

INSTITUTO FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CURSO SUPERIOR DE LICENCIATURA EM CIÊNCIAS AGRÍCOLAS

LUCAS RÓGER BARBOSA DE SOUZA

**EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO PARA IDOSOS – UMA PROPOSTA DE PLANO DE
AÇÃO PARA O MUNICÍPIO DE COLATINA**

LUCAS ROGER BARBOSA DE SOUZA

**EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO PARA IDOSOS – UMA PROPOSTA DE PLANO DE AÇÃO PARA
O MUNICÍPIO DE COLATINA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Coordenação do curso de Licenciatura em Ciências
Agrícolas do Instituto Federal Espírito Santo, como
requisito para aprovação na disciplina TCC II.

Orientador: Profº José Claudio Valbuza

Colatina
2020

(Biblioteca Professor Elias Minassa do Instituto Federal do Espírito Santo – Bibliotecária Débora do Carmo de Souza)

S725e Souza, Lucas Róger Barbosa de.

Educação no trânsito para idosos – uma proposta de plano de ação para o Município de Colatina / Lucas Róger Barbosa de Souza – 2020.

44 f. ; 30 cm

Orientador: José Claudio Valbuza.

TCC (graduação) – Instituto Federal do Espírito Santo, Curso Superior Licenciatura em Ciências Agrícolas.

1. Educação. 2. Trânsito. 3. Idosos. I. Souza, Lucas Róger Barbosa de. II. Valbuza, José Claudio. III. Instituto Federal do Espírito Santo. IV. Título

CDD 370

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

AUTOR: Lucas Róger Barbosa de Souza
ORIENTADOR: José Claudio Valbuza

Aprovado pela Banca Examinadora como parte das exigências do componente curricular de MONOGRAFIA, como parte das exigências para obtenção do grau de Licenciado em Ciências Agrícolas pelo Instituto Federal do Espírito Santo, *Campus Itapina*.

José Claudio Valbuza
Presidente da Banca Examinadora

Membro 1 – Claudia de Souza Nardoto

Membro 2 – Danieli Locatel de Oliveira

Colatina (ES), 22 de Janeiro de 2021.

Obs.: Assinatura do presidente da banca em conformidade à Res 01/2020 do CS do IFES.

DECLARAÇÃO DO AUTOR

Declaro para fins de pesquisa acadêmica, didática e técnico-científica, que este Trabalho de Conclusão de Curso pode ser parcialmente utilizado, desde que se faça referência à fonte e ao autor.

Colatina, 23 de dezembro de 2020.



Lucas Roger Barbosa de Souza

AGRADECIMENTOS

Primeiramente quero agradecer a Deus e afirmar o que se encontra escrito em Salmos 23:1: “O SENHOR é o meu pastor, NADA me faltará”, foi exatamente o que Ele fez comigo, não deixou me faltar nada nessa longa caminhada. Em todo momento estendendo Suas mãos e me abraçando, e me dizendo que não é fácil, mas a vitória é certa.

Agradeço aos meus pais: Márcia da Penha Barbosa Souza e Rogério Gabriel de Souza, que sempre estiveram ao meu lado, batalhando para que eu pudesse ter um futuro digno e diferente do deles que não tiveram a oportunidade de estar onde um puder estar, e pela educação que me deram, pelas experiências passadas e que ainda passam ao longo dessa vida com muito amor, e por todo esforço para que eu pudesse conquistar essa vitória;

Ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Espírito Santo – IFES – Campus Itapina, por ter sido minha segunda casa durante 5 anos e pelas oportunidades e experiências que tive, e todos meus professores que tenho como referência, que estiveram comigo durante essa trajetória e que contribuíram para minha formação profissional;

Em especial agradeço ao meu professor e orientador José Claudio Valbuza, que me acolheu e disse que tudo daria certo, pela amizade, por todo apoio e dedicação, envolvimento e preocupação, e, pelos seus ensinamentos e experiências que fez com que chegássemos ao nosso objetivo. Foi uma honra te ter como meu professor e poder trabalhar com você;

A todos os amigos que conquistei durante esta jornada, que fizeram parte de todos os meus semestres e a aos meus colegas de trabalho na qual tenho muito carinho, A banca examinadora, agradeço e meu muito obrigado pelo carinho e admiração, e todos que, de alguma uma forma, seja ela, direta ou indiretamente, puderam contribuir para a minha formação pessoal e profissional.

RESUMO

O presente estudo apresenta um desafio crescente e freqüente nos centros urbanos, que é o envolvimento de idosos nos acidentes de trânsito. Caracterizando o município de Colatina e atribuindo às academias, em especial ao Ifes Campus Itapina, uma importante missão na melhoria da qualidade de vida das comunidades do entorno, o trabalho tem como objetivo geral apresentar uma proposta de Plano de Ação de política pública com foco em educação no trânsito para os idosos do município de Colatina, e como objetivos específicos, a) apresentar três exemplos de ações de educação no trânsito específicas para idosos desenvolvidas no Brasil; b) demonstrar as possibilidades de contribuições do curso de Licenciatura em Ciências Agrícolas para o desenvolvimento de Colatina e Região; e c) descrever detalhadamente um Plano de Ação de Política Pública em foco em Educação no Trânsito para os idosos do município de Colatina; por meio de uma pesquisa empírica, baseada em um estudo de caso, com metodologia qualitativa e exploratória. Buscou-se discorrer sobre a vulnerabilidade dos idosos no trânsito, apresentar exemplos de ações realizadas para mitigar o desafio em pauta, caracterizar o curso de Licenciatura em Ciências Agrícolas e sua contribuição para o desenvolvimento local e a importância do Planejamento Estratégico Governamental na formulação de Políticas Públicas, apresentando, ao final, uma proposta de Plano de Ação de Política Pública com foco na educação no trânsito para idosos no município de Colatina. Conclui-se que cabe a todos, sociedade e família, respeitar, proteger, apoiar emocionalmente e agir em conjunto com o idoso para decidir o momento certo para parar de dirigir e a adoção de práticas seguras no trânsito enquanto pedestre.

Palavras-chave: Educação, Trânsito, Idosos, Lica, Colatina.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. OBJETIVOS	11
2.1 OBJETIVO GERAL.....	11
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	11
3. REFERENCIAL TEÓRICO	12
3.1 EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO E A VULNERABILIDADE DOS IDOSOS NOS CENTROS URBANOS ..	12
3.2 AÇÕES DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO ESPECÍFICAS PARA IDOSOS	23
3.2.1 AÇÕES DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO DE COLATINA PARA EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO	26
3.3 O CURSO DE LICENCIATURA EM CIÊNCIAS AGRÍCOLAS DO IFES CAMPUS ITAPINA E SUA CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO LOCAL.....	27
3.4 POLÍTICAS PÚBLICAS E A IMPORTÂNCIA DO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO GOVERNAMENTAL	34
3.4.1 O PLANO DE AÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	35
4. METODOLOGIA.....	36
5. RESULTADOS E DISCUSSÕES	37
5.1 PROPOSTA DE PLANO DE AÇÃO PARA EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO PARA IDOSOS NO MUNICÍPIO DE COLATINA.....	37
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	41
7. REFERÊNCIAS	

1. INTRODUÇÃO

Com grande frequência pode-se observar informações nos jornais, noticiários na TV e rádio, que tratam de aspectos relacionados ao trânsito urbano nos municípios do país. À vista disto, o foco dessas informações se volta para tragédias, com mortes e feridos, raramente retratando notícias de ações e projetos realizados/desenvolvidos visando à formação de motoristas e pedestres conscientes e aptos para praticar a segurança e a educação no trânsito.

As estatísticas de trânsito têm destacado os idosos entre as maiores vítimas de atropelamentos. De acordo com dados do Ministério da Saúde, os pedestres representaram em 2006 o maior percentual de mortes em acidentes de trânsito. Morreram 9.220 pedestres (27,4% do total de mortes), sendo que 2.329 tinham mais de 60 anos de idade (25,3%).

Quanto às causas, a imprudência impera no comportamento tanto dos idosos quanto dos demais usuários da via. A partir desses dados é fácil perceber a fragilidade dos idosos na utilização da via pública.

Conforme Rolnik e Klink (2011), com a expansão e evolução do Brasil, a estrutura das cidades tem se tornado cada vez mais inadequada para atender a necessidade dos habitantes; diante, principalmente, do surgimento de bairros distantes do centro, o que contribui para alavancar seu crescimento, porém exige uma série de investimentos em mobilidade urbana, entre outros.

Com esse crescimento nos centros urbanos, as pessoas demandaram meios para seu deslocamento diário, buscando atender aos seus compromissos de trabalho e sociais. Essas mudanças, contribuíram para provocar o crescimento na quantidade de veículos no trânsito das cidades, conseqüentemente elevando o número de motoristas, ocasionando congestionamentos e os acidentes nos municípios e nas rodovias. Somente nos últimos dez anos, a frota brasileira praticamente dobrou,

passando de 53 para 94 milhões de veículos¹.

São numerosos os obstáculos que a pessoa idosa enfrenta para viver e transitar nas cidades brasileiras, estando sujeitas a acidentes de trânsito. Um estudo realizado pela Fundação Oswaldo Cruz, em 2000, sobre a mortalidade por causas externas em idosos no Brasil, nas capitais de regiões metropolitanas, demonstra que 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. O erro humano é a causa mais frequente de acidentes de tráfego.

Para Rodrigues (2002), considera-se que, independente da metodologia adotada, a introdução à educação no trânsito em todas as faixas etárias pode ocasionar consequências positivas, resultando em boas atitudes com o público ativo do trânsito, podendo colaborar para formação de cidadãos conscientes e, em consequência disso, motoristas e pedestres educados, prudentes e atentos no que diz respeito a um trânsito saudável para todos os envolvidos, podendo contribuir para a redução das estatísticas de acidentes no Brasil.

Os idosos no Brasil, além de lidarem com as condições do processo natural do envelhecimento, como o comprometimento da habilidade motora, cognitiva e sensorio-perceptiva e pessoal, também precisam adaptar-se a essa nova realidade presente no trânsito dos centros urbanos do país. Vale ressaltar também sobre a emissão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que no passado, enquanto jovens, conseguiam mais êxito no processo para habilitação, considerando as especificidades do processo dos Departamentos de Trânsito e as características cognitivas de assimilação de informações por parte dos candidatos à época.

Com o passar dos anos, os idosos conquistaram leis que os protegem, tais como o Estatuto do Idoso (BRASIL, 2003), gratuidade no transporte coletivo urbano, filas preferenciais em bancos e supermercados e vagas exclusivas em estacionamentos.

¹ Dados disponibilizados pelo Sistema Detranet do Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo. Acesso em 14 dez. 2020.

Faz-se necessário que cada cidadão reflita sobre seu comportamento e as consequências no trânsito. De um lado, é importante que o idoso tenha consciência de suas condições físicas a fim de que possa usufruir da via pública com autonomia e segurança; e de outro, os mais jovens adotem comportamentos baseados em valores humanos, de forma a exercer o respeito, a solidariedade, a compreensão, a paciência para com os mais frágeis usuários da via. Desta forma, é possível preservar vidas e preparar-se para chegar à terceira idade com saúde, segurança e qualidade de vida.

Justifica-se a grande relevância desta discussão considerando que o público-alvo analisado apresenta características próprias, tais como perda de reflexo, lentidão no raciocínio e nas simples ações que precisam tomar no trânsito tais como atravessar uma rua, estacionar um veículo ou parar num semáforo.; diferente dos jovens e adultos que normalmente são mais ágeis e possuem mais domínio para esses tipos de situações.

O principal propósito deste trabalho é demonstrar o importante papel do Ifes Campus Itapina e do curso de Licenciatura em Ciências Agrícolas, na formação de estudantes que possam contribuir efetivamente com o desenvolvimento local, “aterrizando²” aprendizados teóricos em ações práticas como, por exemplo, entrega de produtos como a proposta de Plano de Ação desenvolvida na presente pesquisa.

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

- Apresentar uma proposta de Plano de Ação de política pública com foco em educação no trânsito para os idosos do município de Colatina.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

² No sentido de colocar em prática e/ou aplicar os conhecimentos desenvolvidos durante a formação acadêmica, como forma de “devolver à comunidade” os investimentos públicos na educação.

- Apresentar três exemplos de ações de educação no trânsito específicas para idosos desenvolvidas no Brasil;
- Demonstrar as possibilidades de contribuições do curso de Licenciatura em Ciências Agrícolas para o desenvolvimento de Colatina e região;
- Descrever detalhadamente um Plano de Ação de Política Pública em foco em Educação no Trânsito para os idosos do município de Colatina.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO E A VULNERABILIDADE DOS IDOSOS NOS CENTROS URBANOS

A educação é um processamento em constante crescimento que tem como finalidade favorecer essa construção de saberes/aprendizado, aptidões, valores, crenças e costumes por meio da aplicação dos métodos próprios para assegurar a formação e o desenvolvimento físico, intelectual e moral de um ser humano. Freire (1996) atribui à educação uma forma de intervenção no mundo tamanha sua capacidade e importância de transformação do indivíduo e de sua intervenção no meio em que vive.

As metodologias educacionais podem e devem ser diversificadas, inovadoras e didáticas, que incluem o ensino, treinamento, discussão e pesquisa. Em geral ocorre sob a supervisão/orientação de educadores, mas os aprendizes também podem se habilitar de forma individual ou grupal, ou seja, auto-educar. A educação pode ocorrer em cenário diverso, podendo ser formal ou informal e qualquer prática que tenha um efeito esclarecedor de maneira como se pensa, sente ou age podendo ser considerado, aprendizado educacional.

A educação é parte fundamental da formação de um cidadão que conhece a sociedade que vive, estando presente em tudo na vida. Conforme Brandão (1985):

Ninguém escapa da educação. Em casa, na rua, na igreja ou na escola, de um modo ou de muitos todos nós envolvemos pedaços da vida com ela: para aprender, para ensinar, para aprender e ensinar. Para saber, para fazer, para ser ou para conviver, todos os dias misturamos a vida com a educação. Com uma ou com várias: educação? Educações. (BRANDÃO,

1985, p. 7)

Conforme Unbehaum (2006), o acesso à educação é fundamental para o desenvolvimento do cidadão, é por meio da educação que indivíduo tem um melhor preparo.

Por meio da Educação, garantimos nosso desenvolvimento social, econômico e cultural. A Educação é um direito garantido a todos na Constituição Federal. Por isso, este fato faz com que educação e direitos humanos estejam intrinsecamente ligados. Por fim, entende-se que a educação é base fundamental para formação acadêmica, social, cultura e moral do desenvolvimento humano. (UNBEHAUM, 2006, p. 2)

Unbehaum (2006) ainda defende que a educação é o caminho que garante ao indivíduo acesso a outros direitos fundamentais:

A educação é por si mesma um direito fundamental que deve ser garantido a toda e qualquer pessoa. É, ao mesmo tempo, um meio para a realização de outros direitos fundamentais. Neste sentido, entendemos a Educação como um processo que deve estimular o pleno desenvolvimento da pessoa, de suas potencialidades, de valores e atitudes em favor de uma sociedade justa para todas as pessoas e não tão desigual como a que ainda temos. (UNBEHAUM, 2006, p. 24.)

Quando se fala em educar um grupo ou população aumentamos a capacidade destes de compreensão sobre o tema e melhor desenvolvimento do abordado, como por exemplo, a educação para o trânsito, que é um tipo de aprendizado que objetiva mostrar os direitos e os deveres do cidadão no trânsito de uma cidade. Seja de carro, seja a pé, todos precisam obedecer às regras de trânsito pelas ruas; do contrário, o trânsito poderia ficar caótico e muitos acidentes poderiam acontecer. Conforme Franco (2000, p.2, apud SIMIONE 2007, p1) essa mudança é uma questão cultural urgente:

A escola como instrumento de apropriação do saber, assume mais um papel representativo na sociedade: a Educação para o Trânsito, que não pode ser isolada do contexto da cidade em que tem lugar, mas sim, estar ligada ao contexto social e cultural mais amplo. Trânsito é pedestre, passageiro, ciclista, catador de papel e demais condutores. (FRANCO, 2000, p.2).

Portanto, desenvolver a alfabetização no trânsito implica ao cidadão aprender a decifrar locais, códigos e sinalizações que guiam e direcionam o fluxo, trazendo e possibilitando assim um trânsito mais seguro.

Essencialmente, a educação tem o desígnio de levar o homem a atingir um estado de maturidade que o capacite a se encontrar com a realidade de maneira consciente e, assim, agir de modo responsável. A vivência em sociedade é altamente complexa no mundo moderno, onde as relações são mediadas por inúmeros objetos provenientes do trabalho humano para melhorar sua existência. Conforme afirmação de Vasconcellos (1998), o trânsito é uma necessidade humana, e que utilizamos destes deslocamentos diários para que se façam cumprir todas as nossas atividades cotidianas:

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma alteração pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos, é uma negociação, dadas às características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder. (VASCONCELLOS, 1998, p.19).

O fator educacional se estende por meio do comportamento do indivíduo nas vias públicas, pois se participa do trânsito desde o ventre materno até a morte. Convém lembrar que, quem dirige, ora passeia, ora caminha; também se está no trânsito como um todo e, nesse momento, se repete o que foi aprendido na educação familiar e no convívio social.

Em 1994, com o Ex.Presidente da República, Itamar Franco, começou a se falar em educação para o trânsito, quando ele certificou o Ano Nacional da Educação para o Trânsito, onde as empresas privadas iniciaram com ações preventivas nas escolas, evoluindo para o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sancionado no dia 23 de setembro de 1997, pelo Ex. Presidente da República Fernando Henrique Cardoso (BRASIL, 1997).

Entender a educação do trânsito como um tipo de aprendizagem onde todos devem estar envolvidos, sendo eles pedestres, ciclistas, motociclista e motoristas. Conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) considera, em seus artigos 74 a 79, um direito de todos os brasileiros.

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória à existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. 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, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

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;

III - a criação de corpos técnicos Inter profissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.

Art. 77-A. São assegurados aos órgãos ou entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito os mecanismos instituídos nos arts. 77-B a 77-E para a veiculação de mensagens educativas de trânsito em todo o território nacional, em caráter suplementar às campanhas previstas nos arts. 75 e 77. (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

Art. 77-B. Toda peça publicitária destinada à divulgação ou promoção, nos meios de comunicação social, de produto oriundo da indústria automobilística ou afim, incluirá, obrigatoriamente, mensagem educativa de trânsito a ser conjuntamente veiculada. (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

§ 1º Para os efeitos dos arts. 77-A a 77-E, consideram-se produtos oriundos da indústria automobilística ou afins: (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

I – os veículos rodoviários automotores de qualquer espécie, incluídos os de passageiros e os de carga; (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

II – os componentes, as peças e os acessórios utilizados nos veículos mencionados no inciso I. (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

§ 2º O disposto no **caput** deste artigo aplica-se à propaganda de natureza comercial, veiculada por iniciativa do fabricante do produto, em qualquer das seguintes modalidades: (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

I – rádio; (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

II – televisão; (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

III – jornal; (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

IV – revista; (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

V – **outdoor**. (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

§ 3º Para efeito do disposto no § 2º, equiparam-se ao fabricante o montador, o encarregador, o importador e o revendedor autorizado dos veículos e demais produtos discriminados no § 1º deste artigo. (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

Art. 77-C. Quando se tratar de publicidade veiculada em **outdoor** instalado à margem de rodovia, dentro ou fora da respectiva faixa de domínio, a obrigação prevista no art. 77-B estende-se à propaganda de qualquer tipo de produto e anunciante, inclusive àquela de caráter institucional ou eleitoral. (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

Art. 77-D. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) especificará o conteúdo e o padrão de apresentação das mensagens, bem como os procedimentos envolvidos na respectiva veiculação, em conformidade com as diretrizes fixadas para as campanhas educativas de trânsito a que se refere o art. 75. (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

Art. 77-E. A veiculação de publicidade feita em desacordo com as condições fixadas nos arts. 77-A a 77-D constitui infração punível com as seguintes sanções: (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

I – advertência por escrito; (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

II – suspensão, nos veículos de divulgação da publicidade, de qualquer outra propaganda do produto, pelo prazo de até 60 (sessenta) dias; (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

III - multa de R\$ 1.627,00 (mil, seiscentos e vinte e sete reais) a R\$ 8.135,00 (oito mil, cento e trinta e cinco reais), cobrada do dobro até o quántuplo em caso de reincidência. (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 1º As sanções serão aplicadas isolada ou cumulativamente, conforme dispuser o regulamento. (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

§ 2º Sem prejuízo do disposto no **caput** deste artigo, qualquer infração acarretará a imediata suspensão da veiculação da peça publicitária até que sejam cumpridas as exigências fixadas nos arts. 77-A a 77-D. (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Art. 79. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste capítulo. (CTB, 1997, p.24).

Na prática, é sabido que existe um grande lapso entre a Lei e a execução que podem ser realizadas referentes ao tema. Esses eventos são mais vistos e realizados pelos órgãos fiscalizadores e reguladores; realizando atividades diversas com instituições parceiras, tais como eventos temáticos com brincadeiras e palestras. É de praxe abordar sinais de trânsito e infrações que, conseqüentemente, poderão causar penalidades aos motoristas envolvidos no trânsito. Todavia é de extrema importância salientar que o trânsito se faz não só apenas com motoristas, e sim também com os pedestres, ciclistas e demais que dividem a via.

Faz-se necessário salientar que não é a incompreensão da legislação de trânsito que causa maior parte dos acidentes, e sim o ato de não cumpri-las, conforme afirma (CAMPOS, 2020). E, para executar ações eficazes na educação para o trânsito, faz-se necessário levar a todos (pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas) o entendimento e as conseqüências previstas do CTB para tornar a circulação nas ruas um ato mais seguro para todos.

Atualmente o envelhecimento populacional vem apresentando aspectos positivos e negativos, tendo em vista o aumento, a cada ano, do número de idosos ativos no país. (MIRANDA, 2016).

Os positivos levam-nos a entender que a população ao chegar a essa idade, tem os significados da existência de boas expectativas de vidas no Brasil e mundo, com isso baseia-se bons resultados na educação, saúde e alimentação dessa faixa etária desse público presente e ativo. Conforme destaca a Organização das Nações Unidas (ONU), em 21 anos, a quantidade de pessoas com mais de 65 anos deve dobrar no Brasil. Essa dinâmica populacional traz oportunidades e desafios socioeconômicos.

Para Jaime Nadal (2018), representante do UNFPA no Brasil, afirma que:

O envelhecimento populacional é um dos processos mais importantes do século 21, e representa positividade. O processo de envelhecimento é frequentemente associado aos custos previdenciário e com saúde, à estagnação da produtividade e dos investimentos e à pressão sobre o crescimento potencial. Porém, é também necessário reconhecer e potencializar seus aspectos positivos. (NADAL, 2018).

Jaime Nadal (2018), representante de UNFPA, ainda ressaltou que:

É necessário compreender que o envelhecimento é o resultado de avanços significativos no desenvolvimento e nas condições de vida dos países. As oportunidades que a demografia apresenta são infindáveis quanto às contribuições de uma população idosa economicamente ativa. E o processo de envelhecimento acontece de maneira distinta quando analisada por sexo, raça, níveis socioeconômicos, nos meios rural e urbano. É fundamental que a administração pública leve em conta essas diferenças para que se construa uma política que reduza as iniquidades.(NADAL, 2018).

De acordo com o destaque da Organização das Nações Unidas (ONU), em 21 anos, a quantidade de pessoas com mais de 65 anos deve dobrar no Brasil. Leva-nos a entender que o ponto negativo, aponta que com o envelhecimento da população, chegará uma hora em que terá mais idosos do que jovens ativos, ou seja, vai haver um desequilíbrio, menos jovens para trabalhar e mais idosos para aposentadoria, podendo gerar um impacto na economia. E com o passar dos anos é mais frequente a apresentação vulnerabilidade físicas e mentais. Para Camarano (2016) os aspectos negativos ligados ao envelhecimento estão sendo retardados e o conceito de idoso no Brasil ficou velho, pelo fato do pouco conhecimento no que diz respeito ao assunto, pois não considera essas diferenças existentes entre um idoso de um jovem. Criando dificuldades, conseqüentemente pontos negativos, quando se diz respeito ao público idoso. A autora completa: “A velhice no sentido negativo associada à chegada de doenças e a perda da autonomia e da capacidade de trabalhar está começando mais tarde” (CAMARANO, 2018). Isso vem despertando o interesse dos formuladores de políticas públicas, que buscam o entendimento das conseqüências situacionais e dos possíveis ajustes que a população terá que realizar ou até mesmo se adaptar.

Conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), estima-se que em 2025, o Brasil ocupará o 6º lugar no mundo em quantidade de idosos, e espera-se que no ano de 2055, o número populacional de pessoas com acima de 60 anos superará o número de brasileiros com idade inferior de 30 anos. Estima-se também que, a partir do ano de 2039, o Brasil terá, em média, mais pessoas idosas, do que crianças com a faixa etária de até 14 anos. Uma pesquisa realizada em 2018,

o índice de envelhecimento mostrou que a estimativa era de 43,19%, podendo partir para 173,47%, em 2060 (IBGE, 2019) ³.

Com essa previsão de crescimento na faixa etária populacional do país, inúmeras ações de planejamento de políticas públicas para uma melhoria da atenção à saúde e qualidade de vida dos idosos se fazem necessárias, considerando as especificidades fisiológicas presentes nessa fase da vida do ser humano.

Com o passar dos anos o corpo humano vai evidenciando os sinais do envelhecimento, órgãos primordiais que asseguraram a mobilidade já não desempenham funções na mesma perfeição. As limitações corporais começam a surgir com maior intensidade na terceira idade, ao lado da falta de aceitação de muitos idosos em não reconhecer as limitações do envelhecimento (ROZESTRATEN, 1993).

Segundo Sant'Anna (2006) e Chagas (1996), dentre as limitações fisiológicas que mais afetam a mobilidade da pessoa idosa, estão:

- Perda da visão: perda da acuidade visual, ou seja, nitidez com que se veem objetos, diminuição da visão periférica e do campo visual, menor tolerância à luminosidade, confusão na compreensão de contrastes e dificuldade em adaptar-se ao escuro. Com a visão prejudicada, a pessoa perde o equilíbrio, pois os olhos são órgãos determinantes para o controle da postura;
- Perda da audição: aumentam o acúmulo de cera nos ouvidos e as anormalidades do órgão auditivo, dificultando a percepção dos barulhos e ruídos, e contribuindo para a perda de equilíbrio da pessoa prejudicando sua orientação de espaço;
- Dificuldade de locomoção: enfraquecimento dos ossos com a perda de cálcio, problemas nas articulações reduzindo a flexibilidade, e a perda do equilíbrio afetado pelos órgãos da visão, audição e pela redução da força muscular;
- Aumento do tempo de reação: conforme o grau de complexidade da tarefa a ser executada, o idoso apresenta um maior tempo de reação em decorrência do envelhecimento;
- Declínio da velocidade de julgamento: dificuldade de julgar a distância a que está

³Disponível em:<<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/24036-idosos-indicam-caminhos-para-uma-melhor-idade>>Acesso em 14 dez. 2020.

do veículo em relação à velocidade desenvolvida por este veículo. Todas as alterações fisiológicas que chegam com o envelhecimento, contribuem para que pedestres idosos, inseridos no trânsito urbano, mal organizado e repleto de barreiras arquitetônicas, correspondam ao grupo mais vulnerável. Para promoção da mobilidade urbana à população idosa, são necessárias ações que priorizem a acessibilidade do espaço urbano, diminuindo o deslocamento e o esforço físico às pessoas com mobilidade reduzida.

Para Neri (2005), o processo de envelhecimento é bem claro e nítido aos olhos de todos e comum a qualquer ser vivo; sabe-se que os idosos ficam mais susceptíveis a doenças, apresentando uma diminuição dos reflexos, alteração na locomoção, na pele, dificuldades visuais, entre outras características próprias.

A velhice é um fenômeno complexo que envolve diversos fatores, sendo polêmica a definição quanto ao limite etário para estudar este grupo populacional. A idade de 60 anos vem sendo, sistematicamente em países de Terceiro Mundo como ponto de corte para definir os "idosos". Este corte foi recomendado, também, pela Organização Mundial de Saúde⁴.

No Brasil, os estudos existentes sobre o tema da terceira idade não são numerosos, conforme aponta o Departamento de Trânsito do Paraná⁵. Este assunto tem sido abordado com maior frequência nos países desenvolvidos, onde o processo de envelhecimento da população não é um fenômeno recente. Entretanto, os poucos estudos brasileiros têm apontado, de forma recorrente, que o processo de envelhecimento da população brasileira é considerado irreversível – diante do comportamento da fecundidade e da mortalidade registrado nas últimas décadas e do esperado para as próximas – e enfatizam a importância dos estudos sobre a população idosa.

O aumento da população de idosos é uma importante conquista da nossa sociedade. Este fato, entretanto gera uma série de novas circunstâncias relacionadas à manutenção da saúde, manutenção de habilidades físicas, cuidados

⁴Saiba mais em:<<http://www.educacaotransito.pr.gov.br/pagina-215.html>>Acesso em 14 dez. 2020.

⁵Saiba mais em:<<http://www.educacaotransito.pr.gov.br/pagina-215.html>>Acesso em 15 jan. 2021.

médicos e de enfermagem especiais, além de gerar modificações ambientais, visando sempre os cuidados com o idoso.

Com o avanço da idade o grau de independência individual diminuiu, gerando consequências ao meio em que o idoso vive: necessidade de acompanhante, de locais apropriados, diminuição na altura de degraus nos ônibus, ou aumento no tempo de sinal de trânsito, entre outros.

Os idosos também são mais suscetíveis à queda, seja pelas dificuldades motoras e visuais ou por outros fatores já mencionados, com a situação irregular dos pavimentos de nossas calçadas ou o intenso congestionamento de pedestres em alguns locais.

Os idosos representam o grupo de pedestres mais vulneráveis no ambiente urbano, porque, por sua fragilidade estão mais propensos a ferimentos graves ou mortes, se envolvendo em maiores proporções nos acidentes de trajeto e nos atropelamentos. (SANT'ANNA, 2006).

O idoso, no trânsito, é considerado educado e cuidadoso, um observador atento às leis, sendo pequena a ameaça que estes representam para o trânsito; porém, a maneira agressiva como a maioria dos condutores de nosso país se comporta ao volante, exige interação entre estímulos e respostas rápidas obrigando o idoso a manter atenção redobrada. Assim mesmo, não são poucas as situações em que têm de usar ao máximo suas habilidades psicomotoras para evitar acidentes. É cada vez mais frequente a invasão das calçadas por rampas de acesso a garagens, tornando-as muito inclinadas lateralmente.

Para o Departamento de Trânsito do Paraná⁶, tanto essas rampas, como as subidas e descidas ao longo da calçada, devidas a topografia do terreno, deveriam ser controladas, de forma a não ultrapassarem, 3% de inclinação lateral, e 12%, longitudinal. O que se observa, porém, é um desrespeito a esses parâmetros, tornando impossível aos idosos, e desconfortável, andar a pé com segurança.

⁶Saiba mais em: <<http://www.educacaotransito.pr.gov.br/pagina-215.html>> Acesso em 14 dez. 2020.

As pessoas com mais de 70 anos, ou às vezes até antes disso, costumam parar de dirigir, ainda que o façam bem, na maioria das vezes para não correrem riscos de acidentes provocados por motoristas agressivos e imprudentes, contribuindo para o aumento de pedestres nas ruas e o uso dos transportes coletivos, sendo este um dos principais meios de locomoção dos idosos no Brasil, afirma o Departamento de trânsito do Paraná. (DETRAN/PR, 2018).

Quatro são os fatores que contribuem para a ocorrência dos atropelamentos: o fator humano, que depende do comportamento das pessoas; o fator veículo, decorrente das falhas mecânicas; o fator ambiente, como condições climáticas e luminosidade; e o fator via relativo às características geométricas das vias, barreiras arquitetônicas, deficiências dos pavimentos e dos dispositivos de engenharia de tráfego (CET, 2008).

Segundo o Global Burden of Disease Study (GBD, 2017), o índice de mortalidade por acidente de trânsito envolvendo idosos ficou em 6º lugar, no estado do Espírito Santo, com 30,93%, conforme as estimativas de mortalidade por causas de acidentes de trânsito de acordo com a idade, sexo e unidade da federação do Brasil.

Essa alta da mortalidade entre essa faixa etária é grande e se justifica devido às alterações fisiológicas que ocorrem no envelhecimento e às lesões provocadas pelo trauma. (SANTOS; RODRIGUES; DINIZ, 2017).

Não são poucos os exemplos no Brasil de avenidas de duas mãos com uma ou duas faixas em cada sentido, sem canteiro central. Além disso, nas esquinas, há veículos fazendo conversões à esquerda e direita, dificultando, ainda mais, a travessia do pedestre. Infelizmente, ainda em muitas cidades, preocupa-se mais com a fluidez do tráfego dos veículos e menos com a segurança dos pedestres. Há muitos casos em que a travessia de avenidas tem de ser feita em duas etapas. Além do tempo adicional que isso representa, o pedestre sofre uma exposição maior ao ruído e à poluição do tráfego intenso e à alta probabilidade de atropelamento.

O CTB não estabelece um limite de idade para conduzir um veículo automotor, mas estudos indicam que algumas doenças, desenvolvidas na terceira idade, podem

atrapalhar o motorista na hora de conduzir, tais como o Mal de Parkinson, por afetar o controle corporal, e até mesmo a diabetes, cujas complicações não controladas podem gerar fadiga, letargia e lentidão. Isso sem contar as doenças cardíacas, cujas manifestações são difíceis de prever e podem acontecer no momento da direção.

Se as condições como motoristas podem atrapalhar o condutor idoso, isso não significa que os pedestres correm menos risco. Segundo pesquisa realizada pela Direção Geral de Tráfego (DGT), da Espanha, os idosos se tornam ainda mais vulneráveis quando na condição de pedestres. Alguns dos problemas enfrentados por eles nesta situação são distinguir a cor das luzes e perceber a velocidade efetiva dos veículos na via, isso sem contar no conjunto de obstáculos nas ruas.

É muito importante que a pessoa exercite sua autonomia e independência de forma saudável até o fim da vida e para isso é preciso ter consciência dos cuidados necessários que se deva ter com a saúde física e mental durante toda a vida, estar ciente de suas capacidades e dificuldades para dirigir, bem como das responsabilidades e comportamento seguro no trânsito.

3.2 AÇÕES DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO ESPECÍFICAS PARA IDOSOS

Um recurso importante a ser utilizado pelos órgãos de trânsito para redução dos acidentes são as campanhas e as atividades que tenham por objetivo a educação de trânsito.

Campanhas de orientação, publicidade e treinamentos são essenciais para que a população tenha consciência da relevância da questão do respeito aos idosos e os idosos a consciência de suas limitações fisiológicas, agindo com responsabilidade em seus deslocamentos. Outro aspecto a ser abordado, é a conscientização da família, dos órgãos de assistência social e das pessoas que acompanham os idosos, pois são os primeiros a detectarem alguma deficiência ou limitação (SANT'ANNA, 2006).

Campanhas voltadas aos condutores de veículos e treinamentos em empresas de transporte coletivo também são de extrema importância, informando as limitações e

a vulnerabilidade dos idosos no trânsito urbano, salientando a redução de sua habilidade de reagir e de prever conflitos (SANT'ANNA, 2006), conforme alguns exemplos demonstrados a seguir.

- PLANOS DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL E PROJETOS ESTRUTURANTES PARA CIDADES-POLO E AS REGIÕES CENTRO-SUL E CENTRO-NORTE DO ESPÍRITO SANTO⁷.

O Governo do Estado, em outubro de 2015 entregou à cidade de Colatina o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes (PlanMob). A elaboração do documento foi uma ação do Governo do Estado, por meio da Secretaria de Estado de Saneamento, Habitação e Desenvolvimento Urbano (Sedurb), visando instrumentalizar e apoiar tecnicamente o município. Teve como principais objetivos: a) proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável; b) contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social; c) promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; d) proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; e) promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município; f) consolidar a gestão democrática como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. A proposta do plano para o município foi promover a equidade, a segurança e a acessibilidade, além da eficácia e da eficiência no uso do espaço público de circulação por pedestres, os meios de transporte não motorizados, os automóveis particulares e o transporte público.

- A PESSOA IDOSA E O TRÂNSITO⁸.

A Universidade Estadual de Maringá (UEM) elaborou o projeto, "A pessoa idosa e o trânsito" em setembro de 2018, com intuito de levar para locais com grande concentração de idosos na cidade, com ações visando reforçar a prevenção de acidentes nesta faixa etária. Professores e pesquisadores da UEM também

⁷Saiba mais em: <<https://sedurb.es.gov.br/planos-de-mobilidade-urbana>>. Acesso em 14 dez. 2020.

⁸Saiba mais em: <http://www.noticias.uem.br/index.php?option=com_content&view=article&id=23085:projeto-lancado-na-uem-da-inicio-as-acoes-para-protetger-o-idoso-no-transito&catid=986&Itemid=211> Acesso em 14 dez. 2020.

foram envolvidos em atividades com enfoque na conscientização e orientação dos idosos sobre os cuidados que devem ter como condutores de veículos e como pedestres. Com dados mundiais, nacionais, estaduais e municipais sobre acidentes, abordou as principais políticas nacionais de trânsito e o impacto no Estado do Paraná.

Além de ter feito parte da programação da Semana Nacional do Trânsito na cidade, o evento integrou o Programa Vida no Trânsito (PVT). Também compareceram ao evento na UEM representantes de secretarias municipais, Câmara Municipal, Polícia Militar e do Conselho Municipal dos Direitos do Idoso (CMDCI). Impactos na saúde também foram relatadas como consequências do problema, provocando a sobrecarga dos serviços de urgência, ortopedia, neurologia, fisioterapia e reabilitação nos hospitais e clínicas especializadas.

- PROJETO IDOSO NO TRÂNSITO - SEMEANDO CIDADANIA – MOTORISTA DE TRANSPORTE COLETIVO DA GRANDE VITÓRIA⁹.

Esta ação elaborada por servidores do Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo teve início no ano de 2015/2016 e buscou oferecer educação no trânsito aos idosos dos centros de convivência de Vitória, público este carente de ações voltadas à segurança no trânsito. Dando continuidade às ações e com o objetivo de ampliar o número de pessoas beneficiadas, esta nova proposta pretendia oferecer palestras de orientações para motoristas de transporte coletivo sobre segurança no transporte e tratamento de pessoas idosas da Grande Vitória, podendo ser expandido para empresas de todo o Estado. Teve como objetivo sensibilizar motoristas de transporte coletivo sobre a atual situação do idoso como pessoa vulnerável do trânsito buscando refletir sobre os seguintes temas: a sociedade e a influência no comportamento das pessoas perante os idosos; estatísticas de acidentes de idosos; informar características próprias da faixa etária, seus reflexos no trânsito e fatores de risco; o idoso e as transformações na cidade ao longo do tempo; comportamento seguro no trânsito.

⁹Saiba mais em: <<https://detran.es.gov.br/2608---idosos-participam-de-roda-de-conversa#prettyPhoto>> Acesso em 14 dez. 2020.

3.2.1 AÇÕES DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO DE COLATINA PARA EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

Baseado na problemática apontada e com a previsão legal instituída, o Governo do Estado, em outubro de 2015 entregou à cidade de Colatina o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes (PlanMob)¹⁰; a elaboração do documento foi uma ação do Governo do Estado, por meio da Sedurb, visando instrumentalizar e apoiar tecnicamente o município.

O objetivo do PlanMob é contribuir para a melhoria da mobilidade no espaço urbano, conciliando as funções de circulação de pessoas e bens, a acessibilidade e a convivência, construindo, assim, cidades mais 'amigáveis' e seguras.

A construção do plano envolveu membros da sociedade civil e de representantes dos poderes Executivos, Legislativo e Judiciário. Tendo a participação social, o processo possibilitou a participação popular em oficinas temáticas que os capacitaram no tema e os estimularam a contribuir com o projeto.

Ao longo do processo de construção do plano, as equipes de trabalho identificaram trechos críticos que necessitavam de reorganização da rede viária. A atenção ao pedestre também foi destaque, garantindo o seu deslocamento a pé e também o seu acesso a outros modais, como o transporte público.

A proposta do plano para o município é promover a equidade, a segurança e a acessibilidade, além da eficácia e da eficiência no uso do espaço público de circulação por pedestres, os meios de transporte não motorizados, os automóveis particulares e o transporte público.

Após inclusão do PlanMob houve reduções significativas nos índices estatísticos de acidentes. Em 2018, os atropelamentos representaram 0,45% dos acidentes de trânsito e causaram aproximadamente 2,53% dos óbitos. Foram 45 vítimas, pedestres envolvidos em atropelamentos, das quais os idosos representaram 62%,

¹⁰Disponível em:

https://sedurb.es.gov.br/Media/sedurb/Importacao/Plano%20de%20Mobilidade/AF_MIOLO_PLANMOB_RELAT_COLATINA.compressed.pdf. Acesso em: 09 dez. 2020.

sobretudo em virtude de sua maior vulnerabilidade ao risco nas vias urbanas, principalmente se considerarmos que, atualmente, representam o grupo de menor participação na composição populacional.

3.3 O CURSO DE LICENCIATURA EM CIÊNCIAS AGRÍCOLAS DO IFES CAMPUSITAPINA E SUA CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO LOCAL

Colatina é um município brasileiro localizado na região noroeste do estado do Espírito Santo. Situada no Vale do Rio Doce, está a 130 quilômetros distantes da capital Vitória. Atualmente a população estimada para o município é de 123 mil habitantes, sendo 88% na área urbana e 12% na zona rural, sendo o oitavo município mais populoso do estado¹¹. Primorosamente esta localizada no centro do Estado, sendo a cidade que registra a maior potencialidade econômica da região norte.

Segundo o Sistema DetranNet do Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo- DETRAN-ES¹², Colatina contém cerca de 68 mil veículos, representando 3,26% do veículos do Estado do Espírito Santo, que apresenta uma frota total de 2.0748,957 veículos.

Tendo privilégios, como a curta distância de chegada a BR-101, cerca de 50 quilômetros, rodovia que corta o país de Norte a Sul e também tem um fácil acesso a BR-262, que segue para a região central do Brasil, essa posição geográfica coloca Colatina em uma posição estratégica para apassagem de diversificados produtos de vários locais do país e para o exterior.

Colatina também é privilegiada com inúmeras conquistas do setor educacional, onde garante a qualidade do ensino para todos os níveis de aprendizagem englobando uma extensa rede de estabelecimentos de ensino pública e privada desde os centros de educação infantil até cursos superiores.

¹¹ Disponível em <http://www.colatina.es.gov.br/acidade/?pagina=geografia>. Acesso em 13 dez. 2020.

¹² Dados disponibilizados pelo Sistema Detranet do Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo. Acesso em 14 dez. 2020.

Com todo desenvolvimento a cidade de Colatina apresentou problemas na capacidade de permitir que as pessoas se deslocassem com qualidade. Por este motivo, a mobilidade urbana passou a ser pensada para melhorar a qualidade de vida das pessoas de forma sustentável, incluindo aspectos econômicos, sociais e políticos. E para atingir esses objetivos, o poder público, ofereceu à população um plano de mobilidade urbana, contendo as providências a serem traçadas.

Segundo Costa (2019), mobilidade urbana é:

Mobilidade urbana é um conjunto de diretrizes pensado para melhorar o deslocamento sustentável das pessoas em uma cidade, sempre de olho nos resultados positivos na qualidade de vida. Atualmente, as cidades brasileiras podem desenvolver um plano de mobilidade urbana que tenha como base usar os meios de transporte para trazer rapidez no ir e vir das pessoas, sem agredir o meio ambiente (COSTA, 2019).

Ainda conforme Costa (2019), as propostas visam garantir acessibilidade, segurança, eficiência, qualidade de vida, e dinamismo econômico, além de inclusão social e preservação do meio ambiente. Este último aspecto é importante por diminuir impactos sobre o meio ambiente em médio e longo prazo para as cidades, onde todos os municípios que tenham o documento do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, previsto pela Lei Federal 12.587/12, podem receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana. (BRASIL, 2012).

A caminhada para o surgimento do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Espírito Santo – Ifes Campus Itapina teve início em 28 de abril de 1956 na gestão do governador Francisco Lacerda de Aguiar e do Presidente da República Juscelino Kubitschek de Oliveira, a partir de um acordo celebrado entre o Governo da União e o Estado do Espírito Santo datado de 15 de novembro de 1949, na gestão do então Governador do Estado Carlos Fernando Monteiro Lindemberg no qual lançou-se o projeto de construção de uma Escola de Iniciação Agrícola na margem esquerda do Rio Doce no Município de Colatina, onde seria ofertado o Curso de Iniciação Agrícola com duração de dois anos e o concludente receberia o

diploma de Operário Agrícola.

Em decorrência da Lei nº 4.024, de 20 de dezembro de 1961 (Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional), as Escolas Agrícolas passaram a ser denominadas de Colégios Agrícolas, ministrando as três séries do 2º ciclo (Colegial) e conferindo aos concluintes o diploma de Técnico Agrícola (BRASIL, 1961).

Em 1962, encerrou-se o ciclo dos Cursos de Iniciação Agrícola com dois anos de duração e transformou-os em Cursos Ginasiais Agrícolas, com quatro anos de duração e equivalente ao Curso Ginasial Formal, habilitando, o concludente, com diploma de Mestre Agrícola. Em 13 de fevereiro de 1964 pelo Decreto nº 53.558 a Escola de Iniciação Agrícola de Colatina passa a ser denominado Ginásio Agrícola de Colatina. – GAC.

A década de 1970 marca um período conturbado na história do Ginásio Agrícola de Colatina, pois os acordos firmados entre a União e Estado do Espírito Santo prescreveram e ambos divergiam sobre quem deveria ser o mantenedor do então Ginásio Agrícola de Colatina. Para agravar a situação em 1972 a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional nº 5692/72 praticamente extinguiu os cursos profissionalizantes seriados em nível de 1º grau. Aparentemente o Ginásio Agrícola de Colatina estava com seus dias contados.

Porém, a Coordenação Nacional do Ensino Agrícola – COAGRI, órgão vinculado à Secretaria de Ensino de 1º e 2º Graus do Ministério da Educação e Cultura – MEC, resolveu o impasse entre a União e o Estado do Espírito Santo. O Ginásio Agrícola de Colatina transformar-se-ia em Colégio Agrícola de Colatina – CAC para que fosse oferecido o ensino de 2º Grau, com o Curso Técnico em Agropecuária e o curso Ginasial Agrícola foi sendo extinto gradativamente.

Em 17 de dezembro de 1975 o Poder Executivo Estadual doou à União área de terra destinada a Criação do Colégio Agrícola de Colatina. Em 1977 toma posse o novo Diretor, o Professor Sebastião Pelúzio de Campos e em 14 de dezembro de 1977 foi autorizado o funcionamento do curso Técnico em Agropecuária no Colégio Agrícola de Colatina – CAC, regularizado em 29 de agosto de 1980.

No início de 1978 foi realizado o primeiro Exame de Seleção para o curso Técnico em Agropecuária com 120 vagas, tendo sua formatura ocorrida em dezembro de 1980, com o título de Técnico em Agropecuária.

A partir do Decreto nº 83.935, de 04 de setembro de 1979, publicado no DOU de 05 de setembro de 1979, foi substituída a denominação de Colégio Agrícola de Colatina – CAC para Escola Agrotécnica Federal de Colatina – EAFCOL.

A Escola Agrotécnica Federal de Colatina transforma-se em uma Autarquia instituída pela Lei 8.731 de 16 de novembro de 1993, vinculada ao Ministério da Educação e do Desporto, nos termos do Art. 20, Anexo I do Decreto nº 2.147 de 14 de fevereiro de 1997, através da Secretaria de Educação Média e Tecnológica.

No fim do ano de 2008, através da Lei 11.892, de 29 de dezembro de 2008, o Governo Federal institui a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, e cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia (BRASIL, 2008). Os Institutos Federais são instituições de educação superior, básica e profissional, pluricurriculares e multicampi, especializados na oferta de educação profissional e tecnológica nas diferentes modalidades de ensino, com base na conjugação de conhecimentos técnicos e tecnológicos com as suas práticas pedagógicas.

Assim, surge o Instituto Federal do Espírito Santo, mediante integração do Centro Federal de Educação Tecnológica do Espírito Santo - CEFETES e das Escolas Agrotécnicas Federais de Alegre, de Colatina e de Santa Teresa. A Escola Agrotécnica Federal de Colatina atravessa mais um período de mudanças e passa a ser denominada Ifes Campus Itapina.

Para Sueth, apud Valbuza (2015), a proposta dos Institutos Federais (IF) entende a educação como compromisso de transformação social, e busca qualificar profissionais preparados para atuar de forma contextualizada em suas regiões.

Segundo Valbuza (2015),

Ao atuar há mais de cinco décadas na educação profissional, o Ifes Campus Itapina vem desempenhando um papel importante para o setor agrícola no desenvolvimento de competências, por meio da oferta de ensino técnico-profissionalizante e cursos superiores, das atividades de pesquisa e das articulações com os diversos atores das cadeias produtivas agrícolas de Colatina e região. (VALBUZA, 2015, pg.34).

O Projeto Pedagógico do Curso de Licenciatura Plena em Ciências Agrícolas (Lica), do Ifes – Campus Itapina, se encontra fundamentado nas bases legais, nos princípios norteadores explicitados na Lei Nº 9.394/96 (Lei de Diretrizes e Bases da Educação - LDB) bem como no conjunto de normas legais, pareceres e referências curriculares que normatizam a Educação Superior no Brasil e baseado na compreensão da educação como prática social e experiência de vida, que se manifesta na promoção da educação e no seu sentido pleno, sendo eles: a) capacitar de forma científica, tecnológica e humanista formando um cidadão reflexivo, dotado de senso crítico, de ética e de competência técnica; b) formar profissionais para atuarem no mercado de trabalho, visando o seu comprometimento com as transformações sociais, políticas e culturais; c) formar profissionais capazes de gerar e conduzir conhecimento científico e tecnológico, para a sociedade e, em particular, no mundo do trabalho¹³.

Para Caliari (2020), o curso de Lica tem se tornado um valioso aliado para os sujeitos do campo, uma vez que formar profissionais com especificidades no ensino agrícola, que atuarão no campo, lidando com questões de produção rural, implicações econômicas e sócio políticas, são questões que podem potencializar o desenvolvimento rural sustentável da região.

A proposta do curso é que tais profissionais tenham competência para lidar com os avanços da ciência e da tecnologia, participando de forma ativa. Em suma, a prática educativa está direcionada para adequar-se as inovações, visando ao desenvolvimento de conhecimentos e atitudes que auxiliem os alunos para se relacionarem com as novas exigências da sociedade.

A formação do Licenciado em Ciências Agrícolas está alicerçada em sólidas bases

¹³Disponível em https://itapina.ifes.edu.br/images/arquivo_em_pdf/PPC_LICENCIATURA_EM_Ciencias_AGRICOLA_S_FINALIZADO.pdf. Acesso em 13 dez. 2020.

agrícolas e pedagógicas, como conseqüência, torna o egresso um Professor capaz de se adaptar a diversidade humana, a velocidade e complexidade do desenvolvimento científico e tecnológico, aplicando seus conhecimentos, em consonância com as legislações educacionais e profissionais vigentes, à heterogênea demanda social brasileira. Sua formação deve ser dinâmica, crítica e criativa; com esta visão, a educação será como um espaço de construção de conhecimentos de forma persistente em busca da fusão conceitual e demonstrativa entre teoria e prática para que se alcance a valorização profissional e pessoal.

Segundo o Projeto Pedagógico do Curso de Lica, os princípios que norteiam o curso são definidos através de valores relacionados aos aspectos profissionais e éticos, ajustáveis aos diversos níveis de desenvolvimento do estudante:

- Compromisso com a educação e com os educadores – acredita-se que a educação é a forma pela qual uma sociedade se estrutura, mantém e evolui, transcendendo o momento de aprendizagem formal proporcionado pelas instituições de ensino. Por isso, o curso assume a responsabilidade para com a formação de professores que sejam comprometidos com seu papel de educador, competentes no exercício de seus misteres, criativos e versáteis para lidar com situações diferentes, conscientes do valor do profissional da educação, hábeis na gestão do processo ensino-aprendizagem e capazes de trabalhar em equipe, numa perspectiva interdisciplinar e transdisciplinar.
- Compromisso com a ciência – muito mais que a formação de profissionais ricos em conteúdo e hábeis no manejo de classe para atendimento à demanda, deseja-se a educação para a ciência, possível com a formação de professores habilitados, qualificados e engajados na construção de uma educação que proporcione uma visão lógica e sistêmica do mundo em que vivemos.
- Compromisso com a humanidade – objetiva-se participar na construção de uma geração capaz de desenvolver autonomia intelectual. Buscam-se incessantemente formas de levar o conhecimento e o desenvolvimento científico e tecnológico a todas as camadas da população. Acredita-se que o círculo vicioso da desigualdade social só será rompido quando todas as pessoas puderem usufruir das informações e avanços que a ciência pode proporcionar ao ser humano.

- Compromisso com o desenvolvimento – deseja-se um curso pró-ativo, no sentido de buscar a participação em ações concretas para o desenvolvimento científico, social, ambiental e econômico através da educação, preparando cidadãos autônomos e competitivos. Procura-se desenvolver projetos que estejam também voltados para a geração de renda, desenvolvimento sustentável, melhoria da qualidade de vida e geração de conhecimentos relevantes, aliados à aplicação e ao desenvolvimento de novos métodos e técnicas de ensino.

Atualmente o Ifes Campus Itapina oferece cursos técnicos (modalidades subsequente e integrado ao Ensino Médio), Graduação e Pós-graduação, sendo eles:

- Cursos Técnicos: Agropecuária, Alimentos e Zootecnia;
- Graduação: Agronomia, Licenciatura em Ciências Agrícolas, Licenciatura em Pedagogia e Zootecnia;
- Pós-graduação: Coordenadoria de Cursos e Programas de Pós-graduação – CPG, Lato Sensu em Agricultura Sustentável e Lato Sensu em Práticas Pedagógicas.

No ambiente educacional existem três metodologias diferentes, sendo elas: Educação Formal, Educação Informal e Educação Não-Formal. Educação formal conceitua-se pelo motivo, que se praticam dentro de escolas públicas, privadas, cursos profissionalizantes entre outros, ou seja, o desenvolvimento das aulas acontece na maioria mais formal como o próprio nome diz, acontece de uma maneira mais organizada dentro de instituições seja ela básica ou superior, na maioria das vezes dentro de uma sala, por meio de livros didáticos, lousa e caderno. A Informal está ligada diretamente ao comportamento, hábitos, valores não intencionados e não institucionalizados. Geralmente tendo suas práticas em “não instituições” assim rotuladas que são locais como: Praia, Praças e Ruas. Por fim a não menos importante, a prática da Não-Formal; que ocorre no período inverso ou no período que o aluno frequenta a escola regular. Pois estas práticas são executadas em instituições tais como: Museus, Centro de Ciências, Parques e outros.

Conforme o autor Libâneo (2002) propõe, podemos compreender que a educação não formal se refere às organizações políticas, profissionais, científicas, culturais, agências formativas para grupos sociais, educação cívica, etc.

O tema desta pesquisa tem correlação, a prática da educação não formal, pois conforme se conceitua as diversas instituições, ocupam o aluno com atividades produtivas e longe do tempo ocioso inverso ao escolar, onde crianças, jovens e adultos ficariam pelas ruas, sujeitas a conhecerem uma realidade bastante real no país, como por exemplo, a importância de conhecer as legislações de trânsito e boas práticas, pois se trata de um tema universal, onde se faz necessário que todos tenham um conhecimento básico referente ao tema. Mediante a justificava em que o tema se faz necessário todas às faixas estárias terem o conhecimento e por se tratar de um assunto comum e universal. Os Campus Ifes Itapina, junto aos docentes e discentes terão um grande papel para contribuir com a comunidade local do município de Colatina, onde terão uma grande participação na execução desta proposta de plano de ação para o município. Pois com toda a experiência e nível de formação dos discentes e diversidade dos cursos de formação do Campus contribuirá para possibilitar uma assistência à comunidade urbana e rural da cidade, podendo trabalhar esse tema, em locais públicos com total liberdade com os parceiros e colaboradores.

3.4 POLÍTICAS PÚBLICAS E A IMPORTÂNCIA DO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO GOVERNAMENTAL

Segundo Diagnino (2014), os gestores públicos brasileiros, atores centrais do espaço onde ocorre o Planejamento Estratégico Governamental (PEG), seguem por muito tempo atuando no interior de um aparelho de “Estado Herdado” que não se encontra preparado para atender às demandas da sociedade quanto a um estilo alternativo de desenvolvimento mais justo, economicamente igualitário e ambientalmente sustentável. Ao mesmo tempo, os gestores públicos terão de transformar o “Estado Herdado” no sentido da criação do “Estado Necessário”, entendido como um Estado capaz não apenas de atender às demandas presentes, mas de fazer emergir e satisfazer novas demandas embutidas nesse estilo alternativo.

O Planejamento Estratégico Governamental (PEG) deve subsidiar as ações que se realizam no contexto maior da gestão pública; em particular aquelas que se relacionam ao ciclo de elaboração das políticas públicas, tais como formulação, implementação e avaliação.

Para Souza (2018),

Existem inúmeras definições de políticas públicas que, na sua simplicidade e elegância (no sentido matemático), escondem a complexidade que envolve os governos quando decidem formulá-las e implementá-las. Escondem também uma das dimensões pouco exploradas pela literatura, que é como a política é coordenada nas suas diversas fases. (SOUZA, 2018, pg.14).

Neste contexto, não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que seja política pública, podendo ser definida como um campo dentro do estudo da política que analisa o governo à luz de grandes questões públicas; como um conjunto específico de ações do governo que irão produzir efeitos específicos; como a somada das atividades dos governos, agindo diretamente ou através de delegação, que influenciam a vida dos cidadãos e como “o que o governo escolhe fazer ou não fazer” (Souza (2006), Mead (1995), Lynn (1980), Peters (1986), Dye (1984) apud Souza, 2018).

Outras definições focalizam nas características específicas da política pública como, por exemplo, uma expressão intencional condicionada por uma sanção, que pode ser uma recompensa ou uma punição. A política pública é, para eles, um curso de ação (ou inação) que pode tomar a forma de lei, regra, decreto, estatuto ou regulação como as previstas no Código Brasileiro de Trânsito, analisado neste trabalho.

3.4.1 O PLANO DE AÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

O Plano de Ação, documento recomendado pela Organização das Nações Unidas (ONU) que norteia as ações educativas para a Década da Ação pelo Trânsito Seguro, se sustenta em cinco pilares.

Quanto ao gerenciamento nacional da segurança no trânsito, há estados e municípios que não aderem aos programas e campanhas educativas. Além disso, as

campanhas historicamente tem sido fracas, sem o realismo e o impacto de campanhas internacionais como se faz na França, Reino Unido, Austrália, República Tcheca e outros.

Nota-se no Brasil a inexistência de infraestrutura e uma malha viária adequadas; a frota é antiga e muitos veículos trafegam diariamente sem condições mínimas de segurança; o comportamento agressivo das pessoas no trânsito compromete a segurança de todos e quanto ao atendimento ao trauma, assistência pré-hospitalar, hospitalar e à reabilitação; há veículos de resgate mais bem equipados do que os próprios hospitais. Neste cenário, um grande desafio se apresenta: ou são estabelecidas ações adequadas, sérias e comprometidas com o envolvimento de toda a sociedade e entes do Sistema Nacional de Trânsito, ou os indicadores de acidentes no trânsito continuarão aumentando.

Assim como o trânsito é um sistema em que tudo e todos são interdependentes e as ações de um interferem para a segurança do outro, todas as ações estruturais, educativas e preventivas têm que ser sistêmicas, integradas, coordenadas. Não se pode pensar o trânsito de uma maneira descontextualizada, com ações isoladas. Se não houver equilíbrio em cada um dos pilares que sustentam o trânsito - engenharia/ergonomia, fiscalização e educação - todas as ações estarão comprometidas. Hoje em dia já se fala num quarto elemento, o comportamento humano, porque trânsito é comportamento. Não adianta tentar resolver os problemas do trânsito só com medidas de engenharia, mudando os traçados da via ou só com sinalização. Da mesma forma, só punir sem sensibilizar para educar também se perde no contexto, assim como só tentar educar para a aprendizagem de comportamentos seguros e defensivos também não funciona. Todas as ações tem que ser integradas e sistêmicas, estratégicas e bem alinhadas.

4. METODOLOGIA

Trata-se de uma pesquisa empírica, baseada em um estudo de caso, com metodologia qualitativa e exploratória. O Estudo de Caso foi a metodologia utilizada nesta pesquisa tendo em vista o tipo de questão central adotada bem como a reduzida extensão do controle do pesquisador sobre os eventos contemporâneos reais (YIN, 2010).

A utilização desta metodologia de estudo de caso contribuiu para alcançar melhor os fenômenos individuais, os processos organizacionais e políticos da sociedade. E é uma ferramenta utilizada que serviu para entender a forma e os motivos que levaram a determinada decisão de realizar esta pesquisa. Conforme Yin (2001) o estudo de caso é uma estratégia de pesquisa que compreende um método que abrange tudo em abordagens específicas de coletas e análise de dados.

Foram analisadas legislações específicas bem como textos de referência científica, disponibilizados na literatura, empregando os descritores controlados: idoso, acidentes de trânsito e responsabilidade social. Utilizaram-se ainda outras fontes da literatura, como manuais e relatórios da Organização Mundial de Saúde que tratam da temática em questão, planos de ações dos governantes e órgãos responsáveis.

Para a elaboração da proposta do Plano de Ação, foi utilizada a estrutura de um modelo aplicado em 2019 na disciplina Planejamento Estratégico Governamental do curso de pós-graduação Especialização em Administração Pública do Ifes Campus Colatina.

5. RESULTADOS E DISCUSSÕES

5.1 PROPOSTA DE PLANO DE AÇÃO PARA EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO PARA IDOSOS NO MUNICÍPIO DE COLATINA

A proposta de plano de ação para educação no trânsito para idosos a seguir, apresentada tem como foco contribuir com as discussões sobre um tema orientado para questões importantes como a acessibilidade, segurança e comportamento do idoso no trânsito de Colatina.

TÍTULO: Proposta de plano de ação para educação no trânsito para idosos no município de Colatina.

PARCEIROS:

- Detran-ES: Participação de servidores capacitados do órgão para contribuir com experiências/saberes, ligados a legislação de trânsito, regularização de veículos, e aplicabilidade da regulamentação vigente, sendo de competência do órgão regularizador;
- Polícia Militar: Participação para ajudar no tráfego do município, mostrar seus deveres como órgão fiscalizador do município; e instruir quanto às normas vigentes, trabalho preventivo e punitivo, quando preciso.
- Semtran: Mostrar sua responsabilidade pelo planejamento, organização, promoção, fiscalização dos serviços de sinalização, trânsito e tráfego.
- Centro de Formação de Condutores – CFCs: Capacitação dos instrutores acerca dos assuntos a serem repassados aos alunos de primeira habilitação/reabilitação/adição de categoria, como os alunos dos cursos de reciclagem para motorista infrator, onde se encontra a maior parte do público alvo deste trabalho.

CONTEXTUALIZAÇÃO:

A presente proposta de Plano de Ação de educação para o trânsito para idosos apresenta-se com um programa continuado voltado para discutir todos os temas relacionados ao trânsito envolvendo a terceira idade, orientando sobre questões importantes como a acessibilidade, segurança e comportamento no trânsito, disseminando o aprendizado de como evitar quedas, furtos, roubos e golpes e contribuindo também para desenvolver atividades que fortaleçam a autonomia e a sociabilidade dos idosos, além do convívio comunitário e prevenção de situações de risco social, utilizando da iniciativa para alertar e fazer com que eles sejam multiplicadores dos conhecimentos adquiridos nesta intervenção.

Entre as ações previstas, está a definição de um tema específico a cada mês a ser trabalhado por meio de palestras, debates, ações publicitárias e ação nas vias públicas, por meio das parcerias citadas anteriormente, cabendo aos parceiros, a cessão de servidores capacitados para ministrar aulas, oficinas, elaboração de projetos e acompanhamento das ações.

Cabe ressaltar que a proposta visa também envolver os planejadores e operadores de trânsito, pois são pouco sensíveis às necessidades dos pedestres em geral e muito menos ao idoso, sendo o segmento mais frágil, com foco de atenção no veículo e o objetivo de garantir fluidez no trânsito com segurança para todos.

IMPACTOS ESPERADOS

- Redução de engarrafamentos e acidentes de trânsito no município de Colatina, visando à segurança de todos; em especial os idosos, que possuem um grau de vulnerabilidade elevado.
- Maior disseminação das leis e deveres no trânsito entre pedestres, motoristas e ciclistas, atuando como formadores de opinião principalmente em seu convívio familiar, priorizando a vida.

OBJETIVOS A SEREM ALCANÇADOS

- Contribuir para conhecer direito e deveres, como ativos atuantes no trânsito;
- Proporcionar oficinas semanais ou mensais de forma pública, onde todos os idosos que tenham interesse possam participar, ocorrendo em centros públicos como: praças, escolas, asilos e etc, contando com nossos parceiros, onde poderão executar práticas, experiências cotidianas que possam resultar na redução desses índices;
- Contribuir para técnica da circulação viária;
- Mitigar os riscos do trânsito;
- Reduzir as causas e a gravidade das consequências dos acidentes;
- Promover a correção de atitudes frente ao tráfego seja o indivíduo pedestre ou condutor;
- Promover a conscientização para a prevenção de acidentes;
- Disseminar o conhecimento das leis de trânsito;
- Fortalecer a cultura do usuário do trânsito como cidadão;
- Estimular a pesquisa sobre segurança e educação para o trânsito para os idosos;
- Garantir segurança nos deslocamentos: ruas, calçadas e vias populosas,

- Contar com a parceria e futuras possibilidades de executar essa proposta, nos Centros de Formação de Condutores (CFCs).

IDENTIFICAÇÃO DOS BENEFICIÁRIOS

Os envolvidos beneficiados nesse processo são os munícipes colatinenses, idosos, com idade a partir de 60 anos, com autonomia para transitarem em via pública, independente do papel que ocupe (motorista, pedestre, ciclista, entre outros), podendo ser expandido e aplicado em outros municípios do Brasil.

INDICADORES UTILIZADOS PARA ANÁLISE/VERIFICAÇÃO

- Volume de registro de acidentes com idosos no trânsito na Semtran e na Polícia Militar;
- Volume de atendimentos hospitalares envolvendo acidentes com idosos no trânsito;
- Volume de infrações de trânsito registradas no DETRAN;

PROCEDIMENTOS DE REVISÃO/MONITORAMENTO E ESTRATÉGIAS DE INTERVENÇÃO ÀS MUDANÇAS NO CONTEXTO/CENÁRIO

O acompanhamento de políticas públicas visa no monitoramento dos indicadores mencionados no título anterior, pois deve realizar monitoramentos por dados mensais dos índices de acidentes ocorridos no setor urbano do município; por pesquisas entre os envolvidos e os impactos que houveram em sua vida.

PROCEDIMENTOS DE AVALIAÇÃO

Analisar a entrega e os efeitos ocasionados por essas ações para a população é de extrema importância para que este plano de ação possa verificar a eficácia das ações desenvolvidas por meio de acompanhamento dos indicadores e pesquisas de satisfação com a sociedade colatinense.

ESTRATÉGIAS DE COMUNICAÇÃO E DIVULGAÇÃO DOS RESULTADOS

Desenvolver cartilhas e informativos, disponível para toda sociedade civil, mostrando a importância e os impactos positivos desta ação. Podendo também contar com redes sociais e o jornal local da cidade.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho procurou evidenciar que, por meio da elaboração de uma proposta de Plano de Ação de uma política pública municipal, o estudante do curso de Licenciatura em Ciências Agrícolas tem um papel fundamental e pode (e deve) contribuir diretamente com as transformações e soluções para os desafios socioeconômicos de seu entorno.

A educação no trânsito deve partir da iniciativa de todos os usuários e motoristas em todas as faixas etárias. É de suma importância uma mudança de paradigma e a adoção de uma atitude mais consciente por parte da sociedade para que respeite esse segmento populacional. Muitos idosos ainda sofrem com o preconceito, diante da imagem cultural negativa que a sociedade tem da velhice, o descaso dentro do ônibus, em metrô, ruas e avenidas sem faixas e placas, calçadas cheias de buracos, ciclovias e vagas em estacionamentos reservados aos idosos, mas que não são respeitados.

Infelizmente nossa sociedade ainda é despreparada para respeitar a diversidade, a individualidade, as características e necessidades da pessoa idosa, para ver o envelhecimento numa perspectiva de desenvolvimento, que o envelhecimento faz parte de toda uma vida em que todos irão envelhecer.

Torna-se necessário a implantação desta proposta para os idosos no trânsito preparando os cidadãos para o perfil da população que envelhece. Em todo o mundo, o contingente de pessoas com idade igual ou superior a 60 anos tem crescido rapidamente e estima-se que esse cenário irá aumentar.

Manter um comportamento seguro no trânsito em qualquer fase da vida é seguir as normas, leis de trânsito, respeitar os demais e dirigir com cuidado e

responsabilidade.

Conclui-se que é importante refletir sobre o idoso no trânsito, pois se constitui uma parcela da população que tende a enfrentar dificuldades na direção veicular com o passar dos anos. Assim, cabe a todos, sociedade e família, respeitar, proteger, apoiar emocionalmente e agir em conjunto com o idoso para decidir o momento certo de parar de dirigir e a adoção de práticas seguras no trânsito enquanto pedestre.

7. REFERÊNCIAS

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O que é educação**. São Paulo; Brasiliense, 1985.

BRASIL. Lei 4.024, de 20 dez. 1961. **Lei das Diretrizes e Bases da Educação Nacional**.. Disponível em <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=LEI&numero=4024&ano=1961&ato=339o3YU5keVRVT7a7>. Acesso em 11 dez 2020.

_____. Lei 9.503, de 23 set. 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4024.htm. Acesso em 11 dez 2020.

_____. Lei 10.741, de 01 out. 2003. **Estatuto do Idoso**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm. Acesso em 11 dez 2020.

_____. Lei 11.892, de 29 dez. 2008. **Lei de criação da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11892.htm. Acesso em 12 dez 2020.

_____. Lei 12.587, de 03 jan. 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 13 dez 2020.

CALIARI, Sueda. **Licenciatura em ciências agrícolas para além dos muros da escola: conhecimento e conexões rumo a um desenvolvimento rural sustentável**. Dissertação (Mestrado em Educação Agrícola). UFRRJ. Seropédica, 2020.

CAMARANO, Ana Amélia. Living longer: are we getting older or younger for longer. *Journal of the Brazilian Anthropology Association*, Brasília, volume 13 nº 1. 2016. Acesso em: 15 jan. 2021.

CAMARANO, 2018. Conceito de idoso ficou velho. Folha, São Paulo. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/aoseu-tempo>. Acesso em: 15 jan. 2021.

CAMPOS, Ricardo Prado Pires de (org.). **A prevenção de acidentes no trânsito e a indústria das multas**. 2020. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2020-fev-03/mp-debate-acidentes-transito-industria-multas>. Acesso em: 14 dez. 2020.

CHAGAS, M. F. A. **O idoso no trânsito urbano: Implicações atuais e perspectivas futuras.** FUMEC, 1996.

COSTA, Lúcio. **O Arquiteto com um propósito: ordenar o espaço.** Belo Horizonte/MG, 2019.

DAGNINO, Renato Peixoto. **Planejamento estratégico governamental.** 3ª ed. Florianópolis : Departamento de Ciências da Administração / UFSC; [Brasília] : CAPES : UAB, 2014

DETRAN/PR - Departamento de Trânsito do Paraná. **Educação para o Trânsito: idoso.** Disponível em: <http://www.educacaotransito.pr.gov.br/pagina-215.html>. 2018. Acesso em: 14 dez. 2020.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia: saberes necessários à prática educativa.** 34ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

GBD - Global Burden of Disease Study. Análise de Saúde e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis da Secretaria de Vigilância em Saúde. Disponível em: <http://www.svs.aids.gov.br>. 2017. Acesso em: 13 dez. 2020.

LIBÂNEO, José Carlos. **Pedagogia e Pedagogos: para que?.** São Paulo: Cortez, 2002.

MIRANDA, Gabriella Moraes Duarte; MENDES, Antonio da Cruz Gouveia; DA SILVA, Ana Lucia Andrade. O envelhecimento populacional brasileiro: desafios e consequências sociais atuais e futuras. **Revista brasileira de geriatria e gerontologia**, v. 19, n. 3, p. 507-519, 2016.

NERI, Anita. L. **Palavras-chave em gerontologia.** Campinas: Alínea, 2005.

ONU - Organização das Nações Unidas. Declaração Universal dos Direitos Humanos da ONU. Disponível em: <https://brasil.un.org/>. Acesso em: 13 dez. 2020.

RODRIGUES, Paulo R. Ambrósio. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional.** São Paulo: Aduaneiras, 2002.

ROLNIK, Raquel ; KLINK, Jeroen. **Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias?.** <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-33002011000100006>. *CEBRAP* [online], 2011. Acesso em 14 dez 2020.

ROZESTRATEN, Reinier. J. A. **O idoso no trânsito.** Jornal da ABRAMET. São Paulo, 1993.

SANT'ANNA, Rogéria. M. **Mobilidade e segurança no trânsito da população idosa: um estudo descritivo sobre a percepção de pedestres idosos e de especialistas em engenharia de tráfego.** 195f. Dissertação (Doutorado em Engenharia de Transportes). Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, 2006.

SANTOS, A. M. R; RODRIGUES, R. A. P; DINIZ, M. A. **Trauma por acidente de trânsito no idoso: fatores de risco e consequências.** *Texto & Contexto - Enfermagem*, Florianópolis, v.26, n.2. 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-07072017000200310&lang=pt. Acesso em: 25 nov. 2020.

SIMIONE, Viviane. Educação e trânsito: uma mistura que dá certo. 2007. 11 f. Curso de Mestrado, Unioeste, Toledo-pr, 2007. Disponível em: <[http://www.unioeste.br/cursos/cascavel/pedagogia/eventos/2007/SimpósioAcademico2007/Trabalhos Completos/Trabalhos/PDF/72 VivianeSimioni.pdf](http://www.unioeste.br/cursos/cascavel/pedagogia/eventos/2007/SimpósioAcademico2007/Trabalhos%20Completos/Trabalhos/PDF/72%20VivianeSimioni.pdf)>. Acesso: 20 de jan. 2021.

SOUZA, Celina. **Coodenação de Políticas Públicas**. Brasília. Enap, 2018.

UNBEHAUM, Sandra. **Educar para os direitos humanos: Projetos voltados para a valorização dos direitos humanos**. Fundação Carlos Chagas. Difusão de ideias. Dezembro de 2006.

UNFPA reuniu nomes do governo, especialistas e sociedade civil para debater os processos de envelhecimento populacional. UNFPA Brasil, 28 ago. 2018. Disponível em: <https://brazil.unfpa.org/pt-br/news/unfpa-reuniu-nomes-do-governo-especialistas-e-sociedade-civil-para-debater-os-processos-de-0>. Acesso em: 15 jan. 2021.

VALBUZA, José Claudio. **O uso estratégico dos direitos de propriedade intelectual nas atividades agrícolas dos Institutos Federais - o caso da cadeia produtiva do café na perspectiva do Ifes Campus Itapina**. Dissertação (Mestrado em Propriedade Intelectual, Inovação e Desenvolvimento). INPI. Rio de Janeiro, 2015.

VASCONCELLOS, Eduardo A. O que é trânsito. São Paulo: Brasiliense, 1998 (Coleção primeiros passos; 162).

YIN, Roberto K. **Estudo de caso: Planejamento e Métodos**. 2ª Ed. Porto Alegre. Editora: Bookmam. 2001.

YIN, R. K. **Estudo de Caso – Planejamento e Métodos**. 4ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.