

**EDUCAÇÃO PARA O
TRÂNSITO: metodologia e
estratégias para atuação
junto aos acadêmicos da
Universidade da
Maturidade na cidade de
Araguaína/TO**

EDUCATION FOR TRANSIT:
Methodology and strategies for the
academics of the university of
maturity in the city of Araguaína/TO

EDUCACIÓN PARA EL TRÁNSITO:
Metodología y estrategias para
actuación junto a los académicos de
la universidad de la madurez en la
ciudad de Araguaína/TO

Cleide de Sousa Morais¹
Neila Barbosa Osório^{2, 3}

RESUMO

Com o aumento da expectativa de vida, deve-se compreender e conviver com idosos de maneira a proporcionar-lhes um trânsito mais seguro. O problema exposto consiste em descrever a elaboração de um método desenvolvido na disciplina de Educação para o Trânsito aos velhos da Universidade da Maturidade. Objetivo: Descrever o método de interação entre as gerações. Metodologia: Essa é uma pesquisa qualitativa que assumiu a forma de pesquisa ação. Resultados: Houve compreensão do respeito quanto ao limite do outro, e

¹ Mestranda em Educação pela Universidade Federal do Tocantins (UFT). Graduada em Ciências Matemática (UFT). E-mail: cleidemorais@zipmail.com.br.

² Doutora em Ciência do Movimento Humano pela UFSM/RS. Docente do Mestrado em Educação da UFT. E-mail: neilaosorio@uft.edu.br.

³ Endereço de contato com autores (por correio): Universidade Federal do Tocantins. Programa de Mestrado em Educação. Quadra 109 Norte. Avenida NS-15, ALCNO 14 Plano Diretor Norte, CEP: 77001-090, Palmas, TO, Brasil.

o exercício da cidadania. Conclusão: Acreditou que, com o desenvolvimento desse método diversos estudos podem ser elaborados a fim de sistematizar ações pedagógicas dos projetos intergeracionais, em especial nas universidades brasileiras.

PALAVRAS-CHAVE: Educação para o trânsito; Método; Universidade da Maturidade.

ABSTRACT

With the life expectancy's increase, and the need to understand that we must live with the elderly in order to provide them with a safer traffic. The problem presented is to describe the development of a method developed for ministry of discipline Traffic Education to the elderly of University of Maturity. Objective: To describe a method of interaction between the different generations. Methodology: This is a qualitative research that took the form of action research. Results: There was the expansion of knowledge of relevant information to traffic, the respect understanding as the other boundary, and the exercise of citizenship. Conclusion: The development of the methodological design believed that with the development of this method several researches may be developed in order to systematize the pedagogical actions of intergenerational projects, especially in Brazilian universities

KEYWORDS: Education for traffic; method; University of maturity.

RESUMEN

Con el aumento de la esperanza de vida y la necesidad de entender que hay que vivir con las personas mayores con el fin de proporcionarles un tráfico más seguro. El problema que se presenta es el de describir el desarrollo de un método desarrollado para el ministerio de la disciplina de tráfico Educación de la antigua Universidad de madurez. Objetivo: Describir un método de interacción entre las diferentes generaciones. Metodología: Se trata de una investigación cualitativa que tomó la forma de investigación-acción. Resultados:

No fue la expansión del conocimiento de información relevante de tránsito, la comprensión de respeto como el otro límite, y el ejercicio de la ciudadanía. Conclusión: El desarrollo del diseño metodológico cree que con el desarrollo de este método se pueden desarrollar varios estudios con el fin de sistematizar las acciones pedagógicas de proyectos intergeneracionales, especialmente en las universidades.

PALABRAS CLAVE: Educación para el de tránsito; método; la Universidad de madurez.

Recibido em: 09.11.2017. Aceito em: 16.03.2017. Publicado em: 29.06.2018.

Introdução

Os estudos acerca do tema trânsito tem sido motivo de discussão entre todas as idades e ambientes, por ser um espaço para dimensionar a vida em sociedade, assim, dentro de um contexto intergeracional buscamos proporcionar um pensar reflexivo dentro de uma proposta que procura aproximar os velhos de uma geração. Destaca-se que indivíduos dessa faixa etária não foram contemplados pelos elementos de segurança viária que temos hoje, o que se contrasta com a geração imediatista de um tráfego que tem se adaptado à necessidade de consumo, segundo Retondar (2016, p.01) esta “[...] caracteriza-se, antes de tudo, pelo desejo socialmente expandido da aquisição “do supérfluo”, do excedente, do luxo”. Sobretudo a aquisição de um veículo nos dias atuais não dista o poder.

O entendimento de que nem sempre o trânsito e as vias públicas tiveram este modelo que conhecemos hoje. Nesse sentido, abordaremos a progressão do contexto histórico do envelhecimento atrelado à evolução do trânsito no Brasil, que se deu em torno de uma dinâmica progressiva da época. O conhecimento interposto através do amparo Legal, no que tange a participação do idoso no trânsito, a qual se dá desde a necessidade intrínseca na condição de ir e vir do idoso também será ressaltado neste estudo.

A relevância do surgimento da Universidade da Terceira Idade, sua abrangência e implantação junto à Universidade da Maturidade no Tocantins, como também a importância da inserção da disciplina de Educação Para o Trânsito na UMA/UFT em parceria com a Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN) de Araguaína, visto que é uma disciplina optativa no ensino básico e superior, embora seja sugestão do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), nem todos os segmentos institucionais de ensino aderem à

sugestão, contudo, o método abordado dentro de uma sistemática metodológica de ensino e aprendizagem tende a respeitar os limites desta fase da vida, a qual busca meios que sejam facilitadores no processo do conhecimento, a parceria estabelecida entre os órgãos veio colaborar que é viável a promoção desta disciplina de maneira a contribuir com a vida em sociedade e por assim dizer, com o exercício da cidadania.

Contexto histórico do envelhecimento no trânsito: a construção histórica da educação para o trânsito.

Pensar que a educação na gerontologia, surge do contexto social ao qual o velho está inserido faz parte de um avanço cultural em que a sociedade está vivendo. Contudo ao refletirmos sobre a educação no âmbito que permeia a qualidade de vida em uma sociedade a qual busca nas funções biopsicossociais, entender as relações do ser com o meio, para Both, Pasqualotti & Both (2013, p.2255) “[...] poderemos avaliar os limites ainda existentes nas disposições para uma longevidade e na realização do completo bem-estar dos idosos.” Entretanto, a necessidade de conviver com os outros é uma condição intrínseca do ser humano, desde os primórdios a locomoção nas vias públicas proporciona o exercício deste direito de compartilhar espaços destinados a todos. Porém o partilhar espaços públicos requer o respeito ao limite do outro, é neste espaço que a ética e a moral se tangenciam.

O direito das pessoas de ir, vir e estar, de ocupar o espaço público de conviver nele, nos mostra os princípios fundamentais para compreender a dimensão do significado da palavra Trânsito. Nesse sentido, pensar o trânsito como um fenômeno e associá-lo aos problemas da atualidade - congestionamentos, estresses, acidentes, nos leva ao engano - logo foi

desbravando os mares em suas imensas embarcações que, há 500 anos, o homem branco chegou ao Brasil e fez do exercício de transitar o seu espaço de exploração. Quanto à história do trânsito no Brasil, nos é relevado por imagens de uma Rodrigues (2000, p.09) “[...] trajetória do povo brasileiro na tentativa de descobrir formas e criar meios para atingir o objetivo de locomover-se no espaço, ou seja, de transitar.” O desejo desbravador do homem de abrir novos caminhos, é tão antigo quanto sua existência.

Nessa perspectiva o trânsito, constitui antes de qualquer coisa, caminhos, esses que conduzem as pessoas, que traçam a história dos lugares, que interligam espaços e transportam riquezas. Conforme Rodrigues (2000, p.195) “na virada do século XX, as cidades começaram a modernizar-se, estimulando a família usufruir o espaço público para seu lazer”. Embora ainda muito precárias, as ruas alargaram-se, os locais públicos começaram a ser saneados, praças parques e jardins surgiram, aos poucos embelezando as formas urbanas. A expansão dos meios de locomoção de massa intensificou o processo de urbanização promovendo maior interação social.

[...] Além da função de meio de transporte, andava-se de bonde por prazer. O comportamento dos passageiros e os gestos de boas maneiras eram pauta diária dos jornais e das conversas familiares. Reclamava-se da má educação dos cocheiros, motoneiros e cobradores que pareciam estar sempre de mau humor. Elogiava-se a elegância das senhoras, que se sentavam nos bancos de trás para proteger os chapéus e os penteados. Discutia-se sobre a adequação de fumar cigarros ou charutos, protestava-se contra os gracejos dos rapazes galantes que abordavam as mocinhas bonitas e desacompanhadas. Todas andavam de bonde e falavam sobre ele [...]. (ARAÚJO, apud RODRIGUES, 1993, p.195).

O trânsito estabelece um elo que veio a unir pessoas, interligar espaços, em razão disso, gerou conflitos interpessoais, provocou surpresas

desagradáveis. Na atualidade, os acidentes de trânsito, ferem e matam muitos brasileiros, não existindo diferença de pessoas e momentos, vítimas de suas próprias falhas ou falhas alheias. Apesar das dificuldades que sempre envolveram o trânsito, se torna impossível descartar sua importância à vida das pessoas, logo viver está intensamente associado a transitar, ir e vir, comunicar-se, conhecer lugares, vencer distâncias, viajar no espaço (tempo). As longas distâncias de tempos passados foram aproximadas pelo avanço modal dos transportes viários, embora permaneçam as mesmas distâncias,

Conceitos epistemológicos éticos e morais e amparos legais

Preliminarmente se faz necessário compreender um conceito do que pode ser considerada educação e como influencia na vida do cidadão e sua abordagem. Para esta concepção adotar-se-á um conceito lato sensu, logo a educação incide de maneira simplória na transmissão de experiências vividas ao longo do período, na transmissão de hábitos, costumes, valores de uma comunidade, normalmente de uma geração a outra, com isso se verifica que a educação é sem dúvida um fenômeno extremamente complexo.

Independentemente de conceitos, há a necessidade de uma reflexão na terminologia da cultura e sociedade. Apesar de extremamente complexa uma é taxativa, aqui utilizar-se-á como sendo instrumento pelo qual se transmite a outrem a crenças, costumes, arte, lei, moral, ideologias, etc., Rios (2010) aponta que, a cultura e o elo entre a educação e a sociedade, acrescenta ainda, que considera uma pessoa "cult", quem domina um saber privilegiado, com isso podemos concluir que a educação esta intrinsecamente associada à cultura e a sociedade, pois tais saberes são decorrentes do próprio essência de tais terminologias.

Uma sociedade organizada dentro de um contexto social, não seria em sua máxima organizada, se não, uma sociedade pautada nos princípios éticos e morais, que versam sobre uma construção da educação da sociedade enquanto fenômeno histórico e social, segundo Rios (2010, p.32) vale o entendimento de que “[...] é preciso que se percorra brevemente o caminho de uma reflexão sobre a cultura, na medida em que se pode afirmar - recorrendo-se a uma definição extremamente abrangente - que a educação é transmissão de cultura”. O conceito de cultura é apontado como conceito-chave para Rios (2010, p.32) “ao se estabelecer a relação entre a educação e sociedade, uma vez que ele está, de certo modo, contido nesses dois outros”. Logo, temos que não há homem sem mundo, é preciso que se estabeleça uma relação entre este.

No entanto, sociedade consiste na convivência de grupos de indivíduos, que vivem em um mesmo sistema políticos-organizacional, com as mesmas ideologias e regras pré-estabelecidas, com gostos, costumes e preocupações, que interagem entre si de forma organizada. Logo, a educação no contexto pedagógico, qual seja: utilizado como instrumento de sensibilização de métodos para transmissão de informações, fazendo com que os indivíduos, possam tornar-se agentes multiplicadores das informações, neste caso específico agentes transformadores voltados para trânsito. A partir do momento em que existe uma sensibilização e a assimilação do conteúdo exposto os acadêmicos tornar-se-ão disseminadores das informações adquiridas.

No Brasil, a legislação de trânsito se deu maneira progressiva e sistemática, diante da necessidade que havia de se regular o trânsito, apesar de que muitas normas de conduta eram respeitadas sem que houvesse o devido rigor da fiscalização. Igualmente, vimos conforme consta no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que se considera trânsito, Brasil (2016, p.05) “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 ou descarga.” Nesta esfera, definimos as vias, conforme consta no CTB, BRASIL (2016),

São 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. (BRASIL, 2016, p.05).

Para exemplificar o conceito de vias pode-se trazer a baila, que trata de superfícies direcionadas aos veículos, pessoas e todos os seres que necessitam de alguma forma chegar a um lugar, compreendendo, portanto, o espaço que vai da calçada de um lado da via até a calçada do outro lado, compreende todo o ambiente.

Visto que é impossível viver em sociedade, sem a utilização do trânsito, pois constantemente utilizam-se as vias para o exercício da vida civil, como: trabalhar, estudar, comprar, passear entre outras atividades do cotidiano. Logo, a educação para o trânsito vem como agente norteador, a fim de disciplinar as condutas a serem adotadas na vida em sociedade, o que nos faz refletir que o quanto seria caótico, caso todos agissem ao seu livre juízo de valores, como bem entender ou como fosse mais conveniente para si.

Visava regulamentar normas que versassem sobre o trânsito, em 1941 foi instituído o primeiro código que regulamentava o fluxo de veículo nas vias públicas, porém tal conduta não obteve muito êxito, permaneceu vigente por apenas oito meses, posteriormente no mesmo ano foi regulamentado o segundo Código Nacional de Trânsito (CNT), que permaneceu vigente por aproximadamente 25 anos, sem mencionar em seu bojo a questão da educação para o trânsito. Em 1966, foi sancionado o terceiro CNT, vigente por mais de 30

anos, quando menciona de maneira muito singela a questão da educação voltada para o trânsito, para alunos das escolas primárias e média do país, somente no ano de 1997, quando promulgado o atual CTB, que registrou de maneira legal a importância de promoção em caráter preventivo da educação para o trânsito.

O legislador ao instituir as Leis de trânsito, buscou meios de implementar a educação para o trânsito, com a criação e direcionamento do Sistema Nacional de Trânsito, que veio estabelecer diretrizes de uma política nacional de trânsito, que viesse atender a educação para o trânsito, operação e a fiscalização. Com a inquietação de manter em caráter permanente a instrução dos agentes, criou coordenações de educação para o trânsito, fixando condutas e parâmetros de atividades a serem desenvolvidas pelos mesmos, tais como campanhas e convênios para que a educação para o trânsito seja realizada desde a pré-escola até ao ensino superior, criaram-se instrumentos de disseminação das normas do trânsito.

Embora o tema seja de suma relevância, e, não seja contemplado no de maneira inclusiva no currículo do ensino básico e/ou superior, é que, por tais razões, se faz necessário registrar os meios pelo qual a educação para o trânsito podem ser desenvolvidas em sala de aula, exemplificando a metodologia utilizada pela UMA, na cidade de Araguaína-TO.

Universidade: um espaço para os maduros?

Na década de 1970, iniciado pelo professor Pierre Vellas na França, se começou a pensar uma forma de levar a educação aos velhos, oportunizado por uma universidade voltada para Terceira Idade, e foi através desta iniciativa local que o movimento U3A foi se espalhando, segundo Cachioni & Ordonez (2013,

2271) apresenta que “[...] por todo o mundo de tal modo que, hoje, milhões de pessoas idosas de diversos países, de diferentes continentes, participam de uma série de atividades intelectuais e culturais que contribuem para um envelhecimento ativo e, conseqüentemente, uma velhice bem-sucedida”. Esta visão holística na busca por uma qualidade de vida voltada para os velhos abriu espaços para que os velhos pudessem ser inseridos nas Academias do Reino Unido, visto que estas tratavam do ensino de novas ciências naturais voltados para adultos.

Com receio de que o modelo educacional voltado para idosos dependesse de instituições, de maneira a não de sustentarem como movimento inovador, o modelo britânico foi pensado em Cachioni & Ordonez (2013, p. 2271) “ambientes que possibilitassem o diálogo e a troca de experiências, locais como bibliotecas, centros comunitários e domicílios, nos quais não houvesse distinção entre educador e educando”. As propostas se expandiram e deram início a uma nova condição de desenvolver um trabalho com os velhos na universidade.

Porém, foi nos anos 80 que as Universidades da Terceira Idade,

[...] entraram na terceira geração, que se caracterizou pela elaboração de um programa educacional mais amplo, voltado a satisfazer uma população de aposentados cada vez mais nova e escolarizada, exigindo cursos universitários formais, com direito a créditos e diploma. (CACHIONI & ORDONEZ, 2013, p. 2272).

Foi elaborado então, um programa com três eixos: participação, autonomia e integração. Levou-se os acadêmicos de simples consumidores a elaboradores de conhecimento, quando participavam cada vez mais das pesquisas nas universidades.

Já no Brasil, foi fundada em 27 de setembro de 1993 a Associação das Universidades e Faculdades Abertas para a Terceira idade (AUFATI), sem fim lucrativo, e que incorporava diante de livre anuência das Instituições de Ensino Superior localizadas no estado de São Paulo, Cachioni & Ordonez (2013, p. 2271) os “cursos de extensão cultural com diferentes denominações (Universidade Aberta para a Terceira Idade, Universidade Aberta para a Maturidade, Universidade Sênior e outros) destinado a pessoas com 40 anos e mais”. Teve como objetivo, fortalecer os cursos que já existiam e verificar a qualidade, promover o caráter acadêmico, dentro de uma perspectiva de educação continuada sem que houvesse meramente atividades recreativas ou sociais, estimular novos cursos, difundir e ampliar as questões inerentes à formação das pessoas com idade superior a 40 anos.

Na Universidade Federal do Tocantins, a Universidade da Maturidade, surge com uma proposta inovadora no que se refere à modelo educacional para velhos na universidade. Reconhecida como tecnologia Social no Brasil, onde seu sistema curricular se estrutura em três eixos: resgate cultura, saúde-sociedade-meio ambiente e espaços para prática, com a participação de um corpo docente qualificado em gerontologia.

A UMA é um sonho idealizado em 1996, o qual foi implantado o primeiro trabalho com idosos, dentro de em grupo de convivência, expandindo para o projeto da Universidade da Melhor Idade no estado do Mato Grosso do Sul. Projeto que teve como objetivo integrar as gerações, e porque não dizer que se tratava desde então, de uma visão holística de uma educação intergeracional, constituída pela vivência dos velhos ao encontro de uma geração mais jovem, porém, melhor preparada para absorver os conhecimentos. Impulsionada pelo desejo de seguir com sua pesquisa, Osório (2002, p.05) menciona que “a ideia de realizar um estudo sobre o processo de envelhecer numa instituição para

idosos foi movida pelo desejo de compreender os estereótipos criados sobre a velhice institucionalizada”. Seguindo seus estudos chegou ao Tocantins e integrou o quadro dos professores da recém-criada Universidade Federal do Tocantins, e, fundou a primeira turma da Universidade da Maturidade (UMA) em 2006, ao longo dos anos, o projeto foi recepcionado,

[...] em 11 polos, sendo sete nos Câmpus 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. (MONTEIRO-SOUSA, 2013, p.115).

Em 2012, com a constituição da primeira turma da UMA em Araguaína, a criadora do projeto nos oportunizou com a integração da disciplina de Educação para o Trânsito, visto que, o programa possui a flexibilidade de adaptação de disciplina conforme a necessidade local, e, por ser o trânsito um tema relevante para todos os que fazem uso das vias públicas, passamos a manter a parceria entre UMA/UFT e CIRETRAN de Araguaína, na ministração das aulas.

Educação para o trânsito na universidade da maturidade: conhecimentos e saberes

Embora tenha sido orientado a ser desenvolvido na educação básica e superior conforme o Art. 76 do CTB Brasil (2008, p.26) “A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, [...]”. Foi encontrado resistência, devido a conflito de normas, no que diz respeito à sua aplicabilidade, como

também aos critérios determinados pelos Parâmetros Curriculares Nacional (PCN) de 1997, de tal modo o tema trânsito não foi contemplado como transversal no currículo da educação básica e nem mesmo nas universidades, pois segundo consta não contemplava os seguintes requisitos para que pudesse entrar no rol dos sugeridos temas transversais,

Urgência social: Esse critério indica a preocupação de eleger como Temas Transversais questões graves, que se apresentam como obstáculos para a concretização da plenitude da cidadania, afrontando a dignidade das pessoas e deteriorando sua qualidade de vida.

Abrangência nacional: Por ser um parâmetro nacional, a eleição dos temas buscou contemplar questões que, em maior ou menor medida e mesmo de formas diversas, fossem pertinentes a todo o país. Isso não exclui a possibilidade e a necessidade de que as redes estaduais e municipais, e mesmo as escolas, acrescentem outros temas relevantes à sua realidade.

Possibilidade de ensino e aprendizagem no ensino fundamental: Esse critério norteou a escolha de temas ao alcance da aprendizagem nessa etapa da escolaridade. A experiência pedagógica brasileira, ainda que de modo não uniforme, indica essa possibilidade, em especial no que se refere à Educação para a Saúde, Educação Ambiental e Orientação Sexual, já desenvolvida em muitas escolas.

Favorecer a compreensão da realidade e a participação social: A finalidade última dos Temas Transversais se expressa neste critério: que os alunos possam desenvolver a capacidade de posicionar-se diante das questões que interferem na vida coletiva, superar a indiferença e intervir de forma responsável. Assim os temas eleitos, em seu conjunto, devem possibilitar uma visão ampla e consistente da realidade brasileira e sua inserção no mundo, além de desenvolver um trabalho educativo que possibilite uma participação social dos alunos. (BRASIL, 1998, p. 25)

Não obstante da realidade dos velhos no trânsito, vimos que trabalhar a educação para o trânsito com os acadêmicos da Universidade da Maturidade, seria de muita relevância, no sentido de apresentar e expor situações que outrora não integravam sua vivência em sociedade, a saber, temos o uso do cinto de segurança, a travessia de uma faixa pintada no chão, semáforos

coloridos e sonoros, etc. situações que agora fazem parte de suas vidas, pois com a evolução social e cultural, os velhos adaptaram-se ao novo modelo de sociedade, e às regras imposto por ela.

Não bastam obedecer às regras de trânsito como quem faz algo no automático, os velhos necessitam entender o porquê de levantar o braço e acenar com a mão para fazer uma travessia de uma via com segurança. Na perspectiva de Beauvoir (1990, p. 265) temos que “[...] a condição das pessoas idosas é hoje escandalosa”. A sociedade se abstém do que não abala o seu equilíbrio, não se preocupam com a sorte dos menos favorecidos, por assim dizer, as crianças e os velhos, entretanto o que nos chama atenção é verificar que quando se trata dos velhos, muitos parecem não se preocupar que o seu futuro está em questão. No que diz respeito ao trânsito podemos fazer uma analogia entre a velhice nos dias atuais e o exposto por Beauvoir (1990, p. 265) “uma sociedade é uma totalidade destotalizada”. Quando há necessidade de haver tomada de posição, fragmentasse em partes, e busca satisfazer aquelas que melhor atendem os seus interesses. Eis o porquê de se pensar em Educação Para o Trânsito para os idosos, pelo fato de que, eles fazem parte da totalidade de uma sociedade em constante construção.

Descrevendo o método da disciplina educação para o transito na UMA-UFT

Essa é uma pesquisa descritiva com enfoque qualitativo a pesquisa ação adotada nesse estudo. Os participantes do estudo foram cento e quarenta e dois idosos regularmente matriculados no Programa Universidade da Maturidade (UMA/UFT), entre março de 2012 a julho 2016.

O local do estudo foi no Câmpus da UFT na cidade de Araguaína, localizada a 350 km da capital Palmas (TO). A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de ética em pesquisa da UFT sob o protocolo nº 045/2014.

Para avaliação é importante considerar que o processo educativo apresente características definidas e específicas dentro de sua ação didática. É essencial imbuir todos os aspectos constitutivos para uma afetiva ação, pautado nos três momentos que são próprios do ensino: planejar, executar e avaliar. Neste sentido, foi possível avaliar por meio da observação participativa e entrevistas as habilidades desenvolvidas que se pretendia alcançar.

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, pois, buscamos a preservação da vida. E embora esta disciplina tenha amparo legal, não integra a grade curricular de ensino, em qualquer que sejam os anos. Foi então que ao ser apresentada ao programa da UMA, inicialmente pensei em uma participação com os acadêmicos de maneira tímida, com uma palestra e uma ação nas vias públicas; mas foi quando em uma reunião pedagógica o coordenador do programa propôs que inseríssemos a disciplina de Educação para o Trânsito no currículo da UMA, para nossa surpresa seria o início de uma parceria que daria certo, entre CIRETRAN de Araguaína e UMA/UFT, onde a CIRETRAN estaria disponibilizando um servidor capacitado para a ministração das aulas, elaboração de projetos e acompanhamento das ações.

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 à ética, a cidadania e o trânsito; a educação de trânsito no contemplada no Código de Trânsito Brasileiro (CTB); o recurso educativo que podem ser utilizados no trânsito e projetos para educação para o trânsito.

A educação para os velhos veio como instrumento auxiliar na construção de uma velhice digna, deste modo, verificou 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).

Tendo como objetivo proporcionar aos acadêmicos, conhecimento do vem a ser a educação e a segurança no trânsito, ampliando e aprofundar sua capacidade de: saber respeitar o espaço do outro, interpretar sinalização de trânsito, utilizar a boa educação para o trânsito como ferramenta de convivência, e, a outra disciplina contemplada é a Segurança no Trânsito, está 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 compõe as vias públicas. Destacamos que esse conteúdo se faz necessário devido à necessidade de conhecimentos voltados para elementos que compõe o transito de maneira geral.

Do planejamento: Ambas as disciplinas recepcionam em sua metodologia aulas expositivas e prática, oficina, aula de campo nas vias pública, dinâmicas de grupo, com a utilização de recortes de jornal, revistas, músicas de

trânsito, vídeos e material de campanhas educativas. Em observância à resolução nº 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 Sistema Nacional de Trânsito, trouxe a seguinte recomendação em seu dispositivo 2.5, CONTRAN (2009, p.05) que se deve ter “o extremo cuidado com abordagens negativas ou que apresentem violência para evitar a anodinia”. Logo, 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 penosas dos anos que 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, varia 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 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 em no máximo, três por aula, com duração de até cinco minutos, para que não seja enfadonho e sempre com imagens que possibilitem a interação do conteúdo ministrado com

as figuras apresentadas, para que haja melhor assimilação do conteúdo, os recursos áudio visual são educativos, de orientação e documentários nacionais e internacionais.

Terceira etapa: Sempre que couber faz-se uma dinâmica em grupo, visto que o mais importante é a interação entre todos, apresentamos jogos, dinâmicas de movimento, e quando há algum questionamento, sempre chamar pelo nome, para identificar a individualidade, que 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 compõe o sistema viário: semáforo, rotatórias, faixa de segurança, e a composição do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), como por exemplo, o que é uma cidade municipalizada e seus benefícios.

Segunda etapa: segue a mesma vertente da limitação e apresentação de vídeos em no máximo, três por aula, com duração de até cinco minutos, para que não seja enfadonho e sempre com imagens que possibilitem a interação do conteúdo ministrado com as figuras apresentadas, para que haja melhor assimilação do conteúdo, os recursos áudio visual são educativos, de orientação e documentários nacionais e internacionais.

Terceira etapa: A dinâmica na 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.

Um olhar do velho participante sobre o método descrito

A partir da proposta apresentada pelas disciplinas, temos resultados que inteirou a expectativa que versa sobre a qualidade de vida, como 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, estar sempre atualizados quanto às leis de trânsito. O que 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". Não obstante, 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 despertar: a motivação a sentir o desejo ao reingresso à vida profissional, e, a experiência de conhecer o serviço público do lado de dentro do balcão de atendimento. E a participação nas blitz educativas proporcionou a visão global dos transeuntes e condutores, enquanto participantes do tráfego viário de uma cidade, ao atribuir aos velhos a satisfação de transitar com segurança, no sentido de conhecer as leis que regem o trânsito.

A acadêmica Ana Feitosa, em relação à disciplina de Educação Para o Trânsito observa que, embora seja habilitada esta disciplina veio contribuir com mais conhecimento no trânsito, tirando dúvidas como, por exemplo, o uso da faixa de pedestre; atualiza-se os conteúdos em relação às resoluções do CONTRAN; e que, a dinâmica dos vídeos serviram para refletir quanto aos cuidados que devemos ter no trânsito, e as blitz serviram para enfatizar o comportamento dos motoristas e pedestres na via 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 enriquecem nossa velhice e fortalecem 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 nossos velhos mais fortes e informados.

A servidora Ângela Fernandes, observa que, para nós da CIRETRAN de Araguaína, foi gratificante ver os acadêmicos da UMA estagiar conosco, são carismáticos, atenciosos, tratam os usuários dos serviços do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), 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 de fazê-lo, contagiou a todos.

Considerações finais

Com esse estudo foi possível descrever uma metodologia gerontológica para o desenvolvimento da disciplina educação para o trânsito na UMA. A partir das estratégias metodológicas foi viável compreender as especificidades e limites da população estudada.

A UMA demonstrou ser um espaço de interação intergeracional propício, as vias públicas, ao proporcionar condições para disseminar o conhecimento adquiridos com a disciplina de educação para o trânsito.

Com as atividades práticas foi possível apresentar a capacidade que o velho tem de respeitar os outros transeuntes, no que diz respeito à sinalização

de trânsito, e a sua trajetória enquanto ser integrante do trânsito. Recomendamos a utilização da metodologia e estratégias descritas nesse estudo em outros projetos voltados aos idosos nas instituições de ensino superior brasileiras.

Agradecimento

Os autores agradecem ao Programa Universidade da Maturidade-UMA da Universidade Federal do Tocantins, à Coordenação da UMA em Araguaína, aos idealizadores do Programa, ao Coordenador da 1ª CIRETRAN de Araguaína, e ao Programa de Mestrado em Educação da UFT.

Referências

ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. **A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro Republicano**. 2ª ed., Rio de Janeiro: Rocco, 1993. In: RODRIGUES, Juciara. 500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem. Brasília: ABDETRAN, 2000.

BEAUVOIR, Simone de. **A velhice**. trad.: Maria Helena Franco Monteiro. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

BOTH, Agostinho; PASQUALOTTI, Adriano; BOTH, Tatiana Lima. **Gerontologia, Longevidade e Educação: Fundamentos, Práticas e Processos**. IN: FREITAS, Elizabete Viana de. [et al.]. Tratado de geriatria e gerontologia – 3ª ed. - [Reimpr.] - Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2013.

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: 09 mai. 2015.

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.

CONTRAN. **Resolução nº 314, de 08 de maio de 2009.** Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_314_09.pdf> Acesso em: 25 de maio de 2016.

MONTEIRO-SOUSA, Domingas. **Universidade da Maturidade: "UMA" metodologia de atenção ao processo de envelhecimento humano na Universidade Federal do Tocantins.** Dissertação (Mestrado em Serviço Social) - Programa de Pós-Graduação em Serviço Social/ Instituto de Ciências Sociais Aplicadas/ Universidade Federal do Pará. Belém, 2013.

OSÓRIO, Neila Barbosa. **Uma Proposta de Instrumentalização para jovens Universitários atuarem junto a Idosos Institucionalizados, Inspirada na Pedagogia Salesiana.** Doutorado em Ciência do Movimento Humano. Universidade Federal de Santa Maria, UFSM: Brasil, 2002.

PESSINI, Leo; SIQUEIRA, José Eduardo de. **Bioética, Envelhecimento Humano e Dignidade no Adeus à Vida.** IN: FREITAS, Elizabete Viana de. [et al.]. Tratado de geriatria e gerontologia – 3ª ed. - [Reimpr.] - Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2013.

RETONDAR, Anderson Moebus. **A (re)construção do indivíduo: a sociedade de consumo como "contexto social" de produção de subjetividades.** IN: Sociedade e estado. vol. 23 no.1 Brasília Jan./Apr. 2008. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-69922008000100006>> Acesso em: 20 de junho de 2016.

RIOS, Terezinha Azerêdo. **Ética e competência.** 19ª ed. São Paulo: Cortez, 2010.

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