independência no trânsito. Portanto, cabe o entendimento de que o trânsito não está distante dos resultados de estudos sobre o envelhecimento. Nesse sentido, desde a elaboração do primeiro CNT de 1941, muitos avanços tecnológicos relacionados ao trânsito têm marcado a ascensão do idoso nas vias públicas.

3.2 IDOSOS? Habitantes das cidades do futuro!

Envelhecimento ativo “é o processo de otimização das oportunidades de saúde, participação e segurança, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida à medida que as pessoas ficam mais velhas.” (OMS, 2005, p. 13). De fato, esse é o desejo dos que perpassam por essa fase da vida, em grupo ou individualmente. O adjetivo “ativo” nos remete à ação, que pode ser entendida quanto aos hábitos que são desenvolvidos no dia a dia, e embora seja um tema que veio a ser discutido somente no final dos anos 90 pela OMS, sua inter-relação com o envelhecimento saudável é evidente.

Ao apresentar o trânsito como um espaço a ser compartilhado por todos, nos seus diversos segmentos, estamos viabilizando meios para que o envelhecimento ativo possa ser desenvolvido nas vias públicas, de maneira que os idosos possam ter acesso a elas.

A dinâmica do trânsito adaptada aos idosos evoluiu com progresso das tecnologias automotivas, deixando para trás, na história do trânsito no Brasil, somente lembranças de tempos nos quais nem sequer havia necessidade de utilização de uma faixa de segurança para atravessar uma via.

Atualmente, nos deparamos com pessoas cada vez mais expressivas; crianças, adolescentes, jovens, adultos e a nova geração de idosos, o trânsito se torna palco para diversas categorias de manifestações do pensamento, porém, há paradigmas que ainda não foram superados pela sociedade, como indica FAVARO (2011),

o idoso participa do trânsito como motorista, pedestre, ciclistas, motociclistas e passageiros. Os principais motivos de deslocamentos dos idosos sejam como motoristas ou usuários de transporte público são para: compras, fazer visitas, se hospedar na casa de um parente, ir ao médico, viagens de recreação, esportes e passeios. (FAVARO, 2011, p. 20).

Os idosos independentes, ou seja, aqueles que não dependem de outras pessoas para realizarem suas atividades, estão cada vez mais autônomos, sendo considerados indivíduos comuns dentro dos padrões de uma sociedade consumidora, utilizando as mais diversas categorias de produtos e serviços, e o melhor caminho para chegar ao esperado, tendo como meio o trânsito. Porém, ainda há casos em que pode ser verificada a vulnerabilidade dos idosos, conforme segue, de acordo com Favaro (2011):

Um estudo realizado pela Fundação Oswaldo Cruz (2000) sobre a mortalidade por causas externas em idosos no Brasil, nas capitais de regiões metropolitanas, 29,6% das ocorrências são em acidentes de trânsito/transportes e 16,6% das ocorrências são de quedas em calçadas e travessias de ruas e vias. (FAVARO, 2011, p. 20).

Todas essas ações são originárias de cidades sem organização, não que seja regra as cidades serem projetadas, porém, os Polos Geradores de Tráfegos (PGT), deveriam ser observados antes da construção de uma empresa. Os PGT's são empreendimentos que promovem um número considerável de viagens de uma população, o que pode ter reflexos negativos quanto à circulação de veículos e de pessoas, prejudicando, portanto, o acesso a vários estabelecimentos, o que agrava a segurança dos pedestres e veículos.

A depender dos PGT's, as situações que promovem efeitos indesejáveis são os congestionamentos, a deterioração das condições ambientais com o aumento da poluição e a diminuição do conforto dos usuários das vias públicas, assim como o conflito por falta de vagas em estacionamentos. Para que o idoso possa dirigir nas vias públicas e manter

sua autonomia e sua independência, principalmente em um país no qual os meios de transportes coletivos não são adequados. "Deixar o carro de lado representa uma limitação dolorosa: sua vida social fica prejudicada e sua auto-estima cai", afirma José Montal, vice-presidente da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (ABRAMET). (FAVARO, 2011, p. 20).

O trânsito é resultado da necessidade do deslocamento das pessoas por vários motivos, sendo assim, dentre as competências que são estabelecidas ao município pelo CONTRAN, há a seguinte: "I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;" (BRASIL, 2013, p.10). Dessa forma, vale o entendimento de que o gestor promove a acessibilidade e a mobilidade para seus munícipes. Todavia, os responsáveis pela execução de projetos neste âmbito nem sempre almejam uma cidade voltada ao atendimento das necessidades do idoso. É preciso que haja assistência para todas as categorias de necessidades e acessos que sejam possíveis a todos, proporcionando segurança e independência.

Uma sociedade consciente se forma a partir de políticas públicas e de práticas educativas que visem o bem comum a todos; neste sentido, o trânsito pode ser considerado, a 'priori', o espaço que viabiliza o acesso aos movimentos e manifestações do pensamento. Ao utilizar as vias públicas, pessoas tidas como normais, ou seja, as que não apresentam dificuldades de ir e vir, assim como as pessoas portadoras de necessidades especiais e idosas fazem uso dos mesmos lugares; nesse sentido, a proposta de aprender com a autorreflexão nos faz pensar que, no trânsito, necessitamos a todo o momento estar praticando a educação, tendo, como pressuposto de convivência, o respeito a todos.

Com o passar dos anos, o idoso adquire a falta de sensibilidade em alguns movimentos ou até mesmo a dificuldade de avaliar situações críticas quanto à tomada de decisão. O reflexo dessa transformação no trânsito é imediata, serviços básicos são dificultados, até mesmo os previstos no estatuto do idoso quando, segundo Favaro (2011),

os maiores de 65 anos têm direito ao transporte coletivo público gratuito. Antes do estatuto, apenas algumas cidades garantiam esse benefício aos idosos. A carteira de identidade é o comprovante exigido.

Nos veículos de transporte coletivo é obrigatória a reserva de 10% dos assentos para os idosos, com aviso legível.

Nos transportes coletivos interestaduais, o estatuto garante a reserva de duas vagas gratuitas em cada veículo para idosos com renda igual ou inferior a dois salários mínimos. Se o número de idosos excederem o previsto, eles devem ter 50% de desconto no valor da passagem, considerando-se sua renda. (FAVARO, 2011, p. 20).

Ao estabelecer normas de responsabilidade, o Art. 214 do CTB prevê como infração gravíssima “deixar de dar preferência de passagem à pedestre e a veículo não motorizado: [...] III - portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes” (BRASIL, 2013, p. 42). Os idosos previstos neste inciso são todos os que, com idade igual ou superior a sessenta anos e devido ao seu estado físico, não conseguem exercer o direito de locomoção com a mesma agilidade que as outras pessoas.

Uma norma de conduta viária nasce no campo da moral ou da ética e parte para uma ação diretamente relacionada à convivência, que pode alcançar os idosos no trânsito, todavia, nem sempre estes princípios são apresentados à sociedade, espaço que consolida estas regras por meio do convívio, para fazer com que a própria família do idoso reflita sobre suas ações. Questionar o exercício de valores a serem desenvolvidos no trânsito, no tocante aos idosos — que, por regra, tendem a compartilhar espaços públicos o tempo todo —, é uma ação que busca somar na construção de uma sociedade que necessita conviver com a intergeracionalidade. Ao promover a educação neste princípio de convivência, devemos pensar que ela se organiza, conforme afirma Meksenas (1998, p. 49), “[...] em torno a regras, hábitos e com uma disciplina que pode formar o cidadão democrático.” O trânsito busca ser um aliado quando os pensadores educacionais o inserem no seu currículo.

Ao pensarmos no respeito ao idoso, para que a educação se aproxime das necessidades impostas pela sociedade, apresentaram-se, na pesquisa em questão, como proposta sob a luz do direito do idoso no trânsito, temas que sejam relevantes para mudar o cenário de descaso.

Quando se altera o comportamento por meio da evolução de ações cotidianas, não excluimos totalmente desse processo os hábitos e costumes, muitos deles são adquiridos em casa. Nesse sentido, ressalta-se que a participação do idoso é de fundamental importância, pois são eles que estão durante a maior parte

do tempo convivendo com crianças e adolescentes, repassando conhecimento e habilidades.

A educação como processo transforma pessoas de gerações distintas e toda uma sociedade, se houver uma política educacional voltada para os interesses da classe, segundo Meksenas (1998, p. 49) para “planejar a vida em sociedade de modo racional, os intelectuais e cientistas têm de estar em contato com as técnicas sociais.” Estas técnicas devem abranger a urgência, ou seja, as prioridades que uma sociedade necessita, e que esta seja de abrangência nacional entre outros segmentos.

O ser humano, desde o nascer até o envelhecer, está em contato com o espaço público, e isso ocorre por meio das vias urbanas. Nesse sentido, no âmbito dos logradouros públicos, é preciso haver normas morais e de conduta, nas quais se incluem a reciprocidade e o respeito para com o outro.

Todos os espaços ocupados pelos homens são propícios ao aprendizado, embora se tenha o entendimento de que a educação ocorre em alguns ambientes específicos, a saber, no familiar, na escola ou até mesmo na igreja; o que percebemos, de fato, é que onde duas ou mais pessoas se relacionam, e havendo troca de informações entre elas, é construído um espaço de aprendizagem no qual, conforme Monteiro; Pompeu Júnior (2001, p. 21) “o homem se relaciona com o mundo à sua volta, entendido este como mundo-vida, isto é, o mundo em que as pessoas estão dentro, o qual nos educa por meio de influências que chegam a nós por intermédio das nossas relações com ele.”

Dessa forma, percebe-se que a vida possui, em seus atributos, ações que são representações de uma educação de reprodução, ou seja, o simples ato de olhar para os lados quando se atravessa uma rua, ou andar de bicicleta pelo acostamento e não no meio da pista, podem ser apresentados em casa pelos idosos; quando isso acontece, na maioria das vezes, estamos reproduzindo ações praticadas em algum momento de nossas vidas.

No âmbito da educação, espaço no qual conceitos são formados, verifica-se que, segundo Monteiro; Pompeu Júnior (2001, p. 23), “educar não se limita a proporcionar informações ao outro, mas sim proporcionar situações em que o uso de informações, sentimentos e valores possibilitem ao educando e ao educador transformar-se e transformar seu lugar no mundo.” Todavia, separar o aprendizado de valores que envolvem os idosos, jovens e crianças, quando aquele não limita ao

entendimento científico, mas procura na prática, desenvolver valores que lhe foi instigado a trabalhar por meio de uma vivência diária, é possivelmente fazer com que gerações distintas possam utilizar de meios comuns para o bem de todos.

3.4 Tráfego da cidade de Araguaína, Tragédia X Caos Emergente

Araguaína, cidade da região norte do Tocantins, localizada entre os rios Lontra e Andorinhas, inicialmente foi ocupada “por tribos da etnia Carajás. Foi em 1876 que os primeiros migrantes chegaram ao norte tocaninense. João Batista da Silva e família, oriundos da cidade de Paranaguá, estado do Piauí. Fixaram moradia à margem direita do Rio Lontra.” (ASCOM, 2018, p.02). Com a chegada dos primeiros moradores, passou a se chamar “Livra-nos Deus”, nome que surgiu em razão dos ataques de indígenas e de animais selvagens. Após a chegada dos primeiros povos, outras famílias foram chegando e estabelecendo moradia na região. Está localizada a 384 km da capital Palmas e conta hoje com cerca de 156.000 habitantes, conforme senso de 2010. Quanto à economia,

no início, os primeiros colonizadores cultivaram cereais básicos para a subsistência das famílias. Já a implantação da cultura do café aconteceu com vistas ao lucro e tornou-se a atividade predominante. Contudo, a lavoura foi abandonada devido às dificuldades de escoamento da produção. A ausência de vias terrestres para o transporte foi o principal motivo. (ASCOM, 2018, p. 01)

Com a divisão do estado de Goiás e a criação do Estado do Tocantins, por meio dos Atos das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) de 1988, Araguaína ganhou o título de Capital Econômica, porém, foi a Lei Municipal n.º 86, de 30 de setembro de 1953 que,

transformou o Povoado Araguaína em distrito. Mas o desenvolvimento da localidade culminou no processo criação do município de Araguaína. A Lei Municipal nº 52, de 20 de julho de 1958, que autorizou o desmembramento do distrito. E no dia 14 de novembro de 1958, a Lei Estadual nº 2.125 decretou a criação do município de Araguaína. (ASCOM, 2018, p. 03).

Localizada às margens da Rodovia Federal BR-153, portanto, de fácil acesso, teve um crescimento desordenado no sentido de que as residências eram construídas junto aos estabelecimentos comerciais; sem organização estrutural, o centro comercial com rua principal até hoje comporta o maior fluxo de veículos em

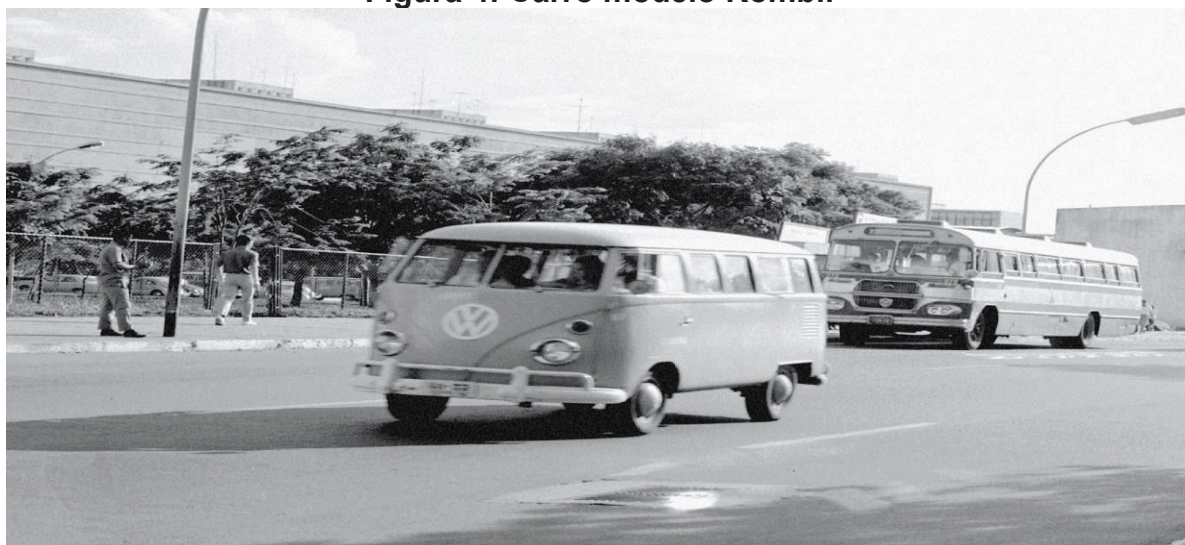
circulação. Embora alguns estabelecimentos levem seus negócios para bairros, na tentativa de descentralizar alguns serviços, muitos moradores ainda se submetem ao desafio de conseguir um estacionamento próximo ao centro.

Assim como toda cidade, inicialmente, as ruas não possuíam pavimentação alguma, havia poucos veículos em circulação e as locomoções eram feitas por bicicletas, carroças e a pé. Não havia transporte coletivo, somente por volta dos anos 60, começaram a surgir os primeiros transportes coletivos. “A primeira agência de vendas de passagem criada em 1963, numa sala do hotel São Vicente, na Rua Cônego João Lima que atendia as primeiras empresas interestaduais que por aqui trafegavam, como Expresso Braga, Rápido Marajó e Viação Jussara.” (ASCOM, 2018, p.02). Assim, a demanda pelo serviço começou na década de 1960, e, com o passar do tempo, aumentou gradativamente, continuando em ascensão até os dias atuais.

Com o crescimento desordenado de moradores, a estrutura física da cidade concentrou-se e estabeleceu-se, primeiramente, a partir do espaço denominado “centro” para depois crescer em direção aos bairros, como quem vai preenchendo os espaços ociosos. Esta demanda ocorreu em meio à constituição do segundo CTB, em 1966.

De fato, buscava-se o respeito às leis de trânsito aplicadas pelo agente, no período em que vivíamos o regime militar. Os veículos que circulavam pela cidade nesta época ainda eram resistentes, com sua carenagem, na maioria das vezes, feita de ferro e modelos que não possuíam uma aerodinâmica que pudesse exceder os limites de velocidade, conforme segue:

Figura 4: Carro modelo Kombi.



Fonte: Brasil, 2010, p. 101.

Com poucos veículos transitando nas vias, o trânsito era harmonioso. Pouco se ouvia falar sobre acidentes de trânsito e mortes nas vias públicas. A educação também era tímida, logo, a cidade não dispunha de faixa de segurança, semáforos, placas de sinalização com mais frequência, equipamentos que, para muitos moradores da cidade, eram coisas de cidade grande.

A pequena Araguaína evoluiu, e com o seu desenvolvimento, vieram os problemas dos grandes centros; em meio à adaptação, e com o advento do CTB de 1997, aos poucos, foi introduzida a educação para o trânsito no dia a dia dos moradores.

3.5 Educação para o trânsito como ferramenta em prol da cidadania

As primeiras ações de educação para o trânsito, promovidas no trânsito de Araguaína, eram tímidas por não haver, na época, faixas de pedestres, semáforos, entre outros; essas ações educativas ocorreram logo após o advento do CTB de 1997.

Quando refletimos sobre educação para o trânsito, temos em evidência o comportamento humano nas vias públicas; seguindo este pensamento, é possível afirmar que, diante dos números da estatística de mortos no trânsito do nosso país, que hoje chegam a mais de 42.500 por ano, deparamo-nos com a falta de comportamento adequado.

As vidas que se perdem no trânsito são por falhas mecânicas ou humanas. Segundo estudos do Observatório Nacional de Segurança Viária ONSV (2018, p.02) “90% dos acidentes ocorrem por falhas humanas — que podem envolver desde a desatenção dos condutores até o desrespeito à legislação.” Ora se a falha está no homem, o que pode ser trabalhado para que vidas sejam salvas?

A educação para o trânsito constitui uma ferramenta importante para aprendermos a conviver uns com os outros nos limites das vias públicas. Embora nem todos os códigos de trânsito tenham trabalhado a educação para o trânsito com a mesma aplicabilidade, o último CTB, de 1997, dispôs a educação para o trânsito e sua devida importância. Desde então, há o trabalho em escolas, empresas, vias públicas e em outros ambientes com temas e materiais educativos voltados ao trânsito, principalmente com crianças.

O entendimento de que a educação é uma ferramenta transformadora pode ser verificado por meio das resoluções do CONTRAN, que foram disponibilizadas desde 2004, apontando diretrizes que deveriam ser seguidas para que haja redução de mortos no trânsito do nosso país¹.

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS, doravante) ocasionou uma proposta jamais pensada — um trabalho de redução de mortes no trânsito por categorias de veículos, conforme segue:

A Lei do PNATRANS incluiu o artigo 326-A ao CTB de forma que as ações dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) fossem direcionadas para o cumprimento de metas anuais de redução de índices de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes no âmbito das vias federais, estaduais e municipais.

O objetivo geral do estabelecimento de metas é, ao final do prazo de dez anos, reduzir à metade (50%), no mínimo, o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes, diferentemente das metas estabelecidas pela ONU, que visam à redução do número absoluto de mortes, o que significa uma inovação. Para tanto, o CONTRAN, tendo como base as propostas e os planos apresentados pela Polícia Rodoviária Federal, os Conselhos Estaduais de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, fixou as metas, os índices anuais e as

¹2004: RESOLUÇÃO n.º 166 DE 15 DE SETEMBRO DE 2004. Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito.

2014: RESOLUÇÃO n.º 514, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2014 Dispõe sobre a Política Nacional de Trânsito, seus fins e aplicação, e dá outras providências.

2018: RESOLUÇÃO n.º 740, DE 12 DE SETEMBRO DE 2018 Dispõe sobre as metas de redução dos índices de mortos por grupo de veículos e dos índices de mortos por grupo de habitantes para cada um dos Estados da Federação e para o Distrito Federal, de que trata a Lei n.º 13.614, de 11 de janeiro de 2018, que criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).

diretrizes gerais para as ações dos órgãos no âmbito de suas respectivas circunscrições, [...]. (BRASIL, 2018, p. 02).

O PNATRANS será executado a partir de 2019. Ainda há muito que ser feito; muitas medidas já são tomadas: leis, normas, resoluções, deliberações, tudo em prol da redução da mortalidade no trânsito brasileiro; porém, ainda não conseguimos alcançar a fórmula do “zé gotinha do trânsito”, por assim dizer, ou seja, o índice zero de mortes no trânsito. É preciso pensar que o trânsito não está direcionado apenas para um grupo de pessoas, mas para todos, isso deve nos guiar a pensá-lo também em conjunto, com seus problemas e soluções. O trânsito caótico que temos hoje é o resultado da projeção de anos e das ações muitas pessoas, uma a uma juntas em um mesmo espaço.

Tomemos, por base, a educação que cada indivíduo traz consigo a um espaço que será compartilhado, logo, o que pensar quando todos devem agir com cordialidade, respeito, educação. Para tanto, apresenta-se entre essas a mais importante no que tange às vias públicas, a educação constituída por meio de mudança de comportamento.

Portanto, ao se pensar em mudança de comportamento por meio da educação, Karnal (2018, p.10) menciona que “não existe sociedade humana onde o estado seja corrupto e a população honesta, não existe sociedade humana onde a população seja corrupta e o estado, seja ético.” A começar em mim, ou seja, sou o maior interessado para que o trânsito possa fluir com segurança; atravessar fora da faixa de segurança a menos de cinquenta metros de uma, configura o jeitinho brasileiro, momento em que estou dando a entender que a faixa serve para as outras pessoas, não para mim.

Karnal (2018) ainda pontua que nos países onde não há corrupção, há o entendimento de que a sociedade respeita regras de ética básicas, ele faz menção à Suécia, Finlândia e Dinamarca, os quais ganharam títulos de países mais transparentes do mundo. Sobre esses países, Karnal (2018, p. 10) nos incentiva, “avaliem o trânsito nessas três localidades, [...]”. Onde há corrupção das pessoas comuns no trânsito, não se pode esperar muito quanto à cidadania na vida; a parte mais complicada de se lidar é a corrupção social, onde tudo começa com pequenas ações negativas. Karnal (2018), sobre corrupção na sociedade e no trânsito, sustenta o seguinte:

aquilo que eu insisto há bastante tempo é que existe um círculo no qual o estado está no topo, mas ele é apenas o apogeu de pequenas corrupções, o pai de família que tem os filhos no banco de trás e para em cima faixa de segurança, está dando a aula mais importante, infelizmente chamada exemplo, o pai de família que emite uma frase cafajeste, que xinga, está transmitindo aos filhos através da autoridade afetiva e jurídica de um pai o que deve ser feito no trânsito, e aí, por um drama da natureza humana, isto é compreendido mais rapidamente que binômio de Newton ou tabela periódica, a imbecilidade é genética e de fácil contágio, quando eu estou atravessando com meu filho pela mão fora da faixa de segurança estou dizendo que o mundo é dos mais espertos, numa sociedade saudável, isso deveria dar perda de parte poder, por que estou submetendo meu filho a um risco forçado. (KARNAL, 2018, p. 11).

Mudar hábitos é uma construção contínua e perpétua, aqui enfatizamos mais uma vez que os acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína fazem parte desta mudança de hábitos no trânsito de Araguaína. A teoria enfatizada em sala de aula é praticada pelos acadêmicos nas vias públicas, onde agem como verdadeiros agentes de trânsito, e não somente ao buscar transitar com segurança, mas quando reproduzem as informações, adquiridas em sala de aula, nas vias públicas.

Aos que promovem greves por um país mais digno e humano, aos que vestem a camiseta patriota pedindo justiça, aos que fazem passeatas contra algo que não aceitam enquanto sociedade unida e coesa em um processo de desenvolvimento, fica a indagação: até que ponto estas pessoas seriam capazes de, ainda que atrasadas para um compromisso, parar em uma faixa de segurança para que um idoso a passos lentos atravessasse todo o percurso da via?

Quando esta atitude começar a ser um hábito, haverá o respeito ao próximo e aí teremos a mudança de comportamento tão esperada às portas da nova sociedade. É latente o desejo de que o trânsito seja menos violento, o que precisa ser entendido é que nós somos o trânsito, e a educação para o trânsito que tanto se espera pode ser viabilizada na base, porém, quem está na base atualmente são os idosos, e/ou os avós.

SEÇÃO 4

4 CONTEXTO HISTÓRICO DA UNIVERSIDADE DA MATURIDADE DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS

Atualmente a sociedade tem-se incomodado com o discurso de que o mundo está envelhecendo, porém, para muitos idosos ainda são um tabus, falar e viver a fase do envelhecimento de maneira ativa. O desconforto promovido pela sociedade despertou uma visão holística em vários segmentos profissionais no que tange ao envelhecimento ativo, e o número crescente de pessoas que estão chegando à fase da velhice, a exemplo temos a política educacional vigente no Brasil, que tem sofrido adaptações ao trazer para a sociedade, projetos que abarcam os idosos.

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) define e regulariza o sistema de educação brasileiro com base nos princípios presentes na Constituição. Prevê a escolarização inclusive a quem não teve acesso na idade própria. Seção V- Da Educação de Jovens e Adultos — Art. 37. “A educação de jovens e adultos será destinada àqueles que não tiveram acesso ou continuidade de estudos no ensino fundamental e médio na idade própria”. A atual LDB Lei 9.394/96 sancionada pelo presidente Fernando Henrique Cardoso e pelo ministro da educação Paulo Renato Souza em 20 de dezembro de 1996, funda-se no princípio do direito universal à educação para todos. Dentre as mudanças, tem-se que a primeira LDB n.º 4.024/61, publicada em 20 de dezembro de 1961, pelo presidente João Goulart e a Lei 5.692/71, a LDB/96 destaca a inclusão da educação infantil (creches e pré-escolas) como primeira etapa da educação básica.

A LDB/61, 27 (vinte e sete) anos após ser prevista pela Constituição de 1934, foi encaminhada pelo Executivo ao Legislativo em 1948, o primeiro Projeto de Lei com 13 (treze anos) de debate até o texto final. Até o ano de 1931, com a criação do Ministério da Educação e Cultura (MEC), a educação era assunto do Ministério da Justiça no Departamento Nacional de Ensino. O que já se considerava avanço, haja vista que as Constituições de 1813 e 1891 não mencionavam nenhuma vez a palavra educação.

A constituição de 1934 dedicara um capítulo inteiro à educação. CAPÍTULO II Da Educação e Cultura no Art. 5.º, a União passava a ter a obrigação constitucional de “traçar as diretrizes da educação nacional” e Art. 150.º. “fixar o plano nacional de educação, compreensivo do ensino em todos os graus e ramos, comuns e

especializados” para “coordenar e fiscalizar a sua execução em todo o território do país” Parágrafo único — O Plano Nacional de Educação constante de lei federal, nos termos dos Artigos. 5.º n.º XIV, e 39, n.º 8, alíneas **a** e **e**, só se poderá renovar em prazos determinados, e obedecerá dentre algumas normas: a) ensino primário integral gratuito e de frequência obrigatória extensiva aos adultos;

A LDB/71, publicada em 11 de agosto de 1971, durante o regime militar pelo presidente Emílio Garrastazu Médici, em razão das demandas do ensino primário e médio promoveu uma reforma instituída pela lei 5.692/71, que alterou a sua denominação para ensino de 1º e 2º graus. Desta forma, as disposições previstas na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional n.º 4.024/61, relativas ao primário, médio e superior foram revogadas e substituídas pelo disposto nas duas novas leis sancionadas pelo Congresso. Com a promulgação da Constituição de 1988, as LDB's anterior foram consideradas obsoletas e só 8 (oito anos) depois, em 1996 o debate sobre a nova Lei a n.º 9.394 foi concluída, sancionada e vigente até o presente.

À luz da Constituição Federal vigente no Brasil, torna-se clara a exigibilidade constitucional desse fundamental direito. Por fim, fica patente que a efetivação do direito à educação requer primeiro, ação do Estado, sociedade e família na luta por uma educação integral. Em nenhum momento foi possível verificar que há regulamentação educacional no Brasil que ampare a educação volta para idosos ou pessoas com mais de 18 (dezoito anos). De fato, somente a LDB/96 Art. 37 menciona na Seção V — Da Educação de Jovens e Adultos.

O estado do Tocantins foi criado em 1988, pela divisão do Estado de Goiás, tem na sua demografia regional uma população de idosos acima de 60 anos correspondentes a 8,7% da população abaixo da média nacional, que corresponde a 10,8%, segundo dados do IBGE (2010).

TABELA 7 - TOCANTINS: Distribuição da população por grupos de idade.

Grupos de idade	Homens	Mulheres	Total	%
Mais de 100 anos	82	104	186	0,0
85 a 99 anos	3.376	3.505	6.881	0,6
60 a 84 anos	57.877	52.610	110.487	8,1
45 a 59 anos	90.500	85.235	175.735	12,8
Total	151.835	141.454	293.289	20,5

0 a 44 anos	550.489	538.567	1.089.056	79,5
Total	702.324	680.026	1.382.350	100

Fonte: IBGE - Sinopse do Censo 2010.

A tabela acima nos aponta uma evolução crescente em relação ao envelhecimento da população acima de 45 anos, diante desta realidade fica óbvio que é necessário à criação de programas que possam atender esta população, assim, ao apresentar de forma sucinta, o conteúdo histórico da Universidade da Maturidade, expõe o formato inicial que referendou a criação de novos projetos e programas similares.

Em seguida, contextualizaram-se as propostas e ações formuladas pela Universidade da Maturidade, missão e valores postulados para a transmissão de conhecimento a respeito do envelhecimento humano, com caráter histórico educativo para a mudança de comportamento e aquisição de novos saberes, com 'interface' na intergeracionalidade.

Mapeou-se as especificidades da, UMA/UFT/ Araguaína, de modo a identificar as configurações reais locais, frente ao desenvolvimento do Programa e expansão do conhecimento do processo de envelhecimento na instituição e na sociedade, em geral.

No Tocantins, a UMA surge da sensibilidade da Professora Doutora Neila Barbosa Osório, que no ano de 2006, pensou o projeto como espaço de inclusão de adultos e idosos nas Instituições de Ensino Superior, especificamente na Universidade Federal do Tocantins (UFT). A dinâmica e aceitação do projeto transformaram-no, no maior programa de extensão dentro da Universidade, logo ascendeu e alcançou a sociedade de forma geral. Osório (2006) coloca a UMA como referência no Brasil e na Europa, por dar vez e voz aos idosos, com autonomia e respeito perante a sociedade.

Uma das finalidades da Universidade da Maturidade (UMA) é trabalhar ações que envolvam todas as gerações. Assim, o adulto e o idoso podem repassar/ensinar as suas experiências, as crianças e jovens que participarem dessa dinâmica de conhecimentos sobre o envelhecer terão mais hipóteses de, no futuro, serem cidadãos capacitados para gozar da velhice com autonomia e dignidade, haja vista ser o conhecimento uma meio que realça e floresce a vida. MONTEIRO-Sousa (2013).

4.1 O Deslindar das Universidades da Terceira Idade

O trabalho educacional desenvolvido com adultos foi iniciado no Brasil sob a influência francesa por meio do Serviço Social do Comércio (SESC) que na década de 1960, fundou os primeiros Grupos de Convivência e, na década de 1970, as primeiras Escolas Abertas para a Terceira Idade, as quais ofereciam informações quando ao envelhecimento, programas de preparação para a aposentadoria, atualização cultural, atividades físicas e momentos de lazer. Conforme Monteiro-Sousa (2013, p. 110) “sabe-se que até recentemente, os principais nomes da Gerontologia saíam do SESC, que incentivava a formação de seus profissionais fora do país, ou por meio de cursos promovidos no Brasil com experts estrangeiros.”

Em 1980, ocorreram as primeiras ações na universidade no âmbito da extensão universitária na área gerontológica. Dentre elas, como decorrência da intensificação do crescimento demográfico mundial, destaca-se a criação, em 1982, do Núcleo de Estudos da Terceira Idade (NETI), na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Esta se fundamentava na realização de estudos e na divulgação de conhecimentos técnicos e científicos sobre o envelhecimento, além de auxiliar na formação de recursos humanos e promover o cidadão idoso em todos os níveis. Cachioni (1998). Nos anos 90, o surgimento de alguns cursos em instituições universitárias demonstra não só o crescente interesse pela velhice e pelo fenômeno do envelhecimento, mas uma significativa passagem do “controle” da formação de especialistas da área “prática” do SESC para a área mais “acadêmica”.

Os estudos sobre o envelhecimento nas universidades foram apresentados pelas professoras Neusa Mendes Guedes e Lucia Hisako Takase Gonçalves. Desde então a UFSC confirma seu interesse em participar efetivamente em prol do envelhecimento sadio: pela produção de conhecimentos da gerontologia, pela valorização do potencial dos idosos socialmente produtivos, pela promoção dos que adquirem e transmitem conhecimento à sociedade. Por meio do Núcleo de Estudos da Terceira Idade (NETI), a UFSC desenvolve um processo educacional em que o idoso protagoniza seu próprio envelhecer.

Em 1990 foi criada a Universidade da Terceira Idade, pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas/SP, a mesma foi a primeira a ser divulgada na mídia nacionalmente. A partir desse momento despontou uma iniciativa de expansão dos programas destinados aos idosos no interior das universidades brasileiras, com

destaque para o Estado de São Paulo. Na Região Amazônica surge a Universidade da Terceira Idade (UNITERCI/UFPA), idealizada pela Professora Doutora Heliana Baia Evelin Soria. No Estado do Tocantins, a Universidade da Maturidade da Universidade Federal do Tocantins (UMA/UFT).

4.2 Universidade da Maturidade (UMA): memórias.

A Universidade da Maturidade — UMA, foi criada em fevereiro de 2006, idealizada pela Professora Doutora Neila Barbosa Osório, que desde então atua como Coordenadora Geral. Iniciou-se como Projeto de extensão e atualmente se configura no Programa de Extensão de maior visibilidade na Universidade Federal do Tocantins, com ações estendidas também ao ensino e à pesquisa. Está vinculado ao Curso de Pedagogia de Palmas e tem sede na capital.

O curso tem duração de 18 (dezoito) meses e está dividido em três módulos, com carga horária de 320 horas. Ao término do curso os acadêmicos recebem um título de Educador Político Social do Envelhecimento Humano.

Uma proposta inovadora no sentido de contribuir para a inclusão social dos cidadãos a partir de 45 anos e, provocar nos seus participantes, a capacidade de olhar para os eventos associados ao processo de envelhecimento que perpassam da vida adulta à velhice e poder desenhar o mapa da vida, de forma a promover novas experiências, de maneira que possam ser vividas ao encontrar formas cada vez mais satisfatórias de acentuar os ganhos que o avanço da idade traz.

Do ponto de vista intergeracional, a UMA/UFT investe culturalmente em destravar as grades de idades que tendem a separar as gerações. De acordo Debert (1999, p. 49) “Enquanto as gerações são geradas na família, as idades são institucionalizadas política e juridicamente”. De fato, ao descrever a UMA só é possível ao lembrar a criação do curso de extensão cultural dentro das Instituições de Ensino Superior (IES), com o mérito de pioneirismo à Université du Troisième Age na França na década de 70, na cidade de Toulouse por Pierre Vellas, professor de Direto Internacional da Universidade de Ciências Sociais.

As Universidades da Terceira Idade surgiram com o intuito de proporcionar ao idoso melhor convívio social, ampliação das relações sociais, descobertas de novas habilidades, cuidados com a saúde, energia e interesse pela vida, bem como

desconstruir a imagem negativa da velhice, ainda expressiva na sociedade. É percebido que no período em que o processo de envelhecimento demográfico se intensificou mundialmente, as Universidades Brasileiras aderiram à criação de projetos e programas voltados para o idoso, ressignificando o conceito de velhice e construindo uma inovadora cultura de valorização social. Desse pensamento comunga Goldman (2004).

Por sua importância, o tema velhice no Brasil não pode mais permanecer subterrâneo. Parece-nos ser a universidade brasileira, enquanto instituição privilegiada na socialização do conhecimento e pólo irradiador de ensino, pesquisa e tecnologias, um dos agentes que pode se aliar no enfrentamento dessa problemática. (GOLDMAN, 2004, p. 17).

A Universidade da Maturidade está intrinsecamente voltada ao processo de ressocialização de adultos e idosos na Universidade Federal do Tocantins. Possui o primeiro imóvel exclusivamente destinado à atenção aos idosos dentro de uma Universidade pública brasileira. Está vinculada à Reitoria e ao Colegiado de Pedagogia que contém no seu desenho curricular a disciplina optativa de Gerontologia. É um espaço de convivência social de aquisição de novos conhecimentos voltados para o envelhecer sadio e digno, sobretudo na tomada de consciência, da importância de participação do idoso na sociedade enquanto sujeito da sua história.

Espera-se que a Universidade da Maturidade consolide teoria e organização, ancorada na educação continuada e com sólida presença nas universidades, tanto na pesquisa quanto no diálogo com outras áreas do conhecimento, com base ética, política e teórico-metodológica materializada no projeto-piloto e nas ações propostas pela, UMA/UFT.

Do ponto de vista acadêmico e universitário, a UMA vem consolidar direitos à população de idosos, prescritos no Estatuto do Idoso, Capítulo V Art. 25.º (2003 p. 15). “Poder Público apoiará a criação de universidade aberta para as pessoas idosas e incentivará a publicação de livros e periódicos, de conteúdo e padrão editorial adequados ao idoso, que facilitem a leitura, considerada a natural redução da capacidade visual”.

A França e os Estados Unidos foram os pioneiros na criação de projetos educacionais para idosos, incidindo com a intensificação do processo de envelhecimento populacional, por considerar a educação um elemento fundamental

no envolvimento dos seres humanos e, em consonância com esse novo paradigma da educação continuada por meio de um processo compartilhado de mediação, fundamental à vida do homem e de onde surge toda a cultura e civilização.

Surge a UMA como um espaço de participação social e um lócus em busca da ressignificação da vida, na perspectiva de dirimir os efeitos do isolamento e da solidão, por meio da comunicação interpessoal relacionada às atividades oferecidas.

Em seu ensaio sobre a velhice, Simone de Beauvoir (1990) admite que “os velhos, na sociedade capitalista, são considerados inúteis porque improdutivos e, portanto, desprovidos de funções sociais”. Por esses caminhos o Estado, a Universidade e outras instâncias da sociedade civil podem conferir identidade por meio da constituição de funções, tarefas e representações em torno dos idosos, o que já vem ocorrendo nos últimos anos como resultado de movimentos liderados pelos próprios idosos que solicitam o cumprimento de direitos previstos em lei.

A UMA é composta por profissionais de diferentes áreas do conhecimento, como assistentes sociais, psicólogos, médicos, pedagogos, educadores físicos, educadores de trânsito e outros. Nos anos de existência, congregou seus conhecimentos com mais de mil acadêmicos. Conforme Monteiro-Sousa (2013, p. 114) “afere-se, portanto, que a educação para velhos tem sido substancialmente importante para a formação de uma sociedade mais justa, tanto para reivindicar, quanto para fruir direitos adquiridos e inerentes ao exercício da cidadania plena e eficaz.”

A UMA é pioneira no Estado do Tocantins e tem sede própria no Campus da UFT em Palmas, TO. Funcionou em 11 pólos, sendo sete nos campus da UFT — Araguaína, Arraias, Gurupi, Miracema, Palmas, Porto Nacional, Tocantinópolis. Três em outros municípios — Brejinho de Nazaré, Miranorte, Tocantínia e na Escola Calsidiva em Campina Grande no Estado da Paraíba. Foca na política de atendimento à vida adulta e ao envelhecimento humano. Atualmente está atuando integralmente nos campus de Palmas, Araguaína e Porto Nacional.

Por estes vieses, a UMA surge como um espaço de construção de cidadania, no processo de educação continuada para pessoas a partir de 45 anos, ou seja, na faixa etária que não se adapta a nenhum currículo da educação brasileira, em que a educação está especificamente direcionada aos segmentos, criança, adolescente e jovens.

O Programa Universidade da Maturidade conjuga atividades em três áreas de atuação da Universidade: ensino, pesquisa e extensão, voltada para o cuidado do idoso, possibilitando a criação de alternativas inovadoras com interações sinérgicas entre produção e conhecimento, formação e aperfeiçoamento de recursos humanos e prestação de serviços, em suma, é a valorização do idoso como cidadão.

Cada polo trabalha com um currículo conforme a realidade local e competências profissionais disponíveis, mas todos abrem espaços para que experiências inovadoras possam ser vividas individual e coletivamente pelos participantes.

O envelhecimento pode ser compreendido como uma etapa da vida onde as oportunidades de realizar projetos são mais profícuas consolida-se, portanto, a relação entre gerações, fazendo com que não haja as situações de abandono e dependência, mas que a autonomia impere dando lugar ao envelhecimento ativo Assim, considerando os propósitos da, UMA/UFT pode-se deduzir que a educação para adultos e idosos tem sido substancialmente importante para a formação de uma sociedade mais justa, tanto para reivindicar, quanto para usufruir dos direitos adquiridos e inerentes ao exercício da cidadania plena e eficaz, para tanto a UMA/UFT tem como missão e valores, o seguinte:

MISSÃO: desenvolver uma abordagem holística, com prioridade para a educação, a saúde, o esporte, o lazer, a arte e a cultura, concretizando, desta forma, um verdadeiro desenvolvimento integral dos acadêmicos, em busca da melhoria da qualidade de vida e o resgate da cidadania.

VALORES: manter uma equipe altamente competente, comprometida com a excelência, com a constante profissionalização e especialização.

A proposta pedagógica da UMA fundamenta-se na Andragogia do prazer, que tem como objetivo principal a satisfação de apreender por apreender, sentir com sabor o conhecimento e assim, ir descobrindo a própria identidade, a vocação, uma causa para se devotar e viver, um sentido existencial para empreender. A andragogia do prazer é uma metodologia de educação que visa à satisfação e o deleite. Trabalha com o princípio da espontaneidade e da participação ativa dos alunos no processo de aprendizagem. Nela se desenvolve o gosto pela busca do conhecer por meio do desenvolvimento de trabalhos motivacionais em que o acadêmico é levado a se perceber como agente de seu próprio aprendizado, com

conteúdos voltados para a experiência de vida, do cotidiano e, para a perspectiva política e do mercado de trabalho.

Não existe imposição e nem preocupação com provas avaliativas. O desejo de se comprometer vem do estímulo e do incentivo de se buscar um alinhamento entre a vontade interna como o já construído externamente. A andragogia do prazer desenvolve a autoestima dos alunos e os faz perceber que fazemos melhor aquilo que nos fala ao coração e nos dá um sentido, um destino para seguir. Esta abordagem pedagógica não estimula a competitividade, mas a cooperação. Assim, o contato humano fica priorizado e, em segundo lugar a tarefa que se deve cumprir. O interesse se foca mais no processo de se fazer do que no resultado propriamente dito.

A educação emocional é o alicerce sobre o qual se assenta a andragogia do prazer. Em nenhuma atividade humana é possível ter sucesso sem uma forte carga de emoção. É o prazer uma das mais fortes emoções, já disse Piaget: “a afetividade é a energética da ação”. “Sem motivação e interesse fica comprometida a aprendizagem, sem prazer não há escola boa”. A educação emocional propicia o aconchego, o carinho, o abraço, a descoberta que o caminho é mais importante que a chegada. Cria um ambiente acolhedor que proporcione confiança, onde se pode expressar emoções e desejos, possibilitando o resgate da alma infantil, da vontade do lúdico, do desejo do encontro efetivo com o outro, e ao resgatar as atividades lúdicas desportivas trabalhando dentro dos limites de cada um, visa não só a idade, mas contribui para o amadurecimento de sua identidade e integração enquanto pessoa.

Observa-se a busca das pessoas a partir de 45 anos, pelo ingresso na UMA, reconhece às propostas elencadas na estrutura do programa, as quais emergem das respostas à compreensão e divulgação dos atuais participantes, a respeito da educação para o idoso e do fenômeno do envelhecimento, registrado entre os anos 2006 – 2012, pelos 1051 concluintes.

No ano de 2009, a UMA estendeu suas ações para o Nordeste, com ações vinculadas à Escola Calsidiva de Campina Grande/ PB. Amapá e Curitiba também utilizam a tecnologia social da UMA. No dia 13 de agosto/2013 na cidade de Campo Grande/MS, recebem a Faculdade da Maturidade (FAMA).

Os programas desenvolvidos pelas universidades aos idosos surgem como um padrão eficaz, à medida que oferecem oportunidade de retorno ao convívio e

participação na sociedade. A Universidade da Maturidade traz, na sua gênese, a valorização pessoal do idoso, por meio da ressocialização com interface à intergeração, grupo familiar e sociedade, em geral.

Com o objetivo de contribuir para a melhoria dos níveis de saúde física, mental e social das pessoas a partir 45 anos, proporcionando atualização e ressocialização, informações e orientações práticas, bem como a valorização do ser humano perante a sociedade integrando-as aos ambientes cultural, social e educacional.

Dentre os objetivos mais específicos situa-se consolidar o compromisso social e político da Universidade com a sociedade; democratizar o saber, possibilitando às pessoas adultas e idosas o acesso à Universidade, na perspectiva da educação continuada, do exercício da cidadania e do desenvolvimento do espírito de convivência entre gerações distintas; despertar nos acadêmicos a consciência da responsabilidade social, incentivando-os a assumir uma presença efetiva nas famílias, organizações da sociedade civil, movimentos sociais, políticos e culturais.

O programa busca também refletir as possibilidades que podem emergir de uma compreensão real das vivências, dos anseios e da avaliação da situação que essa camada da população brasileira faz de si mesma.

Justifica-se pela necessidade de refletir a cerca do processo de educação e comunicação voltadas a pessoa idosa, de acordo com o estabelecido no Estatuto do Idoso no seu artigo 1.º, a Lei n.º 8.842, que prevê para a implantação da política nacional do idoso, ações governamentais nas áreas de promoção e assistência social, saúde, educação, trabalho e previdência social, habitação e urbanismo, justiça e cultura, esporte e lazer.

A UMA, como programa de educação continuada, vem contribuir com uma parcela significativa nas ações desenvolvidas na UFT, a concessão de oportunidades e participação do idoso nas atividades acadêmicas educacionais voltadas a essa população que agora emerge no palco da universidade como protagonista e com liberdade de alterar nessa ação, o cenário da sua própria obscuridade.

Nesse sentido, é que se implantou a Universidade da Maturidade em Araguaína, no ano de 2012, com o escopo de despertar a sociedade araguainense quanto à necessidade de apoio, assistência e valorização do idoso como agente de valores, na busca de legitimar a tão almejada cidadania.

Figura 5 - Aula inaugural da UMA/UFT campus de Araguaína.



Fonte: Moraes, Cleide de Sousa. Fevereiro, 2012.

A implantação da UMA representa avanço na educação e vem romper com a formação tradicional, ao deixar o legado da valorização humana, com referência teórico-metodológica no projeto de ressignificação do idoso nos seus diferentes aspectos socioeconômico, político e cultural. No âmbito da participação do idoso na UFT, Campus de Araguaína, a implantação da UMA fundamenta-se na Lei 10.741 de 1.º de outubro de 2003, normatiza e regulamenta os princípios da Constituição de 1988 que assegura na velhice a proteção integral e compartilha responsabilidade entre família, Estado e Sociedade. Estatuto do Idoso, Capítulo V Art. 25.º Brasil (2018) estabelece que,

É obrigação da família, da comunidade, da sociedade e do Poder Público assegurar ao idoso com absoluta prioridade, a efetivação do direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária. (BRASIL, 2018, p. 15).

Conforme supracitado acima se entende que, a UMA/UFT compreende um programa de educação continuada para adultos e idosos, ao perceber a relevância da valorização humana nas fases da vida e, por meio de suas ações, estabelece compromisso institucional universitário com a sociedade, abre canal de comunicação entre a criança e o idoso, um elo da intergeracionalidade, seja nas relações familiares ou no campo da universidade. É premente a busca por maior politização do idoso, que luta por um novo lugar e significado na sociedade, assim como pelo exercício pleno da cidadania e compreensão de si enquanto ser político.

Por meio de ação política o idoso poderá conquistar espaço social no processo do envelhecimento, sendo protagonista e não coadjuvante da sua história. Pelo viés da educação e do conhecimento sobre os direitos e deveres do idoso poderá desconstruir paradigmas sobre o processo de envelhecimento e do idoso e, empoderá-los para viverem com autonomia e dignidade.

A UMA/UFT tem incluído ações integradas entre crianças, adolescente, adultos e idosos, calcado na transmissão de conhecimentos e na troca de experiência, buscando a harmonia intergeracional dentro de uma abordagem sistêmica da questão, em que a interdependência entre as gerações se torne um habito natural. Nesse sentido, a Coordenadora Geral do Programa, a Professora Doutora Neila Barbosa Osório declara que a UMA/UFT promove vivência entre gerações e que o “viés geracional” é considerado crucial para o funcionamento das Políticas Públicas no Brasil”.

De fato, estudiosos afirmam os conflitos de gerações como uma problemática a ser superada para o bem de todo contexto social, na Universidade da Maturidade da Universidade Federal do Tocantins (UMA/ UFT) a intergeracionalidade é uma experiência de sucesso. “Eu tenho uma equipe de jovens trabalhando aqui, nós não somos gueto de velho.”

Figura 6 - Blitz intergeracional, Maio Amarelo, 2017.



Fonte: Moraes, Cleide de Sousa. Maio, 2017.

Das parcerias firmadas com o DETRAN/TO, promoveu o encontro intergeracional nas vias públicas, mas também há escolas públicas e privadas, onde

os alunos da, UMA/ UFT/ Araguaína podem realizar seus estágios supervisionados, no sentido de concretizar o apoio a estudos e pesquisas sobre questões relativas ao envelhecimento. A promoção de encontros, palestras e seminários específicos; participação ou formulação em planos, projetos e programas, governamentais ou não, a serem desenvolvidos.

A UMA/ UFT/ Araguaína tem se constituído espaço de estágio para os cursos de graduação e pós-graduação, com vários trabalhos monográficos sobre envelhecimento e educação; dissertações e teses de doutoramento também registram pesquisa no programa. Recebe estagiários dos cursos de graduação da UFT, o que caracteriza um perfil jovem de colaboradores em contato com os Educadores Político Sociais do Envelhecimento Humano e acadêmicos em formação. O quadro de funcionários da UMA compõe-se de 02 (dois) coordenadores na sede em Palmas, e em cada Campus 01(um) coordenador local, docentes, bolsistas e voluntários que contribuem com seus conhecimentos profissionais.

4.3 Expectativas do Educador Político Social do Envelhecimento Humano

Um contingente significativo de idosos no município de Araguaína encontra-se alijado de qualquer organização política de assistência, o que amplia a tarefa de incluir a população de idosos em toda a sua complexidade nas instâncias organizativas de mobilização e ressocialização na UFT Campus de Araguaína.

A Universidade da Maturidade da UFT/ Araguaína foi implantado em 19 de dezembro de 2011, com abertura do edital, iniciando suas atividades, em 10/02/12 (aula inaugural) com vistas a oportunizar a população de 45 anos ou mais o acesso justo e igualitário à educação continuada. Foram selecionados 140 acadêmicos, os quais já se inscrevem no marco histórico da Universidade Federal do Tocantins Campus de Araguaína, ou seja, os primeiros contemplados e inseridos na declaração da 1.^a turma da Universidade da Maturidade no Campus e município.

A UMA de Araguaína compõe-se de um desenho curricular adaptado às expectativas dos acadêmicos do Programa e corresponde a componentes temáticos de diversas áreas como saúde, educação, cultura, trânsito dentre outras, conforme descrito.

Tabela 8 - Desenho curricular da UMA/Araguaína.

1º Semestre	2º Semestre	3º Semestre
Fundamentos da Gerontologia	Fundamentos da Gerontologia	Fundamentos da Gerontologia
Comunicação Interpessoal	Educação Física e Arte	Saúde Mental
Lugar, memória e Cultura do Estado do Tocantins.	Educação para a Morte	Comunicação Interpessoal
Neuropsicologia do Envelhecimento	Educação no Trânsito	Educação Física
Educação Física	Educação em Saúde	Segurança no Trânsito
Educação em Saúde	Neuropsicologia do Envelhecimento	Direito do Idoso
Novas Tecnologias	Lugar, Memória e Cultura do Estado do Tocantins.	Inclusão Social
Educação no Trânsito	Orientação Nutricional	Línguas de Sinais - Libras
Educação Sexual	Tópicos Especiais em Educação Intergeracional	Meio Ambiente
Educação Gerontológica	Inglês	Estágio Supervisionado

Fonte: Monteiro-Sousa, 2013, p.124.

O Programa contou com a participação de profissionais voluntários de diversas áreas do conhecimento, como educação, saúde, serviço social, psicologia, educação física, fonoaudiologia, fisioterapia, direito, medicina, enfermagem, pedagogia, geografia, história, educador de trânsito, gerontologia e outras áreas afins, haja vista a intersetorialidade que permite um olhar integral às necessidades da ressocialização do idoso na universidade e na sociedade, em geral.

Atualmente, seu corpo docente está formado por professores efetivos oriundos da Universidade do Tocantins (UNITINS), com lotação na Secretaria Municipal de Educação (SEMED), cedidos à Universidade da Maturidade, os quais muito têm contribuído para a efetividade das atividades realizadas no pólo. Vale-se também das Disciplinas que percorrem a história do Tocantins, Educação e Segurança no Trânsito, sendo a última, parceria firmada entre as instituições Universidade da Maturidade e DETRAN/TO/Araguaína. Assim como a presença da Defensoria Pública que difunde o direito do idoso estudando os artigos prescritos no Estatuto do Idoso, no sentido de assegurar direitos sociais, promover autonomia, integração e participação efetiva daqueles, na sociedade.

A UMA conta com uma comissão de colaboradores, que buscam incentivos para a realização das propostas elencadas na estruturação do Programa. Afere-se

que a necessidade de inserção de idosos na universidade se deve a alguns fatores: como direito à Educação, garantia de cidadania, conforme o prescrito no Capítulo V Artigo 20.º do Estatuto do Idoso Brasil (2018, p. 14) “O idoso tem direito à educação, cultura, esporte, lazer, diversões, espetáculos, produtos e serviços que respeitem sua peculiar condição de idade”. A UFT Campus de Araguaína encontra-se diante de um novo cenário e um legado de incluir nas ações universitárias a afirmação pública e coletiva dos idosos na busca da autonomia e independência, inserindo-os no campo da educação gerontológica. A educação para o envelhecimento e a velhice ampara-se na construção de conhecimentos educacionais facilitadores para a longevidade humana que cada vez mais tem conquistado espaço nas áreas biopsicossociais.

O idoso transporta pela linha do tempo o estigma da negatividade e, os programas educativos normalmente proporcionados espelham conteúdos tradicionais que não contemplam o existir dos indivíduos da maturidade. Nesse sentido, o programa propõe o trabalho de resgatar os valores pessoais na velhice com respaldo teórico produzido e incentivado pela Organização das Nações Unidas (UNESCO) para a educação, à ciência e a cultura desde 1982, ao firmar o Plano Internacional de ação de Viena, originado na Assembleia Mundial sobre envelhecimento.

A aplicação dessa metodologia nas universidades da maturidade permite ao docente um pensar crítico a respeito do fazer pedagógico, enquanto os idosos por serem sujeitos ativos no processo de aprendizado, são capazes de participar e definir situações que requeiram mudanças e que esse segmento opte pela forma estimulante e satisfatória de aprender e alcançar propósitos que dêem sentido à vida. Reafirma-se o pensar de Simone de Beauvoir (1990) quando diz: “a liberdade e a lucidez não servem para grande coisa sem novos objetivos e desafios”. Acrescenta que “importante para o velho, mais que gozar de uma boa saúde, é sentir que tem metas, pois a ausência de projetos mata o desejo de conhecer.” Dentre as ações sócio educacional e afetiva, a UMA pauta-se pela garantia da inclusão do idoso na educação continuada, bem como oferece condições básicas de acessibilidade e permanência dos participantes no curso de extensão com maior enfoque no fenômeno do envelhecimento.

4.4 Característica dos acadêmicos da UMA/ UFT/ Araguaína

Neste item valeu-se de fontes bibliográficas fornecidas pela Coordenação da, UMA/ UFT/ Araguaína, em que de maneira sucinta retrata as peculiaridades do pólo da Universidade da Maturidade de Araguaína, a denominada capital do boi gordo, localizada no norte do estado do Tocantins, recebe a UMA, na Universidade Federal do Tocantins (UFT) no ano de 2012, como o resultado de um sonho que já vinha sendo sucesso no Tocantins. O grupo de acadêmicos é eminentemente heterogêneo, sendo a maioria, profissionais da educação ou de outras profissões, já aposentados e/ou pessoas com o grau de escolaridade entre ensino médio, ou superior. Muitos trabalham e pedem dispensa para participarem das aulas por meio de declarações expedidas pela coordenação. Ressalta-se ainda que nos semestres de 2013, os professores, são oriundos da rede pública estadual com disposição para a rede municipal e cedidos a UMA. Contudo, o número de voluntários está cada vez mais visível e os colaboradores dedicados à causa do envelhecimento digno e saudável.

Em depoimento quando da implantação da UMA, o diretor do campus disse ser a UMA “um grande projeto que trouxe visibilidade não só para a UFT, mas especialmente para o Campus de Araguaína. Permitiu a participação do público da melhor idade, uma vez que esse público tem tido a oportunidade de participar de atividades formativas, de movimentos, participação e de reconhecimento desse público para a sociedade”. Reforça: “Esta participação tem proporcionado uma verdadeira transformação na vida dessas pessoas com a elevação da autoestima. As pessoas têm percebido que o idoso ainda tem um papel relevante na sociedade do ponto de vista de participação e contribuição”. “E nesse sentido, percebo que a UMA dá essa oportunidade para que este público participe e se sinta valorizado. A Universidade dessa forma cumpre o seu papel social, não só na formação técnico-científica, mas também, de proporcionar aos vários elementos que compõe a sociedade uma formação, participação mais completa, cumprindo a grande missão institucional de nossa Universidade”. Luiz Eduardo Bovolato. A “UMA — Universaliza — Materializa — Une. A UFT, campus de Araguaína, agradece o presente. Parabeniza e agradece aos acadêmicos pelo brilho e vivacidade que transcendem os muros da academia e são impetrados na vida de muitos”, declara Domingas Monteiro de Sousa.

SEÇÃO 5

5 DAS AÇÕES DESENVOLVIDAS COM OS ACADÊMICOS DA UMA/UFT POLO DE ARAGUAÍNA, NA CONSTRUÇÃO DA METODOLOGIA DA DISCIPLINA

Ao expor as ações praticadas com os acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína, em cinco anos de ações desenvolvidas, temos como marco uma conquista para os Educadores de Trânsito, que embora busquem desenvolver a autonomia dos usuários das vias públicas em todos os segmentos, não conseguiram inserir na educação básica a disciplina de Educação Para o Trânsito, em nível nacional.

Todavia sem conhecer o projeto de extensão da UMA/UFT/Araguaína, e, havendo momento oportuno de fazer com que a educação para o trânsito viesse a integrar o projeto, apresentei uma proposta inicial a fim de fomentar o que já era desenvolvido na CIRETRAN de Araguaína, a saber, palestras, blitz educativas, oficinas, teatro de fantoches, sem que houvesse continuidade das atividades.

5.1 A proposta inicial

No início do ano de 2012, com um projeto tímido e sem perspectiva de continuidade, buscamos a direção da UMA/UFT/Araguaína com o seguinte projeto: “UMA — Universidade da Maturidade: Atitude no Trânsito”; a intenção era de que pudéssemos executar uma ação com os acadêmicos. Foi quando eu soube que se tratava da instituição da primeira turma da UMA no polo de Araguaína isso ocorreu ao entrarmos em contato com a coordenadora, que prontamente nos convidou para uma reunião, momento em que apresentamos a proposta:

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO 1.^a CIRETRAN DE ARAGUAÍNA NOSSA MISSÃO

A Equipe de Educação para o Trânsito da 1.^a CIRETRAN de Araguaína busca desenvolver um trabalho junto à comunidade araguainense no sentido de passar aos usuários das vias públicas a mensagem de que o trânsito não é apenas a integração de ruas, pessoas e carros, temos muito mais que isso, e podemos substituir as más ações por meio da sensibilização da comunidade.

A união das experiências de cada um, adquiridas no dia a dia dos cidadãos comuns que compartilham dos mesmos espaços, busca o talento e a vontade de fazer do trânsito um ambiente agradável para se conviver.

A PROPOSTA

A Equipe se propõe a executar uma oficina com os fantoches da instituição, em uma linguagem lúdica, de modo a repassar conhecimentos relacionados ao comportamento dos usuários das vias públicas.

Na criação de cada gesto e de cada trejeito da voz está a vontade de levar o público para uma grande viagem de resgate dos valores humanos para a construção de uma sociedade coesa.

A OFICINA

1.º Momento: A oficina propõe desenvolver, de maneira descontraída e apresentada por fantoches, uma proposta que traz uma dinâmica com balões, na qual os participantes serão instigados a estourar o balão do companheiro. Em seguida, socializaremos a ação da brincadeira.

2.º Momento: Serão divididos os participantes em grupos e será entregue um mapa de um setor da cidade para cada grupo sinalizar, conforme a necessidade; logo após será apresentada a sinalização correta para discussão.

3.º Momento: Em seguida, um momento de prática nas vias da cidade, um passeio no centro comercial, fazendo uso da faixa de pedestre sem semáforo e com semáforo.

Neste passeio serão abordados questionamentos, tais como: Os idosos atravessam as vias na faixa (quando há)?; Os idosos são respeitados?; Para segurança dos mesmos, o que falta, no que diz respeito à sinalização vertical e horizontal?.

É relevante despertar nas pessoas, principalmente nos universitários da UMA/UFT/Araguaína, a importância de tais vivências em nosso dia-a-dia. Tendo em vista que o projeto busca resgatar a cultura, a cidadania, os valores éticos e morais, e, para além, a identidade no trânsito.

Duração

Momento em sala: 1 hora

Momento prático: 1 hora

OBJETIVOS DA OFICINA:

Resgatar os valores humanos essenciais para uma convivência saudável dentro e fora do trânsito; incentivar o relacionamento e o afeto entre as pessoas com a visão da divisão espacial; despertar o ser integral a partir da sensibilização; incentivar o interesse quanto ao cumprimento das leis de trânsito; desenvolver o equilíbrio quanto à conciliação em momentos conflitantes no trânsito; descontrair e alegrar os universitários, conscientizando-os de que podemos melhorar.

CONSIDERAÇÃO FINAL

Consideramos que os elementos da formação de caráter são grandes modificadores da realidade e estão ao lado da educação na árdua tarefa de formar cidadãos, o que consideramos um desafio e, devido a isso, objetivamos continuar a contribuir com a formação e informação aos nossos universitários, formando assim, nossos sucessores na responsabilidade de reconstrução da cidade em que vivemos e na qual trafegamos.

Espera-se que a informação séria e responsável, transmitida de forma descontraída e bem-humorada, possa ter produzido o efeito desejado por todos nós, ou seja, a valorização da Vida.

Após apresentação da proposta, que foi aceita, o Mestre Luiz Sinésio da Silva Neto, vice-coordenador da UMA na época, nos indagou sobre a possibilidade de, ao invés de desenvolvermos unicamente aquele trabalho, darmos continuidade à proposta, integrando o currículo com a disciplina de educação para o trânsito. Aceito o desafio, inicia-se o trabalho de construção da ementa da disciplina.

Figura 7 - Trote calourada da UMA/UFT polo de Araguaína



Fonte: Morais, Cleide de Sousa. Fevereiro, 2012.

5.2 Inclusão da disciplina no currículo da UMA/UFT

Em relação ao trânsito, Rodrigues (2000, p.09) aponta que “o grande patrimônio da humanidade reside na articulação da memória cultural, política e social dos povos em diferentes situações e épocas.” Visto que a história de um povo é construída por todos e em todos os lugares, há valores relacionados ao trânsito que, ao longo do tempo, contribuíram para a nossa formação histórica. Independente da época, esses valores contribuíram para que hoje exista a obrigatoriedade, em nossas vias públicas, da presença de equipamentos de segurança, tais como faixa de pedestre, semáforos, rotatórias e diversas sinalizações que conduzem ou que chamam atenção dos condutores. Porém, vale ressaltar que o surgimento de tudo isso ocorreu devido à evolução do homem, que cresceu não somente em estatura, mas evoluiu junto com as novas tecnologias.

Pensar o trânsito como um fenômeno apenas dos tempos modernos é um engano, para tanto, a proposta desta disciplina é reanimar o contexto histórico do trânsito na região e na época em que os acadêmicos eram jovens, assim, temos conteúdos pitorescos, que nos fazem refletir sobre os caminhos construídos a partir da necessidade das pessoas.

Para que a malha viária que temos hoje no Brasil existisse, foi necessária a desconstrução de muitas paisagens, urbanas ou rurais, acontecimentos dos quais os idosos se recordam e, compartilhar tais informações, os fazem sentir partes integrantes do contexto do trânsito.

No âmbito da UMA/UFT/Araguaína, começou-se, em 2012, a ministração da disciplina de Educação para o Trânsito. A disciplina era voltada para os alunos do programa de extensão, assim, elaboramos um currículo com a expectativa de atender às disciplinas de educação e segurança no trânsito.

Com um currículo baseado nas vivências cotidianas, contemplou-se a evolução histórica da construção do trânsito no Brasil, com a necessidade das ações e práticas evoluírem por meio de valores e informações, tais como:

- ✓ Cidadania e trânsito.
- ✓ Ética no trânsito.
- ✓ Educação de trânsito para cidadania.
- ✓ A educação de trânsito no CTB.
- ✓ Ações educativas de trânsito nas escolas.
- ✓ Recurso educativo de trânsito.
- ✓ A importância do recurso humano.

- ✓ Direito do idoso no trânsito.
- ✓ Atualizações legais conforme o CTB.

Em um segundo momento, foram abordados os elementos que fazem parte do cenário comum a todas as pessoas nos espaços públicos, desde o contexto histórico até perpassarem por transformações mais recentes, tais como rotatória, semáforos, faixa de segurança etc. Não se espera, com esta disciplina, formar motoristas, mas um usuário da via pública que seja multiplicador de informações relevantes para o convívio social nos espaços públicos. No contexto de preparar os idosos para serem multiplicadores, é sabido de muitos que, os netos tendem a obedecer mais aos avôs que os pais, eis a razão de buscar nos idosos a influência que exercem no seio familiar. Conforme Monteiro-Sousa (2013),

[...] a UMA surge como um espaço de construção de cidadania, no processo de educação continuada para pessoas acima de 45 anos, ou seja, na faixa etária que não se adapta a nenhum currículo da educação brasileira, em que a educação está especificamente direcionada aos segmentos criança/adolescente e jovens. (MONTEIRO-SOUSA, 2013, p.115).

Agregar, ao currículo da UMA/UFT/Araguaína, a educação para o trânsito, é oportunizar a continuidade de um exercício, não somente de cidadania, mas de vida, visto que o trânsito está presente na vida do idoso até mesmo em sua morte, momento em que o seu corpo segue o cortejo rumo ao cemitério ou ao crematório; todavia, entender o mecanismo no qual o trânsito se desenvolve e a sua engrenagem faz-se necessário em todos os momentos da vida. Não significa que os idosos serão induzidos a montar processo para aquisição da Carteira Nacional de Habilitação, até mesmo porque o trânsito é feito não somente de veículos, mas de pessoas, elas decidem o mecanismo dos pedestres. Visto que o perfil dos acadêmicos da UMA é formado por idosos independentes, alguns podem sentir a vontade de se habilitarem a conduzir, e nada os impede de fazê-lo, embora não seja esse o foco da disciplina.

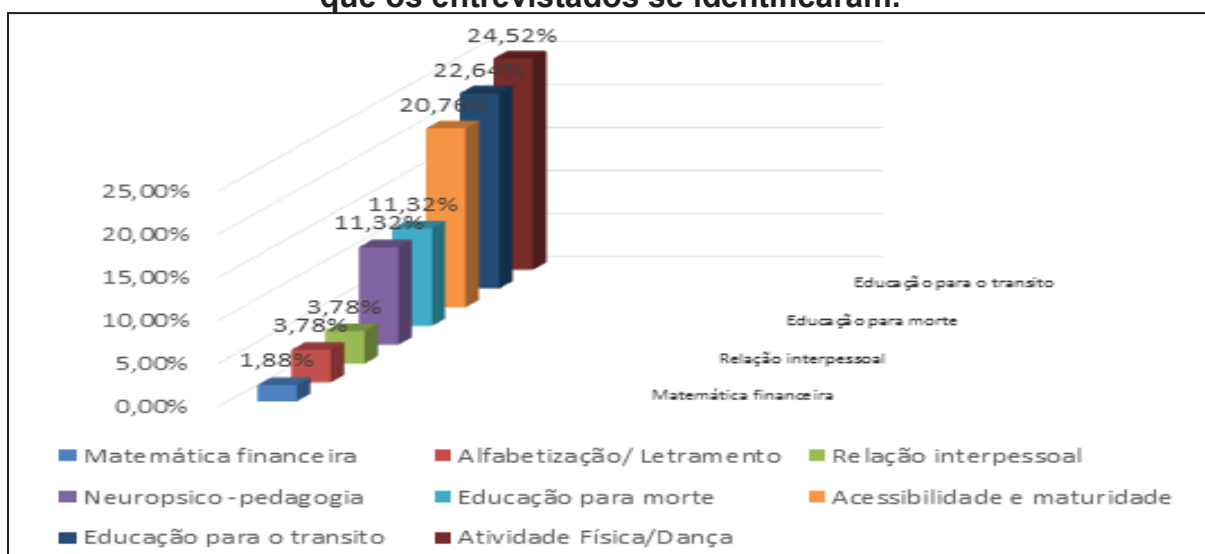
A força propulsora da multiplicação, esta sim é o nosso alvo, ou seja, idosos informados, autênticos, e que possam reproduzir as informações de modo que tenham autoridade ao contribuir com sua opinião.

Em contraposição ao que os adultos costumam pensar, conforme Beauvoir (1990, p. 268) “o adulto inclina-se até certo ponto à moral oficial que vimos importa-se nos últimos séculos, e que o obriga a respeitar os velhos. Mas ele tem interesse em tratar os idosos como seres inferiores, e em convencê-los de sua decadência.” O

idoso atual, não representa mais este ser decadente, pois, tão logo possam reproduzir o questionável como será o amanhã, está pronto para entender que os caminhos construídos não estão acabados, sempre há espaço para um novo aprendizado.

Nos resultados de discussão do Trabalho de Conclusão de Curso da acadêmica do curso de Licenciatura em Química, a qual estagiou na UMA/UFT/Araguaína, foi feita uma pesquisa quanto às disciplinas ministradas na UMA/UFT/Araguaína. O resultado demonstra a relevância da disciplina de Educação Para o Trânsito para os acadêmicos, já que esta ficou em segundo lugar na lista das disciplinas com as quais os acadêmicos mais se identificam, ou seja, o trânsito está presente em todos os momentos de nossa vida, veja o resultado em percentagem conforme segue:

Figura 8 - Porcentagem sobre as disciplinas ofertada pelo o projeto UMA que os entrevistados se identificaram.



Fonte: Araújo, 2017, p. 21.

5.2.1 Aula teórica: Descrevendo o método da disciplina educação para o trânsito na UMA/UFT

É importante considerar que o processo educativo precisa apresentar características definidas e específicas dentro de sua ação didática. É necessário imbuir, de efetiva ação, todos os aspectos constitutivos da didática, pautada nos três momentos que são próprios do ensino: planejar, executar e avaliar.

Teoria e prática devem ser conduzidas, de modo que uma esteja amparada pela outra, para tanto, uma ação que seja delineada pela teoria tende a ser menos propícia ao erro.

5.2.2 Caminhos iniciais da metodologia

Trabalhar com Educação Para o Trânsito tem um significado muito especial para um educador de trânsito, para mim não poderia ser diferente, ao propor a preservação da vida. Embora esta disciplina tenha amparo legal, ela não integra a grade curricular de ensino, em quaisquer modalidades de ensino, quer seja no fundamental, educação básica ou mesmo na universidade. que sejam os anos. Da escolha das disciplinas: Fazemos parte do trânsito desde antes de nascermos até a morte, é neste intervalo da vida, por assim dizer, que convivemos com pessoas de todas as idades, que também utilizam as vias públicas. Pensando assim, é que buscamos desenvolver uma disciplina para ser trabalhada para o trânsito no trânsito, de maneira que atendesse a todos os acadêmicos da UMA; logo surgiu a Educação Para o Trânsito, que trouxe, com sua ementa (conforme apêndice), a ética, a cidadania e o trânsito, a educação de trânsito contemplada no CTB, os recursos educativos que podem ser utilizados no trânsito e projetos para educação para o trânsito.

A educação para os idosos veio como instrumento auxiliar na construção de uma velhice digna, deste modo, verificou-se que,

Por meio da educação, os idosos têm a chance de mudar o rumo de sua vida, redimensioná-la e redirecioná-la às suas ações de liberdade de escolhas, emergir novos pensamentos, novas maneiras de ser e estar no mundo; realizar uma verdadeira reforma de pensamento, aprender a pensar, a fazer uma nova leitura da realidade, ser consciente, ser sujeito ativo de sua vida e promotor de mudanças sociais. (CACHIONI & ORDONEZ, 2013, p. 2281).

Os objetivos da disciplina “Educação para o Trânsito” foram: proporcionar aos acadêmicos o conhecimento do que vem a ser a educação e a segurança no trânsito, ampliar e aprofundar sua capacidade de saber respeitar o espaço do outro, de interpretar a sinalização de trânsito, de utilizar a boa educação para o trânsito como ferramenta de convivência. A outra disciplina contemplada foi nomeada “Segurança no Trânsito”, esta tem sua ementa voltada para as normas de

circulação; a orientação quanto a técnicas de uso das vias públicas; as regras de segurança; a análise dentro de um contexto histórico dos elementos que compõem as vias públicas. Destacamos que esse conteúdo se faz essencial devido à necessidade de conhecimentos voltados para elementos que compõem o trânsito de maneira geral.

Do planejamento: ambas as disciplinas recepcionam, em sua metodologia, aulas expositivas e práticas, oficinas, aulas de campo nas vias públicas, dinâmicas de grupo com a utilização de recortes de jornais e revistas, músicas de trânsito, vídeos e material de campanhas educativas. A Resolução n.º 314, de 08 de maio de 2009, a qual versa sobre os procedimentos que devem ser observados quanto à execução das campanhas educativas de trânsito e promoções de eventos pelos órgãos do SNT, trouxe a seguinte recomendação em seu dispositivo 2.5, segundo o documento, deve-se ter “o extremo cuidado com abordagens negativas ou que apresentem violência para evitar a anodinia” (BRASIL, Contran, 2013, p.05). Logo, isso nos levou a pensar um método para desenvolver as aulas, de maneira que contemplasse os idosos sem que fosse motivo de angústia para os acadêmicos, visto que, estes já trazem suas contribuições intensas provenientes dos muitos anos de vida.

Da execução das aulas: No que diz respeito à execução das aulas, descreveremos as etapas que norteiam o procedimento didático pedagógico, porém, nem sempre todas são cumpridas simultaneamente, algumas etapas se alteram conforme o tema da aula:

a) Educação para o Trânsito.

Primeira etapa: segue uma apresentação teórica do conteúdo no limite de vinte minutos, sem questionamentos de quem possui ou não habilitação para ser um condutor de veículos automotivos. Assim, iniciou-se a aula com o resgate da construção de valores morais e éticos, em uma linguagem de fácil entendimento. Neste contexto, temos a apresentação de histórias com livros que fazem os acadêmicos refletirem sobre os ciclos viciosos da vida e a necessidade que muitos têm do consumismo, no caso em questão: um transporte próprio.

Segunda etapa: limitamos a apresentação de vídeos a, no máximo, três por aula, com duração de até cinco minutos, para que não seja enfadonho. Durante as aulas, sempre são apresentadas imagens que facilitem a compreensão do conteúdo ministrado, para que haja, dessa forma, melhor assimilação. Os recursos áudio

visuais apresentados são educativos, de orientação e deles fazem parte documentários nacionais e internacionais.

Terceira etapa: Sempre que possível, faz-se uma dinâmica em grupo, visto que o mais importante é a interação entre todos; assim, apresentamos jogos, dinâmicas de movimento, e quando há algum questionamento, o outro sempre é chamado pelo nome, para identificar a individualidade, pois, assim como no trânsito, vivemos em conjuntos, mas com nossas particularidades.

b) Segurança no Trânsito

Primeira etapa: segue com as mesmas instruções teóricas de Educação para o Trânsito, porém, com abordagem histórica e legal dos elementos de segurança que compõem o sistema viário: semáforo, rotatórias, faixa de segurança e a composição do SNT. Esta etapa aborda, por exemplo, o que é uma cidade municipalizada e seus benefícios.

Segunda etapa: segue a mesma vertente da limitação da apresentação de vídeos ou seja, no máximo, são apresentados três por aula, com duração de até cinco minutos. O uso de imagens segue o mesmo modelo e possui os mesmos objetivos. Os recursos áudio visuais utilizados também são educativos, sendo utilizados, entre eles, documentários nacionais e internacionais.

Terceira etapa: A dinâmica sobre a segurança de trânsito requer a exposição da experiência que os acadêmicos encontram em seu local de convivência, assim, faz-se uma análise do que é legal perante a legislação e o que de fato ocorre nas vias públicas, todas as exposições são elementos para reflexão.

5.2.3 Aula prática

A aula prática de trânsito compreende mais que simples conhecimentos teóricos que aprendemos nos Centros de Formação de Condutores (CFC). E nem sempre é preciso saber conduzir um veículo, a aplicação da informação de educação no trânsito é primordial, abarcando todos os usuários das vias públicas de uma cidade.

Junto aos acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína, desenvolveu-se a teoria, e parte da prática ocorreu em cenários construídos em sala de aula, que reproduziram as situações vivenciadas por eles enquanto usuários das vias públicas. O simples fato de fazer uma travessia em uma faixa de segurança requer treino antecipado,

assim, os idosos foram instigados a reproduzir o que foi memorizado em relação ao “sinal de vida” (mímica com um dos braços esticados para frente, com balanço vertical). Esse sinal tem o objetivo de parar os veículos em local que não tem semáforo, para que seja feita a travessia do pedestre ou cadeirante com segurança, isso faz com que seja exercida a autonomia de ir e vir.

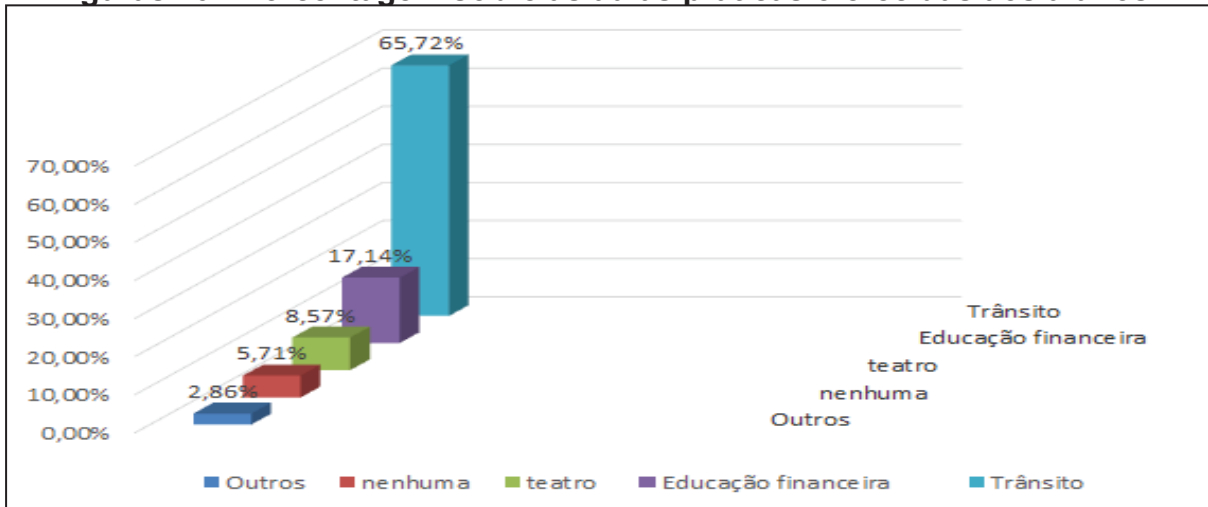
Figuras 9 - Prática em aula do conteúdo faixa de segurança.



Fonte: Morais, Cleide de Sousa, maio, 2012.

Conforme Araújo (2017, p. 29), “Com relação à questão de número 13 que envolve a opinião dos alunos sobre as aulas práticas oferecidas a eles, onde 65,72% dos entrevistados demonstraram muito interesse na aula de trânsito, pelo o fato de que ocorre com mais frequência.” A prática aperfeiçoa e fixa o conteúdo, no trânsito não é diferente, quanto mais são praticadas ações de segurança, mais há tendência em reproduzi-las.

Figuras 10 - Porcentagem sobre as aulas práticas oferecidas aos alunos.



Fonte: Araújo, 2017, p. 30.

5.2.4 Blitz educativa

Embora não seja um termo muito utilizado no Brasil, desde meados da segunda metade do século passado, começou-se a incorporar na linguagem dos brasileiros o termo blitz, de origem alemã que significa “relâmpago”, ou seja, ações que ocorrem com pouca duração. Conforme Vasconcelos (2018, p.02) “De fato, no alemão a palavra blitzEN só ocorre no dativo plural, [...]”. No trânsito, as blitzen acontecem de modo a coibir ações suspeitas, tais como roubos de veículos, fugas de pessoas suspeitas, ações educativas de trânsito e coercitivas, com a intenção de verificar se condutores de veículos estão ou não fazendo uso de álcool ao mesmo tempo em que conduzem veículos automotivos.

Figuras 11 - Blitz educativa na Av. Filadélfia.



Fonte: Morais, Cleide de Sousa. Maio, 2013.

A logística das blitz educativas ocorre após uma breve explicação do tema proposto; isso acontece com dicas de segurança, em local arejado e seguro, com o envolvimento de servidores da CIRETRAN, agentes de trânsito, Polícia Militar, e parceiros que estão ligados direta ou indiretamente ao trânsito. O olhar atento dos acadêmicos não deixa passar despercebida nenhuma infração, para que posteriormente, a experiência seja discutida em sala de aula.

5.2.5 Oficina de fantoche

A educação para o trânsito é e deve ser promovida desde a pré-escola até a idade adulta; seguindo esse princípio, na condição de multiplicadores, aplicamos uma oficina de manuseio de fantoches, para que os participantes pudessem reproduzir as informações advindas do trânsito nos lugares onde costumam frequentar, em casa, em igrejas ou no seio da família.

Figuras 12 - Oficina de fantoches.



Fonte: Morais, Cleide de Sousa. Maio, 2013.

O lúdico chama a atenção dos sentidos, não poderia ser diferente quando se trabalha com fantoches, a vida projetada nos bonecos traz consigo o encantamento, os quais, ao darmos vida, reproduzem o que de fato gostaríamos de falar ou fazer. Dar vida e sentimento ao boneco requer técnica e agilidade com as mãos, que, cronometrados com a fala, reproduzem o que se espera: raiva, tristeza, indignação, graça.

A mensagem de educação para o trânsito, transmitida pelos fantoches e apresentada aos idosos da UMA/UFT/Araguaína, buscou fazer com que eles pudessem perceber que o fantoche alça credibilidade junto aos netos e a outras crianças com quem eles possam conviver, ou mesmo aos adultos.

Apresentaram-se as técnicas e, todos os que desejaram, puderam manusear o fantoche, articulando a boca com a fala, entre outros, dando vida e sentimento ao boneco.

5.2.6 Oficina Movimento Maio Amarelo

Uma oficina busca de maneira sucinta criar material de fácil manuseio, assim, diante desta proposta, surgiu a oficina do Movimento Maio Amarelo, o qual surgiu em meio à Década de Ações pela Segurança no Trânsito 2011 – 2020, com o intuito de diminuir o alto índice de acidentes de trânsito ocorridos no mundo. Hoje são 27 países envolvidos diretamente na causa.

O QUE É?

O Movimento Maio Amarelo nasce com uma só proposta: chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo.

O objetivo do movimento é uma ação coordenada entre o Poder Público e a sociedade civil. A intenção é colocar em pauta o tema segurança viária e mobilizar toda a sociedade, envolvendo os mais diversos segmentos: órgãos de governos, empresas, entidades de classe, associações, federações e sociedade civil organizada para, fugindo das falácias cotidianas e costumeiras, efetivamente discutir o tema, engajar-se em ações e propagar o conhecimento, abordando toda a amplitude que a questão do trânsito exige, nas mais diferentes esferas.

OBJETIVO

Colocar em pauta, para a sociedade, o tema trânsito. Estimular a participação da população, empresas, governos e entidades.

POR QUE MAIO?

Em 11 de maio de 2011, a ONU decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito. Com isso, o mês de maio se tornou referência mundial para balanço das ações que o mundo inteiro realiza.

POR QUE AMARELO?

O amarelo simboliza atenção e também a sinalização e advertência no trânsito. (MAIOAMARELO, 2018, p.3).

Em todos os anos, desde 2014, são trabalhados temas nacionais. Em 2014: Atenção pela vida; em 2015: Seja você a mudança no trânsito; em 2016: Eu sou + 1 por um trânsito mais humano; em 2017: Minha escolha faz a diferença no trânsito; em 2018: Nós somos o trânsito.

Desde o primeiro ano do movimento Maio Amarelo, os acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína, têm se envolvido. A princípio, eles adotaram a causa pelo fato de que a cor amarela é a mesma utilizada pelos acadêmicos no seu uniforme, então surgiu algo do tipo “é o nosso mês, vamos amarelar a cidade”, e assim participavam ativamente das blitz educativas.

Em 2017 tivemos a primeira blitz intergeracional, na qual os avós participaram de uma oficina “Amarela”, fabricando um avental que, posteriormente, seria usado pelos netos na blitz intergeracional.

Figura 13 - Oficina Movimento Maio Amarelo.



Fonte: Morais, Cleide de Sousa. Maio, 2017.

Figura 14 - Netos dos acadêmicos da usando o avental amarelo.



Fonte: Morais, Cleide de Sousa. Maio, 2017.

A participação das crianças em uma ação nas vias públicas nos remete ao apreender fazendo; com um olhar de quem está na condição intrínseca de observador, as crianças fizeram pontuações quanto aos condutores, no sentido de verificar se usavam ou não o cinto de segurança, se o capacete estava aberto ou fechado etc. A prática de uma ação educativa no trânsito sugere que o observador se coloque na posição de fiscal, verificando o que há de certo ou errado com os pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores que utilizam as vias públicas.

5.2.7 Estágio supervisionado

O estágio é uma das mais relevantes fases do processo de ensino e aprendizagem, momento em que se tem a oportunidade de demonstrar o que foi absorvido em sala de aula. Identificado como parte prática de muitos cursos, o estágio é reconhecido como uma importante fase para muitos alunos, quando comentam que aprender com a prática é vivenciar as teorias. O movimento entre a teoria e a prática promove expectativas, tanto para alunos quanto para a comunidade que receberá os serviços. No cerne dessa discussão, temos a necessidade de viabilizar os níveis de satisfação de todos. Conforme Pimenta; Lima (2006),

A compreensão da relação entre teoria e prática, conforme explicitado anteriormente, possibilitou estudos e pesquisas que têm iluminado perspectivas para uma nova concepção de estágio. Pimenta e Gonçalves (1990) consideram que a finalidade do estágio é a de propiciar ao aluno uma aproximação à realidade na qual atuará. Assim, o estágio se afasta da compreensão até então corrente, de que seria a parte prática do curso. Defendem uma nova postura, uma re-definição do estágio que deve caminhar para a reflexão, a partir da realidade. (PIMENTA & LIMA, 2006, p. 13).

Conforme o protocolo do curso, dentre os procedimentos sequenciais para que os acadêmicos tenham direito a concluir o curso e receber o certificado, foi firmado que teriam que cumprir trinta horas de estágio em uma instituição, ou órgão público que tivesse relação com o conteúdo estudado em sala. As duas primeiras turmas de estágio tiveram os acadêmicos recepcionados pela CIRETRAN de Araguaína, para que cumprissem sua carga horária supervisionada, para tanto, foi estipulado que o estágio fosse cumprido em seis horas diárias por cinco dias. Certamente há os que questionam o que idosos podem fazer dentro de um órgão de

trânsito. Ora, após autorização do Coordenador local, o estágio supervisionado dos acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína foi estruturado da seguinte maneira, quanto às atribuições:

- ✓ Organizar fila;
- ✓ Distribuir senhas;
- ✓ Entrega de Carteira Nacional de Habilitação (CNH);
- ✓ Auxiliar aplicação de prova teórica;
- ✓ Direcionar os usuários aos serviços de CNH e veículos.

Ao se apresentarem no horário e devidamente uniformizados, todos eram apresentados aos servidores do órgão, como também eram orientados sobre cada uma das atividades que iriam desenvolver, conforme registro fotográfico abaixo:

Figura 15 - Estágio supervisionado da CIRETRAN de Araguaína.



Fonte: Morais, Cleide de Sousa. Maio, 2013/2015.

Que o estágio aproxima teoria da prática é inegável, mas, no caso em questão, por se tratar de um curso de extensão, o que teria de comum idosos aposentados estarem estagiando em um departamento de trânsito? Ao assumir o lugar do outro, tem-se a sensibilidade de assumir a identidade do outro, posto que aos acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína, ao assumirem o estágio no Departamento Estadual de Trânsito, que diante da demanda de serviços prestados, e do fluxo de usuários, conseguiram se posicionar como atendentes e verificar que nem sempre a falha do sistema no atendimento é do servidor. Estar do lado de dentro do balcão de atendimento inspira os idosos a pensar que são úteis.

5.3 Um olhar dos participantes sobre o método descrito

A partir da proposta apresentada pelas disciplinas, temos a expectativa que versa sobre a qualidade de vida, incluindo, por exemplo, o respeito ao próximo nas vias públicas, o conhecimento dos direitos e deveres enquanto pedestre ou na direção de veículos automotivos ou não, o estar sempre atualizado quanto às leis de trânsito. Isso pode ser observado na fala de uma acadêmica da primeira turma do polo de Araguaína: “obrigada por nos tornar pessoas melhores, e mais esclarecidas no trânsito”. Além disso, podemos citar o despertar da realização do sonho de dar entrada ao processo da primeira habilitação por parte dos idosos, inclusive com mais de 70 anos, embora este não seja o enfoque do trabalho desenvolvido com os acadêmicos da UMA.

A participação no estágio supervisionado na CIRETRAN de Araguaína teve dois despertares: a motivação a sentir o desejo de reingresso à vida profissional e a experiência de conhecer o serviço público do lado de dentro do balcão de atendimento. A participação nas blitz educativas proporcionou a visão global acerca dos pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores, enquanto participantes do tráfego viário de uma cidade, ao atribuir aos idosos a satisfação de transitar com segurança, no sentido de conhecer as leis que regem o trânsito.

Uma acadêmica da primeira turma, em relação à disciplina Educação Para o Trânsito, observa que, embora seja habilitada, esta disciplina contribuiu com mais conhecimento sobre o trânsito, tirando dúvidas como, por exemplo, o uso da faixa de segurança; atualizando seus conhecimentos em relação às resoluções do CONTRAN; e que a dinâmica dos vídeos serviram para refletir quanto aos cuidados que devemos ter no trânsito, já as blitz, segundo ela, serviram para enfatizar o comportamento dos motoristas e pedestres nas vias públicas, ao pontuar que, a disciplina de Educação Para o Trânsito, deveria estar presente no ensino regular.

A Coordenadora do projeto verifica que, quando chegamos ao último ciclo da vida, a autonomia é o maior desafio. O direito de ir e vir enriquece nossa velhice e fortalece nossa dignidade. Por meio da disciplina Educação Para o Trânsito, os acadêmicos da UMA percebem que as informações são preciosas para transitar com maior segurança na sua cidade e em qualquer lugar que visitarem. A vida é feita de símbolos e, aprofundar todas as sinalizações e leis que viabilizam nosso trânsito, torna os idosos fortes e informados.

Servidores da CIRETRAN que recepcionaram os estagiários idosos observam que foi gratificante ver os acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína estagiarem no órgão, afinal, os idosos são carismáticos, atenciosos, tratam os usuários dos serviços do DETRAN/TO com muito respeito, sem deixar de destacar que foi grande a ajuda que deram para os servidores, pois a simples ação de encaminhar o usuário ao serviço correto já era uma triagem de atendimento, e a satisfação em fazê-lo contagiou a todos.

O que me incomodava como educadora de trânsito, a princípio, foi em parte esclarecido, por assim dizer. Ao participar de congressos e publicar trabalhos (conforme certificados no “anexo A”), pude verificar o quão extenso é o tema, e o quanto a escassez de pesquisadores na área faz com que essas temáticas sobre o trânsito sejam menos discutidas, em todos os segmentos sociais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O mundo está envelhecendo, para Debert (1999, p. 203) “o fato é que, desde os anos 80, a velhice e a questão relacionada ao envelhecimento ocupa cada vez mais espaço entre os temas que preocupam a sociedade brasileira.” A cada dia vemos, de maneira mais recorrente, nos principais jornais e canais interativos, que o homem tem buscado a longevidade. Quer seja por meio de alimentação ou de atividades físicas, de fato, o desejo de viver um pouco mais está diretamente interligado ao estilo de vida. Não há como retroceder no tempo ou no espaço a mudança de comportamento assumida em algum momento da existência de uma pessoa. O que se aborda, neste trabalho, é que, independente da escolha de vida, todas as decisões se entrecruzam nas vias públicas. Nelas são depositadas de modo involuntário as ações das pessoas.

Conforme demonstrado na pirâmide etária, tem-se nascido menos e morrido mais, o questionamento que paira sobre tal demanda é: quem está morrendo, onde, em que medida ocorre e quais ações são pensadas para sanar tais ocorrências?. O fato é que jovens têm morrido de maneira alarmante no trânsito do nosso país e no mundo. Atualmente, o Brasil tem ocupado o 4.º lugar como o país mais violento no trânsito, num ranking mundial de dez países que mais matam no trânsito. Não é motivo de orgulho pensar que todos os dias mais famílias se desintegram e são vítimas deste cenário desenvolvido por todos nós, destarte “nós somos o trânsito”, conforme o tema do Maio Amarelo desenvolvido no ano de 2018. Se os jovens produtivos têm sido vítimas do trânsito e os idosos estão ocupando cada vez mais espaços em uma sociedade que não exprime o desejo cidadão, a quem cabe o dever de exercer a tolerância para que a harmonia nas vias públicas possa ser renovada?.

O CTB é pleno quanto menciona, logo nos seus primeiros dispositivos, que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos. Em que medida se dá a segurança de uma via, seriam as sinalizações horizontal e vertical fixadas de maneira correta, o pavimento dentro das normas e padrões do CONTRAN, a sinalização semafórica em perfeito funcionamento, ou, de que valeria toda uma estrutura física adequada com regulamentos bem definidos se o homem — maior interessado na segurança do sistema — em muitas das vezes não tem comportamento seguro? Fazer com que as condições estejam sempre seguras para

a fluidez das vias é dever dos usuários dos espaços públicos, respeitando a sinalização e o direito de ir e vir das outras pessoas. Embora já esteja encucado na mente do homem que o trânsito é feito por pessoas, muitos agem como se assim não o fosse, como se o trânsito fosse feito somente por veículos, mas estes ainda não são inteligentes o bastante para servir aos interesses humanos sem danos aparentes.

Apesar de que, em muitos países, têm-se testado protótipos de veículos inteligentes, no Brasil ainda não há expectativas de recebê-los. Diante da exposição a tragédias anunciadas, para onde iremos afinal? Onde chegaremos e qual a possível solução, se de fato existe... Ainda que possa soar como utopia, a educação ainda é a ferramenta potencial melhor utilizada, com resultados melhores alcançados no que diz respeito a mudanças de comportamento.

Para tanto, é preciso ter em vista que os habitantes das cidades do futuro serão os idosos que hoje ainda são crianças. Buscou-se investir nos multiplicadores contemplados no CTB, que melhor desenvolverão a educação para o trânsito com tais crianças, a saber, seus avós, tios e pessoas idosas. Os acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína, desde a primeira turma, têm apreciado a disciplina de Educação para o Trânsito; com aulas teóricas e práticas, informações foram reproduzidas e conhecimentos foram construídos em sala, por meio de oficinas, vídeos, entre outros, de modo que pudessem não somente reproduzir o discernimento do que foi ministrado, mas vivenciá-lo.

A mudança de comportamento esperada pelos acadêmicos idosos pôde ser percebida nas estatísticas de acidentes de trânsito da cidade de Araguaína, que, conforme o setor de estatística da CIRETRAN (2019) “houve redução no envolvimento de idosos com mais de 60 anos nos acidentes de trânsito com vítimas”, nos últimos dois anos, caindo de 8,31% em 2017 para 6% em 2018. Embora pareçam imperceptíveis os índices, temos que agora levá-los a refletir que se trata de vida humana, ou seja, uma única vida salva no trânsito pode fazer valer o esforço e a diferença entre os Educadores Políticos Sociais do Envelhecimento Humano.

Para tanto, foi necessário prepará-los com informações que abordavam temas como os momentos iniciais da história do trânsito no Brasil, a maneira como se deu a evolução histórica e legal e o surgimento dos medos advindos do trânsito por meio dos sons emitidos pelo barulho dos veículos. Os acadêmicos da

UMA/UFT/Araguaína vivenciaram, em aula, todas as etapas da construção de um trânsito mais seguro, desde a valoração da ética e da moral, até o conhecimento prático do comportamento dos usuários das vias públicas da cidade de Araguaína, de tal modo que, por convicção, podemos afirmar que, ao transpor as vias públicas de um município em locais onde há faixa de segurança, os mesmos fazem uso do “sinal de vida”, que é o indicador de que alguém deseja fazer uma travessia, e disseminam as instruções aos que estão por perto.

Nesta perspectiva, o trabalho desenvolvido com os acadêmicos da UMA/UFT/Araguaína, em parceria com o DETRAN/TO, pôde ser viabilizado, e também o seguinte entendimento se fez presente, diante das dificuldades encontradas para aquisição de informações: até o momento, o DETRAN/TO é o único departamento de trânsito do país que trabalha “Educação Para o Trânsito” em um currículo de um programa de extensão que atende idosos.

Abordar a educação para o trânsito voltada aos idosos constitui um desafio, no sentido de que, embora a sociedade esteja envelhecendo, há os que não conseguem ter essa percepção da realidade, para tanto, foi desenhado este movimento no trajeto da pesquisa, considerando que o trânsito do futuro será constituído por idosos. A partir deste alinhamento, quando pesquisados os programas que atendem idosos em vários estados do país, verificou-se que não possuem, em sua grade curricular, a disciplina “Educação Para o Trânsito.” O que vemos são ações desenvolvidas com os idosos nas campanhas pontuais de trânsito, tais como Semana Nacional do Trânsito e Maio Amarelo.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Mariele Alves. **Metodologias aplicadas apor atividades extensionista para a UMA –Universidade da Maturidade – UFT – Araguaína**. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Licenciatura em Química da Universidade Federal do Tocantins. Araguaína: UFT, 2017.

ASCOM. **Prefeitura Municipal de Araguaína**. Disponível em: <<http://www.araguaina.to.gov.br/portal/paginas.php?p=turismo>> Acesso em: 28 de out de 2018.

BALDISSERA, Adelina. **PESQUISA-AÇÃO**: uma metodologia do “conhecer” e do “agir” coletivo. *Sociedade em Debate*, Pelotas, 7(2):5-25, Agosto/2001.

BEAUVOIR, Simone de. **A velhice**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

BRASIL. **Lei nº 9.394 de 20 de dezembro de 1996**. Estabelece as diretrizes de bases da educação nacional.

BRASIL. **Lei nº 10.741, de 1º de Outubro de 2003**. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.741.htm> Acesso em: 13 de mar de 2018.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/ Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm> Acesso em: 20 de out de 2018.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº. 9503 de 23 de setembro de 1997. Brasília: DENATRAN, 2013.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. **Curso de análise de recurso de infrações de trânsito**. Brasília: DENATRAN, 2010.

BRASIL. **Resolução nº 314, de 08 de maio de 2009**. Estabelece procedimentos para a execução das campanhas educativas de trânsito a serem promovidas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_314_09.pdf> Acesso em: 16 de jan de 2019.

BRASIL. **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 – 2010**. Conselho Nacional de Trânsito. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

BRASIL. **RESOLUÇÃO Nº 740, DE 12 DE SETEMBRO DE 2018** Dispõe sobre as metas de redução dos índices de mortos por grupo de veículos e dos índices de mortos por grupo de habitantes para cada um dos Estados da Federação e para o Distrito Federal, de que trata a Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, que criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).

CACHIONI, Meire; ORDONEZ, Tiago Nascimento. **Universidade da Terceira Idade**. IN: FREITAS, Elizabete Viana de. [et al.]. Tratado de geriatria e gerontologia - 3.ed. - [Reimpr.] - Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2013.

DEBERT, Guita Grin. **A reinvenção da velhice**. São Paulo: EDUSP, 1999.

FAVARO, Márcia. **O Idoso, o trânsito e a hora de parar de dirigir**. Monografia apresentada a UNAR – Centro Universitário de Araras. Araras/ SP, 2011.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de pesquisa / [organizado por] Tatiana Engel Gerhardt e Denise Tolfo Silveira; coordenado pela Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS e pelo Curso de Graduação Tecnológica – Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS. – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.**

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOLDMAN, Sara Nigri. **As dimensões sócio-políticas do envelhecimento**. PY, Lígia [et al]. Tempo de Envelhecer. Rio de Janeiro: NAU, 2004, p. 61 – 82.

HUSSERL, Edmund. **A ideia da fenomenologia**. Tradução Artur Morão. Lisboa: Ed. 70, 2000.

IBGE. **Censo 2010**. Disponível em:

<<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/webservice/default.php?cod1=0&cod2=&cod3=0&frm=piramide>> Acesso em: 20 de out de 2018.

KARNAL, Leandro. **Semana Nacional do Trânsito 2016** : Eu sou + 1 por um trânsito mais humano. Disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=PxdkECHEO0s>> Acesso em: 30 de dez de 2018.

MAIOAMARELO. **O Movimento Maio Amarelo**. Disponível em:

<<https://www.maioamarelo.com/o-movimento/>> Acesso em: 15 de dez de 2018.

MEKSENAS, Paulo. **Sociologia da educação: uma introdução ao estudo da escola no processo de transformação social.** São Paulo: Loyola, 1998.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da percepção.** São Paulo, MARTINS FONTES, 1999.

MINAYO, Maria Cecília de Souza . **Análise qualitativa : teoria, etapas e confiabilidade** . *Ciênc. saúde coletiva* [online]. 2012, vol.17, n.3, pp.621-626. ISSN 1413-8123. <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-81232012000300007>.

MONTEIRO, Alexandrina. POMPEU JUNIOR, Geraldo. **A matemática e os temas transversais.** São Paulo: Moderna, 2001.

MONTEIRO-SOUZA, Domingas Monteiro de. **Universidade da Maturidade: “UMA” metodologia de atenção ao processo de envelhecimento humano na Universidade Federal do Tocantins.** Belém: 2013.

NETTO PAPALÉO, Matheus. **O Estudo da Velhice: Histórico, Definição do Campo e Termos Básicos.** In: Tratado de geriatria e gerontologia / Elizabete Viana de Freitas [et al.] 3.ed. [Reimpr.] Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2013.

OMS. **Envelhecimento ativo: uma política de saúde/** World Health Organization; Tradução Suzana Gontijo. Brasília: Organização Pan-Americana de Saúde, 2005.

ONSV. **OBSERVATÓRIO.** Disponível em: <<http://www.onsv.org.br/90-dos-acidentes-sao-causados-por-falhas-humanas-alerta-observatorio/>> Acesso em: 15 de out de 2018.

ONU. **Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020).** Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>> Acesso em: 10 de maio de 2018.

OSÓRIO, Neila Barbosa. **Universidade da Maturidade/Universidade Federal do Tocantins: A sensibilização do Ser Humano acima de 45 anos para um Envelhecimento Digno e Ativo.** Palmas - Tocantins, 2006.

PROVERBIOS. **Bíblia Sagrada.** Versão rev. da tradução de João Ferreira de Almeida. 12ª imp. São Paulo: CANDEIA, 1996.

PIMENTA, Selma Garrido LIMA, Maria Socorro Lucena. **Estágio e docência: diferentes concepções.** Revista Poiesis -Volume 3, Números 3 e 4, pp.5-24, 2006. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/poiesis/article/viewFile/10542/7012>> Acesso em: 12 de nov. de 2018.

PRESSE France. **OMS divulga relatório sobre mortes no trânsito e sugere redução de velocidade em áreas urbanas.** Disponível em:

<<https://g1.globo.com/carros/noticia/2018/12/07/oms-divulga-relatorio-sobre-mortes-no-transito-e-sugere-reducao-de-velocidade-em-areas-urbanas.ghtml>> Acesso em: 5 de jan de 2018.

RODRIGUES, Juciara. **500 anos de trânsito no Brasil**: convite a uma viagem. Brasília: ABDETRAN, 2000.

SESC. **O século da terceira idade**. São Paulo: SESC, 2003.

THIOLLENT, Michel. **Metodologia da Pesquisa-Ação**. São Paulo: Cortez, 2008.

TUAN, Yi-fu. **Paisagens do medo**. Tradução: Lívia de Oliveira. São Paulo: UNESP, 2005.

VASCONCELOS. Sérgio Paulo Gomes de. **BLITZEN – É ASSIM QUE SE ESCREVE?** Disponível em: <<http://www.filologia.org.br/viicnlf/anais/caderno12-10.html>> Acesso em: 10 de nov de 2018.

FIGURA 1 Fonte: <http://www.cnm.org.br> (2018)

APÊNDICE A: EMENTA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

CURSO: Universidade da Maturidade da Universidade Federal do Tocantins (UMA/UFT)			
DISCIPLINA: Educação para o Trânsito			
DOCENTE: Cleide de Sousa Morais			
CH Total: 40	CH Teórica: 30	CH Prática: 10	
Ementa: Ética, cidadania e trânsito. A educação de trânsito no CTB. Educação de trânsito no ensino regular. Recurso educativo de trânsito. Projetos para educação para o trânsito.			
Objetivos:			
Geral:			
<ul style="list-style-type: none"> • Proporcionar aos acadêmicos da UMA/UFT, condições para utilizar os conhecimentos adquiridos, tornando-se multiplicadores da Educação para o trânsito. 			
Específico:			
<ul style="list-style-type: none"> • Mostrar a aplicabilidade dos recursos dados pela “Educação para o Trânsito”, para que motivem o convívio em sociedade, assim como nos segmentos em que esteja inserido. • Verificar como e quando usar da educação para o trânsito, promovendo o respeito contínuo. • saber respeitar o espaço do outro, interpretar sinalização de trânsito, utilizando a boa educação para o trânsito como ferramenta diária. 			
Conteúdo programático:			
<ul style="list-style-type: none"> • Ética, cidadania e trânsito. <ul style="list-style-type: none"> Ética e moral. Ética no trânsito. Educação de trânsito para cidadania. • A educação de trânsito no CTB. <ul style="list-style-type: none"> A coordenação educacional. Considerações sobre o capítulo VI do CTB. • Educação de trânsito com idosos. <ul style="list-style-type: none"> Ações educativas de trânsito. Recurso educativo de trânsito. 			
Metodologia:			
Aulas expositiva (com o quadro branco). Seminários. Plantão de dúvidas. Prática com oficinas e blitz educativa nas vias pública.			
Recursos didáticos:			
Recortes de jornal, revistas, músicas de trânsito, vídeos, material de campanhas educativas, fantoches e banners.			

Bibliografia:

Básica:

- RODRIGUES, Juciara. Série Educação de Trânsito no Ensino Fundamental (v.1 ao v.9). Coleção Rumo à Cidadania. Brasília: Lumine, 2007.
- PEREIRA, Otaviano. **O que é moral**. São Paulo: Brasiliense, 1998.
- BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503 de setembro de 1997. Brasília. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/legislacao.htm>.> Acesso em: 24 mai. 2010.

Complementar:

- AMOS, Eduardo. **Se essa rua fosse minha**. São Paulo: Moderna, 1992.
- MASUR, Jandira. **O frio pode ser quente**. São Paulo: Ática. 2005.
- RODRIGUES, Juciara. **500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem**. Brasília: ABDETRAN, 2000.
- MARTINS, Cláudio. **Que trânsito maluco!** São Paulo: FDP, 2000.
- MARTINS, Maria Helena Pires. **Eu e os outros: as regras de convivência**. Coleção Aprendendo a Com-Viver. ????: Moderna, 2001.
- RIOS, Terezinha Azerêdo. **Ética e competência**. São Paulo: Cortez, 1995.
- ROCHA, Ruth. **A rua do Marcelo**. São Paulo: Salamandra, 2001.

APÊNDICE B: EMENTA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

CURSO: Universidade da Maturidade da Universidade Federal do Tocantins (UMA/UFT)			
DISCIPLINA: Segurança no Trânsito			
DOCENTE: Cleide de Sousa Morais			
CH Total: 40	CH Teórica: 30	CH Prática: 10	
Ementa: Normas de circulação. Orientação quanto a técnicas de uso das vias. Regras de Segurança. Legislação. História dos elementos de segurança no trânsito.			
Objetivos: Geral: Aperfeiçoar de forma sistemática o uso correto dos equipamentos de segurança no trânsito, proporcionando todos os momentos que compreendem a construção deste. Específico: Aplicar os recursos dos elementos que compõe o trânsito, para que motivem o convívio em sociedade; Analisar o comportamento humano nas vias públicas, promovendo o respeito e a cidadania.			
Conteúdo programático: <ul style="list-style-type: none"> • Trânsito, meio de transportes. Tipo modal de Trânsito. Relação humana no trânsito. • Elementos orientadores de trânsito. Direção defensiva. Ordens de prevalência das normas que gerem o trânsito no Brasil. • Contexto histórico dos elementos do Trânsito. Rotatória e semáforo. Cinto de segurança, cadeirinha, assento de elevação e bebê conforto. • Direito do Idoso no Trânsito. Normas gerais de conduta e circulação. Sinalização, Engenharia e Operação de trafego. 			
Metodologia: Aulas expositiva (com o quadro branco). Seminários. Prática nas vias pública.			
Recursos didáticos: Recortes de jornal, revistas; Músicas de trânsito; Vídeos; Material de campanhas educativas; Jogos.			

Bibliografia:

Básica:

- BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503 de setembro de 1997. Brasília. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/legislacao.htm>.> Acesso em: 20 jan. 2019.

Complementar:

- RODRIGUES, Juciara. **500 anos de trânsito no Brasil**: convite a uma viagem. Brasília: ABDETRAN, 2000.
- O'NEIL, Ted e Jenny. Respeito é bom e faz bem. São Paulo: Paulus, 2002.
- RODRIGUES, Juciara. Série Educação de Trânsito no Ensino Fundamental (v.1 ao v.9). Coleção Rumo à Cidadania. Brasília: Lumine, 2007.
- RIOS, Terezinha Azerêdo. Ética e competência. São Paulo: Cortez, 1995.

ANEXO A: CERTIFICADOS DE PARTICIPAÇÃO EM EVENTOS QUE PROMOVEM OS IDOSOS.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

Pró-Reitoria de Extensão

Certificado

Certificamos que Cleide de Sousa Morais
CPF 515.646.701-63
participou do(a) XV FÓRUM NACIONAL DE COORDENADORES DE PROJETOS DA TERCEIRA IDADE DE INSTITUIÇÕES DE ENSINO SUPERIOR
realizado no período de 03/10/2017 a 06/10/2017
como Participante do(a) XV Fórum Nacional de Coordenadores de Projetos da Terceira Idade de Instituições de Ensino Superior e XIV Encontro Nacional dos Estudantes da Terceira Idade de Instituições de Ensino Superior
Carga horária: 30 horas

TÓPICOS ABORDADOS

- Compromisso Social
- Inovação social
- Promoção da Saúde e Envelhecimento Ativo
- Educação Permanente e Envelhecimento
- Sustentabilidade dos Programas nas Instituições de Ensino Superior (IES)

Este certificado dispensa assinatura
UFSC - PROEX
Campus Reitor João David Ferreira Lima
Florianópolis - Santa Catarina - Brasil
CNPJ: 83.899.526/0001-82

Coordenador: Jordelina Schier
Protocolo: 201700095

A autenticidade do documento pode ser verificada no site: <http://autenticidade.ufsc.br>, informando a chave: CERT-0455-3098-0885-0442

Certificado

A Comissão Científica do Congresso Internacional de Tecnologias e Inovações em Gerontologia certifica que o
Resumo intitulado

IDOSOS DA UMA/UFT PARTICIPAM DE BLENZ EDUCATIVA EM ALUSÃO AO "MOVIMENTO MAIO AMARELO" De autoria de

Cleide de Sousa Morais, Neila Barbosa Osório, Domingas Monteiro de Sousa

Foi apresentado na modalidade de Poster durante o CITIG

Brasília, 7 de Maio de 2018

Leonardo Costa Pereira
IEEH President

Margô Gomes de Oliveira Karmikowski
CITIG President

II Simpósio Internacional do Envelhecimento
Jornada Farmacêutica de Cuidado ao Idoso
Encontro da Rede Internacional de Estudos em Gerontologia

CITIG
CONGRESSO INTERNACIONAL DE
TECNOLOGIA E INOVAÇÃO EM GERONTOLOGIA