

A EDUCAÇÃO COMO ESTRATÉGIA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO COM A PESSOA IDOSA

Êrica Elisa Nickel

Anamob - Agência Nacional em Mobilidade erica@anamob.org.br

Introdução

O programa de educação para o trânsito “Boa prosa sobre trânsito” foi criado pela Anamob – Agência Nacional em Mobilidade para atender a pessoa idosa da cidade de Curitiba, estado do Paraná. Teve por objetivo informar e sensibilizar o público idoso para o autocuidado no trânsito atendendo aproximadamente a um mil idosos, entre 2014 a 2017. A estratégia educativa foi uma palestra, de uma hora de duração, com metodologia inovadora e conteúdo baseado nos principais fatores e comportamentos de risco de acidentes de trânsito envolvendo este público. Em relação aos fatores de risco: a infraestrutura, a velocidade e o álcool prevaleceram. Quanto às condutas de risco: a atitude imprudente do pedestre, transitar em local impróprio e evitabilidade tiveram os maiores índices.

Os fatores e conduta de risco fazem parte da metodologia de análise estatística utilizada pela Comissão de Coleta e Análise de Dados do Projeto Vida no Trânsito - PVT, em vigência no Brasil, em especial em Curitiba, desde 2012. O PVT está ligado ao movimento denominado Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, determinado pela Organização Mundial de Saúde – OMS e Organização das Nações Unidas – ONU, para os dez países do mundo que possuem os maiores índices de mortalidade no trânsito (ONUBR, 2011).

As estatísticas de acidentes de trânsito do PVT mostraram que em 2013 morreram 189 pessoas no trânsito de Curitiba, sendo 37 idosos mortos por atropelamento (PVT, 2012-2016). Em números absolutos, o público jovem é aquele que mais morre em acidentes de trânsito, porém ao se analisar a taxa de mortes por 100 mil habitantes, o índice da pessoa idosa chegou a 20,6/100 mil enquanto que o jovem foi de 15,8/100 mil (WAISELFISZ, 2014). Constatou-se que, em média, para cada cinco mortes no trânsito em Curitiba, uma acomete a população idosa de 60 anos ou mais. O público que mais morreu por atropelamento em Curitiba foi o idoso representando cerca de 18% das vítimas de trânsito na cidade, valor superior à média nacional de 15,5% (SIM, 2016).

Destaca-se também que o maior número de mortes em 2013 foi do sexo masculino, enquanto que o sexo feminino atingiu 43% do total. Porém, houve uma diferença significativa no ano de 2016: 70% foi do sexo masculino e 29%, do sexo feminino (PVT, 2012-2016).

Quanto a sobrevivência do idoso após o atropelamento, constatou-se que mais de 55% deles morreram posteriormente, por não resistiram às consequências ou sequelas dos acidentes, conforme a série histórica de análise de acidentes da Comissão de Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação sobre os acidentes do Projeto Vida no Trânsito Curitiba (PVT, 2012-2016).

A criação do programa Boa Prosa sobre o trânsito pela Anamob teve a intenção de priorizar a prevenção do acidente com a pessoa idosa, por meio da educação para o trânsito. Considerou-se que este tipo de educação foi negligenciado nas escolas ou em ambientes não formais de aprendizagem no século passado e não alcançou a maioria dos idosos que hoje transitam pela cidade e estão vulneráveis. Além disso, o trânsito curitibano vem se transformando rapidamente há pelo menos três décadas, com aumento no fluxo de veículos, crescimento da frota de motocicletas, alterações no mobiliário urbano, na estrutura viária, avanços na tecnologia e modificações na sinalização, modificações na mobilidade. Neste contexto o idoso parece necessitar de aperfeiçoamento de suas estratégias de ir e vir com

segurança, para se adaptar ao cenário violento do trânsito atual. Por este motivo, sensibiliza-lo e informa-lo pareceu o melhor caminho para desenvolver o seu autocuidado no trânsito.

Para levar a palestra à pessoa idosa, a Anamob teve como parceiros a Secretaria de Saúde de Curitiba, que fazia a articulação com a Fundação de ação Social de Curitiba – FAS realizando o agendamento nos grupos de convivência de idosos, que participavam do Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos para Pessoas Idosas. Este serviço é realizado em grupos, em dias específicos da semana e, de maneira sistemática, onde são ofertados gratuitamente cursos, palestras, confecção de artesanato, eventos, entre outras atividades. Isto facilitou sobremaneira a implementação do programa Boa prosa sobre o trânsito (FAS, 2018).

O agendamento da palestra teve como prioridade as regionais, chamadas também de subprefeituras, que tinham os maiores índices de mortes de idosos no trânsito, tendo como meta atender as dez regionais. Num período de 2014 a 2017 atendeu-se aproximadamente um mil idosos o equivalente a um terço do total atendido pelo Serviço de Convivência da FAS (FAS, 2018).

Durante a execução do programa percebeu-se que os idosos beneficiados pelo Serviço, em sua maioria, eram pessoas de baixa renda, com baixo nível de escolaridade, com autonomia para ir e vir a pé e geralmente o faziam sozinhos estando ao mesmo tempo mais vulneráveis aos riscos que o trânsito oferece. De todos os idosos atendidos pelo Programa, menos de 10% tinha habilitação para dirigir.

Considerou-se como possíveis benefícios do programa: contribuição para reduzir os acidentes de trânsito envolvendo idosos; diminuição de sobrecarga no sistema público de saúde, com internamentos e atendimentos hospitalares e ambulatoriais, decorrentes deste tipo de trauma entre outros custos pessoais e sociais; contribuição à qualidade de vida do idoso, pois sua locomoção aconteceria de maneira mais segura; disseminação da cultura de segurança no trânsito, por meio do aperfeiçoamento de conhecimentos e comportamentos seguros no trânsito, tendo o idoso como protagonista, multiplicador de atitudes preventivas.

Metodologia

Quanto ao método de aprendizagem utilizado na palestra, escolheu-se o método da “aprendizagem reflexiva” de Donald Schön, um estudioso norte americano, a aprendizagem significativa de David Ausubel associados à pedagogia da autonomia, do educador brasileiro Paulo Freire.

A relação entre estes três métodos está basicamente na valorização da experiência pré-existente e do conhecimento de quem está aprendendo. Para David Ausubel, a aprendizagem necessita fazer algum sentido para o aprendente e a informação deve dialogar e ancorar-se nos conceitos já existentes e relevantes na sua estrutura cognitiva (AUSUBEL, 2003).

Para o educador Paulo Freire educar envolve considerar o seu conhecimento já adquirido e utilizar a própria realidade concreta para aprender dela e sobre ela, assim pode-se compreender o mundo no qual a pessoa se insere e desenvolver consciência crítica e cidadã para transformá-lo (FREIRE, 1987, 1996).

Do ponto de vista de Donald Schön já existe um “conhecer na ação”, um saber fazer baseado em conhecimentos, vivências, crenças, ideias construídos pela pessoa ao longo da sua vida. Normalmente a pessoa apenas age espontaneamente e não reflete sobre como, porque de sua escolha, e quais regras utiliza neste saber fazer, a exemplo de como atravessar a rua. Este saber já está sedimentado (SCHON, 2000).

Porém, quando a pessoa reflete sobre sua ação, buscando identificar as normas e tipos de escolhas que utilizou, é possível questioná-las, desconstruí-las, aperfeiçoa-las e até ampliá-las. Quando se reflete na ação e sobre a ação, é possível reconhecer falhas, encontrar soluções e aprender novos conhecimentos. Assim, o “conhecer na ação”, ou seja, o “saber fazer” se modifica, se amplia, se aprimora (SCHON, 2000).

Na aplicação deste método buscou-se valorizar a experiência e o saber do idoso, as atitudes seguras aprendidas durante a vida, seu “saber fazer”, mas também questionar suas escolhas, suas crenças, mitos e as consequências para suas vidas.

Isso contribuiu para que o público tomasse consciência do que já sabiam, para ampliar o conhecimento a partir do seu saber, adequando-o ao trânsito atual, complexo e violento.

As estratégias de aprendizagem utilizadas para despertar a atenção e o interesse do idoso durante a palestra foram a exibição de vários vídeos sobre os diferentes riscos do trânsito, a discussão e a resolução de problemas reais dos idosos por meio de seus relatos e imagens locais, da região onde moravam.

O foco da palestra era estimular no idoso a perceber os riscos e fazer a escolha mais segura e os temas tratados foram: o ambiente do trânsito antigo em relação ao atual; a fragilidade e o comportamento do pedestre idoso, levando em conta as limitações de visão, audição, mobilidade, teimosia, desconhecimento sobre riscos, velocidade e a ação dos outros condutores, especialmente motocicletas; travessia de rua; utilização do transporte público, o desembarque e a travessia de rua; uso do cinto de segurança; álcool e outras drogas; o idoso condutor.

Após seis meses de execução do programa, a Anamob iniciou uma pesquisa com o objetivo de avaliar a percepção do público idoso sobre a relevância do programa para a sua segurança no trânsito.

Optou pelo método de Pesquisa Social Quantitativa e Experimental. Quantitativa, por buscar descrever uma determinada situação, medindo, de maneira numérica, as hipóteses levantada sobre um problema de pesquisa. O método escolhido foi o “Somativo”, para verificar os efeitos e resultados do projeto após longo período de realização, para pensar sobre o seu valor, possíveis ajustes e/ou sua continuidade (GIL, 2008).

A abordagem escolhida foi a “Avaliação baseada em Objetivos”, cuja preocupação central é “buscar informações referentes à distância entre os objetivos de um projeto (o que o projeto se propôs a alcançar) e os resultados obtidos” (RAUPP & REICHLE, 2003, p. 96).

Para a coleta de dados, o instrumento de pesquisa utilizado foi o “questionário estruturado”, com perguntas objetivas, fechadas, de múltipla escolha, para que houvesse uniformidade de entendimento entre os participantes da pesquisa. Deixou-se apenas um espaço, ao final do questionário, para que o participante registrasse alguma crítica, opinião ou sugestão, obtendo-se assim uma informação também qualitativa.

Dos 500 idosos atendidos em dois anos, o período da pesquisa, foram utilizados 74 questionários válidos. O questionário era aplicado ao final de cada palestra para uma amostra de participantes, tendo em vista que nem todos os idosos conseguiam ler e interpretar as perguntas pela sua baixa escolaridade. Mesmo assim, quando alguns deles tinham interesse em responder, os educadores sociais liam as perguntas e alternativas para eles e, em seguida, os mesmos davam suas respostas de maneira independente, conforme sua própria opinião.

Os indicadores escolhidos para a pesquisa foram: relevância da palestra a segurança no trânsito; intenção em mudar comportamento; utilidade da palestra para o dia a dia no trânsito.

Discussão e resultados

As análises dos dados mostraram os seguintes resultados: em relação ao primeiro indicador “relevância/importância da palestra”, referente à pergunta “o que você achou da palestra que recebeu sobre trânsito”, 33% das respostas mostrou que a palestra foi “importante” para sua vida; entre “relembrar normas” de segurança para o pedestre e “atualizar conhecimentos” somou-se 42% das respostas e “aprendi novas informações” resultou em 21%. Os participantes podiam marcar mais de uma alternativa nesta questão. Considerou-se que o conhecimento dos idosos sobre comportamento seguro no trânsito foi lembrado e reforçado,

mas principalmente foi atualizado e aperfeiçoado para o trânsito atual que é mais complexo, mais violento e mais incerto. Acredita-se que o idoso poderá fazer escolhas mais seguras. Alguns comentários provenientes do espaço deixado para “críticas, comentários, sugestões”, de preenchimento opcional, reforçaram essas considerações: “Parabéns a informação é muito importante”; “Muito bom e necessária. Deveria ser aplicada mais vezes e procurar atingir um público maior”; “Muito boa a palestra, muito bem explicada e partilhada”. “Essas informações foram de grande utilidade, pois sabemos de tudo, mas vale sempre relembrar. Parabéns para o projeto”.

Na segunda questão “depois de participar da palestra você:” os participantes poderiam assinalar apenas uma das respostas: “o que aprendi irá me ajudar a agir com mais segurança no trânsito” ou “Não mudará muito para mim”; ou “outra resposta”, porém esta alternativa não obteve nenhuma descrição por parte dos respondentes, no espaço deixado para isto. O indicador de referência foi “intenção em mudar comportamento” e obteve-se o seguinte resultado:

Constatou-se que 96% dos respondentes mostraram intenção em mudar comportamento, pois irão “agir com mais segurança no trânsito”, indo ao encontro das respostas da primeira pergunta, pois para a grande maioria dos respondentes houve relevância e importância da palestra para suas vidas o que os pode motivar a “agir com mais segurança”.

A terceira pergunta buscou saber quais temas foram mais relevantes para a segurança do idoso no trânsito, em seu dia a dia: “quais assuntos foram mais importantes para a sua segurança no trânsito no dia a dia”, questão relacionada ao indicador “utilidade para o dia a dia”. Percebeu-se que houve equilíbrio de 18% nas respostas dos temas “Atenção ao transitar”, “Atravessar a rua”, “Ver e ser visto” e “Uso do cinto de segurança”. Em relação aos temas “Uso de drogas”, obteve-se 15% de respostas e “Atravessar após descer do ônibus” obteve-se 12% de frequência nas respostas.

Acredita-se que a palestra teve alta relevância para os idosos pois a “atitude imprudente do pedestre” é um dos indicadores de comportamento de risco predominante nas estatísticas do PVT e os aspectos mais importantes que podem levar a um comportamento preventivo do pedestre e a escolhas seguras no trânsito, foram aprendidos e destacados por eles na pesquisa. Os comentários feitos na pergunta número “4” reforçam estas considerações: “O tema foi muito importante porque ajudou a ficar mais alerta com esse trânsito muito ruim”; “ser atento a tudo, ter calma, refletir e sair com atenção, saber parar, e ter visualização”.

Conclusão

Pode-se considerar então que participar de grupos onde o idoso aprende de maneira lúdica e dialogada sobre comportamento e cidadania no trânsito, pode ser uma oportunidade de convivência e construção e/ou manutenção de vínculos e de aprendizado sobre comportamento seguro, direitos e deveres no trânsito.

Um acidente de trânsito traz ao idoso uma redução ou impedimento para o ir e vir, além de consequências à qualidade de vida, especialmente, pela dependência que terá de outras pessoas para suas atividades diárias, rotineiras, lazer e saúde. Além disso, quando o idoso sobrevive a um acidente de trânsito fica por um longo período de tempo confinado a um espaço físico, seja em casa ou no hospital, correndo o risco de adquirir doenças, ter sua saúde agravada ou ainda de entrar em depressão.

O acidente de trânsito interfere na vida social, na saúde física e emocional da vítima e, em muitos casos é fator contributivo para a redução de sua condição econômica. Por isto a importância do Boa Prosa sobre Trânsito focar o trabalho na prevenção e na promoção do direito de ir e vir com segurança, especialmente para aquelas pessoas com maior vulnerabilidade social.

Sendo assim, a partir dos indicadores elencados foi possível perceber a importância que o tema teve para a pessoa idosa de Curitiba, pois o público atendido demonstrou nas respostas

à pesquisa, que o seu conhecimento foi aperfeiçoado, que aprendeu coisas novas, que lembrou conceitos importantes para a sua segurança.

Em especial, a grande maioria dos respondentes sinalizou a intenção em mudar seu comportamento e utilizar as informações e o aprendizado no seu dia-a-dia, mostrando a importância da continuidade deste Programa.

Referências

- Ausubel, D.P. (2003). “Aquisição e retenção de conhecimentos”. Lisboa: Plátano Edições Técnicas. Tradução do original *The acquisition and retention of knowledge* (2000).
- Freire, Paulo. (1996) “Pedagogia da autonomia: saberes necessários à prática educativa”. 29ª ed. São Paulo: Paz e Terra.
- _____. (1987) “Pedagogia do oprimido”. 34ª ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- Fundação de Ação Social. Atendimento à população idosa de Curitiba. Curitiba. Disponível em: <http://fas.curitiba.pr.gov.br/conteudo.aspx?idf=192> Acesso em: 12 ago. 2018.
- GIL, Antonio Carlos. “Métodos e técnicas de pesquisa social”. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- Ministério da Saúde. (2010) “Óbitos por causas externas – Brasil”. *Sistema de Informações sobre mortalidade – SIM*. Brasília. Disponível em:
<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10uf.def> Acesso em: 24 set. 2018.
- ONUBR. Nações Unidas no Brasil. (2011) “Década de Ação pelo Trânsito Seguro 2011-2020 é lançada oficialmente hoje (11) em todo o mundo”. 11 de maio de 2011. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/> Acesso em: 10 out. 2018.
- Projeto Vida no Trânsito Curitiba. Comissão de Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação. (2016) “Análise dos acidentes de trânsito com óbito ocorridos em Curitiba 2013-2016. Curitiba. (Documento em Slides).
- Raupp, Magdala; Reichle, Adriana. (2003) “Avaliação: ferramenta para melhores projetos”. Santa Cruz do Sul: Edunisc.
- Schön, Donald. (2000) “Educando o profissional reflexivo: um novo design para o ensino e a aprendizagem”. Porto Alegre: Artes Médicas Sul.
- Waiselfisz, Julio Jacobo. (2014) “Mapa da violência. Os jovens do Brasil (Preliminar)”. Rio de Janeiro: Ed. Flacso Brasil. Disponível em: http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2014/Mapa2014_JovensBrasil_Preliminar.pdf Acesso em 20 set. 2018.