



Governo do Rio Grande do Sul
Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão
Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem
Secretaria da Educação
Departamento Estadual de Trânsito

Relatório da Implementação das Salvaguardas Indígenas e dos Planos dos Povos Indígenas no âmbito do Componente Manutenção de Rodovias

Programa para Retomada do Desenvolvimento Econômico
e Social do Rio Grande do Sul - PROREDES BIRD

Porto Alegre, setembro de 2018.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

José Ivo Sartori

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, GOVERNANÇA E GESTÃO

Josué de Souza Barbosa

Departamento de Captação de Recursos

Carmen Nunes

SECRETARIA DOS TRANSPORTES

Humberto Brandão Canuso

DEPARTAMENTO AUTÔNOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM

Rogério Brasil Uberti

Superintendência de Projetos Especiais

Lia Caterí Martinazzo

SECRETARIA DA MODERNIZAÇÃO ADMINISTRATIVA E DOS RECURSOS HUMANOS

Raffaele Marsiaj Quinto Di Cameli

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN

Paulo Roberto Kopschina

Escola Pública de Trânsito

Laís Elisabeth Silveira

SECRETARIA DA EDUCAÇÃO

Ronald Krummenauer

Departamento Pedagógico

Sônia Rosa

Equipe técnica

DECAP/SPGG

Fernanda Corezola

Carmen Nunes

SPE/DAER

Luciano Dornelles

EPT/DETRAN

Adriana Lopes Reston

Bruna da Cunha Fagundes

Gisele Mari Vasconcellos da Silva

Maria Goreti Alves da Costa

Paula Gadret Ebeling

Tatiane Russo Stein

Departamento Pedagógico/SEDUC

Sonia Lopes dos Santos (Coordenadora da Divisão da Diversidade e Direitos Humanos)

Rodrigo Venzon

Helena Martins

Sumário

Apresentação	5
1 Elaboração dos PPIs e definição das ações	7
1.1 Metodologia de elaboração dos PPIs	8
1.2 Localização espacial das Terras indígenas no Rio Grande do Sul	9
1.3 Consultas Livres, Prévias e Informadas.....	11
1.4 A construção do plano de ações nos PPIs	19
2 Organização e preparação das ações.....	21
2.1 Preparação das Consultas Livres, Prévias e informadas.....	21
2.2 Preparação das Melhorias rodoviárias.....	23
2.3 Preparação do Mecanismo de Queixas e Sugestões.....	23
2.4 Preparação das ações de educação para o trânsito.....	24
2.5 Preparação da avaliação	25
3 Implementação das ações.....	26
3.1 Consultas Livres, Prévias e Informadas.....	26
3.2 Melhorias em projetos rodoviários e de sinalização	43
3.3 Mecanismo de queixas e sugestões.....	59
3.4 Educação para o trânsito.....	65
4 Avaliação das ações implementadas	86
4.1 Avaliação do DAER	86
4.2 Avaliação da SPGG.....	92
4.3 Avaliação do DETRAN.....	96
4.4 Avaliação da SEDUC	111
4.5 Oficina de avaliação interinstitucional	118
5 Considerações finais e recomendações	120
6 Referências.....	123

Lista de figuras

Figura 1- 1ª Consulta Livre, Prévia e Informada na TI Serrinha – Abril de 2016	12
Figura 2- 1ª Consulta Livre, Prévia e Informada na TI Nonoai – Abril de 2016	14
Figura 3- 1ª Consulta Livre, Prévia e Informada na TI Passo Grande do Rio Forquilha – Julho 2016	16
Figura 4 - 1ª Consulta na TI Passo Grande do Rio Forquilha para apresentação do CREMA -Julho de 2016	17
Figura 5- 1ª Consulta Livre, Prévia e Informada na TI Cacique Doble – Julho de 2016	18
Figura 6- Reunião do DAER e SPGG com empresa construtora e empresa Supervisora – Junho 2016	22
Figura 7- Vista da comunidade presente na consulta na TI Cacique Doble	27
Figura 8- Vista da comunidade assistindo a consulta na TI Cacique Doble	28
Figura 9 – Professores apresentam música sobre educação para o Trânsito	28
Figura 10 – Professores apresentam trabalho desenvolvido sobre educação para o trânsito	28
Figura 11- DAER e empresa projetista apresentam proposta das melhorias rodoviárias	29
Figura 12- DECAP/SPGG esclarece sobre proposta de interseção na entrada da TI	29
Figura 13 -Interseção na entrada da Terra Indígena onde será realizada uma nova obra	29
Figura 14 - Comunidade e cacique participando da consulta	30
Figura 15 - Engº Julio do DAER informando sobre andamento dos projetos do CREMA	31
Figura 16 - Vice-cacique avaliando a execução do PPI	31
Figura 17 - Estudante do 9º ano relatando trabalho que desenvolveram em aula	31
Figura 18 - Vista da comunidade presente na consulta	32
Figura 19 - Engº Luciano do DAER apresenta o Mecanismo de Queixas e Sugestões	32
Figura 20- Professor fala do projeto de educação para o trânsito que estão desenvolvendo	33
Figura 21 - Vista da comunidade participando da consulta	34
Figura 22 -Engº Julio do DAER participando de atividade de educação para o trânsito com os alunos	34
Figura 23 – Alunos apresentando seus trabalhos	34
Figura 24 – Semáforo em Kaingang elaborado por alunos e professores	36
Figura 25 - Mesa de abertura da consulta no ginásio da comunidade	36
Figura 26 - Vista da comunidade e dos jogos pedagógicos apresentados na consulta	36
Figura 27 - Empresa apresenta proposta de melhorias rodoviárias e representante da comunidade	37
Figura 28 – Mãe utilizando jogo pedagógico com alunos da escola	37
Figura 29 - Alunos utilizando jogo pedagógico construído em sala de aula	37
Figura 30 - Cacique e capitães das aldeias participam da consulta	38
Figura 31 - Professores participam da consulta	38
Figura 32 - Professor apresenta trabalho em Biologia com vistas à educação para o trânsito	39
Figura 33 – Professora apresenta maquete elaborada com alunos	39
Figura 34 - Mesa de abertura da consulta realizada no Ginásio da comunidade	40
Figura 35 - Vista da comunidade presente na consulta	41
Figura 36 - Fala do Cacique propondo alteração nas leis internas da Terra Indígena no encerramento da consulta	41
Figura 37 - Professor apresenta os trabalhos de educação para o trânsito	42
Figura 38 - Capitão da Aldeia Pinhalzinho avalia a execução do PPI e cobra andamento das obras	42
Figura 39- Vista da comunidade presente na consulta	43
Figura 40 – Vista da comunidade	43
Figura 41- Situação atual sem o passeio para pedestres	44
Figura 42- Vista da situação atual sem o passeio para pedestres	44
Figura 43- Proposta de passeio aprovada pela comunidade na consulta	45
Figura 44- Situação atual sem passeio para pedestres no Km89	45
Figura 45- Vista da situação atual onde será executado passeio para pedestres	46
Figura 46- Proposta de alargamento de parte da via com criação de passeio para pedestre	46
Figura 47- Situação atual sem o passeio para pedestres no Km 91	47
Figura 48- Vista da situação atual onde será executado passeio para pedestres	47

Figura 49- Vista da situação atual onde será executado passeio para pedestres	48
Figura 50- Proposta de alargamento de parte da via com criação de passeio para pedestre no Km 91	48
Figura 51- Proposta técnica da bainha da parada de ônibus	49
Figura 52- Planta com localização de parte das paradas de ônibus na ERS-324	49
Figura 53- Planta da situação atual do acesso secundário à Terra Indígena Nonoai	50
Figura 54- Vista parcial do acesso secundário à Terra Indígena Nonoai	50
Figura 55- Proposta para adequar a interseção no acesso secundário da Terra Indígena	51
Figura 56 - Situação atual sem o passeio para pedestres no Km16	51
Figura 57- Vista da situação atual onde será executado passeio para pedestres	52
Figura 58 - Proposta de alargamento de parte da via com criação de passeio para pedestre	52
Figura 59 - Proposta técnica da bainha da parada de ônibus	53
Figura 60 - Planta com localização de parte das paradas de ônibus na ERS-406	53
Figura 61 –Planta da situação atual da interseção na entrada da Terra Indígena Cacique Doble	54
Figura 62 –Proposta para adequar a interseção na entrada da Terra Indígena Cacique Doble	54
Figura 63 - Proposta técnica da bainha da parada de ônibus	55
Figura 64 - Planta com localização de parte das paradas de ônibus na ERS-343	55
Figura 65- Vista da situação atual do acesso secundário à Terra Indígena Passo Grande do Rio Forquilha	56
Figura 66 - Proposta de alargamento de parte da via com criação de passeio para pedestre	56
Figura 67-Planta com a localização de onde será executado passeio para pedestres	57
Figura 68- Vista da situação atual onde será executado passeio para pedestres	57
Figura 69 - Proposta de alargamento de parte da via com criação de passeio para pedestre	58
Figura 70 - Proposta técnica da bainha da parada de ônibus	58
Figura 71- Planta com localização de parte das paradas de ônibus na ERS-324	59
Figura 72- Urna para coleta de formulários com queixas e sugestões deixadas em cada uma das terras indígenas	60
Figura 73- Fluxograma do Mecanismo de queixas e sugestões	61
Figura 74- Carga horária da capacitação	67
Figura 75- Abertura do curso com apresentação de músicas da comunidade	69
Figura 76- Trabalho em grupo durante o curso.	69
Figura 77 - Início do desenvolvimento do plano de trabalho com professores.	70
Figura 79- Apresentação pela professora da EPT/DETRAN	70
Figura 80 - Momento cultural com apresentação de danças.	71
Figura 81 - Parte da turma de cursistas	71
Figura 82- Equipe da EPT/DETRAN-RS	71
Figura 83 – Fotos da Oficina no dia 09/05/2017	74
Figura 84 - Fotos da Oficina no dia 11/05/2017:	74
<i>Figura 85- Tela de inscrição no Ambiente Virtual de Aprendizagem na plataforma Moodle</i>	75
Figura 86- Tela do Módulo Biblioteca e Materiais Didáticos	79
Figura 87- Registro de interação entre professor e tutor na plataforma	80
Figura 88- Registro parcial de Plano de trabalho elaborado por professor	80
Figura 89 – Respostas selecionadas de avaliação de professores	106
Figura 90- Registro de acessos à plataforma AVA	107
Figura 91- Alunos assistindo aula de educação para o trânsito	114
Figura 92- Policial da Brigada Militar fazendo palestra para os alunos	114
Figura 94- Maquete construída pelos alunos	115
Figura 95- Professora desenvolvendo atividades	115
Figura 96- Aluna confeccionando sinais de trânsito	116
Figura 97- Professor confeccionando carrinhos	116
Figura 98- Ônibus confeccionado com os alunos pronto	117
Figura 99- Alunos em sala de aula trabalhando sinais de trânsito	117
Figura 100 - Alunos em sala de aula trabalhando sinais de trânsito	117
Figura 101- Participantes da Oficina Interinstitucional de Avaliação das Salvaguardas Indígenas	119
Figura 102- Situação dos indicadores de monitoramento dos PPIs	120

Apresentação

Este relatório registra o processo de acionamento das Salvaguardas Sociais, mais especificamente das Salvaguardas Indígenas previstas no contrato de empréstimo nº 8155 BR, com o Banco Mundial, que financia o Programa de Apoio à Retomada do Desenvolvimento Econômico e Social do Rio Grande do Sul (PROREDES BIRD). As diretrizes para acionar e implementar as Salvaguardas estão contidas no Marco dos Povos Indígenas, elaborado em 2011 como anexo ao contrato de empréstimo.

As Salvaguardas foram acionadas em outubro de 2015, devido a alterações nas rodovias que seriam incluídas no Contrato de Recuperação e Manutenção de Rodovias (CREMA) e no Programa Restauro. Foi identificado que algumas das rodovias passavam por Terras Indígenas ou eram lindeiras de algumas Terras. Então, como forma de proteção e prevenção a possíveis riscos às populações indígenas decorrentes de obras na ERS-324¹, na ERS-406 e na ERS-343, DAER e SPPG passaram a elaborar os Planos para os Povos Indígenas (PPI), em conformidade com o Marco dos Povos Indígenas, para estabelecer e orientar as ações que seriam desenvolvidas.

O PPI contém o planejamento das ações, as metodologias de trabalho, as responsabilidades institucionais e os processos de acompanhamento, monitoramento e avaliação. A implementação do PPI contribui para evitar riscos durante as obras e colaborar para um uso mais seguro das referidas rodovias, constituindo-se, também, num instrumento ou mecanismo de reconhecimento da territorialidade indígena e da identidade étnica dessas populações pelo conjunto da sociedade gaúcha.

Houve quatro grandes momentos no transcorrer do trabalho envolvendo as Salvaguardas, os quais serão abordados neste Relatório: o momento da elaboração dos PPIs e definição das ações, o da organização e preparação das ações, o da implementação propriamente dita e, por fim, o da avaliação das ações.

Desde já podemos indicar que uma ação pública como esta trouxe alguns elementos inéditos, que tiveram reflexos na rotina das equipes envolvidas. Primeiramente, o segmento social indígena em si, que remete para abordagens não convencionais em relação ao que os técnicos e órgãos públicos estão acostumados a fazer. Em segundo

1 A expressão ERS é utilizada para indicar que a rodovia é de domínio estadual.

lugar, a conexão entre os temas “acompanhamento de obras rodoviárias”, “participação social na elaboração de projetos técnicos” e “educação para o trânsito para populações tradicionais”, neste caso os povos indígenas, foram indutores de novas perspectivas empíricas e de novas formulações metodológicas nas áreas de manutenção rodoviária e de educação para o trânsito.

Para a confecção deste Relatório foi desencadeado um processo de avaliação que partiu de posicionamentos da comunidade indígena, dos alunos e dos professores que participaram das Consultas Livres, Prévias e Informadas, das ações educativas e do acompanhamento social das obras. Também foram ouvidos os agentes públicos dos órgãos executores (DAER, SPGG, SEDUC e DETRAN) e as empresas executoras e empresas supervisoras das obras rodoviárias. Desse modo, as conclusões e recomendações expressam menos uma síntese e, sim, um diversificado conjunto de posicionamentos e aprendizados sociais, profissionais e institucionais.

Antes de iniciar o relato, cabe deixar claro que ele tem duas perspectivas: uma descritiva sobre o que foi feito, com quem, quando e como foi feito, para fins de memória e aprendizagem institucional, e uma perspectiva avaliativa, de caráter mais analítico sobre a experiência vivenciada, que permitirá identificar aspectos que dificultaram ou desafiaram a ação planejada ou, mesmo, inovaram, permitindo tecer recomendações para a ação pública futura. Essa dupla abordagem transforma este relatório num instrumento que pode ser disseminado de modo mais amplo, tanto no interior dos órgãos envolvidos diretamente, quanto junto a outros órgãos que se relacionam com os povos indígenas no Rio Grande do Sul.

1 Elaboração dos PPIs e definição das ações

No final de 2015, durante a preparação da Missão de Supervisão do PROREDES BIRD, momento em que o DAER incluía novos trechos de rodovias estaduais no Programa Restauro, analisando os Relatórios de supervisão ambiental desse Programa, identificou-se que alguns dos novos trechos passavam em duas Terras Indígenas.

O DAER e a SPGG informaram o BIRD e pediram orientações para a elaboração dos PPIs, já que o Estado não tinha experiência na confecção deste tipo de instrumento. A partir do Marco dos Povos Indígenas, estabeleceu-se um processo de definição da metodologia para confecção dos PPIs, com pesquisa acerca de outras experiências similares, porém, sem muito sucesso.

Algumas premissas foram estabelecidas para guiar este processo: (i) a consideração e o respeito à organização social e a cosmovisão das comunidades indígenas envolvidas; (ii) a promoção da participação da comunidade indígena, incluindo-se lideranças e organizações comunitárias locais (cacique, diretor da escola, responsável pela unidade de saúde, conselho escolar, etc.) na elaboração do Plano e, posteriormente, na execução, no acompanhamento e na avaliação das ações; (iii) a funcionalidade do plano e a inclusão de ações pedagógicas que considerassem enfoques específicos, como mulheres, jovens, motoristas, estudantes, que possam permanecer no conhecimento coletivo da comunidade; e (iv) o uso da língua nativa das terras indígenas envolvidas em materiais pedagógicos.

Considerando essas premissas, a SPGG e o DAER iniciaram, em fevereiro de 2016, uma interlocução com a Secretaria Estadual de Educação (SEDUC) e com o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), porque são as instituições públicas responsáveis e com expertise na educação indígena e na educação para o trânsito, respectivamente. A articulação intragovernamental e uma construção coletiva desta ação poderiam trazer ganhos, e trouxeram, a todos os órgãos, já que o DAER, responsável pelas Salvaguardas Indígenas, e a SPGG, responsável por apoiar e monitorar as Salvaguardas Indígenas, também não tinham experiência num trabalho desta natureza.

O BIRD, por meio da especialista Ximena Traa-Valarezo, orientou para que o roteiro do documento fosse o que constava no Marco dos Povos Indígenas do Rio Grande do Sul.

Os PPIs começaram a ser elaborados no final de 2015 e foram apresentados ao Conselho Estadual dos Povos Indígenas (CEPI) em abril de 2017, quando foram aprovados. Depois foram enviados ao BIRD para publicação no seu Infoshop, o que ocorreu em setembro do mesmo ano².

A seguir, descrevemos a metodologia seguida e tecemos considerações sobre o aprendizado institucional neste processo.

1.1 Metodologia de elaboração dos PPIs

Podemos sintetizar a metodologia de elaboração dos PPIs nas seguintes etapas e atividades:

1. Pesquisa em sites e bibliografia específica sobre características socioculturais e demográficas das comunidades que vivem nas Terras Indígenas afetadas com o Programa CREMA e com o Programa Restauro.

2. Localização geográfica estrita destas Terras Indígenas e das rodovias envolvidas com cruzamento dos dados em shapes selecionados.

3. Pesquisa sobre acidentalidade nos trechos rodoviários envolvidos.

4. Preparação das empresas construtoras e de supervisão das obras para lidarem com este segmento social, respeitando suas características e atendendo o plano estabelecido.

5. Identificação das ações previstas pelo DAER relacionadas à sinalização rodoviária e às obras em si, para que fossem abordados com as comunidades.

6. Realização de Consultas Livres, Prévias e Informadas em cada uma das comunidades indígenas para:

² O PPI está publicado no site do Banco Mundial, em: <http://projects.worldbank.org/P120830/rio-grande-sul-swap?lang=en&tab=documents&subTab=projectDocuments>. A SPGG também publicou em: www.spgg.rs.gov.br/inicial no link <http://planejamento.rs.gov.br/proredes-bird>.

- Apresentar o PROREDES BIRD e os Programas Restauro e CREMA.
- Identificar e discutir possíveis impactos negativos das obras rodoviárias e ações para minimizá-los.
- Apresentar o projeto de sinalização, identificando possíveis sugestões.
- Apresentar proposta de Mecanismo de Queixas e Sugestões, identificando possíveis sugestões à forma de funcionamento.
- Consultar sobre possíveis ações educativas, identificando sugestões, público-alvo e necessidade de ser em língua nativa.

7. Construção de uma estrutura de projeto e de um plano de ações de modo colaborativo com os órgãos públicos participantes e após a escuta das comunidades.

8. Definição de uma estratégia de acompanhamento social, denominada Mecanismo de Queixas e Sugestões.

9. Definição da forma de acompanhamento do plano de ações e dos indicadores de monitoramento e de avaliação dos resultados da implementação do PPI.

Nas seções que seguem, vamos destacar algumas destas etapas e atividades que requereram atenção adicional no seu desenvolvimento e com as quais construímos conhecimento e aprendizagem institucional.

1.2 Localização espacial das Terras indígenas no Rio Grande do Sul

Uma das dificuldades para que sejam planejadas e desenvolvidas políticas públicas territorializadas, que requerem a localização exata de onde serão desenvolvidas ou de onde estão situadas as populações beneficiárias, é, justamente, dispor do registro oficial desta localização. No caso do Programa CREMA, no planejamento inicial não se identificou registro de Terras indígenas reconhecidas oficialmente pela Fundação Nacional do Índio (FUNAI) nos trechos rodoviários que seriam objeto do referido programa. Aí, já se observa uma dificuldade adicional relacionada ao processo de reconhecimento e homologação oficial das terras indígenas no Brasil. Atualmente, o Rio Grande do Sul tem, pelo menos, 118 terras indígenas distribuídas em 87 municípios e em diferentes etapas

do processo de reconhecimento e regularização fundiária³. Nestas terras, há milhares de famílias indígenas, alunos estudam na rede pública de ensino, as pessoas são atendidas em unidades de saúde públicas ou pelas políticas sociais dos governos. Porém, a FUNAI dispõe de uma listagem de apenas 48 terras e, muitas delas, não dispõem de coordenadas geográficas, dificultando ou impedindo a exata localização para fins de planejamento territorial, ou seja, cerca de 70 terras não constam na lista oficial da FUNAI. Foi necessário que se pesquisasse em diversas fontes onde existiam comunidades indígenas e onde se localizavam o mais exatamente possível para, então, cruzarmos com os dados de localização dos trechos rodoviários objeto do Programa Restauro e do Programa CREMA.

O Estado do Rio Grande do Sul não dispunha de um mapa de localização dessas terras e isso, por si, poderia induzir a não consideração da existência dessas comunidades. A invisibilidade social se fortalecia do não reconhecimento da localização das comunidades indígenas. As duas primeiras Terras Indígenas identificadas com rodovias que passam por dentro delas foram Serrinha e Nonoai. Ambas são resultantes da retomada de terras que eram ocupadas por agricultores familiares. Os indígenas foram expulsos em décadas passadas e haviam conseguido retomar as terras em 1978⁴ e 1997⁵ e, respectivamente. Então, quando estas rodovias foram “asfaltadas”, o segmento social que residia nestes trechos não era indígena, eram agricultores. Quando foram definidos os novos trechos objeto dos programas rodoviários foi relativamente fácil identificar estas Terras indígenas.

O mapa elaborado pela SPGG⁶ foi imprescindível para que fosse identificada a exata proximidade de outros trechos rodoviários das outras duas Terras Indígenas, Cacique Doble e Passo Grande do Rio Forquilha. Isso porque as informações disponíveis à época pela FUNAI não eram precisas em relação a quão próximas da rodovia eram estas terras indígenas.

Atualmente, é importante destacar que, como objeto do projeto de Zoneamento

3 SEMA. Zoneamento Ecológico-econômico do Rio Grande do Sul. Produto 21: Mapeamento temático identificando a presença de populações tradicionais. Porto Alegre, 2017. Versão preliminar.

4 TEDESCO, João. O conflito de Nonoai: Um marco na histórica das lutas pela terra no Rio Grande do Sul -1978-1982. SÆCULUM - REVISTA DE HISTÓRIA [26]; João Pessoa, jan./jun. 2012

5 COMIN. Terra Indígena Serrinha comemora os 10 anos da retomada. 2007
<http://comin.org.br/noticias/noticia/id/94> Acesso em 30/10/2017.

6 O mapa foi elaborado pela geógrafa Suzana Oliveira do Departamento de Planejamento com apoio do DECAP, ambos da SPGG.

Ecológico-Econômico conduzido pela Secretaria do Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMA), no âmbito do PROREDES BIRD, o Rio Grande do Sul dispõe de um mapeamento bastante fidedigno e atualizado da localização das terras indígenas, que pode subsidiar as políticas públicas atuais e futuras.

1.3 Consultas Livres, Prévias e Informadas

Um dos principais mecanismos para subsidiar a elaboração dos PPIs, e previsto no Marco Indígena, foi a realização de Consultas Livres, Prévias e Informadas com as comunidades diretamente envolvidas. Essas Consultas se revelaram imprescindíveis aos PPIs, pois foram o momento propício para: preparar as equipes técnicas do DAER e da SPGG; iniciar um diálogo com as lideranças e comunidades; preparar as comunidades para o início das obras que as empresas fariam; preparar as empresas; colher informações específicas e as percepções das comunidades e lideranças sobre a vivência no uso da rodovia e expectativas com as obras; e iniciar as orientações à comunidade para prevenir acidentes ou outros riscos durante a realização das obras.

As consultas em si foram espaço oportuno para que DAER e SPGG construíssem dinâmicas metodológicas próprias para abordar e interagir com as comunidades e todos os atores envolvidos.

Com vistas a subsidiar os PPIs, foram realizadas as quatro primeiras consultas, nos dias 28 e 29 de abril de 2016, nas Terras Indígenas Serrinha e Nonoai, e nos dias 07 e 08 de julho, nas Terras Indígenas Passo Grande do Rio Forquilha e Cacique Doble.

De modo geral, as consultas trouxeram as percepções da comunidade sobre os riscos da rodovia, as necessidades e sugestões para melhoria rodoviária, além de elementos para estruturar a ação de educação para o trânsito.

A seguir relatamos essas percepções e as solicitações de cada comunidade.

Na consulta na Terra Indígena Serrinha participaram 73 pessoas da comunidade, como o cacique Antonio M'ig Claudino, o capitão, a diretora da escola e os professores. Também participaram o Secretário de Assuntos Indígenas do município e representantes da FUNAI, da Emater, da empresa Beck de Souza, responsável pelo Contrato de Assistência Técnica da 17ª SR, do DAER, da SPGG e do CEPI, conforme se vê na figura 1, que segue.

Figura 1- 1ª Consulta Livre, Prévia e Informada na TI Serrinha – Abril de 2016



No trecho de 6,54 Km da ERS-324 existem comunidades indígenas que residem e trabalham nos dois lados da rodovia. Equipamentos sociais importantes, como escola, centro comunitário e posto de saúde ficam numa das aldeias, que tem uma configuração assemelhada a uma pequena vila rural. A utilização desses equipamentos e a vida comunitária requerem a travessia diária da rodovia, o que remete para um trânsito intenso das pessoas, tanto crianças e jovens, quanto adultos e idosos, de um lado para o outro.

Percepções da comunidade acerca dos riscos no uso da rodovia e com as obras:

- Após as obras do Restauo, com a melhoria das condições da rodovia, as pessoas observaram aumento da velocidade por parte dos motoristas.
- A grande preocupação é com as crianças que atravessam diariamente a rodovia para irem à escola e caminham no acostamento. Ainda que muitas pessoas de outras aldeias desta Terra Indígena morem do outro lado da rodovia (cerca de 80%), também fazem a mesma travessia diária.
- O estreito acostamento também dificulta a condução das máquinas agrícolas, que têm velocidade reduzida e concorrem com a intensa circulação de caminhões e automóveis nos dois lados.
- Há motoristas de fora da comunidade que circulam em alta velocidade nas ruas internas da Terra Indígena, tendo quase provocado acidentes em frente à escola. Há muitos não indígenas que passam pela Terra indígena para irem a outros

municípios.

- Há certo temor de que as leis internas na Terra Indígena não sejam obedecidas pelos trabalhadores da construtora.
- Risco de que as pessoas da comunidade não utilizem os locais mais seguros para travessia.

Quanto ao projeto de sinalização e à rodovia em si, foram levantadas as seguintes propostas/solicitações da comunidade indígena:

- A solução ideal seria instalar um controlador eletrônico de velocidade para penalizar os infratores, porque “quebra-mola” não seria tão efetivo.
- Solicitaram placas de sinalização na rodovia e dentro da comunidade.
- Sugeriram uma rua paralela para trânsito de pessoas, uma passarela e passagem de fauna.
- Propuseram mudar a mensagem indicativa das placas de sinalização para “pedestres na pista” ou descrição semelhante.
- Enviarão mensagem para constar nos pórticos de entrada e saída da comunidade na língua Kaingang.

Considerações do DAER:

- O DAER comprometeu-se em analisar as solicitações e prontificou-se a realizar, naquele mesmo dia, após a consulta, uma inspeção *in loc*.
- O DAER também recomendou à comunidade que utilizasse os pontos de travessia ali definidos, depois que o projeto for implantado, de modo a colaborar com a segurança de todos.
- Foi esclarecido que, conforme resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), antes da implantação de um controlador eletrônico é necessário implantar outros dispositivos, dentre eles os que estão no projeto apresentado. Caso se comprove no futuro que estes dispositivos não funcionaram, têm-se elementos para estudar tecnicamente outros. A utilização de equipamentos controladores de velocidade fica condicionada à Resolução n°396/2011, do CONTRAN, a qual exige laudo técnico que justifique a sua utilização.

Na consulta na Terra Indígena Nonoai participaram 51 pessoas, dentre elas o major Valdir Lopes e o capitão Selerio Vergueiro, da comunidade Kaingang, e o cacique Darico da Silva, da comunidade Guarani. Também estiveram presentes representantes do DECAP/SPGG, do DAER, do CEPI, da FUNAI, da Emater, da empresa que faz a supervisão do Restauero e da Prefeitura, por meio do Secretário de Assuntos Indígenas.

Figura 2- 1ª Consulta Livre, Prévia e Informada na TI Nonoai – Abril de 2016



A Terra Indígena Nonoai é Declarada e Tradicionalmente Ocupada⁷. Tem uma população total de 2.675 pessoas da etnia Kaingang. Com extensão de 19.830ha, a Terra Indígena está distribuída em quatro municípios: Gramado dos Loureiros, Rio dos Índios, Nonoai e Planalto (FUNAI, 2016).

Esta Terra Indígena está organizada em 3 setores. O setor Bananeiras tem duas aldeias: Bananeira 1 e Bananeira 2. O setor Posto Indígena tem cinco aldeias: Capinzal, Cascata, Capão Alto, Sede (da Terra Indígena) e Vila Alegre. O setor Pinhalzinho, por sua vez, tem oito aldeias: Conceição, Ivaí, Passo Feio, Quarta Seção, Sanga Leonardo ou Mbaracá Mirim, São Braz, Vila Cruzeiro e Vila Dois ou Pinhalzinho (neste setor encontram-se duas aldeias guarani, com mais de 200 pessoas que falam a língua guarani). Nestas 15 aldeias há 9 escolas onde estudam 696 pessoas. Duas dessas estão nas aldeias guarani (SE, 2016).

⁷ Terra Indígena Regularizada corresponde a última fase de regularização fundiária, quando houve registro em Cartório em nome da União e na Secretaria do Patrimônio da União após o decreto de homologação. Terra Indígena Tradicionalmente Ocupada é uma Modalidade de terras indígenas de que trata o art. 231 da Constituição Federal de 1988, definida pelo direito originário dos povos indígenas (FUNAI, 2016).

Percepções da comunidade acerca dos riscos no uso da rodovia e com as obras:

- Muitas pessoas transitam e atravessam esta rodovia;
- As placas de redução de velocidade não são respeitadas pelos motoristas, que demonstram não ter consciência dos riscos quando conduzem veículos;
- A interseção que corta a Terra indígena é uma das entradas da cidade de Nonoai e é muito movimentada. Há trânsito de caminhões de carga pesada (bi-trens) que produzem um “vácuo de ar que às vezes empurra as pessoas” e automóveis em geral. É muito perigosa e as pessoas esperam muito tempo para poder atravessar;
- Ocorrem muitos acidentes, “99% dos acidentes ocorreriam ali”, na interseção, e a maioria das mortes seria de indígenas.

Quanto ao projeto de sinalização e sobre a rodovia em si, foram levantadas as seguintes solicitações da comunidade indígena:

- Colocar duas lombadas e não uma.
- Instalar lombada eletrônica num ponto determinado de difícil travessia para que os que transitam tenham mais consciência, pois somente as placas não são respeitadas.
- Modificar a rótula, tornando-a fechada e não no formato aberto, como foi feito.
- Aumentar o acostamento, pois “parte da comunidade que mora na beira da faixa pega ônibus quase 1 km depois, por não ter acostamento”; e “nossos indígenas ali transitam para ir em busca de seus artesanatos e ervas”.
- Construir uma via secundária para animais e indígenas que “trazem materiais da mata”.
- Solicitação de cascalho nas estradas internas.
- Colocação das expressões no pórtico de entrada na Terra Indígena na língua kaingang.

Na consulta na Terra Indígena Passo Grande do Rio Forquilha participaram 67 pessoas da comunidade, dentre elas o cacique Leonir Franco e um dos capitães, representantes do DECAP/SPGG, do DAER, do CEPI e das empresas executora Pavia Brasil e supervisora Ecoplan.

Figura 3- 1ª Consulta Livre, Prévia e Informada na TI Passo Grande do Rio Forquilha – Julho 2016



A Terra Indígena fica nos municípios de Cacique Doble e Sananduva. A maior parte da Terra fica em Sananduva, mas a área onde reside a maioria das famílias indígenas se localiza em Cacique Doble. Sua população é de 209 pessoas da etnia Kaingang (SESAI, 2016). Há uma escola de anos iniciais do Ensino Fundamental onde estudam 38 alunos (SE, 2016). Os jovens cursam os anos finais do Ensino Fundamental e o Ensino Médio em escolas convencionais fora da comunidade. Há seis anos a comunidade retomou sua terra e foi reassentada.

Seguem as percepções da comunidade acerca dos riscos no uso da rodovia e com as obras:

- O ponto de maior perigo na rodovia é um acesso da Terra Indígena à rodovia, que fica num trecho em declive e sai na ERS-343, numa curva. Solicitaram melhoria do acesso na área que fica na faixa de domínio.
- Solicitaram sinalização dos demais acessos à Terra Indígena.
- Solicitaram reforço de sinalização visando à redução de velocidade em alguns pontos.

Quanto ao projeto de sinalização e a rodovia em si, foi levantado o seguinte ponto:

- Melhoria no acesso à rodovia na parte que fica na faixa de domínio.

Figura 4 - 1ª Consulta na TI Passo Grande do Rio Forquilha para apresentação do CREMA -Julho de 2016



Na Consulta na Terra Indígena Cacique Doble participaram 60 pessoas da comunidade, dentre elas o cacique Valdir de Matos, o capitão Davi Felix e o major Luciano Farias. Também houve representantes do DECAP/SPGG, do DAER, do CEPI, da FUNAI e das empresas executora Pavia Brasil e supervisora Ecoplan.

Esta Terra Indígena é Regularizada e Tradicionalmente Ocupada. Localiza-se nos municípios de Cacique Doble e São José do Ouro, ainda que predominantemente em Cacique Doble. Sua população é de 1.297 pessoas (SESAI, 2016) da etnia Kaingang. Há duas aldeias, denominadas Cacique Doble e Campo Verde. A área total é de 4.426,2833 ha (FUNAI, 2016). A Terra tem três escolas estaduais de Ensino Fundamental onde estudam 188 alunos e uma Escola Municipal que atende a pré-escola (SE, 2016).

Segue a síntese das percepções da comunidade acerca dos riscos no uso da rodovia e com as obras:

- Registraram o "perigo" do acesso principal (interseção) onde, apesar de não haver registros de acidentes graves desde 2008, eventualmente carros e caminhões saem da pista em decorrência da curva acentuada existente (sentido Sananduva-Cacique Doble) e da falta de visibilidade na conversão à esquerda para acessar a Terra Indígena (sentido Cacique Doble-Sananduva).
- Insegurança nas paradas de ônibus por parte de jovens estudantes que aguardam transporte escolar para cursar ensino médio fora da TI, de artesãos que vendem artesanato nas cidades e de outros moradores que utilizam as paradas, os quais solicitaram pontos adicionais de parada de ônibus.

- Insegurança no ponto de travessia de pedestres próximo ao acesso à Terra Indígena e solicitação de ponto de travessia segura.
- Insegurança em situações em que as máquinas agrícolas transitam na rodovia para fazerem manutenção nos municípios de Cacique Doble ou Sananduva.

Quanto ao projeto de sinalização e a rodovia em si, foi levantado o seguinte ponto:

- Necessidade de mudanças nas interseções para dar mais segurança.

Como estas interseções não estão contidas no contrato CREMA, o DAER comprometeu-se em relatar a demanda ao setor responsável, no caso a Superintendência de Estudos e Projetos (SEP), para avaliação técnica e de viabilidade.

Figura 5- 1ª Consulta Livre, Prévia e Informada na TI Cacique Doble – Julho de 2016



Podemos destacar que, em todas estas reuniões, o DAER e a empresa responsável pelo projeto de sinalização apresentaram os elementos do projeto existente e em todas as quatro consultas a comunidade apresentou aspectos pertinentes e oportunos que poderiam ser modificados e melhorar os projetos.

Durante a 1ª consulta, em Serrinha, vislumbrou-se que uma visita ou inspeção *in loco* na rodovia poderia evidenciar melhor os aspectos que a comunidade abordava. Isso foi realizado ao final das consultas e foi muito eficiente. As técnicas do DAER, dispendo dos projetos de sinalização existentes e acompanhadas de lideranças indígenas, percorreram o trecho rodoviário registrando as paradas de ônibus, os pontos de travessia

de mais pessoas e os acessos para os equipamentos públicos, como escola e unidades de saúde. As lideranças apontaram os locais mais adequados para paradas de ônibus e sinalizações em travessias com maior fluxo, chamando atenção para a rotina de risco que as pessoas da comunidade vivenciam na travessia diária.

Em todas as consultas, o DAER comprometeu-se em analisar a viabilidade técnica e financeira das solicitações.

É importante registrar que a identificação das percepções da comunidade foi muito positiva para que os técnicos repensassem os projetos, considerando-as não somente como uma demanda a ser atendida, mas como sugestões qualitativamente melhores em relação à solução técnica proposta. Os projetos foram encaminhados para redefinições em diversos aspectos.

1.4 A construção do plano de ações nos PPIs

O plano de ações contido nos PPIs começou a ser esboçado antes das primeiras consultas, mas foi concluído somente depois que os órgãos envolvidos concluíram suas proposições para o conjunto de questões apontadas pelas comunidades.

Antes do plano de ações estar pronto e aprovado pelo CEPI, algumas ações estavam sendo desenvolvidas para construir as soluções técnicas com as empresas responsáveis por melhorias nas rodovias e nos projetos de sinalização. Além disso, como as obras de Restauro e do CREMA já haviam começado, as ações de acompanhamento social por meio do Mecanismo de Queixas e Sugestões também estavam sendo operacionalizadas. Neste sentido, a construção do plano de ações se retroalimentou de respostas ou de conclusões técnicas e institucionais que estavam sendo dadas durante sua própria confecção.

Outra seção do plano de ações foi o das ações educativas, que motivou a cooperação técnica entre DAER, SPGG, SEDUC e DETRAN. Esta cooperação foi formalizada porque os PPIs devem ser implementados até o final do Programa CREMA, o que está previsto para os anos 2020 e 2021, conforme os prazos contratuais com as empresas construtoras. Como haverá uma nova gestão governamental, é necessário dar segurança institucional para que o plano de ações seja executado simultaneamente às obras do CREMA. SEDUC e DETRAN, mais especificamente, precisam desta segurança institucional já que não são executores do CREMA.

A definição da estratégia pedagógica das ações de educação para o trânsito, o planejamento operacional e os acordos interinstitucionais para viabilizar o custeio e disponibilizar os técnicos para este trabalho são ações contidas nos planos de ação, mas que já estavam sendo desenvolvidas durante o processo de confecção destes planos.

Desta forma, podemos afirmar que os PPIs, de modo geral, foram construídos com apoio técnico e institucional de DAER, SPGG, SEDUC e DETRAN e incorporaram percepções e sugestões das comunidades antes de serem submetidos ao CEPI. O CEPI aprovou os PPIs em 25 de abril, com uma expressiva participação das lideranças indígenas e de representantes governamentais.

2 Organização e preparação das ações

Neste capítulo, registramos elementos metodológicos e organizacionais que podem ter contribuído para que a implementação das ações esteja ocorrendo dentro do planejado.

De um ponto de vista geral, destacamos, inicialmente, que em todos os órgãos governamentais foram definidos profissionais que acompanharam estes processos. SPGG e DAER identificaram técnicos com responsabilidade específica para acompanhar as Salvaguardas Indígenas e houve continuidade neste acompanhamento. Da mesma forma, na SEDUC e no DETRAN sempre houve técnicos bem identificados com o desenvolvimento deste trabalho.

Outro aspecto a registrar foi o planejamento geral e operacional, que foi obedecido, na maior parte das vezes, tanto em termos das ações previstas como dos prazos. O trabalho também foi acompanhado de registros constantes dos encaminhamentos tomados pelos órgãos e de uma verificação acerca do cumprimento destes encaminhamentos.

De modo específico, cabe descrevermos o trabalho de preparação de cada uma das ações que compõem o plano: as consultas, as melhorias rodoviárias, o mecanismo de queixas e sugestões e as ações educativas.

2.1 Preparação das Consultas Livres, Prévias e informadas

Para as consultas, o desafio inicial foi estabelecer uma metodologia de trabalho e assegurar a presença e a participação das lideranças e da comunidade em geral. Definiu-se que o representante governamental do CEPI seria o canal de comunicação com as lideranças e com as comunidades, e os convites sempre foram feitos por meio dele.

As lideranças indígenas de cada Terra Indígena sempre foram consultadas sobre a data apropriada e comunicadas previamente. Houve uma preparação com os técnicos do DAER e da SPGG em relação aos pontos que seriam tratados. Isso não eliminou a expectativa e as dúvidas iniciais sobre como lidar e abordar as questões que seriam

pautadas, pois a maior parte destes técnicos nunca havia trabalhado ou interagido com pessoas de origem indígena. Na verdade, salvo os profissionais com responsabilidade na SEDUC e na SPGG, os outros não tinham conhecimento e nem vivência com estas populações, e poucas experiências com dinâmicas de participação social. Da mesma forma, os técnicos das empresas não tinham conhecimento e experiência. Neste caso, houve uma reunião prévia do DAER e da SPGG com alguns técnicos e dirigentes das empresas para falar do tema das Salvaguardas Indígenas, dos PPIs e sobre a realização das consultas especificamente. Nesta reunião, um técnico da área ambiental da empresa que já tinha trabalhado em obra rodoviária no Norte do Brasil, na qual havia condicionantes sociais e atendimento de comunidades indígenas, sugeriu o uso da urna de madeira para guardar os formulários do Mecanismo de Queixas e Sugestões. Ele relatou uma experiência positiva com este mecanismo, e o DAER e a SPGG acabaram por inserir esta urna no processo de acompanhamento social das obras.

Esse trabalho preliminar, que envolveu vários setores internos do DAER e da empresa, foi importante para criar um ambiente de confiança entre todos os agentes que participaram e conduziram as consultas e junto às pessoas da comunidade também.

Os materiais, como mapas e apresentações, foram preparados tanto em meio papel como digital, já que não se tinha certeza da disponibilidade de energia para uso de power point no dia da Consulta. O local da reunião e os convites à comunidade ficaram sob responsabilidade do representante governamental no CEPI e da comunidade em si e são elemento importante para demonstrar respeito entre governo e comunidades.

Figura 6- Reunião do DAER e SPGG com empresa construtora e empresa Supervisora – Junho 2016



2.2 Preparação das Melhorias rodoviárias

O trabalho das melhorias rodoviárias partiu dos projetos e obras que já estavam previstos originalmente no Programa Restauro e no Programa CREMA, os quais foram apresentados às comunidades nas primeiras consultas. Foi preciso que tanto as empresas envolvidas como as equipes do DAER preparassem apresentações que fossem compreensíveis às comunidades. Após os posicionamentos das comunidades e feitas as sugestões, as equipes técnicas tiveram que fazer novos levantamentos topográficos e adequações nos projetos de sinalização para só então fazer análise de viabilidade técnica e financeira. Significa dizer que foram muitas reuniões e ações técnicas, tanto nas empresas quanto no DAER, para que se chegasse às propostas e alternativas técnicas viáveis. Esse trabalho levou cerca de um ano, entre a formulação da demanda pela comunidade e a apresentação da proposta técnica para validação em nova consulta à comunidade.

2.3 Preparação do Mecanismo de Queixas e Sugestões

Após a definição pelo uso da urna de madeira como um meio de recepção de manifestações de qualquer pessoa da comunidade acerca de eventuais problemas ou queixas e de sugestões durante a realização das obras do CREMA, foi elaborado um documento de orientação sobre o funcionamento do Mecanismo de Queixas e Sugestões. Este documento permite um entendimento comum sobre as ações a serem desenvolvidas para o conjunto de atores envolvidos, mas que têm diferentes responsabilidades. Foram estabelecidas as responsabilidades do DAER, da empresa executora do CREMA, das comunidades, por meio dos caciques, e da SPGG.

Este documento também foi apresentado e aprovado pelas comunidades nas consultas e inserido no PPI como uma das ações que devem ser asseguradas e monitoradas.

A Superintendência de Projetos Especiais do DAER preparou uma planilha de acompanhamento das ações organizadas pelas Superintendências Regionais, bem como para sistematizar as queixas e as sugestões apresentadas pelas comunidades. Foi definido que, em cada consulta, estas informações de acompanhamento seriam abordadas com as comunidades. Internamente, ainda, o DAER tramitaria as sugestões

junto à Superintendência de Projetos, que é responsável pelos projetos de engenharia, e junto à Diretoria de Infraestrutura Rodoviária, responsável pela execução e fiscalização das obras e serviços nas rodovias estaduais.

2.4 Preparação das ações de educação para o trânsito

No caso das ações educativas, DAER, DETRAN, SEDUC e SPGG constituíram uma equipe técnica permanente, que foi ampliada com outros técnicos, quando necessário, para elaborar a proposta pedagógica e os conteúdos e materiais didáticos que subsidiaram as ações.

Uma definição importante da SEDUC em conjunto com o DETRAN foi a de constituir os professores da rede pública estadual em agentes de multiplicação dos conteúdos que tratam de educação para o trânsito, junto à comunidade escolar e à comunidade indígena em geral em cada uma das Terras Indígenas. A SEDUC, compreendendo a importância desse trabalho educativo, orientou as Coordenadorias Regionais de Educação para que acompanhassem e inserissem a temática de educação para o trânsito, de forma interdisciplinar, prevista no currículo escolar, nas escolas indígenas que estão envolvidas nas ações do CREMA. Outra definição fundamental foi a disponibilização da equipe pedagógica da Escola Pública de Trânsito do DETRAN para executar diretamente a capacitação dos professores. Com essas definições, o processo de capacitação se transformou em formação continuada dos professores e foi assegurada a condição de sustentabilidade das ações educativas, pois, primeiramente, os professores continuarão nas comunidades e poderão dar seguimento nas atividades e, em segundo lugar, porque o processo de preparação dos conteúdos oportunizou que o DETRAN adequasse conteúdos, linguagem e métodos a esse segmento social, o que não existia e que igualmente poderá ser continuado.

Após o planejamento geral e a definição do cronograma, tratou-se de preparar os conteúdos da capacitação dos professores e um material específico traduzido às línguas Kaingang e Guarani, denominado Caderno Pedagógico. Esse material de formação de professores amplia e qualifica essa dimensão da sustentabilidade da ação junto às comunidades indígenas, pois será disponibilizado para dar continuidade à abordagem do tema educação para o trânsito mesmo quando o DETRAN não estiver mais diretamente envolvido no processo.

O planejamento da ação de capacitação dos professores consta no Apêndice1.

2.5 Preparação da avaliação

A avaliação da implementação do PPI estava prevista nele próprio e deve constituir-se de uma análise das ações específicas, dos processos e de seus resultados, tanto pedagógicos, quanto relacionados à segurança no trânsito, e, também, do desenvolvimento das ações de um ponto de vista geral. Previu-se considerar o significado da experiência com as Salvaguardas Indígenas para os órgãos e empresas envolvidas, as dificuldades e formas de superação, bem como recomendações. Deverá ter uma periodicidade anual e ao final da execução do CREMA. Deve incluir uma avaliação pelos executores das ações educativas, pelos responsáveis por seu acompanhamento técnico, assim como pelos responsáveis pela implementação da sinalização e pelo Mecanismo de Queixas e Sugestões. DAER e SPGG devem fazer um relatório final de sistematização de todas as avaliações, incluindo as suas, e encaminhar para conhecimento do BIRD.

Para tal, organizou-se um processo com a metodologia que consta no Apêndice 2, a qual foi aprovada pelos atores envolvidos e cuja sistematização e resultados compõem a parte 4 deste Relatório.

3 Implementação das ações

3.1 Consultas Livres, Prévias e Informadas

As Consultas Livres, Prévias e Informadas são assim denominadas porque pressupõem livre participação de qualquer integrante da comunidade, ou seja, não reúnem apenas lideranças ou representantes das comunidades, toda comunidade é convidada a participar. As consultas são comunicadas previamente e divulgadas na comunidade.

A partir de 2016 foram realizadas três consultas nas Terras Indígenas Serrinha, Nonoai e Passo Grande do Rio Forquilha, e quatro na Terra Indígena Consultas Cacique Doble. As primeiras, já relatadas anteriormente, tinham como objetivo apresentar e consultar a comunidade acerca do CREMA, da proposta dos PPIs e do Mecanismo de Queixas e Sugestões. Também serviram para colher as percepções das comunidades sobre segurança no uso das rodovias e durante as obras.

Nas consultas seguintes foram apresentadas as propostas técnicas da Superintendência de Estudos e Projetos do DAER para validação da comunidade antes de serem elaborados os projetos de engenharia. Em todas as consultas se indagou dos presentes se houve problemas durante as obras do CREMA e estes foram orientados sobre cuidados com a segurança que todos, especialmente as crianças e os idosos, devem ter durante a realização das obras. Em geral, participaram representantes governamentais do DAER, da SPGG, do CEPI e da SEDUC, esta última desde que as ações educativas começaram a ser implementadas junto com os professores da rede pública estadual. Além da comunidade, participaram o cacique e outras lideranças, diretores de escola, professores e outros órgãos públicos, como Funai e Emater.

A seguir, relatamos sinteticamente estas consultas por Terra Indígena e destacamos o andamento do trabalho de acompanhamento social do CREMA.

3.1.1 CREMA Erechim - Terra Indígena Cacique Doble

2ª Consulta Livre, Prévia e Informada – 08/12/2016

Na 2ª consulta, que ocorreu cerca de seis meses após a inicial, participaram 40 pessoas. Os objetivos principais foram: apresentar a proposta do projeto de sinalização da ERS-343 pelo DAER e atualizar o Mecanismo de Queixas. Nesta consulta estiveram presentes a especialista em Salvaguardas Sociais e Indígenas do Banco Mundial, Ximena

Traa-Valarezo, e o especialista em Salvaguardas Ambientais, Gunars Platais.

Na ocasião, as obras de restauro da rodovia estavam em andamento e não houve queixas da comunidade em relação às obras. A proposta de alteração da entrada da Terra Indígena, apresentada pelo DAER, não foi aceita pela comunidade. Dessa forma, após visita in loco, o DAER e a empresa responsável ficaram de elaborar alternativa que fosse viável técnica e financeiramente. Esta proposição seria então submetida à aprovação do Banco Mundial, já que não constava no projeto original.

3ª Consulta Livre, Prévia e Informada – 09/6/2017

Na 3ª Consulta participaram mais de 70 pessoas. Seus objetivos foram apresentar à comunidade indígena a nova proposta técnica de adequação da entrada da Terra Indígena e o trabalho de educação para o trânsito sendo desenvolvido pelos professores.

A nova proposta foi aceita pela comunidade, assim como outros mecanismos de segurança na rodovia, como as bainhas das paradas de ônibus em todo o trecho e algumas vias laterais em locais onde a comunidade transita com frequência. O DAER e a empresa comprometeram-se em elaborar os projetos de engenharia e o aditivo com a empresa construtora. Os professores apresentaram trabalhos muito criativos que estavam desenvolvendo e fizeram uma apresentação de uma paródia da música Escravos de Jó, em português e na língua Kaingang, a qual pode ser vista no site da SPGG.

Figura 7- Vista da comunidade presente na consulta na TI Cacique Doble



Foto: Marli, junho2017.

Figura 8- Vista da comunidade assistindo a consulta na TI Cacique Doble



Foto: Marli, junho2017.

Figura 9 – Professores apresentam música sobre educação para o Trânsito



Foto: Marli, junho2017.

Figura 10 – Professores apresentam trabalho desenvolvido sobre educação para o trânsito



Foto: Marli, junho2017.

Figura 11- DAER e empresa projetista apresentam proposta das melhorias rodoviárias



Crédito: Marli, junho2017.

Figura 12- DECAP/SPGG esclarece sobre proposta de intersecção na entrada da TI



Foto: Marli, junho2017.

Figura 13 -Intersecção na entrada da Terra Indígena onde será realizada uma nova obra



Foto: Carmen Nunes, 2017

4ª Consulta Livre, Prévia e Informada – 10/11/2017

Na 4ª Consulta participaram mais de 80 pessoas. Esta visou informar sobre o andamento dos projetos de engenharia das melhorias rodoviárias, apresentar os novos trabalhos de educação para o trânsito desenvolvido pelos professores e avaliar a implementação do PPI.

O DAER informou que os projetos de engenharia estavam em desenvolvimento e que o aditivo com a empresa construtora somente seria elaborado após a conclusão dos projetos. Os professores apresentaram trabalhos desenvolvidos com todos os anos da Escola Estadual Indígena de Ensino Fundamental Faustino Ferreira Doble e da Escola Estadual Indígena de Ensino Fundamental Esterlito Malaquias, bem como com a comunidade. O cacique manifestou que as consultas são importantes para acompanhar o trabalho educativo e as obras de melhoria rodoviária, as já realizadas e as que estão sendo aguardadas.

Figura 14 - Comunidade e cacique participando da consulta



Foto: Guilherme, Nov 2017

Figura 15 - Engº Julio do DAER informando sobre andamento dos projetos do CREMA



Foto: Guilherme, Nov 2017

Figura 16 - Vice-cacique avaliando a execução do PPI



Foto: Guilherme, Nov. 2017

Figura 17 - Estudante do 9º ano relatando trabalho que desenvolveram em aula



Foto: Guilherme, Nov 2017

Figura 18 - Vista da comunidade presente na consulta



Foto: Guilherme, nov 2017

3.1.2 CREMA Erechim - Terra Indígena Passo Grande do Rio Forquilha

2ª Consulta Livre, Prévia e Informada – 08/6/2017

Quase 1 ano após a primeira consulta retornamos à Terra Indígena Passo Grande do Rio Forquilha para reapresentar o Mecanismo de Queixas e Sugestões, já que se verificou que o mesmo não havia sido utilizado pela comunidade e esta foi novamente estimulada a participar. As propostas técnicas das melhorias rodoviárias foram apresentadas e aprovadas, assim como o projeto de educação para o trânsito que a escola iria desenvolver. Nesta consulta, 40 pessoas estiveram presentes.

Figura 19 - Engº Luciano do DAER apresenta o Mecanismo de Queixas e Sugestões



Figura 20- Professor fala do projeto de educação para o trânsito que estão desenvolvendo



3ª Consulta Livre, Prévia e Informada – 09/11/2017

Nesta consulta, participaram majoritariamente as mulheres da comunidade, porque os homens estavam cuidando para que a terra não fosse ocupada por grileiros. Registraram presença 24 pessoas, mas cabe apontar que é a menor comunidade trabalhada, com 209 residentes.

A apresentação das ações de educação para o trânsito foi muito positiva e criativa, com engajamento dos alunos e de todos os presentes. Observou-se grande motivação dos alunos e dos professores envolvidos. Mais uma vez não houve manifestação da comunidade por meio da urna do Mecanismo de Queixas. O capitão que representou o Cacique elogiou o trabalho da empresa Pavia no CREMA e agradeceu aos professores pela execução do projeto educativo.

Figura 21 - Vista da comunidade participando da consulta



Foto: Guilherme, Nov 2017.

Figura 22 -Engº Julio do DAER participando de atividade de educação para o trânsito com os alunos



Foto: Guilherme, Nov 2017.

Figura 23 – Alunos apresentando seus trabalhos



Foto: Guilherme, Nov 2017.

3.1.3 CREMA Passo Fundo/Palmeira das Missões - Terra Indígena Serrinha

2ª Consulta Livre, Prévia e Informada – 13/07/2017

Esta consulta constituiu-se numa grande festa comunitária, com participação de muitas lideranças e de 96 pessoas, além de outras representações, como a do Secretário de Assuntos Indígenas da Prefeitura de Ronda Alta e da Coordenação da Saúde Indígena.

Inicialmente, os professores e diretores apresentaram os trabalhos de educação para o trânsito em curso e a amplitude dos projetos, que envolveriam todas as turmas das escolas e a comunidade indígena em geral, no decorrer de 2017. O plano de trabalho foi aprovado pelos presentes. Um elemento que chamou a atenção dos não-indígenas presentes foi o esclarecimento de que, para os Kaingang, uma pessoa que atinge os 12 anos de idade é considerada autônoma, “um guerreiro”, é como se fosse um adulto e conquista autonomia para muitas responsabilidades no interior das Terras Indígenas. Isso deve provocar reflexões junto aos órgãos públicos acerca de como lidar com situações que se relacionem com essa característica cultural. Um triste registro foi feito de um acidente dentro da comunidade, quando um jovem de 12 anos dirigia um carro. O jovem teve ferimentos graves, mas sobreviveu. Este fato foi referido para exemplificar um tipo de problema que precisa ser enfrentado.

O DAER e a empresa construtora e supervisora relataram a situação das obras de restauro e a previsão das obras futuras do CREMA. Como nas outras Terras Indígenas, as propostas técnicas para aumentar a segurança viária foram apresentadas e aprovadas. A Prefeitura comprometeu-se em construir os abrigos das paradas de ônibus. Um registro detalhado das manifestações da comunidade por meio do Mecanismo de Queixas e Sugestões foi apresentado pelo DAER, assim como os encaminhamentos que estão sendo tomados. Após o encerramento da consulta, um senhor da comunidade indagou sobre a possibilidade da obtenção das Carteiras de Habilitação (CNH Social) por meio do DETRAN. Indagado sobre um quantitativo de demanda nesta Terra Indígena, ele estimou em 300 pessoas.

Figura 24 – Semáforo em Kaingang elaborado por alunos e professores



Foto: Marli Costa. Julho2017

Figura 25 - Mesa de abertura da consulta no ginásio da comunidade



Foto: Marli Costa. Julho2017

Figura 26 - Vista da comunidade e dos jogos pedagógicos apresentados na consulta



Foto: Marli Costa. Julho2017

Figura 27 - Empresa apresenta proposta de melhorias rodoviárias e representante da comunidade



Foto: Marli Costa. Julho2017

Figura 28 – Mãe utilizando jogo pedagógico com alunos da escola



Foto: Marli Costa. Julho2017

Figura 29 - Alunos utilizando jogo pedagógico construído em sala de aula



Foto: Marli Costa. Julho2017

3ª Consulta Livre, Prévia e Informada– 23/11/2017

Nesta consulta as lideranças indígenas e da escola decidiram não convidar toda a comunidade para não fomentar uma expectativa demasiada com o início das obras de melhorias na ERS-324. Desta forma, participaram as lideranças indígenas, as diretoras e os professores das escolas, que se responsabilizaram em transmitir as informações à comunidade. Os professores apresentaram o trabalho que estão desenvolvendo e destacaram resultados que já são visíveis no comportamento dos alunos no sentido de serem prudentes ao transitar nas vias, seja na ERS, seja nas vias urbanas e nas comunidades, também não se dependurando mais na traseira dos ônibus e caminhões que atravessam a comunidade. De acordo com o relato de alguns pais, os jovens também estão cobrando que os pais não dirijam após a ingestão de bebida alcoólica.

Figura 30 - Cacique e capitães das aldeias participam da consulta



Foto: Fernanda Corezola, Nov 2017

Figura 31 - Professores participam da consulta



Foto: Sonia Santos, Nov 2017

Figura 32 - Professor apresenta trabalho em Biologia com vistas à educação para o trânsito



Foto: Sonia Santos, Nov 2017

Figura 33 – Professora apresenta maquete elaborada com alunos



Foto: Sonia Santos, Nov 2017

3.1.4 CREMA Passo Fundo/Palmeira das Missões - Terra Indígena Nonoai

2ª Consulta Livre, Prévia e Informada 14/7/2017

Esta consulta teve uma significativa participação da comunidade, com mais de 80 pessoas e, ainda, o Prefeito e a Secretária de Educação de Nonoai, o Secretário de Saúde e a Presidente da Câmara de Vereadores de Rio dos Índios. Professor e diretora da escola falaram do projeto de educação para o trânsito que iriam desenvolver, mas que todos estavam muito abalados pela morte de um aluno da escola, um jovem de 12 anos, que há poucos dias havia sofrido um acidente dentro da Terra Indígena quando conduzia um veículo. A ideia das ações educativas foi aprovada pela comunidade. Na sequência, o

DAER e as empresas apresentaram as propostas técnicas de melhorias rodoviárias, as quais igualmente foram aprovadas. Estas propostas serão descritas no subcapítulo 3.2.

Ao final, houve uma importante manifestação do Cacique no sentido de reconhecer que as lideranças e comunidades indígenas precisam tratar do tema da segurança no trânsito, tanto dentro das Terras Indígenas quanto fora delas, quando os indígenas circulam nas vias urbanas, nas rodovias, nas cidades e em outros espaços. Comprometeu-se em levar o tema de impedir a direção de automóveis após ingestão de bebidas alcoólicas no interior das aldeias, assim como de impedir que jovens com menos de 18 anos e sem Carteira Nacional de Habilitação dirijam automóveis, ao conselho de lideranças Kaingang no estado. O Cacique destacou a importância da vida de cada pessoa da comunidade e a tristeza pela morte do jovem de apenas 12 anos. A consideração da cultura de que um jovem de 12 anos conquista autonomia para muitas responsabilidades nas Terras Indígenas remete que o assunto seja tratado nas comunidades e pelas lideranças no estado.

Figura 34 - Mesa de abertura da consulta realizada no Ginásio da comunidade



Foto: Marli Costa. Julho2017

Figura 35 - Vista da comunidade presente na consulta



Foto: Marli Costa. Julho2017

Figura 36 - Fala do Cacique propondo alteração nas leis internas da Terra Indígena no encerramento da consulta



Foto: Marli Costa. Julho2017

3ª Consulta Livre, Prévia e Informada – 24/11/2017

A consulta teve uma grande participação da comunidade e de lideranças de muitas das aldeias desta Terra Indígena, além de vereadores do município de Nonoai. Foram feitas apresentações do trabalho desenvolvido para educação no trânsito, o qual envolveu várias disciplinas, como Português, Matemática, Artes e Música.

Havia capitães de várias aldeias desta Terra Indígena que, ao final, se manifestaram positivamente em relação ao restauro da rodovia, porém com a preocupação de que as melhorias rodoviárias previstas no CREMA sejam de fato executadas. Como nesta comunidade será construída uma escola estadual de ensino médio, igualmente com financiamento do BIRD, o andamento dos projetos desta escola foi esclarecido pelos

colegas da Secretaria de Educação presentes e que são parceiros do projeto de educação para o trânsito.

Figura 37 - Professor apresenta os trabalhos de educação para o trânsito



Foto: Sonia Santos, Nov 2017

Figura 38 - Capitão da Aldeia Pinhalzinho avalia a execução do PPI e cobra andamento das obras



Foto: Sonia Santos, Nov 2017

Figura 39- Vista da comunidade presente na consulta



Foto: Fernanda Corezola, Nov 2017

Figura 40 – Vista da comunidade



Foto: Fernanda Corezola, Nov 2017

3.2 Melhorias em projetos rodoviários e de sinalização

A partir das Consultas Livres, Prévias e Informadas realizadas nas Terras Indígenas, foram desenvolvidas, em conjunto com as comunidades, as seguintes propostas de melhorias aos projetos rodoviários e de sinalização, originalmente elaborados para o Programa CREMA.

São modificações importantes, tanto no reforço de sinalização, quanto em modificações de interseções (trevos de acesso), criação de caminhos laterais de pedestres em trechos de maior circulação pela comunidade e implantação de paradas de ônibus ao longo do trecho das rodovias próximas às comunidades.

A seguir, apresentamos um conjunto de imagens que representam a situação atual e

as principais melhorias propostas, salientando que todos estes projetos estão em fase de detalhamento final pela empresa contratada. Após, passarão por fiscalização do setor de projetos do DAER e, por esta razão, poderão ocorrer pequenas variações sobre as propostas apresentadas, uma vez que foram elaboradas em nível de anteprojeto (sem maiores detalhamento e escalas exatas):

Acesso à Terra Indígena de Serrinha (ERS-324)

1. Passeio para pedestres entre os acessos à escola e ao posto de saúde (ERS-324 – km 87):

Figura 41- Situação atual sem o passeio para pedestres



Figura 42- Vista da situação atual sem o passeio para pedestres



Figura 43- Proposta de passeio aprovada pela comunidade na consulta



2. Alargamento / Passeio para pedestres para maior segurança no acesso ao aglomerado de casas (ERS-324 – km 89):

Figura 44- Situação atual sem passeio para pedestres no Km89



Figura 45- Vista da situação atual onde será executado passeio para pedestres



Figura 46- Proposta de alargamento de parte da via com criação de passeio para pedestre



3. Alargamento / Passeio para pedestres para dar segurança no acesso à Igreja, às residências e à aldeia principal (ERS-324 – km 91):

Figura 47- Situação atual sem o passeio para pedestres no Km 91



Figura 48- Vista da situação atual onde será executado passeio para pedestres



Figura 49- Vista da situação atual onde será executado passeio para pedestres



Figura 50- Proposta de alargamento de parte da via com criação de passeio para pedestre no Km 91



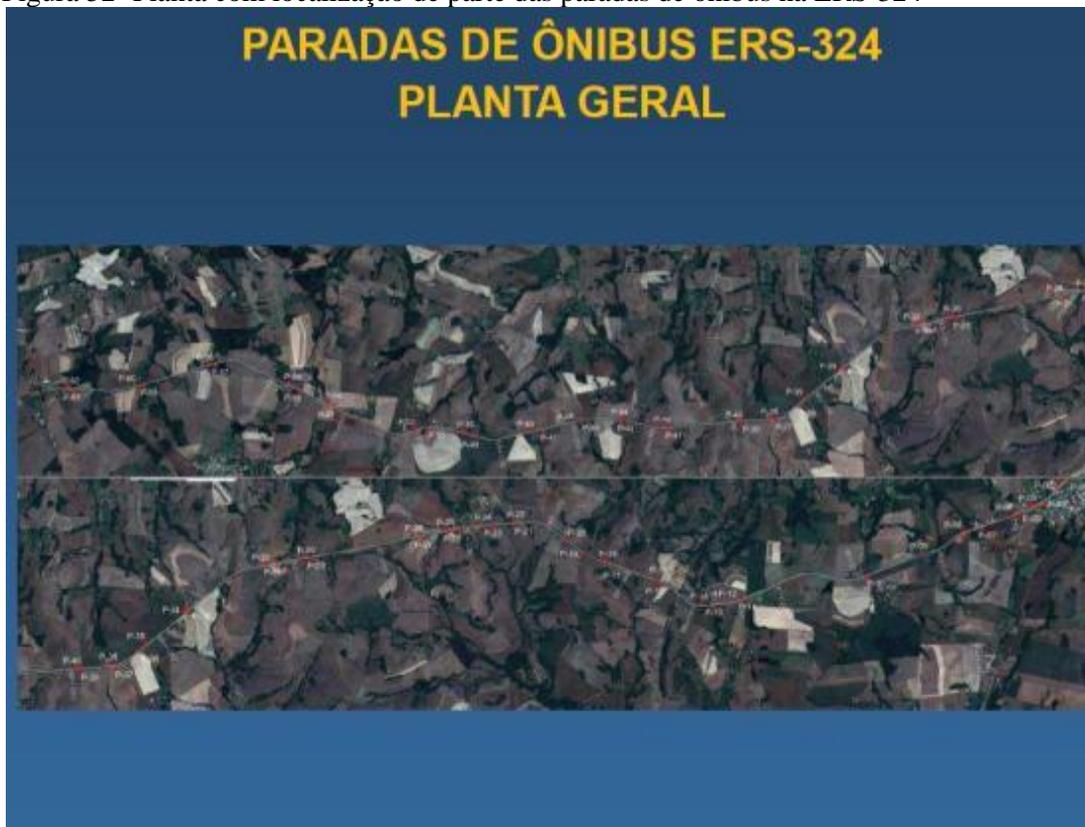
4. Paradas de ônibus (ERS-324, entre os km 83 e km 104):

Serão projetados e executados 31 pares de bairns para as paradas de ônibus.

Figura 51- Proposta técnica da bairna da parada de ônibus



Figura 52- Planta com localização de parte das paradas de ônibus na ERS-324



Acesso à Terra Indígena de Nonoai (ERS-406)

1. Interseção (ERS-406 – km 16): Modificação do Acesso secundário Nonoai.

Figura 53- Planta da situação atual do acesso secundário à Terra Indígena Nonoai



Figura 54- Vista parcial do acesso secundário à Terra Indígena Nonoai



Figura 55- Proposta para adequar a interseção no acesso secundário da Terra Indígena



**2. Acesso ao aglomerado de casas / Ponto de venda (ERS-406 – km 16):
Alargamento / Passeio para pedestres.**

Figura 56 - Situação atual sem o passeio para pedestres no Km16



Figura 57- Vista da situação atual onde será executado passeio para pedestres



Figura 58 - Proposta de alargamento de parte da via com criação de passeio para pedestre



3. Paradas de ônibus (ERS-406, entre os km 0 e km 28):

Serão projetadas e executadas as bainhas para as paradas de ônibus, num total de 30 pares de paradas.

Figura 59 - Proposta técnica da bainha da parada de ônibus

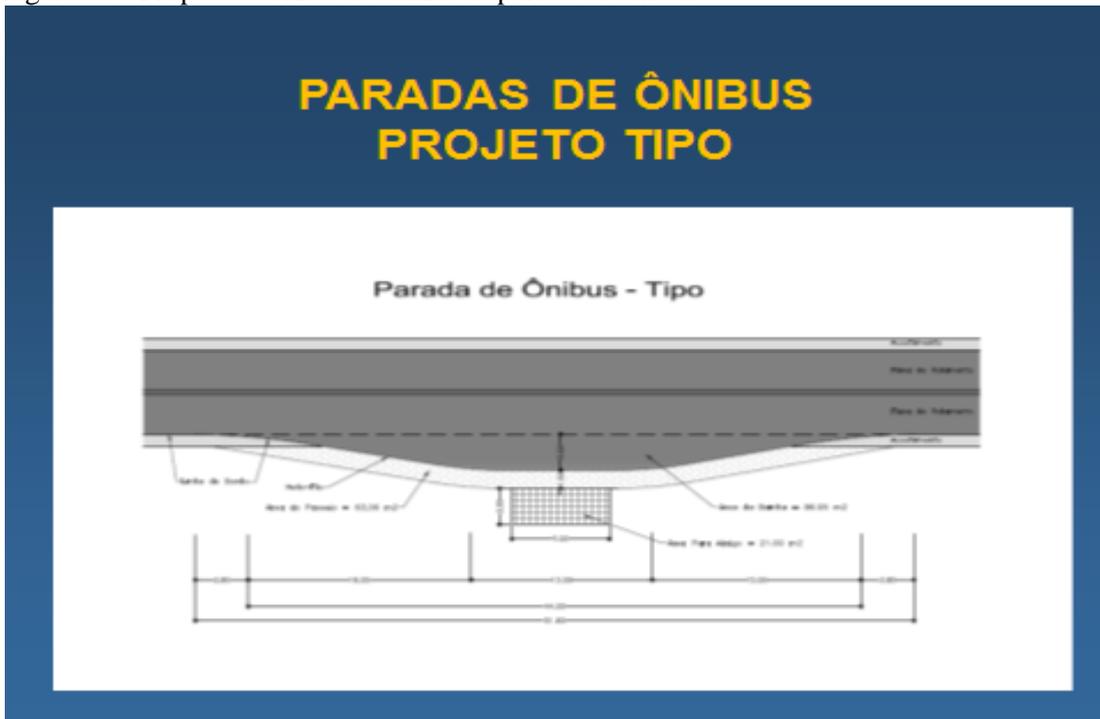


Figura 60 - Planta com localização de parte das paradas de ônibus na ERS-406



CACIQUE DOBLE: Acesso à Terra Indígena de Cacique Doble (ERS-343)

1. Interseção (ERS-343 – km 33,5): Modificação do acesso principal.

Figura 61 –Planta da situação atual da interseção na entrada da Terra Indígena Cacique Doble



Figura 62 –Proposta para adequar a interseção na entrada da Terra Indígena Cacique Doble



2. Paradas de ônibus (ERS-343, entre Sananduva e Cacique Doble): Total aprox. 12 pares de paradas, sendo 5 pares nas proximidades da comunidade.

Figura 63 - Proposta técnica da bainha da parada de ônibus

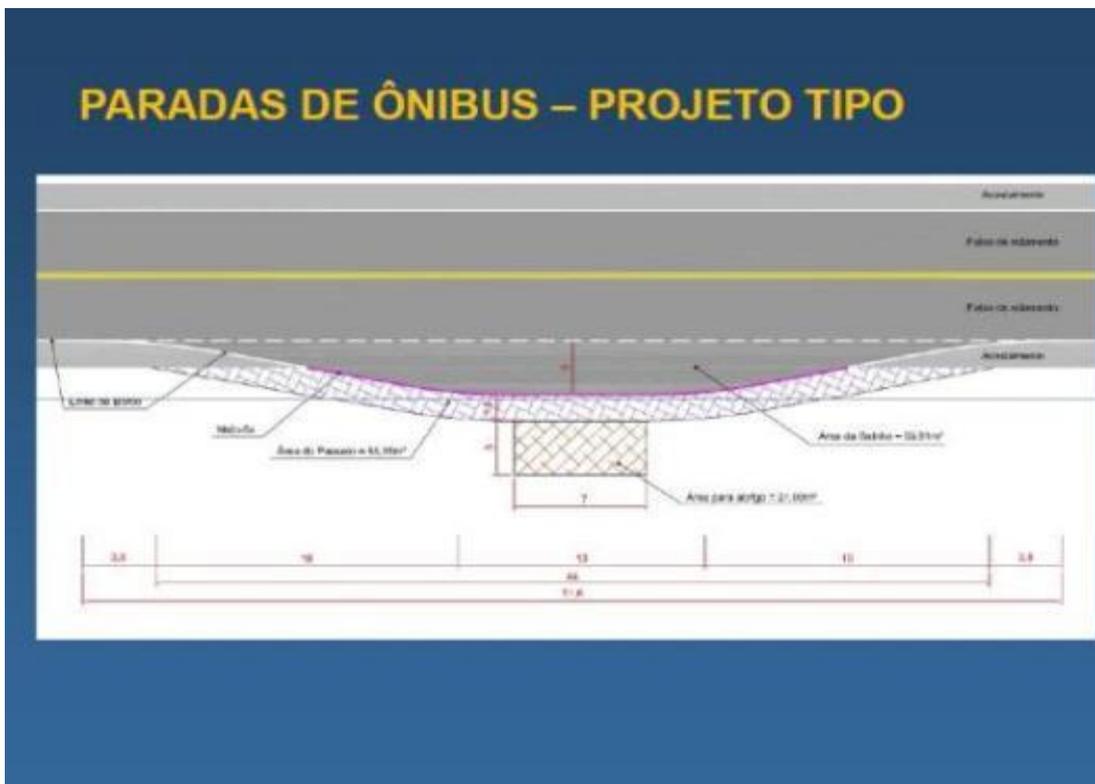
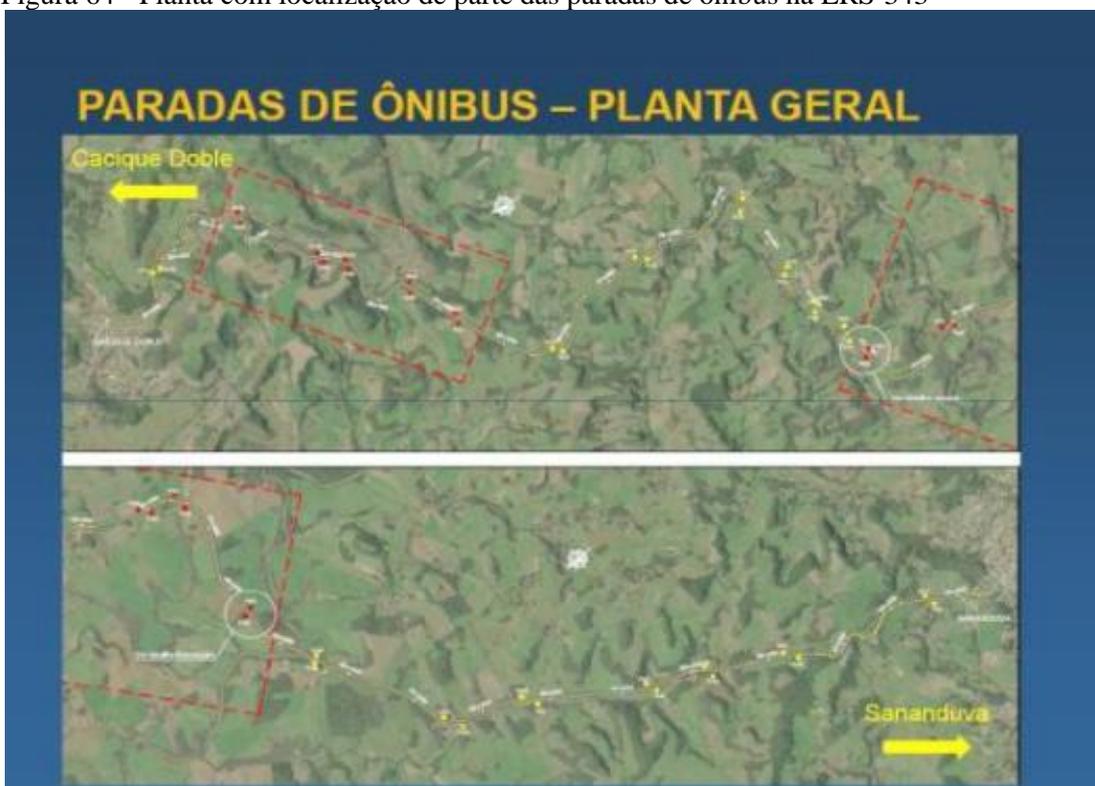


Figura 64 - Planta com localização de parte das paradas de ônibus na ERS-343



Acesso à Terra Indígena de Passo Grande do Rio Forquilha (ERS-343)

1. Acesso secundário (ERS-343): Modificação do acesso e alargamento.

Figura 65- Vista da situação atual do acesso secundário à Terra Indígena Passo Grande do Rio Forquilha



Figura 66 - Proposta de alargamento de parte da via com criação de passeio para pedestre



2. Acesso à terra indígena (ERS-343): Passeio para pedestres.

Figura 67-Planta com a localização de onde será executado passeio para pedestres



Figura 68- Vista da situação atual onde será executado passeio para pedestres



Figura 69 - Proposta de alargamento de parte da via com criação de passeio para pedestre



3. Paradas de ônibus (ERS-343, entre Sananduva e Cacique Doble): Total aprox. 12 pares de paradas, sendo 5 pares nas proximidades da comunidade

Figura 70 - Proposta técnica da bainha da parada de ônibus

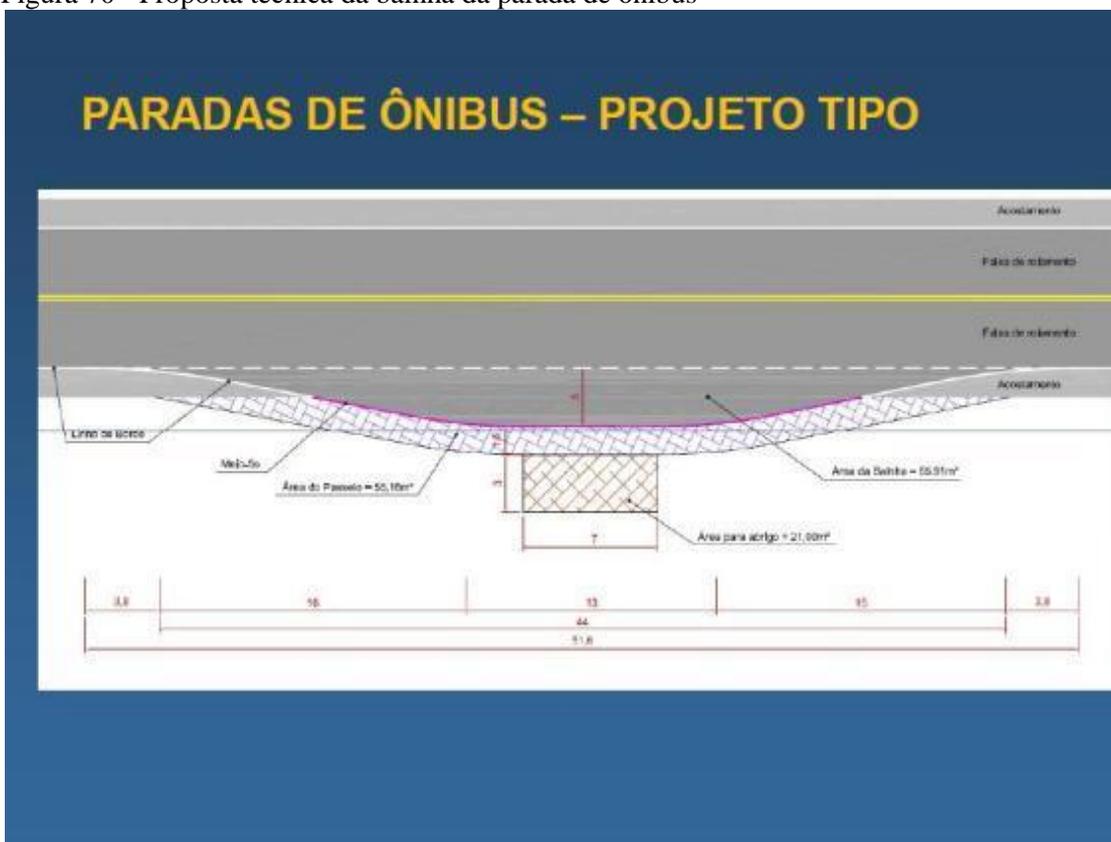


Figura 71- Planta com localização de parte das paradas de ônibus na ERS-324



3.3 Mecanismo de queixas e sugestões

O Mecanismo de Queixas e Sugestões é um instrumento de relacionamento direto das comunidades indígenas afetadas por ações dos Programas de obras CREMA e Restauo, especificamente CREMA Erechim, CREMA Passo Fundo/Palmeira das Missões e Restauo lote 04.

Seu objetivo é permitir às comunidades indígenas fazer queixas ou sugestões sem constrangimentos (através de formulários depositados em urna), bem como prevenir problemas ou dificuldades que possam ocorrer em trechos que afetam as terras indígenas durante a execução das obras de restauração e dos posteriores serviços de manutenção dos contratos CREMA. Também facilita ao DAER viabilizar soluções adequadas para os problemas ou para as dificuldades apontadas.

Este mecanismo de queixas foi aprovado pelas comunidades indígenas nas Consultas Livres, Prévias e Informadas, ocorridas nos dias 7 e 8 de julho de 2016, nas terras indígenas Cacique Doble e Passo Grande do Rio Forquilha, respectivamente, e todos os envolvidos puderam ter conhecimento do mesmo. Deve ser utilizado de forma que as pessoas da comunidade sintam-se confortáveis para contatarem os responsáveis

do DAER e da empresa construtora sempre que necessário.

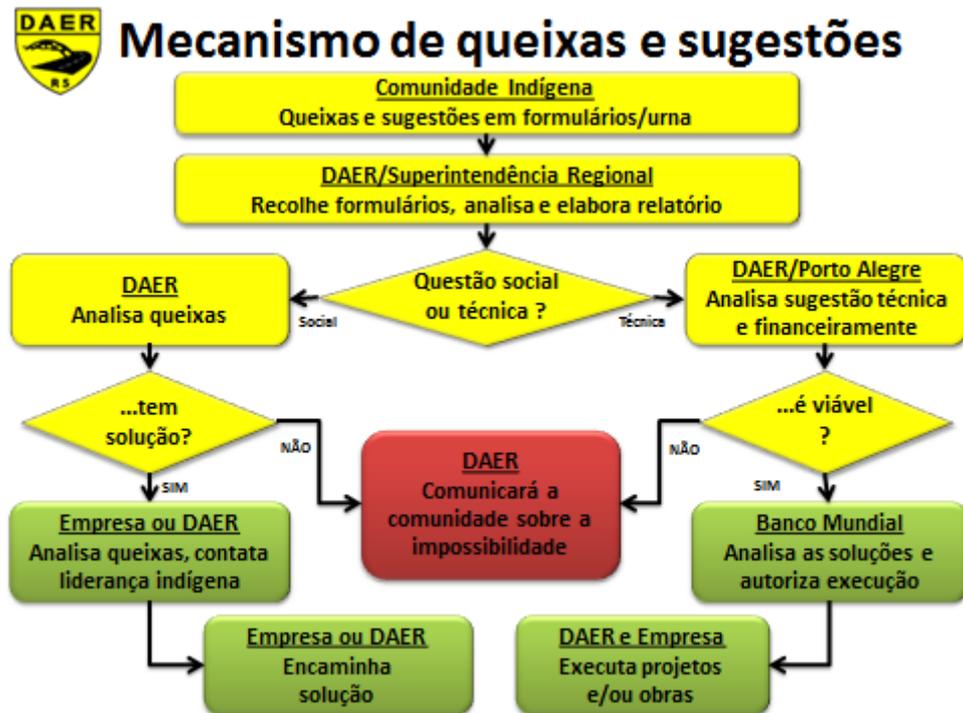
Figura 72- Urna para coleta de formulários com queixas e sugestões deixadas em cada uma das terras indígenas



Até o final de 2017, a 13ª Superintendência Regional (SR) do DAER realizou quatro visitas às Terras Indígenas de Cacique Doble e Passo Grande do Rio Forquilha para verificar as queixas e sugestões (nesse caso, o CREMA Erechim está em pleno andamento). Da mesma forma, a 17ªSR realizou três visitas às Terras Indígenas de Serrinha e Nonoai (nesse caso, as obras do Restauo estão concluídas, a execução da sinalização ainda esta em licitação e o CREMA Passo Fundo / Palmeira das Missões está em andamento).

Nessas oportunidades, os engenheiros do DAER conversaram com as lideranças das comunidades, tomaram conhecimento das manifestações com a abertura das urnas e leitura dos formulários e, após, encaminharam os relatórios à SPE/DAER, que passou os mesmos aos setores respectivos no âmbito do DAER. Junto com a SPGG está havendo um acompanhamento dos encaminhamentos viáveis técnica e financeiramente e está sendo mantido contato com as comunidades indígenas.

Figura 73- Fluxograma do Mecanismo de queixas e sugestões



Em julho e novembro de 2017, foi apresentado às comunidades o andamento e acompanhamento deste mecanismo, sendo reconhecido como eficiente e bem aceito por todos.

Atualmente, compilamos um total de 532 queixas/sugestões/informações, conforme demonstrado a seguir:

Terra Indígena de Nonoai



Mecanismo de queixas e sugestões

Acompanhamento DAER



25/06/2017 02:52 PM

Funcionários da Unidade de Saúde Indígena de Nonoai juntos à urna - Paulo Sergio Loureiro Rodrigues e Camila Leonor.



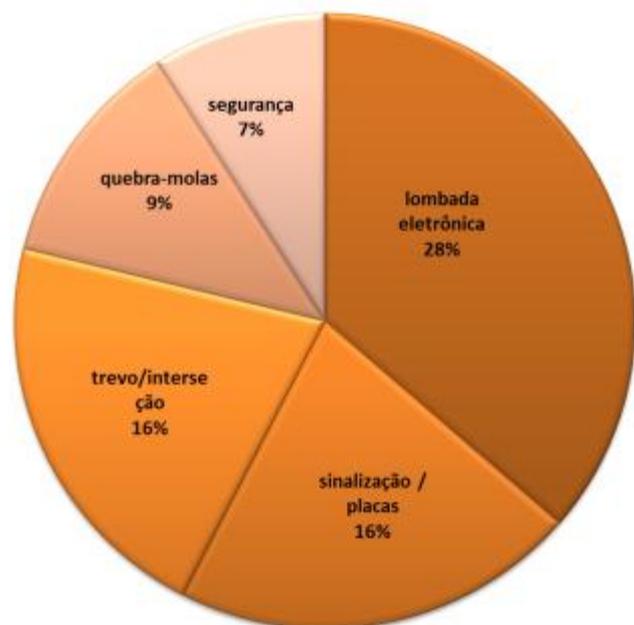
25/06/2017 02:58 PM

Abertura da urna e leitura das 18 sugestões.

Nonoai – 29 de Junho de 2017

NONOAI		
Queixa/sugestão	qtd	%
lombada eletrônica	12	28%
sinalização / placas	7	16%
trevo/interseção	7	16%
quebra-molas	4	9%
segurança	3	7%
acostamento	2	5%
faixa de segurança/pedestre	2	5%
melhorar asfalto/pavimento	2	5%
parada de ônibus	2	5%
tachões / tartarugas	1	2%
pardal / Control.veloc.	1	2%
ciclovía	0	0%
iluminação noturna	0	0%
indiovia	0	0%
limpeza	0	0%
nova estrada	0	0%
passarela	0	0%
reductor de velocidade	0	0%
sinaleira	0	0%
3ª pista / faixa adicional	0	0%
via lateral	0	0%
	43	100%

Total de 38 formulários com 43 queixas ou sugestões



Principais itens identificados – 77% do total



Mecanismo de queixas e sugestões

Acompanhamento DAER




Abertura da urna e leitura das sugestões, com a Diretora da Escola Fág Kavá Sr^a Marlei Terezinha de Britto e demais funcionários.

SERRINHA		
Queixa/sugestão	qtd	%
sinalização / placas	77	18%
quebra-molas	75	17%
faixa de segurança/pedestre	65	15%
lombada eletrônica	42	10%
redutor de velocidade	29	7%
sinaleira	24	6%
melhorar asfalto/pavimento	22	5%
via lateral	22	5%
passarela	20	5%
acostamento	18	4%
ciclovia	7	2%
pardal / Control.veloc.	7	2%
iluminação noturna	5	1%
limpeza	5	1%
segurança	5	1%
3ª pista / faixa adicional	4	1%
parada de ônibus	3	1%
indiovia	1	0%
nova estrada	1	0%
tachões / tartarugas	1	0%
Fazer nada	1	0%
trevo/interseção	0	0%
	434	100%



Total de **169** formulários com **434** queixas ou sugestões

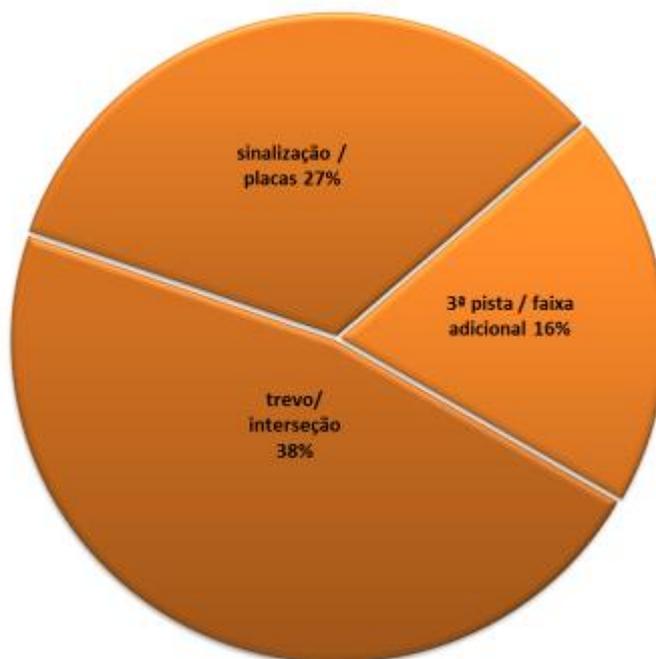
Principais itens identificados – 66% do total

Terra Indígena de Cacique Doble



CACIQUE DOBLE		
Queixa/sugestão	qt d	%
trevo/interseção	21	38%
sinalização / placas	15	27%
3ª pista / faixa adicional	9	16%
melhorar asfalto/pavimento	2	4%
parada de ônibus	2	4%
reductor de velocidade	2	4%
limpeza	1	2%
passarela	1	2%
quebra-molas	1	2%
via lateral	1	2%
acostamento	0	0%
ciclovía	0	0%
faixa de segurança/pedestre	0	0%
iluminação noturna	0	0%
indiovia	0	0%
lombada eletrônica	0	0%
nova estrada	0	0%
segurança	0	0%
sinaleira	0	0%
tachões / tartarugas	0	0%
pardal / Control.veloc.	0	0%
	55	100%

Total de 31 formulários com 55 queixas ou sugestões



Principais itens identificados – 82% do total



T.I.	Relatório nº	Formulário nº	Nome	Data	Queixa ou reclamação	Sugestão ou ideia	Situação Atual - SEP
Passo Grande do Rio Forquilha	1º (Ago/16)	-	-	-	Sem queixas	sem sugestões	-
	2º (Out/16)	-	-	-	sem queixas	sem sugestões	-
	3º (Jun/17)	-	-	-	sem queixas	sem sugestões	-
	4º (Out/17)	-	-	-	sem queixas	sem sugestões	-

Total de 0 formulários com 0 queixas ou sugestões

3.4 Educação para o trânsito

3.4.1 Capacitação em educação para o trânsito

De acordo com o plano de trabalho, ficou sob a responsabilidade do DETRAN, por meio da sua Escola Pública de Trânsito, proporcionar a capacitação dos multiplicadores para atuarem com a temática junto às Terras Indígenas Serrinha, Nonoai, Cacique Doble e Passo Grande do Rio Forquilha, afetadas pelo CREMA Passo Fundo (ERS-324 e 406) e Erechim (ERS-343). Trata-se de um universo de doze escolas indígenas da rede pública

estadual em seis municípios de vinte e quatro comunidades, nas quais atuam cento e dois professores vinculados à Secretaria de Educação.

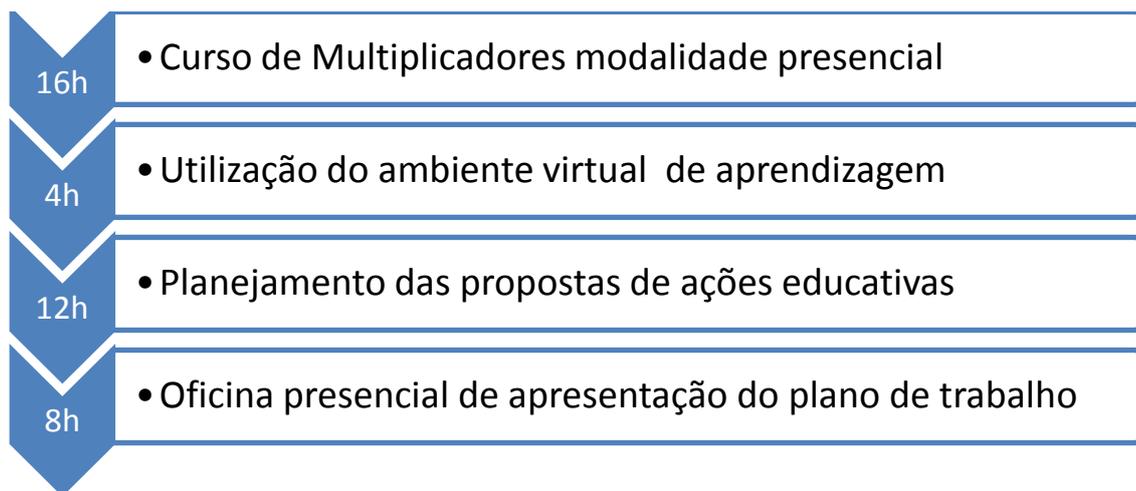
Em função desse quantitativo, optou-se por iniciar o trabalho junto às comunidades mais próximas das respectivas rodovias, capacitando a maioria dos docentes em 2017. A 1ª edição foi destinada aos quinze professores das Terras Indígenas Cacique Doble e Passo Grande do Rio Forquilha (100%), representantes das Escolas Estaduais Indígenas de Ensino Fundamental Faustino Ferreira Doble, Maria Jasínta Franco e Esterlito Malaquias, vinculadas à 15ª Coordenadoria Regional de Educação (CRE). Na 2ª edição puderam participar 50% dos professores das Terras Indígenas Serrinha, advindos das Escolas Estaduais Indígenas de Ensino Médio Fág Kavá e de Ensino Fundamental Luiz Kónhko, vinculadas à 39ª CRE, e 50% de Nonoai, das Escolas Estaduais Indígenas de Ensino Fundamental Pêró Ga e Cacique Nonoai e de Ensino Médio Joaquim Gatên Casseiro, da 7ªCRE, totalizando quarenta e quatro professores.

Em 2018, os outros 50% dos professores de Serrinha e Nonoai deverão receber a mesma capacitação, que consiste em três etapas (sendo duas delas presenciais e uma a distância), quais sejam: curso, oficina e ambiente virtual de aprendizagem, cada uma das quais detalhadas na sequência. Em linhas gerais, a capacitação de educação para o trânsito inicia com um curso presencial de dois dias, ministrado nas próprias terras indígenas, se desdobra em uma etapa a distância na qual os participantes, além de terem acesso a uma série de materiais, realizam tarefas e contam com o acompanhamento permanente por parte de tutores (onde podem, inclusive, organizar cooperativamente a culminância do trabalho na Semana Nacional de Trânsito), até que o grupo torna a se reunir em um dia de oficina em Porto Alegre.

Tal formato subsidia os professores multiplicadores com esse universo e conteúdo temático para que possam contemplá-lo em sua atuação pedagógica, planejando ações de educação para o trânsito conforme o público de sua escolha (alunos e também outros segmentos da comunidade indígena) a partir do curso, do aproveitamento da assessoria e dos materiais didáticos disponibilizados virtualmente e, por fim, da oportunidade para alinhar estratégias e conhecer outras alternativas didáticas em oficina presencial.

A capacitação envolve uma carga horária total de 40h, conforme distribuição discriminada abaixo, sendo que a certificação está condicionada ao cumprimento mínimo de 30h (equivalente a 75%).

Figura 74- Carga horária da capacitação



Assim posto, a participação nos dois dias de curso corresponde a 16h da totalidade (40% - cada turno 4h = 10%), outras 4h são computadas mediante a utilização do ambiente virtual de aprendizagem (10%) e se recebe mais 12h mediante elaboração do plano de trabalho individual (30%) a ser apresentado na oficina, cuja presença computa outras 8h (20% - cada turno 4h = 10%). Ou seja, para fazer jus ao certificado o professor pode, no máximo, faltar dois turnos da parte presencial ou deixar de fazer a parte a distância, desde que ao fim da capacitação entregue seu plano de trabalho em educação para o trânsito.

3.4.1.1 Curso nas Escolas das Terras Indígenas

Para atender ao objetivo do curso de formação de professores multiplicadores em educação para o trânsito foi necessário:

- Conhecer as características do trânsito da região e identificar as principais dificuldades enfrentadas pela comunidade;
- Sensibilizar os professores participantes com relação aos riscos existentes no trânsito e necessidade de adotar comportamentos seguros;
- Motivar os participantes para intervir como agentes de transformação, a partir das necessidades identificadas.

Programação/estrutura do curso:

Apresentação

- Contextualização do Projeto
- Parcerias
- Público-alvo

- Capacitação dos multiplicadores

Módulo 1 – Introdução

- A importância do papel do multiplicador
- Rede/corrente de ações com o mesmo propósito

Módulo 2 – Concepção de Trânsito

- Diferentes papéis
- Direitos e deveres
- Espaços diversos
- Interfaces saúde, meio ambiente, educação

Módulo 3 – Segurança no Trânsito

- Regras de circulação e conduta
- Sinalização
- Comportamentos de Risco
- Condições adversas
- Fatores de proteção

Módulo 4 – A Educação para o Trânsito

- Princípios da Educação para o Trânsito
- Linhas de Educação para o Trânsito
- Públicos (infantil, jovem, adulto, idoso)
- Previsão legal

Módulo 5 – Como fazer a Multiplicação?

- Plano de trabalho
- Organização da Semana Nacional de Trânsito
- Ambiente virtual de aprendizagem (Plataforma Moodle)

As duas edições tiveram os mesmos objetivos e partiram da mesma programação, no entanto, em virtude das peculiaridades de cada região e do público participante, a condução e dinâmicas utilizadas foram flexíveis e diversificadas, buscando atender, da melhor forma, as demandas apresentadas.

1ª Edição com escolas das Terras Indígenas Cacique Doble e Passo Grande do Rio Forquilha

Data: 22 e 23 de março de 2017

Local: Escola Faustino Ferreira Doble – Terra Indígena Cacique Doble

Público atendido: 15 professores e 16 convidados da comunidade

Equipe Pedagógica: Bruna Fagundes, Paula Ebeling e Taciana Moura

Figura 75- Abertura do curso com apresentação de músicas da comunidade



Figura 76- Trabalho em grupo durante o curso.



Figura 77 - Início do desenvolvimento do plano de trabalho com professores.



2ª Edição com escolas das Terras Indígenas Nonoai e Serrinha

Data: 05 e 06/04/2017

Local: EEIEF Pero Ga – Município Gramado dos Loureiros

Público atendido: aproximadamente 45 professores, diretores e representantes das CRES (apenas 2 crianças acompanhando os pais)

Equipe Pedagógica: Adriana Lopes Reston, Maria Goreti Alves da Costa, Rosângela Petenuzzo e Tatiane Russo Stein

Figura 78- Apresentação pela professora da EPT/DETRAN



Figura 79 - Momento cultural com apresentação de danças.



Figura 80 - Parte da turma de cursistas



Figura 81- Equipe da EPT/DETRAN-RS



3.4.1.2 Oficinas

As oficinas foram realizadas em Porto Alegre, no auditório Paulo Freire, na sede da Secretaria de Estado da Educação do Rio Grande do Sul (SEDUC/RS), nos dias 09, 10 e 11 de maio de 2017, aproximadamente 40 dias após a realização do curso presencial nas terras indígenas, da parte a distância no ambiente virtual de aprendizagem e do planejamento dos planos de trabalho. Ocorreram em três edições, contemplando na primeira as terras de Cacique Doble e Passo Grande do Rio Forquilha, na segunda, Nonoai, e, na terceira, Serrinha. Tiveram como objetivo contribuir com o aprimoramento dos planos iniciados no curso presencial e subsidiar os multiplicadores na elaboração e utilização de recursos pedagógicos voltados à educação para o trânsito. Além disso, aproveitamos a oportunidade para trabalhar com conhecimentos básicos sobre a segurança no atendimento às vítimas dos acidentes de trânsito, conforme demandado tanto pelos professores quanto pela SEDUC.

Participaram das oficinas 27 professores nas três edições. De acordo com o planejamento inicial, estava previsto o comparecimento de todos os multiplicadores envolvidos no curso presencial. Entretanto, a SEDUC não conseguiu viabilizar a participação de todos neste momento. Deste modo, como alternativa aos que não puderam comparecer, foi sugerida, pela Escola Pública de Trânsito (EPT), a gravação das oficinas a ser disponibilizada, via ambiente virtual, para fins de recuperação. A gravação foi providenciada pela SPGG, mas a qualidade técnica não permitiu sua reprodução.

Programação

Manhã:

Abertura

- Distribuição do mimo (marcador de pg. c/ msg e bala)
- Assinatura ata de presença
- Calhambeque (Roberto Carlos)
 - Fundo musical
 - Apresentação no violão

Introdução

- Retomada das etapas do projeto
- Retomada dos elementos necessários para o planejamento da intervenção:
 - Execução

- Avaliação
- Relatório
- Plano de trabalho
- Organização dos subgrupos
- Apresentação individual
- Sugestões de adequação
- Fechamento coletivo
 - Resumo pelo mediador
 - Relato pelos interessados

Tarde:

Exibição do vídeo “Crianças veem, crianças fazem”

Comentário a partir da vivência do deslocamento realizado para o almoço

Assinatura ata de presença

Procedimentos iniciais em caso de acidente de trânsito

Oficina de recursos didáticos

- Importância dos recursos didáticos
- Analogia criatividade X complexidade (história da caneta no espaço)
- Reforçar os recursos disponíveis na biblioteca do ambiente virtual da DIVEDUC
- Aplicação de alguns recursos:
 - Saída de campo
 - Roda de conversa e trabalho em grupo
 - Música
 - Jogos (Imagem e ação e Palavras cruzadas)
 - Histórias
 - Adaptação (clássicos ou não)
 - Referências na área
 - Títulos relacionados
 - Fantoches
 - Teatro
 - Sombras
 - Painel imantado

- Aventura
 - Vídeo
 - Apresentação da Lenda indígena “A dança do arco-íris”
 - Fechamento
 - Avaliação oral

Fotos das Oficinas

Figura 82 – Fotos da Oficina no dia 09/05/2017

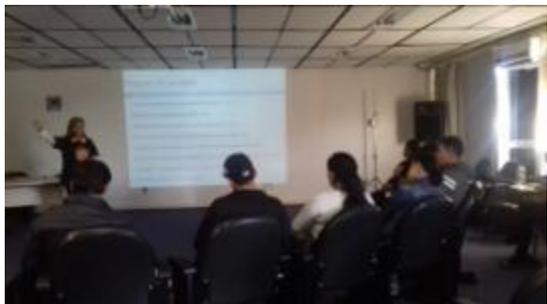


Figura 83 - Fotos da Oficina no dia 11/05/2017:

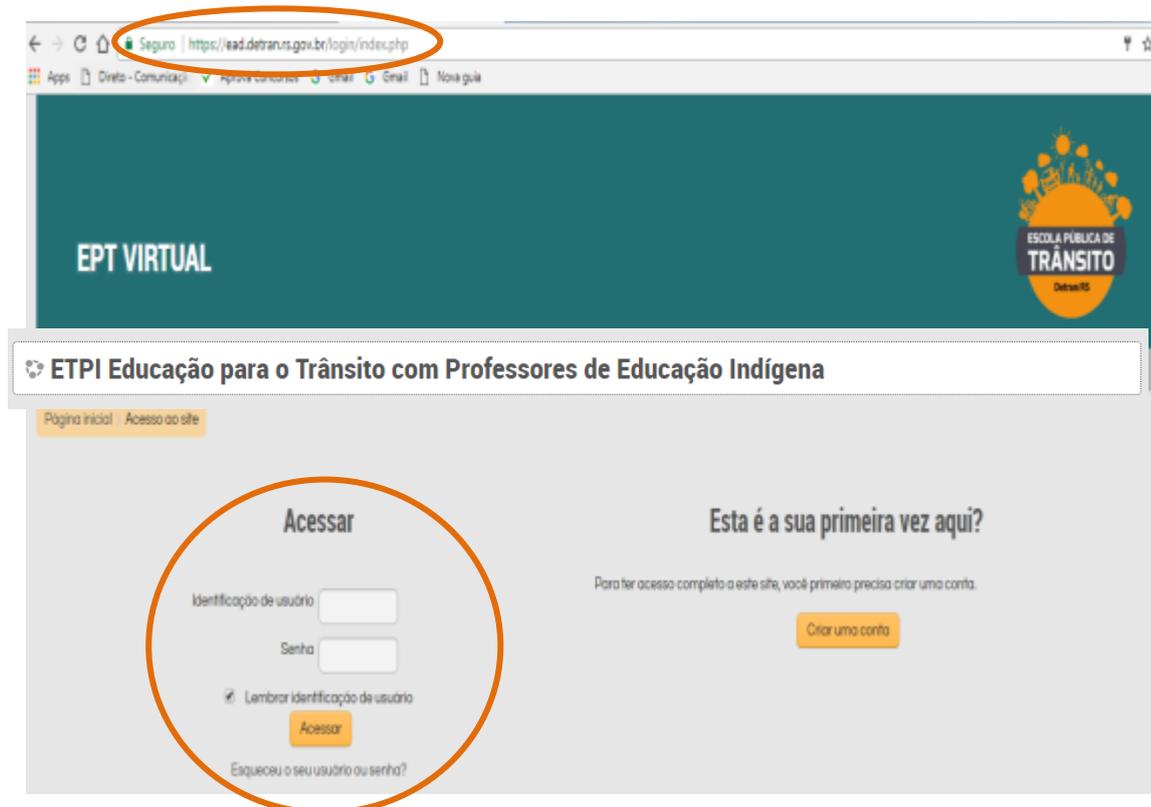


3.4.1.3 Ambiente Virtual de Aprendizagem (AVA)

O ambiente virtual de aprendizagem, através do endereço ead.detran.rs.gov.br, onde se encontram os cursos EAD oferecidos pela Escola Pública de Trânsito (EPT), foi disponibilizado para, mesmo a distância, ser possível dar continuidade às trocas entre os professores multiplicadores e a equipe técnico-pedagógica do DETRAN/RS, iniciadas no curso presencial e, ao mesmo tempo, garantir o acesso a subsídios para sua atuação pedagógica envolvendo o tema.

Diferentemente do procedimento padrão adotado, no qual os usuários realizam o próprio cadastro e recebem orientações com a chave de inscrição, nesta capacitação, o cadastramento foi realizado manualmente pela equipe da EPT, de modo a garantir sua correta execução na plataforma Moodle e poupar os professores com menor familiaridade nessa modalidade. A ideia inicial era fazê-lo ainda durante os dias de curso, mas a internet nas escolas/ sede não permitiu, então foi providenciado no retorno ao DETRAN, a partir dos e-mails previamente informados.

Figura 84- Tela de inscrição no Ambiente Virtual de Aprendizagem na plataforma Moodle



Dos 72 usuários cadastrados, 31 nunca acessaram o AVA (43%).

Importante salientar que tal cadastro é individual e requer um e-mail por usuário, não sendo possível cadastrar mais de um usuário com o mesmo e-mail. Houve o caso de duas professoras (da 1ª edição) que informaram o e-mail da escola (erlitomalaquias15cre@educacao.rs.gov.br) e uma delas ainda não teve seu caso resolvido até o momento (e sem acesso não tem como gerar seu certificado).

O fato de não terem sido os professores a realizarem o procedimento citado, resultou, ainda, que o preenchimento de seus dados pessoais não fosse solicitado no primeiro acesso (como no padrão) e, conseqüentemente, ficou inviabilizado o mapeamento do perfil do grupo, talvez cabendo reconsiderar para a próxima edição.

Outro diferencial em relação aos cursos a distância promovidos pela EPT está ligado ao período desse acesso, visto que cada edição tem cronograma específico. No caso, os professores indígenas de diferentes edições não apenas compartilham do mesmo “curso” à distância como não têm data para encerramento do acesso. Resta decidir o encaminhamento quanto às próximas edições em termos de concomitância e prazo ilimitado.

Questões como “usuário” e “senha” para login foram esclarecidos no 2º dia do curso presencial, quando da apresentação geral do espaço “EPTI Educação para o Trânsito com professores de Educação Indígena”, cujas explicações seguiram depois também por e-mail via SEDUC/CRE. Segue resumo:



Orientações gerais quanto a cada um dos elementos da página inicial, abaixo descritos, cujo título/ícone servem de link

Manual explicando o funcionamento do ambiente virtual, dando a conhecer as principais ferramentas utilizadas

Fórum permanente de conexão entre tutores e participantes

Biblioteca onde estão reunidos diversos materiais didáticos, subdivididos em conteúdo, apresentações, dinâmicas, folhetos, histórias, jogos, músicas, referências e vídeos para consulta e oportuno aproveitamento

Uma tarefa para a elaboração do plano de trabalho individual, esboçado no curso presencial e a ser socializado na oficina presencial

Espaço para organizar especificamente a participação de todos no evento comunitário da Semana Nacional de Trânsito a acontecer em setembro

Formulário para opinião pessoal sobre o ambiente virtual, com vistas a qualificar esta etapa à distância

Autorização de cada participante, permitindo eventual uso de suas produções para fins educativos, devidamente citada sua autoria e terra indígena (sem manifestações nesse sentido)

Certificado emitido no próprio ambiente virtual a quem tiver direito. Documento individual, de 40h, para os participantes que tiverem cumprido, no mínimo, setenta e cinco por cento (75%) da carga horária total (quatro foram gerados, sendo três da 1ª edição e três da 2ª).

Cleuzo Terezinha Dutra Tonello	cleuz.at@hotmail.com	quinta, 17 Ago 2017, 17:39	ETPI - CERTIFICADO - TURMA 01.pdf	E0AX07BH7U
Ladiamara Maschio Zoffi	ladiazoffi@gmail.com	terça, 22 Ago 2017, 08:52	ETPI - CERTIFICADO - TURMA 01.pdf	LjyHm3ZQQZ
Salette Clementina Raffa	saletteraffa@yahoo.com.br	quinta, 28 Set 2017, 13:29	ETPI - CERTIFICADO - TURMA 01.pdf	StZBCxGs0y
Jaice Adair Toccolini	jtoccolini@gmail.com	segunda, 4 Dez 2017, 08:05	ETPI - CERTIFICADO - TURMA 02.pdf	MX-05H5H6b
MARLEI TERESINHA DE BRITTO	marleibritto@hotmail.com	sexta, 1 Dez 2017, 14:58	ETPI - CERTIFICADO - TURMA 02.pdf	GvDu2XP7HB
Vera Cristina Meneghini	veracristinameneghini69@gmail.com	segunda, 18 Set 2017, 06:41	ETPI - CERTIFICADO - TURMA 02.pdf	FO4sB3P9s



Cada certificado recebe um código verificador, de modo que é possível conferir na

página inicial do ambiente virtual a veracidade do documento oficial.

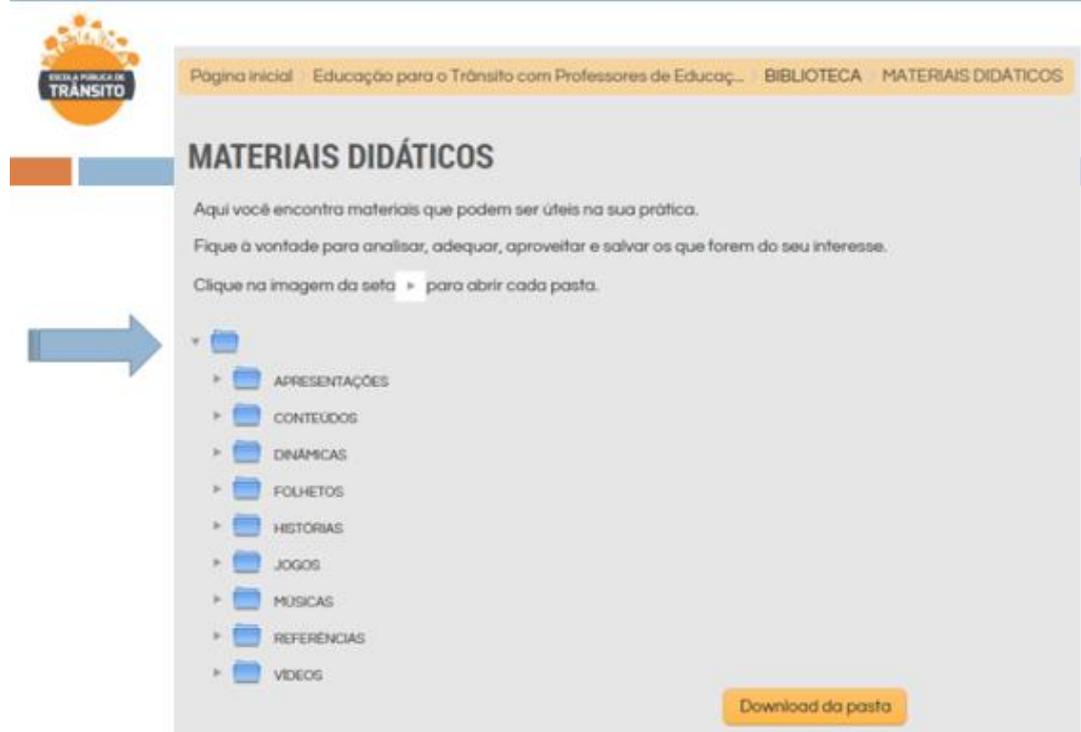
Seguindo a ordem em que os tópicos aparecem na página inicial, seguem descritos aqueles que se prestam à interação, como o fórum “Conexão” no módulo geral e as tarefas.

O fórum de conexão é a principal ferramenta de interação coletiva assíncrona (que permite que os participantes façam suas postagens a qualquer tempo, conforme sua disponibilidade), centralizando tanto os avisos gerais por parte das tutoras quanto às dúvidas dos multiplicadores, assim todos tomam conhecimento e são esclarecidos. Três professores se manifestaram neste fórum, tendo sido das atividades mais visualizadas (vide quadro ao final deste item). A partir daqui foi configurada a assinatura automática, assim todos necessariamente recebem por e-mail cópia de cada postagem feita no fórum, facilitando o acompanhamento.

O contato direto com qualquer dos tutores também pode ser realizado clicando sobre seu nome (onde quer que apareça), sendo assim redirecionado para seu perfil, onde consta o botão para enviar “Mensagem”. Nesse caso apenas os dois interlocutores sabem do assunto e as novas mensagens entre eles aparecem sinalizadas na página inicial do usuário destinatário até que ele a abra. Dois professores se valeram do recurso.

O módulo da biblioteca, que embora não seja interativo merece destaque, pois aí se encontram desde o conteúdo de todas as apresentações feitas no curso presencial, passando por sugestões extras de vídeo, até a versão digital do material gráfico passível de solicitação para distribuição, e, mesmo, o conteúdo das aulas integrantes dos cursos oferecidos na modalidade EAD. Sem contar o “carro chefe” entre os materiais didáticos: o acervo de jogos, histórias e músicas (inclusas paródias), alguns dos quais experimentados nas etapas presenciais (curso e oficina). Tudo para que o professor se aproprie de diferentes recursos entre os quais possa encontrar alternativas interessantes e úteis ao trabalho desenvolvido, fazendo a seleção e devidas adaptações de acordo com a sua necessidade.

Figura 85- Tela do Módulo Biblioteca e Materiais Didáticos



Cabe considerar que todos os arquivos são passíveis de download para aproveitamento desvinculado do Moodle e da conexão com a internet. E, ainda, que como alternativa foram providenciadas cópias para que as oito escolas envolvidas contassem com a íntegra do material didático da biblioteca em formato de DVD.

Já o módulo das tarefas se mostra o mais importante em termos de proatividade, diretamente ligado à iniciativa do professor interessado na assessoria pedagógica a sua disposição. Dentre as tarefas, a única de caráter obrigatório (inclusive condicionante ao certificado) diz respeito ao plano de trabalho, individual, que irá aplicar junto ao público de sua escolha, no contexto da comunidade indígena em que leciona. Na verdade, seu esboço foi iniciado ao final do curso presencial, a partir do que foi ministrado nos dois dias, e sua apresentação é pauta da oficina, onde deve ser apreciada a versão final de cada um, em um momento de socialização, troca de ideias, verificação da adequação, sugestões práticas que possam ser aproveitadas, por exemplo. A entrega poderia ser feita apenas nesse dia, fisicamente, sem necessidade de postagem no AVA, mas dessa forma o professor desperdiça a oportunidade de elaboração gradativa com acompanhamento por parte dos tutores ao longo desse período.

Sem dúvida foi o espaço melhor aproveitado, com o maior número de visualizações e usuários distintos (vide quadro ao final deste item). Através da ferramenta wiki, os professores puderam ir construindo seu plano de trabalho em página pessoal (sem

possibilidade de visualizarem uns dos outros), editando e modificando quantas vezes fossem necessárias e em diferentes momentos, sem perder o histórico (passível inclusive de comparação). Todos os trinta e cinco professores que entregaram a tarefa (treze da 1ª edição e vinte e dois da 2ª) receberam retorno por parte das tutoras, sendo 16 deles depois da oficina (oito de cada edição) por terem postado apenas na véspera ou na semana do evento em Porto Alegre e quinze (três da 1ª edição e doze da 2ª) igualmente à medida que foram fazendo suas postagens. Alguns deles, inclusive, aproveitaram o canal de comentários para interagir com as tutoras, mais precisamente nove professores (uma da 1ª edição e oito da 2ª).

A título de exemplo do processo de construção, retornos das tutoras e interação, segue trecho dos registros estabelecidos entre a professora Joice Toccolini (2ª edição), sensível ao contexto local da comunidade escolar e empenhada na intervenção temática de trânsito junto a seu grupo especial da Sala de Recursos Multifuncional.

Figura 86- Registro de interação entre professor e tutor na plataforma

Diff	Versão	Usuário	Modificado	
	5	Joice Adenir Toccolini	18:43	21 abril 2017
	4	Joice Adenir Toccolini	17:46	19 abril 2017
	3	Joice Adenir Toccolini	21:51	18 abril 2017

Figura 87- Registro parcial de Plano de trabalho elaborado por professor

PLANO DE TRABALHO

PROFESSORA: JOICE ADENIR TOCCOLINI

ESCOLA: ESCOLA ESTADUAL INDÍGENA DE ENSINO MÉDIO FAG KAVA

JUSTIFICATIVA

Trabalho com crianças e adolescentes especiais, com limitações intelectuais (DI), na Sala Recursos Multifuncional. Entendo que é um público que necessita de uma maior atenção, não somente no que diz respeito as atividades pedagógicas de sala de aula, mas também ações que dizer respeito a sua vida diária, seu cotidiano de vida, assim como sua família que fazem parte do trânsito pois o fazem diariamente, uns usam o transporte escolar, outros andam a pé até a escola, por onde circulam veículos guiados por motoristas muitas vezes sem habilitação e a velocidade permitida não é respeitada. Os que usam o transporte escolar estão em constante risco, pois o veículo usado não possui cinto de segurança e muitos deles permanecem de pé durante o trajeto. Uns já dirigem mesmo sendo menores de idade e ainda comenta: é tão fácil de dirigir! Dois deles fazem parte de uma família de alcoólatras e residem longe da escola e da cidade, porém percorrem a pé junto com seus pais, tios, avó e bisavó 18 km até a cidade de Ronda Alta ou Três Palmeiras para fazer compras e consumir bebida alcoólica, desse percurso uns 15 km são de asfalto, andam nas vias urbanas ande muitas vezes permanecem pois estão embriagados. Outras vezes voltam pra casa embriagados andando pelo acostamento em péssimas condições correndo o risco de serem atropelados. Outros se deslocam para outros municípios e até outros estados como Santa Catarina e Paraná vender artesanato e plantas medicinais. Nesse sentido, pensando em uma aprendizagem mais significativa irei desenvolver o projeto sobre o trânsito fazendo uso de atividades próprias para o entendimento de cada aluno e também as atividades apresentadas no ambiente virtual do curso, que irão desenvolver nos educandos um pensamento mais crítico em relação a sua vida e de seus familiares. Trabalhar o trânsito local e das pequenas e grandes cidades já que alguns deles viajam com seus pais para diferentes lugares.

OBJETIVOS

Conhecer o espaço onde vivem, tendo a oportunidade de vivenciá-lo e de observá-lo, analisando e refletindo sobre suas características físicas e sociais;

Compreender o trânsito como a necessidade e o direito que todos têm de locomover-se no espaço;

Despertar uma nova consciência em relação ao trânsito;

Envolver os alunos e seus familiares para que juntos possam desenvolver um comportamento civilizado e prudente;

Orientar para que se conscientizem de que existem regras que foram feitas para serem cumpridas para o bem de todos;

Compreender que o trânsito é um espaço importante, no entanto é necessário conhecer os perigos que o mesmo oferece quando não é tomado os cuidados necessários para circular com segurança.



Em geral os planos apresentados têm grande potencial e nota-se o empenho dos multiplicadores. Todavia não se pode ignorar os oito casos de cópia de projetos divulgados na internet e meramente transpostos para a tarefa sem os devidos créditos a sua real autoria. Todos foram sinalizados e quatro deles foram reescritos, não sendo descontados, mas a outra metade (dois de cada edição) não foi considerada para fins de certificação.

Para a organização da Semana Nacional de Trânsito foi disponibilizada uma tarefa específica à parte, embora cada professor já devesse prever no próprio plano de trabalho o evento de culminância, alusivo à Semana Nacional de Trânsito (18 a 25 setembro de 2017). Foram abertos quatro fóruns paralelos, um para cada terra indígena (Cacique Dobre / Passo Grande do Rio Forquilha / Serrinha / Nonoai) de modo que seus respectivos participantes pudessem aproveitar o espaço para se articular localmente e, ao mesmo tempo, conhecer as iniciativas coletivas das demais. Esta atividade pode não ter se mostrado um canal útil, pois apenas dois representantes (de Cacique Dobre) a utilizaram para postagem, apesar de vários outros usuários terem visualizado a tarefa. O importante é que tenham, na prática, se organizado minimamente para de alguma forma dar visibilidade aos diferentes trabalhos em andamento no âmbito da escola e, juntos, participarem e estenderem as ações de educação para o trânsito à comunidade como um todo.

Hoje existe no Moodle, além das citadas, uma tarefa que originalmente não constava no escopo (e, portanto, tão pouco na ilustração da página inicial, 3ª deste item), inclusa a

pedido da SEDUC para que o relatório de avaliação das ações de educação para o trânsito desenvolvidas pelos professores pudesse ser encaminhado eletronicamente através do AVA. Esta ferramenta permite ao usuário anexar seu arquivo em página pessoal (sem possibilidade de visualizarem uns dos outros) e receber comentário, que, assim como a conferência do teor (adequação, validade, quesitos mínimos...), também fica a cargo da SEDUC, que deve abordá-los na parte pela qual ficou responsável.

3.4.2 CADERNO PEDAGÓGICO

Para subsidiar o trabalho dos professores da rede pública estadual que atuam em terras indígenas, em relação à educação para o trânsito, foi elaborado um material didático específico, visando a contemplar situações e aspectos peculiares à rotina e realidade do público alvo. O caderno pedagógico foi escrito em Português e encaminhado para tradução para as línguas Kaingang e Guarani.

3.4.2.1 Conteúdo

O caderno foi planejado sob a forma de indagações que remeteriam a um diálogo entre um personagem (professor indígena) e o leitor. Foram produzidos onze capítulos, intitulados conforme apresentado abaixo:

Capítulo 1. Por que educar para o trânsito?

Capítulo 2. O professor pode educar para o trânsito?

Capítulo 3. Mas trânsito não acontece apenas em centros urbanos?

Capítulo 4. Como nos comunicamos no trânsito?

Sinalização da via

- Sinalização vertical: regulamentação, advertência, indicação
- Sinalização Horizontal: marcas longitudinais, marcas transversais, marcas de delimitação e controle de estacionamento e/ou parada, dispositivos auxiliares
- Dispositivos de uso temporário
- Sinalização semafórica (sinaleira): regulamentação, advertência
- Sinalização de obras

Sinalização dos usuários

- Sinalização do veículo automotor
- Gestos: de pedestres, condutores, ciclistas, agentes da autoridade de trânsito

Capítulo 5. De que forma participamos do trânsito?

Pedestre

Passageiro

Condutor habilitado

Ciclista

Capítulo 6. Como o trânsito é organizado?

Capítulo 7. As regras valem só para motoristas?

Regras gerais

Regras específicas

- Pedestre: como deve circular, o que não deve fazer
- Passageiro: como deve circular, o que não deve fazer
- Condutor habilitado: como deve circular, o que não deve fazer
- Ciclista: como deve circular, o que não deve fazer

Capítulo 8. O comportamento que assumimos no trânsito condiz com o risco que corremos de fato?

Como podemos reduzir os riscos no trânsito?

Distrações

Velocidade

Ultrapassagem

Equipamentos de proteção

- Cinto de segurança
- Capacete

Travessia de pedestres

Ver e ser visto

Condições físicas e mentais

- Sentimentos e emoções
- Sono e fadiga
- Uso de substâncias psicoativas

Capítulo 9. Como trabalhar o tema trânsito com diferentes pessoas?

Comportamento

Aprendizagem

Orientações gerais

Exemplos de atividades

Capítulo 10. Qual a melhor abordagem para envolver o público com o tema trânsito?

Impacto

Informação

Mobilização Social

Construção do conhecimento

Capítulo 11. Como o professor pode multiplicar o tema trânsito?

3.4.2.2 Processo de construção

O caderno foi escrito por uma equipe técnica composta por oito servidoras da EPT. Visando a otimizar o tempo, cada capítulo foi enviado à SEDUC, para revisão literária, assim que finalizado. Após, os capítulos já revisados eram validados em conjunto pela equipe autora e pelo revisor, em oficinas agendadas especificamente para este fim. Por fim, eram encaminhados para revisão ortográfica a outra servidora da EPT.

Período de elaboração: dezembro de 2016 a agosto de 2017 (oito meses).

Reuniões de revisão literária e validação dos capítulos: realizadas seis reuniões entre equipe EPT e SEDUC, totalizando aproximadamente 40 horas de trabalho, nos meses de fevereiro, março, julho e agosto de 2017.

Reuniões para outras definições: realizadas seis reuniões, totalizando aproximadamente 12 horas de trabalho, em que foram tratadas questões referentes a conteúdo, prazos, orçamento, ilustrações, e diagramação, com participação da EPT (6)⁸, DAER (6), SPGG (2), SEDUC (5) e ACS DETRAN/RS(1) nos meses de janeiro, julho, agosto, setembro e novembro de 2017.

O caderno pedagógico com todos os capítulos (pendentes a revisão de português e formato de catalogação bibliográfica) foi enviado à SEDUC em 25/08/2017, para encaminhamento aos tradutores, e ao DAER em 06/09/2017 para encaminhamento à editora com vistas a orçamento, e versão final em 24/11/2017.

Equipe de trabalho:

Elaboração:

Escola Pública de Trânsito - Divisão de Educação - DETRAN/RS

Adriana Lopes Reston

Bruna da Cunha Fagundes

⁸ Os números entre parênteses referem-se ao quantitativo de servidores envolvidos nas reuniões.

Gisele Mari Vasconcellos da Silva
Laís Elisabeth Silveira
Maria Goreti Alves da Costa
Paula Gadret Ebeling
Rosângela Petenuzzo
Taciana Brito de Moura
Tatiane Russo Stein

Revisão Literária:

Assessoria em Educação Indígena/Coordenação de Diversidade e Direitos Humanos -
Secretaria da Educação
Rodrigo Allegretti Venzon

Revisão Ortográfica:

Escola Pública de Trânsito - Divisão de Educação - DETRAN/RS
Patrícia Linck Berto Ramos

Ficha Catalográfica:

Escola Pública de Trânsito - Divisão de Educação - DETRAN/RS
Caroline Bergter

4 Avaliação das ações implementadas

A avaliação da implementação dos PPI está prevista no próprio plano e seguiu um roteiro por cada um dos órgãos, envolvendo diferentes atores. A seguir apresentamos a análise por órgão e, num segundo momento, apresentamos uma síntese da posição coletiva que foi expressa na oficina interinstitucional realizada no dia 7 de dezembro de 2017.

4.1 Avaliação do DAER

O DAER promoveu um processo de avaliação no órgão e, também, junto às empresas envolvidas no CREMA nos casos em que foram acionadas as Salvaguardas Indígenas.

Este processo envolveu reuniões dentro do DAER, consultas por e-mail a alguns setores, assim como às empresas envolvidas, e a confecção da sistematização que segue, a qual subsidiou a Oficina Interinstitucional de Avaliação dos PPIs. Mantivemos as percepções de cada setor porque são complementares e trazem elementos diferenciados.

4.1.1 Avaliação por setor do DAER envolvido:

Superintendência de Projetos Especiais (SPE)

1- Pontos positivos e aprendizados:

- PPIs: A preparação, a concepção das ações, o planejamento operacional e o envolvimento de outros atores governamentais foi um desafio vencido, considerando a urgência de iniciar o trabalho e o desconhecimento inicial das pessoas envolvidas.
- Consultas Livres e Mecanismo de queixas e sugestões: Instrumentos inéditos e inovadores para promover o diálogo com as comunidades (indígenas ou não).
- As ações educativas estão sendo importantes para sensibilizar a comunidade sobre o “uso seguro das rodovias”.
- A Cooperação técnica e institucional entre DAER, DETRAN, SEDUC e SPGG é muito positiva, destacando o acompanhamento e a orientação técnica constantes do DECAP/SPGG, garantindo a continuidade desde o início.
- A parceria com o DETRAN e a SEDUC foi muito importante (além do institucional)

para reforçar as conexões entre qualidade da rodovia, a segurança das pessoas e a educação para um trânsito seguro.

- A aproximação e a parceria positiva entre empresa construtora, fiscalizadora, projetista, SR, SEP, CTMA, SPE e diretorias: agilizam os encaminhamentos.
- Desmistificação do trabalho com indígenas: Os órgãos públicos foram bem recebidos pelas comunidades e as sugestões de melhorias na sinalização e segurança na rodovia, por parte destas, foram adequadas (conforme a SEP).
- Melhorias nos projetos discutidos a partir das sugestões das comunidades: se comparados com os originais, as proposições de mudança foram adequadas e necessárias, qualificando os projetos existentes.

2 - Dificuldades:

- As solicitações de melhorias rodoviárias das comunidades indígenas não estavam previstas originalmente no CREMA. Para executá-las foram acionados os Contratos de Apoio Técnico (CAT) que eram a alternativa compatível com o tempo de financiamento do PROREDES BIRD. Esse trabalho adicional teve que concorrer com as outras atividades do CAT e isto gerou um atraso substantivo na execução dos projetos.
- Os setores técnicos, por padrão, não têm experiência em tratar com comunidades em geral e, em particular, com comunidades tradicionais, como os povos indígenas.
- Demorou para alguns técnicos entenderem que não havia obrigação em atender as demandas inviáveis (técnica ou financeira) das comunidades. Debate que deve continuar.

3 - Recomendações para melhorar o trabalho:

- Aproximar a Assessoria de Comunicação Social do DAER do trabalho de Salvaguardas para potencializar os resultados do trabalho e disseminá-los interna e externamente ao DAER.
- Aproximar o Comando do Batalhão Rodoviário Estadual para ter mais informações sobre as operações nas rodovias.
- Reproduzir em outros projetos do DAER a comunicação e o acompanhamento social realizados com as comunidades indígenas.
- Destacar os resultados sociais oriundos das atividades de construção e

manutenção de rodovias.

Superintendência de Estudos e Projetos (SEP)

1 - Significado do trabalho desenvolvido:

- Tecnicamente todas as análises de projetos realizadas fazem parte do trabalho normal do setor de projetos do DAER, por isso não houve necessidade de busca de novos conhecimentos técnicos.
- Destaca-se a importância das melhorias conseguidas nas soluções de projetos oriundas das consultas às comunidades.

2 - O que foi mais importante enquanto aprendido:

- Normalmente, a SEP participa de audiências públicas para apresentação de projetos (semelhantes às consultas), mas foi interessante conhecer as demandas do mecanismo de queixas e a realidade destas comunidades, adequando os projetos, na medida do possível, às necessidades e expectativas da comunidade.

3 - Dificuldades encontradas:

- Turma de campo insuficiente para a realização de estudos topográficos no tempo pretendido.
- Falta de software para a elaboração de projetos, obrigando a ter que recorrer aos CATs.
- Os contratos dos CAT foram concebidos para dar suporte às obras e não especificamente aos projetos. As solicitações de adequação de projeto concorreram com as outras atividades do CAT, o que gerou um atraso na execução dos projetos e, conseqüentemente, nos aditivos das obras.
- Na Terra Indígena Cacique Doble houve dificuldade de fazer com que a comunidade entendesse as dificuldades técnicas para atender a sua demanda. Houve atraso na construção de uma alternativa técnica e, por consequência, atraso na conclusão do projeto.
- Em termos gerenciais houve demora em acionar os CATs para iniciarem os serviços (gerência de outra diretoria).

4 - Recomendações para melhorar o trabalho:

- Preocupados com os prazos, e considerando as dificuldades na elaboração e atrasos na conclusão dos projetos, sugerimos agilidade nos aditivos contratuais

(visando conclusão das obras dentro do prazo dos contratos CREMA).

Coordenadoria Técnica de Meio Ambiente (CTMA)

1 - Significado do trabalho desenvolvido:

- As questões sociais e ambientais foram tratadas de forma organizada num trabalho conjunto do setor ambiental com os setores responsáveis pelos projetos, pelas obras e pela fiscalização das rodovias no DAER. Esse processo possibilitou uma maior visibilidade da área social e ambiental no âmbito do Departamento.

2 - Aprendizado:

- A CTMA, por lidar com as licenças ambientais que tratam também de questões sociais e de comunidades tradicionais, já tem uma maior sensibilização dos técnicos para este tipo de trabalho, diferente de outros setores, com menor contato com o tema.

3 - Dificuldades:

- As questões sociais envolvidas não são vistas como intrínsecas às obras rodoviárias e, por isso, existe dificuldade de alguns setores do DAER em conduzir estes assuntos e valorizar devidamente.
- Há dificuldades de alocação de técnicos da área social no DAER. A CTMA deveria dispor de um sociólogo, antropólogo ou outro profissional da área social, como já teve em outros momentos, para tratar especificamente das questões sociais e, inclusive, preparar e sensibilizar os gestores e os técnicos dos diferentes setores no DAER.

4 - Recomendações para melhorar o trabalho:

- Tornar o trabalho da CTMA permanente nas ações de projeto e obras. Qualificar e completar a equipe da CTMA, dispondo de um técnico social para promover orientações sobre a dimensão social das obras rodoviárias.

Superintendências Regionais e Diretoria de Obras

1- Significado do trabalho desenvolvido:

- Evidenciada a preocupação com o desenvolvimento de uma política de integração das populações próximas às obras, tornando o gerenciamento adequado e

harmonioso das obras em andamento.

- Destaca-se a importância do Mecanismo de Queixas e sugestões.

2 - O que foi mais importante enquanto aprendido:

- Oportunizar às populações indígenas lindeiras a manifestação relativa aos assuntos de interesse das comunidades (Consultas Livres e Mecanismo de Queixas e Sugestões), principalmente quanto à segurança e acessibilidade.

3 - Dificuldades:

- Dificuldade na comunicação com os interessados, principalmente em relação aos assuntos técnicos em desenvolvimento.
- Demora nas conclusões dos projetos para iniciar as obras de melhorias, atrasando o andamento do contrato com a construtora.

4 - Recomendações para melhorar o trabalho:

- Agilizar a execução das obras de melhorias discutidas com as comunidades, reduzindo o tempo de espera e eliminando a descrença quanto ao prometido.

Avaliação das empresas

Empresa construtora: Pavia (Crema Erechim)

1. Significado do trabalho desenvolvido:

- O processo tornou a execução dos trabalhos mais segura e harmoniosa com as comunidades;
- A empresa teve oportunidade de dialogar e demonstrar o processo executivo da obra, ao mesmo tempo, entender as demandas da comunidade e suas preocupações relacionadas ao bem-estar;
- As Salvaguardas foram absorvidas e aplicadas pela empresa de maneira natural e estendê-las à comunidade demonstrou-se um aprendizado para os profissionais da empresa, tanto que a execução dos serviços foi fluida e sem sobressaltos.

2. O que foi mais importante enquanto aprendido:

- O empenho de todos para implementar as salvaguardas e torná-las ferramentas diárias para execução da obra.

- Diálogo entre os envolvidos e manutenção do convívio, de maneira que todos se sentissem confortáveis, tanto os trabalhadores quanto a comunidade.
 - Ficou de aprendizado para a empresa a necessidade de políticas como os PPIs, que garantem a segurança e o bem-estar das comunidades e dos trabalhadores, dando voz ativa a todos e passando a noção de responsabilidade e igualdade social.
3. Dificuldades:
- Chegar a um consenso para as soluções técnicas das demandas levantadas pelas comunidades (maioria projetos de obra), porém, através do constante diálogo, convergindo por meios técnicos e práticos, tornando viáveis as soluções.
4. Recomendações para melhorar o trabalho:
- A empresa poderia realizar consultas semestrais com a comunidade além das atividades já previstas no PPI, pois atualmente estão sendo executados apenas serviços de manutenção (menor frequência e impacto), que diminuem o contato e o diálogo.

Empresas de supervisão e apoio técnico (CAT): Beck de Souza e Ecoplan

1- Significado:

- Agregou conhecimento aos profissionais das empresas.
- Com o mecanismo de queixas (usado durante toda a fase da obra) e a divulgação dos contatos telefônicos dos envolvidos na execução e controle das obras, foi possível melhorar o controle técnico/operacional e a avaliação da conduta das equipes envolvidas.
- Destaca-se o entendimento da importância sobre a preocupação quanto à divulgação das intervenções e seus respectivos riscos à comunidade devido ao uso de equipamentos pesados de construção.
- Aliamos os termos técnicos, operacionais, gerenciais e institucionais à tradição indígena, de forma que os projetos estivessem dentro das normas, sem ferir a tradição, os costumes e cultura destes povos.

2- O que foi mais importante enquanto aprendido:

- Importância da comunicação prévia com as comunidades indígenas (conhecendo

sua cultura e suas necessidades) possibilitando melhorias significativas antes da execução dos projetos originais, evidenciando a necessidade de que, dentro do possível, estes debates sejam travados na fase de projeto.

- Atendimento às propostas de melhorias, trazendo benefícios à comunidade em virtude de suas solicitações.
- Divulgação dos riscos/perigos oriundos das obras, salientando que nenhuma queixa ou incidente referente à obra foi constatado.
- A empresa aprendeu a se comunicar melhor com os povos indígenas. Houve um aprendizado sobre a “necessidade da troca de experiências entre a empresa e os povos indígenas, de onde se pode tirar proveito de novas ideias e conceitos, obtendo-se uma visão cultural antes desconhecida pelos profissionais envolvidos.”

3- Dificuldades:

- Demora na compreensão das demandas dos indígenas, em função das dificuldades de diálogo, porém, com o andamento dos PPIs, as diversas reuniões e as aproximações entre a empresa e as comunidades indígenas, estas dificuldades foram diminuindo até se chegar em um entendimento de todos os processos.
- Desconfiança das comunidades sobre a real execução dos projetos de melhorias, contribuindo com poucas informações e solicitações (ex.: comunidade do Passo Grande do Rio Forquilha que não utilizou o mecanismo de queixas).

4- Recomendações para melhorar o trabalho:

- Devemos ficar vigilantes às queixas da comunidade sobre as condutas dos profissionais envolvidos na obra.
- Continuar com esta forma de fiscalização e buscar melhorias e aperfeiçoamento no atendimento das atividades de acompanhamento técnico, operacional e institucional para o restante dos trabalhos.
- Elaborar um histórico dos processos de salvaguardas indígenas.

4.2 Avaliação da SPGG

O Departamento de Captação de Recursos (DECAP), da SPGG, tem a responsabilidade de coordenar de modo geral o acionamento das Salvaguardas Indígenas, bem como de acompanhar e monitorar este processo. O Departamento havia

elaborado, em 2012, com apoio do BIRD, o Marco dos Povos Indígenas, que é um anexo ao contrato de empréstimo 8155-BR, e que é uma espécie de regulamento e guia a ser seguido no caso de serem acionadas as Salvaguardas Indígenas.

Como já referido, inicialmente, não estava previsto que haveria obras rodoviárias que passassem por Terras Indígenas; somente num segundo momento da execução do CREMA foi identificada esta situação e, portanto, acionadas as Salvaguardas. O trabalho das Salvaguardas requer a disponibilização de profissional com formação na área de ciências humanas para conduzir o processo, o que foi viável e atendido, ainda que a Secretaria de Planejamento não tivesse experiência neste tipo de trabalho. Por estas razões, a avaliação do DECAP considerou o processo de implementação dos PPIs de modo amplo e não somente da sua ação específica.

Na reunião de avaliação realizada com vários integrantes do Departamento em novembro de 2017, foi feita uma apresentação do conjunto de ações que estão em curso, bem como do status das mesmas, de modo a alinhar as informações com a equipe. Cada um dos participantes destacou os aspectos considerados mais relevantes, fossem positivos ou negativos, conforme ordenado a seguir.

1. Qual o significado das Salvaguardas indígenas e sociais para o DECAP/SPGG e para o PROREDES BIRD em termos técnicos, operacionais, gerenciais e institucionais?

O trabalho anterior das Salvaguardas, quando da elaboração do Marco dos Povos Indígenas, foi realizado por uma socióloga, mas não teve o envolvimento direto de outros integrantes da equipe do DECAP. Com a aposentadoria desta socióloga, não houve uma transição para preparar o trabalho que deveria ser feito. Como não havia na equipe técnico com experiência no trabalho com salvaguardas sociais, esta situação nova exigiu do Departamento um esforço em delinear seu papel neste processo.

Foi observado que a estrutura do Estado não está preparada para tratar e trabalhar com determinados segmentos sociais, como as populações indígenas. Há uma dicotomia entre o conhecimento técnico e o conhecimento popular, que leva a uma postura de alguns técnicos e servidores públicos de desvalorização das percepções da sociedade, o que pode se acentuar no caso de comunidades tradicionais. Daí, os órgãos governamentais não perguntam, não consultam sobre as necessidades e demandas das populações. Um exemplo destacado foi o caso do projeto de Modernização Tecnológica de escolas, em que a equipe da SEDUC definiu um conjunto de softwares a serem distribuídos para as escolas indígenas, mas sem as consultar. Quando os softwares foram

distribuídos, percebeu-se que eles não supriam as necessidades das escolas. A ideia equivocada de que o Estado sabe, a priori e necessariamente, quais são as necessidades das comunidades, uma espécie de imposição da demanda, gerou retrabalho e atrasos na execução das ações.

Nesta perspectiva, a realização das Consultas Livres, Prévias e Informadas nas comunidades indígenas foi um momento de aprendizado para todos os órgãos e servidores envolvidos, seja pelo desafio organizacional e metodológico, seja pelo processo de comunicação social envolvido.

As Salvaguardas oportunizaram ao DECAP observar a importância de conhecer as necessidades e prioridades dos beneficiários e dos órgãos envolvidos, verificar as condições de implementação das ações previstas nos projetos e construir meios de aferir seu atendimento. Ficou evidenciado que, neste processo de definição de necessidades e prioridades, é muito positivo ouvir e consultar previamente os beneficiários diretamente interessados. Com isso, se desmistifica a relação entre o conhecimento técnico e o conhecimento popular dos potenciais beneficiários e se aumenta a chance de sucesso das políticas públicas, pois os técnicos podem melhorar seus projetos ao ouvir e considerar as necessidades do público-alvo.

Institucionalmente, a equipe do DECAP destacou a parceria com a Secretaria de Educação, a qual viabilizou o engajamento dos professores da rede pública que trabalham com comunidades indígenas, e a parceria com a Escola Pública de Trânsito do DETRAN, que construiu uma proposta pedagógica inovadora e indicou profissionais de alto nível para executar o trabalho com comunidades numa realidade muito diferente da que eles atuam no seu dia-a-dia.

2. O que foi mais importante? Estamos atendendo os objetivos?

O maior aprendizado foi a desmistificação do trabalho com este segmento social e a construção de uma metodologia participativa de abordagem de comunidades indígenas, que é inédita para o DECAP e para a Secretaria.

O trabalho está atendendo seus objetivos de salvaguardar as comunidades indígenas envolvidas com o CREMA, assegurando respeito a sua cultura e valores. Também proporcionou o conhecimento sobre esta realidade por parte de órgãos públicos e outras organizações não indígenas. O DECAP entende que o tema está bem organizado no Programa, a proposta de implementação dos PPIs está bem estruturada e há planejamento de longo prazo. O envolvimento dos outros órgãos governamentais é muito positivo. O grupo de trabalho no CREMA está funcionando satisfatoriamente. Foi

muito importante que os técnicos do DAER tenham visitado as comunidades. A maior preocupação que perdura é com o andamento e a garantia da elaboração dos projetos de engenharia e das obras rodoviárias demandadas pelas comunidades e com as quais houve comprometimento de execução por parte do DAER. Destacou-se ainda que, para o BIRD, conforme manifestado em Missões de Acompanhamento realizadas periodicamente, esta ação das Salvaguardas Indígenas está se desenvolvendo bem.

Ressaltou-se, também, que houve uma convergência positiva do trabalho de Salvaguardas Sociais apoiado pelo PROREDES BIRD no projeto de Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE), que previu a pesquisa sobre a localização e a caracterização das Terras Indígenas no Estado. Estas informações e os mapas gerados vão ser muito importantes para a legitimidade das comunidades e populações indígenas identificadas e sua consequente salvaguarda em outras políticas públicas.

3. Quais as maiores dificuldades técnicas, operacionais, gerenciais e institucionais?

A maior dificuldade do trabalho de Salvaguardas foi acertar o ponto de partida, já que o Departamento não dispunha de nenhum modelo para preparar os PPIs. Faltou da parte do BIRD um treinamento para tratar desse tema. Havia poucas informações sistematizadas quando foram iniciados os trabalhos com as salvaguardas e de elaboração da Avaliação Social. Os mapas disponíveis com a localização das comunidades indígenas a partir das informações da FUNAI não são completos e nem suficientemente atualizados. Foi preciso realizar um estudo em muitas fontes e junto ao CEPI para assegurarmos que não havia mais nenhuma Terra Indígena afetada pelas obras nos novos trechos de rodovia do Programa Restauro ou do CREMA. Além disso, o DAER não tinha experiência nessa metodologia de consultas a comunidades tradicionais e parecia ter receio de inseri-las no processo.

4. O que poderia melhorar considerando que o trabalho do CREMA vai até 2020? E em futuras ações do DECAP?

É necessário que o DECAP envolva mais de um profissional na realização deste trabalho para assegurar sua continuidade e disseminação institucional.

O Departamento, na coordenação dos programas interinstitucionais, deve questionar os órgãos sobre as condições de execução das ações previstas. Como lição do financiamento em andamento, deduz-se a necessidade de sempre questionar

previamente sobre a regularidade ambiental e fundiária e, no caso de comunidades tradicionais como as indígenas, por exemplo, deve requerer que os órgãos sempre as consultem previamente sobre suas necessidades.

No futuro, o DECAP deve considerar esta experiência na construção de um modelo para o desenvolvimento do trabalho das salvaguardas sociais, desde o início de novas operações. E deve buscar estimular e orientar seus parceiros governamentais a fazer trabalho de campo, conhecer a realidade local, dialogar com as comunidades e consultá-las sobre suas necessidades. Além disso, seria importante que algum setor, de natureza geral, no Estado orientasse os outros órgãos públicos sobre como desenvolver o trabalho social específico com comunidades indígenas.

A equipe também considerou que a experiência de Salvaguardas Indígenas precisa ser disseminada internamente na SPGG e no governo.

4.3 Avaliação do DETRAN

O DETRAN, por meio da equipe da Escola Pública de Trânsito, apresentou a avaliação que os técnicos fizeram conforme as edições do curso presencial, destacando aspectos positivos, desafios encontrados, logística, infraestrutura, participação dos professores e a avaliação que os professores fizeram do curso presencial. Depois, avaliaram as Oficinas realizadas em Porto Alegre indicando aspectos positivos, dificuldades e aspectos gerais. Também avaliaram o Ambiente Virtual de Aprendizagem (AVA), que foi um mecanismo adaptado às necessidades deste processo de capacitação e para este público específico; e o Caderno Pedagógico, apontando aspectos positivos e dificuldades encontradas. Por fim, procederam a uma avaliação geral das ações de educação para o trânsito em Terras indígenas.

4.3.1 Avaliação da capacitação dos professores

4.3.1.1 Curso presencial

1ª Edição curso presencial – Cacique Doble em 22 e 23 de março de 2017

Avaliação da equipe pedagógica

Aspectos positivos:

- A equipe da EPT foi bem recebida, tanto pela comunidade indígena quanto pelos funcionários e professores da escola. Percebemos o empenho das dirigentes escolares em nos acolher e nos oferecer a melhor estrutura possível.

- Durante a capacitação, os professores foram bastante participativos, apresentando em suas falas elementos de sua realidade em sala de aula, bem como as características do trânsito da comunidade, subsidiando a equipe para realizar os ajustes necessários a melhor contextualização dos conteúdos e dinâmicas previstos.
- A comunidade demonstrou interesse pela capacitação. Alguns reclamaram ao Cacique por não terem sido convidados a participar.
- Os professores se mostraram dispostos a multiplicar a educação para o trânsito para seus alunos e comunidade, pois consideram preocupantes alguns comportamentos adotados, como a combinação de álcool e direção, a condução de veículos sem habilitação e o não uso do cinto de segurança.

Desafios encontrados:

- No primeiro dia nos deparamos com um público diferente do que planejamos. Esperávamos apenas professores contratados pela SEDUC, tanto indígenas quanto não indígenas. Porém estavam presentes várias pessoas da comunidade indígena, desde crianças e jovens, até líderes religiosos e idosos.
- O fato de não conhecermos em profundidade a realidade e as especificidades do público-alvo implicou adaptações dos conteúdos e atividades durante o desenvolvimento do curso para atender às necessidades dos participantes. Dentre elas, destacam-se: a forma particular dos professores vivenciarem as práticas pedagógicas em um determinado tempo e espaço (permanência durante todo o curso), de construir o conhecimento e de interagirem nas atividades propostas. Observamos que o processo de aprendizagem está predominantemente alicerçado em ações e materiais concretos.
- Embora os professores tenham demonstrado motivação para desenvolver ações de educação para o trânsito na comunidade, identificamos que desconhecem algumas premissas sobre segurança no trânsito. O curso pareceu ser mais efetivo na sensibilização destes professores como usuários do que como multiplicadores.
- Os participantes demonstraram dificuldade para esboçar o plano de trabalho, ao final do curso.
- Os horários pré-acordados não foram cumpridos por todos os participantes, comprometendo, de certa forma, o cronograma de atividades.

- Devido à falta de laboratório de informática na escola e de tempo, não foi possível realizar a etapa prática de apresentação do ambiente virtual de aprendizagem (Moodle) conforme planejado, o que teria contribuído para os professores se familiarizarem com o ambiente.

Logística

- A viagem foi bastante longa: na ida, foram percorridos 306 km em 7 horas, e na volta 378 km em 8 horas. Foi utilizada uma viatura do DETRAN conduzida pela equipe para o deslocamento e facilitar o transporte dos materiais pedagógicos necessários.

Infraestrutura

- Escola simples, mas equipada com os recursos necessários (projetor, notebook, tela de projeção improvisada). O evento foi organizado em uma área coberta da escola, com acesso a banheiros, refeitório e sala com um computador.

Participação dos professores

- De forma geral, os professores foram participativos e se mostraram interessados na capacitação.

Avaliação dos professores sobre o curso presencial

- Ao final do curso foi distribuído formulário de avaliação, a ser preenchido pelos participantes (onze permaneceram até o final). Foram apresentadas três questões amplas e abertas, nas quais deveriam manifestar suas opiniões e sugestões relacionadas ao trabalho realizado pela equipe pedagógica. A tabela abaixo apresenta as respostas dos participantes de forma sintetizada.

Perguntas	Respostas apresentadas	Quantidade de respostas
De maneira geral manifeste seu grau de satisfação com a capacitação.	Satisfeito (a)	11
O que foi bom?	Boa didática e metodologia	4
	Conteúdo, linguagem e/ou metodologia	5
	Integração professores/saúde	1
	Avalanche de informações, mas importante.	1
O que pode melhorar?	Participação do grupo (interesse)	3
	Prática no trânsito (comportamento do respondente e a organização do trânsito)	4
	Atividades que direcionam ao trabalho com o aluno (dúvidas de como atingir o público indígena)	3
	Tudo satisfatório	1

- No geral, a capacitação foi considerada satisfatória, tanto no conteúdo abordado quanto na metodologia utilizada, embora considerada muito densa; os professores não indígenas demonstraram preocupação com a aplicação do projeto junto ao público alvo (indígenas).

2ª Edição do curso presencial – Nonoai em 05 e 06/04/2017

Avaliação da equipe pedagógica

Aspectos positivos:

O público era composto por professores e diretores de escola, isto é, exatamente aquele que esperávamos, sendo bastante participativos e interessados. Todos estavam aguardando, preocupados e mobilizados para tentar resolver a situação que ocorrera logo de manhã cedo, quando nos deslocávamos para a escola e que consta descrito no item abaixo “desafios encontrados”.

Além de participarem dos trabalhos, empenharam-se em organizar o almoço, lanches e apresentações de dança pelos alunos. Após o almoço, antes do início do curso, foram presenteados com um momento cultural no qual as crianças indígenas, que se deslocaram para a escola especificamente para tal fim, caprichosamente vestidas, pintadas e preparadas para essa ocasião, apresentaram danças.

Tudo que foi solicitado foi prontamente atendido, por exemplo, o concerto da lâmpada do holofote.

Assim como na 1ª edição, os professores se mostraram dispostos a multiplicar a educação para o trânsito para seus alunos e comunidade. Demonstraram preocupação com alguns comportamentos adotados pela comunidade, por exemplo, a combinação de álcool e direção, a condução de veículos sem habilitação, o transporte de escolares e o não uso do cinto de segurança.

Desafios encontrados:

Considerando que havia chovido muito na noite anterior e que a estrada a caminho da escola não era pavimentada, os professores do DETRAN enfrentaram dificuldades com o veículo, que ficou atolado por mais de duas horas e meia até a chegada do auxílio ocasionando, portanto, atraso no início dos trabalhos.

Outras dificuldades encontradas foram a inexistência de sinal de rede de telefonia para comunicação e a utilização de GPS para identificação da localização e ainda enfrentamos, no local do curso, a situação de quedas de luz consecutivas, seguidas de momentos de falta de energia.

Ressalta-se que, por conta do imprevisto vivenciado no início da manhã, restaram prejudicados alguns conteúdos e dinâmicas.

No segundo dia, com o tempo seco, não houve problemas no percurso e 30min foram mais que suficientes para o deslocamento à escola.

Logística

O deslocamento da equipe e dos materiais foi feito em viatura do DETRAN. Foram contabilizadas sete horas de ida e sete horas de retorno. Próximo a Nonoai, as condições do asfalto e sinalização não eram muito boas, mas em geral foi uma viagem tranquila apesar da distância percorrida.

Infraestrutura

A escola foi fechada para acolher o curso. A sala de aula onde ele foi realizado contava com a infraestrutura necessária: quadro branco, cortinas, ganchos para o jogo “Perguntas Cruzadas”, tomada para o “Teatro de Sombras”, com capacidade para 40 pessoas, tendo à disposição projetor, caixa de som e microfone. Como não havia notebook, utilizamos o do DETRAN/RS.

Foi disponibilizada sala para lanche e almoço. Foi utilizado um espaço coberto onde foram realizadas algumas dinâmicas como “Jogo do Pedestre” e “Roda a Roda”.

Embora houvesse sinal de wi-fi, a internet não funcionou no notebook, somente conseguindo acessá-la no celular. Essa situação dificultou o acesso ao ambiente virtual para que os professores pudessem visualizá-lo, bem como de realizar os cadastros naquela oportunidade.

Participação dos professores

De modo geral, os professores se mostraram bastante participativos e dispostos a interagir, demonstrando preocupação quanto ao desenvolvimento de seus planos de trabalho. No decorrer do curso, buscavam identificar situações vivenciadas pela comunidade que mereceriam atenção e intervenções educativas.

A equipe do DETRAN percebeu que os professores se sentiram prestigiados pela visibilidade oportunizada pelo projeto. Em contrapartida, mostraram-se dispostos a contribuir na busca de alternativas de solução.

Avaliação dos professores sobre o curso presencial

Ao final do curso foi distribuído formulário de avaliação, a ser preenchido pelos participantes (dezoito respondentes). Consistia em três questões amplas e abertas, onde deveriam manifestar suas opiniões e sugestões relacionadas ao trabalho realizado pela equipe pedagógica. A tabela abaixo apresenta as respostas dos participantes de forma sintetizada.

Perguntas	Respostas apresentadas	Quantidade de respostas
De maneira geral manifeste seu grau de satisfação com a capacitação.	Totalmente satisfatório	15
	Em parte satisfatório	3
O que foi bom?	Boa didática e metodologia	6
	Conteúdo, linguagem e/ou metodologia	12
O que pode melhorar?	Tudo satisfatório	3
	Continuar como está, porém com maior carga horária	7
	Mais atividades para o público alvo e fornecer material didático de apoio	2
	Trabalho do professor deve ser valorizado e os projetos devem ter retorno	1
	Menos teoria e mais dinâmicas	1
	Não ter cenas chocantes de acidentes	1
	Mais cursos	1
	Não responderam	2

De modo geral, a capacitação foi considerada plenamente satisfatória, com ênfase no conteúdo abordado, na linguagem e/ou metodologia utilizada. Ficou evidenciando como possibilidade de melhoria aumento da carga horária, a necessidade de material de apoio e a preocupação com a valorização do trabalho do professor e com o retorno em relação aos seus planos de trabalho.

Considerações sobre os cursos presenciais

Tendo em vista as características observadas durante o curso no que tange ao funcionamento do trânsito local e também às concepções dos próprios professores quanto à segurança e comportamento no trânsito, sugere-se que as próximas edições contemplem uma etapa inicial de sensibilização do público enquanto usuários, e posteriormente como multiplicadores, ressaltando seu potencial na sensibilização da comunidade.

Sugere-se que o curso seja mais interativo e com conteúdo menos denso, mais focado nas necessidades locais, a partir das experiências obtidas nesta primeira fase.

Ressalta-se que as intervenções do Rodrigo Venzon (SEDUC) foram extremamente pertinentes, oportunas e esclarecedoras, tanto no que dizia respeito a procedimentos de ordem administrativa da Secretaria de Educação, quanto em relação às questões de trânsito, por exemplo, sugestão para professores de física e matemática de trabalhar ângulo mais relação velocidade/ distância/ frenagem. Também a professora Marli Costa (SEDUC), além de demonstrar satisfação com o trabalho desenvolvido, informou que poderia utilizar as dinâmicas em suas atividades junto as suas atividades.

Os professores de Serrinha, antes do encerramento do curso, fizeram questão de manifestar, com a permissão da diretora da escola sede, seus sinceros agradecimentos. Ressaltaram a importância do assunto abordado e a formação diferenciada, intercalando teoria e prática.

4.3.1.2 Avaliação das Oficinas

Aspectos positivos

No decorrer das três edições, o cronograma proposto foi cumprido. A oficina teve três momentos: o aprimoramento dos planos de trabalho realizados pelos professores, a abordagem dos conhecimentos básicos sobre a segurança no atendimento às vítimas dos acidentes de trânsito e, por fim, a apresentação e aplicação de alguns recursos didáticos voltados para o tema.

Sobre os planos de trabalho: Os alunos foram distribuídos em dois grupos para apresentação individual de suas propostas elaboradas. Todos desenvolveram as etapas solicitadas, porém, alguns deixaram de organizar as atividades da Semana Nacional de Trânsito. De forma geral, os planejamentos estavam condizentes com a realidade das terras indígenas; com exceção de dois que se pareciam com trabalhos disponíveis na internet.

Quanto aos recursos didáticos, percebeu-se o interesse dos alunos, tanto na

explicação quanto na aplicação dos mesmos, uma vez que evidenciaram em suas falas a possibilidade de inseri-los em seus planejamentos. Também manifestaram a aplicabilidade dos recursos em suas práticas pedagógicas, a fim de oportunizar essa vivência aos seus alunos e comunidade.

A oficina sobre segurança no atendimento às vítimas dos acidentes de trânsito, ministrada por servidora com formação na área da saúde além da pedagogia, proporcionou a interação entre a ministrante e os participantes, através da relação entre os conhecimentos que estavam adquirindo e as experiências vividas na comunidade a partir de situações de trânsito semelhantes. Considerou-se este momento mais um aspecto positivo, tendo em vista contemplar uma preocupação expressada anteriormente.

Dificuldades encontradas

Nem todos os professores que estiveram presentes nos cursos realizados nas comunidades participaram das oficinas. Nas duas primeiras oficinas, havia oito professores presentes em cada e, na terceira, apenas onze, o que não correspondeu nem a cinquenta por cento do total previsto que equivale a sessenta e sete. O que deixou de proporcionar a continuidade do trabalho que vinha sendo desenvolvido por aqueles que não puderam comparecer.

Numa das oficinas, houve atraso no início, pois alguns professores tiveram dificuldade em chegar ao local do curso. Demonstraram descontentamento em relação à logística, pois se sentiram “desamparados” diante de um local desconhecido.

Quanto aos planos, embora estivessem relativamente completos, apresentavam pouca consistência e profundidade, talvez devido à falta de uma formação acadêmica e continuada.

Por fim, numa das edições duas professoras estavam com dificuldade de acesso ao Moodle, pois não dispunham email pessoal e o email disponibilizado pela escola já havia sido utilizado no cadastro de outra professora. Assim, uma das docentes da equipe da EPT dedicou um tempo, fora do previsto, junto a essas professoras, tentando resolver a pendência. Oportunamente a escola poderá criar e-mails para todos os seus professores.

Considerações gerais

As oficinas, de forma geral, foram proveitosas, tanto para os professores quanto para a equipe, atendendo às expectativas de ambos. A participação dos professores foi significativa, contribuindo para a construção do conhecimento de forma coletiva e para

articulação entre os planos de trabalho e as possíveis ações a serem desenvolvidas junto as suas comunidades.

Para a equipe docente, foi mais uma oportunidade de aproximar sua vivência enquanto educadoras de trânsito com aqueles que atuam diariamente com a cultura indígena, confrontando as aprendizagens adquiridas na construção do curso com a realidade daquelas comunidades. Além de possibilitar a troca dos saberes entre os envolvidos nesse processo, percebeu-se o crescimento de todos.

4.3.2 Ambiente virtual

Em relação à opinião sobre o ambiente virtual, visando a qualificar a etapa a distância da capacitação oferecida, cinco professores se manifestaram a respeito através do formulário, embora vários outros tenham chegado a visitar a tarefa, além dos próprios tutores (vide quadro ao final deste item). Embora não suficientemente representativa, a avaliação foi satisfatória, tendo recebido de todos resposta afirmativa no que tange à clareza das informações e ao apoio pedagógico necessário. Houve unanimidade também sobre terem gostado dessa parte EAD, sentirem que o espaço favoreceu a aprendizagem e acreditarem que os materiais didáticos (conteúdos, vídeos, jogos, histórias) da Biblioteca serão úteis.

Questionados quanto à contribuição para o trabalho a ser desenvolvido como multiplicador, houve um voto contrário. Nenhum deles mencionou dificuldade ao utilizar o AVA, porém apareceu como sugestão de melhoria o seguinte: *“Penso que eu estou precisando me atualizar mais para poder melhor navegar e encontrar os conteúdos necessário para realizar um bom projeto, porque as sugestões estão no ambiente e só saber procurar , ir descobrindo, perder o medo de errar...nós trabalhamos pouco com EAD, por isso fica um pouco complicado, nesse sentido quanto mais simplificado for o ambiente virtual melhor será nosso entendimento. Conto com a ajuda da equipe que está nos orientando. Obrigada!”*.

Interessante manter a íntegra das 3 respostas comentadas em campo aberto, conforme figura que segue:

Figura 88 – Respostas selecionadas de avaliação de professores

8. Gostaria de deixar um comentário sobre suas respostas?

- Este projeto é maravilhoso, vem ao encontro de uma necessidade encontrada nas escolas. O material é riquíssimo e deveria ser disponibilizado para o maior número possível de educadores multiplicadores.

- Minha dificuldade foi ter tempo para ler todo o material disponível, mas o que tive oportunidade de ler achei maravilhoso. Muito rico e instrutivo para se desenvolver as atividades. Acredito que até próximo a semana de desenvolvimento do projeto terei oportunidade de conhecer melhor o material e que em muito irá contribuir para desenvolver um trabalho de qualidade nas escolas.

- O material encontrado no Ambiente Virtual é muito bom e veio ao encontro de minhas necessidades, pois estava sem chão, por ser um projeto novo, não sabia por onde começar, ainda estou com dúvidas sobre as atividades que irei trabalhar, pois meus alunos são de Sala de Recursos com limitações de aprendizagem, nesse sentido penso que quanto mais lúdico for o trabalho melhor será seu entendimento, por isso vou adaptar as atividades para que os educando tenham uma melhor compreensão sobre o tema trabalhado. Porém confesso que tenho sim algumas dificuldades em utilizar o Ambiente Virtual, principalmente como inserir o projeto, já tentei e fica tudo fora de ordem, não fica nada centralizado, preciso de uma ajudinha nesse sentido.

Há registro de dois relatórios de avaliação das ações de educação para o trânsito desenvolvidas pelos professores no sentido de que este pudesse ser encaminhado eletronicamente através do AVA. Um deles, igualmente postado por duas das cinco professoras listadas como integrantes do projeto interdisciplinar da Escola Faustino Ferreira Doble. Conforme se confirmar o número de respostas, seria o caso de ponderar quanto à conveniência de oportunizar para a próxima edição sua entrega não apenas virtual como presencial, a exemplo do que aconteceu com os planos de trabalho (considerando que um elemento de tanto valor não deva ser prejudicado em função do uso significativamente menor que esses professores fazem da modalidade a distância), quem sabe atrelando a uma consulta livre prévia e informada.

Por fim, fica o registro do quadro gerado pelo sistema, em 18 de dezembro de 2017, contabilizando o número de visualizações e usuários (diferentes) nelas envolvidos em cada uma das atividades aqui tratadas.

Talvez seja um dos aspectos a reforçar junto aos professores, considerando que apenas trinta usuários (descontando seis tutores do total de visualizações computadas nesta atividade – vide quadro ao final deste item) chegaram a acessar esse repositório.

Figura 89- Registro de acessos à plataforma AVA

Atividade	Visualizações
ORIENTAÇÕES	92 por 26 usuários
MANUAL	350 por 27 usuários
CONEXÃO	353 por 33 usuários
BIBLIOTECA	
MATERIAIS DIDÁTICOS	263 por 36 usuários
TAREFAS	
PLANO DE TRABALHO	5228 por 47 usuários
ORGANIZAÇÃO DA SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO	259 por 32 usuários
OPINIÃO SOBRE O AMBIENTE VIRTUAL	71 por 16 usuários
RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO	406 por 18 usuários
DOCUMENTOS	
AUTORIZAÇÃO	42 por 6 usuários
CERTIFICADO - TURMA 01	94 por 8 usuários
CERTIFICADO - TURMA 02	20 por 6 usuários

4.3.3 - Avaliação do Caderno pedagógico

Aspectos positivos

O principal ganho da equipe do DETRAN/RS durante a elaboração do caderno foi o aprendizado proveniente do contato com culturas tão diversas, em especial no que se refere aos modos de expressão e comunicação. Além disso, o trabalho final resultou consistente, completo e acessível a diversos públicos, dada sua linguagem simples e direta.

Dificuldades encontradas

Embora tenha sido construído previamente um cronograma de atividades, logo no

início da elaboração do caderno diversas dificuldades se apresentaram, impossibilitando o cumprimento dos prazos.

A necessidade de adequar a linguagem ao público-alvo exigiu esforço da equipe em compreender, ainda que minimamente, um conjunto de elementos característicos da organização e dinâmica de funcionamento das comunidades indígenas envolvidas, essencialmente diferentes da nossa cultura, inclusive no que tange a aspectos relativos aos processos de aprendizagem. Embora o auxílio do representante da SEDUC tenha sido fundamental nesse sentido, tais diferenças contribuíram para a necessidade de expansão dos prazos e de ampliação da equipe pedagógica envolvida, inicialmente composta por quatro pedagogas, interferindo no planejamento da EPT como um todo.

As oficinas agendadas para validação conjunta dos capítulos do caderno foram muitas vezes utilizadas também para revisão, por impossibilidade do revisor fazê-la anteriormente como combinado, demandando mais tempo que o previsto e interferindo, novamente, nos prazos estipulados.

Outra dificuldade importante foi referente à quantidade de páginas do caderno. Inicialmente foi solicitada uma previsão para orçamento. Apresentamos uma estimativa superficial, ressaltando a dificuldade de prever por se tratar de material com características tão diversas daqueles que já produzimos. Ao final de todo trabalho intenso de elaboração, que durou oito meses e teve dedicação quase exclusiva de algumas servidoras da EPT, foi sugerida como uma alternativa a redução de alguns capítulos com o intuito de, assim, reduzir custos de editoração, ilustração e impressão, sendo descartada tal sugestão, contra argumentada a importância de preservar o conteúdo em sua totalidade e o encadeamento entre capítulos.

4.3.4 Avaliação geral das ações de educação para o trânsito em Terras indígenas

Para o DETRAN/RS, a experiência como um todo foi avaliada como sendo bastante proveitosa e produtiva, a despeito dos entraves enfrentados ao longo do processo diante dos quais foi demonstrada flexibilidade de todos os partícipes.

Desde o início, as servidoras da EPT encarregadas de integrar o grupo técnico de trabalho se sensibilizaram com a situação motivadora do plano interinstitucional, de caráter social inquestionável, dedicando-se ao desafio da educação para o trânsito junto a um público diferenciado, com o qual não havia experiência anterior.

A possibilidade de visualizar a população indígena como usuária do trânsito, em suas especificidades até então sem atendimento, demandou da nossa equipe técnico-pedagógica dedicação diferenciada e maior aprendizagem a bem dessa aproximação. A

percepção de sua situação de vulnerabilidade em função da rodovia evidenciou a real necessidade de que os benefícios da multiplicação em educação para o trânsito fossem estendidos também às terras indígenas, oportunizando-lhes o conhecimento e a reflexão sobre trânsito, educação e segurança.

No desenvolvimento do trabalho, houve um retorno igualmente positivo por parte dos professores multiplicadores que receberam a capacitação como multiplicadores e puderam aplicar o conhecimento recebido. Como reflexo, foram relatadas mudanças construtivas para a comunidade nesse sentido, como, por exemplo, a percepção pelo Cacique de Nonoai de que menores de idade não devem conduzir veículos, mesmo que a cultura local os considere aptos a partir de 12 anos, quando se tornam “guerreiros” e autônomos. O Cacique manifestou disposição de propor uma mudança nas regras internas na sua Terra indígena ao conjunto de caciques e lideranças Kaingang no estado, no sentido de que os menores de 18 anos não dirijam e também que impeça a direção por motoristas indígenas que tenham ingerido álcool. Caso esta proposição se torne efetiva, representará um resultado não esperado e uma medida de sustentabilidade do trabalho realizado.

O mais significativo, para o DETRAN, reside justamente em que a própria comunidade, uma vez sensibilizada quanto à problemática, possa se mobilizar por relações de trânsito mais seguras e vislumbrar comportamentos mais adequados, tanto no interior de suas terras quanto nos deslocamentos para os centros urbanos.

Mesmo que o formato EAD não seja, ainda, de todo familiar aos professores envolvidos, entende-se importante a utilização desta ferramenta de inclusão, sendo a única forma viável ao alcance da EPT, atualmente, para continuar prestando assessoramento pedagógico em educação para o trânsito aos multiplicadores.

Uma alternativa para minimizar tal dificuldade é a própria escola dispor de um monitor que possa servir de referência na utilização do Ambiente Virtual de Aprendizagem no Moodle para auxiliar seus colegas, assim como já aconteceu espontaneamente em uma delas. Mantendo-se, claro, a estratégia de disponibilizar o conteúdo da Biblioteca em formato de DVD, e de não condicionar a certificação ao acesso ao AVA (contemplado dentro da carga horária mínima).

Como sugestão de melhoria, fica, ainda, a de que a tarefa do relatório de avaliação individual pelo professor, incluída a pedido da SEDUC no AVA, seja também passível de entrega física, em ocasião presencial, talvez em uma consulta livre, prévia e informada posterior à implementação dos planos.

Cabe também ponderar que os professores, aos quais atribui-se um potencial

multiplicador ímpar, precisam ter condições de participar integralmente de todas as etapas da capacitação para que possam exercê-lo com maior propriedade. Nas edições realizadas, alguns não puderam participar em ambos os turnos do curso por não terem sido liberados da outra escola em que atuavam. Assim como não foi disponibilizado transporte para todos poderem vir na oficina em Porto Alegre.

Em termos operacionais, a equipe do DETRAN analisa como construtiva a sistemática de reuniões interinstitucionais estabelecida, concorda com sua manutenção no próximo ano, especialmente para deliberações coletivas, cuidando-se a disponibilidade do grupo, a antecedência do agendamento e definição prévia de horário para fins de organização. Adquirida maior clareza sobre o papel de cada Instituição no transcorrer desse processo, resta possível melhor avaliar a pertinência da participação da EPT conforme as pautas previstas.

Internamente, mesmo na área pedagógica do DETRAN/RS, algumas resistências foram encontradas, muito em função dos outros compromissos assumidos, impactando sobremaneira quando se dispõe de um número reduzido de recursos humanos. Os esforços para este projeto específico, ao longo de 2017, ganharam uma amplitude tal que acabaram exigindo que a equipe tivesse que ser redimensionada para dar conta da série de demandas, em especial na elaboração do conteúdo inédito do caderno, realocando servidores ocupados com projetos paralelos.

Sabe-se, de antemão, que tamanho escopo não poderá ser mantido para 2018, visto que novas demandas estão sendo definidas como prioritárias para essa gestão.

Garante-se a capacitação pendente à segunda metade dos professores de Serrinha e Nonoai, a serem contemplados nos mesmos moldes adotados, mas, no que ultrapassar o atendimento com o qual nos comprometemos, cabe encontrar alternativas de continuidade do trabalho desenvolvido pelos professores multiplicadores junto à comunidade que dispensem nossa intervenção direta.

A equipe da EPT também entende como importante a demanda dessas comunidades indígenas para se habilitarem como condutores de veículos por meio da obtenção de Carteira Nacional de Habilitação (CNH), tendo em vista que tal ação complementa o processo de educação para o trânsito, contribuindo para a segurança da comunidade como um todo. Neste sentido, a EPT realizou os encaminhamentos possíveis, carecendo, no entanto, de providências de instâncias superiores para sua efetivação.

O DETRAN também apontou a importância da coordenação geral e das ações de articulação do grupo de trabalho por parte do DECAP/SPGG desde que foi definida a sua participação. Consideram “uma oportunidade ímpar compartilhar sua convicção em um

trabalho de fato consistente em prol dessa minoria vulnerável de tantas formas, inclusive no trânsito, não meramente por força de exigências internacionais, mas enquanto política pública necessária.”

O DETRAN registra o reconhecimento por todos os esforços empreendidos pelo professor Rodrigo Venzon, assessor da SEDUC, que esteve junto conosco em todos os momentos e emprestou sua competência e conhecimento de causa em defesa dos direitos dos povos indígenas, mostrando-se comprometido na mediação da interface com as escolas da rede pública estadual de ensino e seus profissionais.

Menção especial, através do engenheiro Luciano Dornelles, ao DAER, principal responsável pelo andamento das melhorias estruturais a serem aproveitadas pelos moradores e usuários das rodovias, cujo envolvimento direto em todo o processo em torno das obras de manutenção e restauro o torna protagonista dentro do conjunto de atores envolvidos.

Fruto do trabalho não apenas destes como de outros servidores desses quatro órgãos, cada documento, procedimento, sistematização, matriz formativa... fora edificado sem contar com qualquer base que pudesse servir de ponto de partida. Portanto, ao ser divulgado, a expectativa é que possa, por sua vez, contribuir de algum modo a propósitos semelhantes junto a comunidades indígenas, seja na circunscrição do próprio estado como para além de suas fronteiras.

4.4 Avaliação da SEDUC

Avaliação das Assessorias das CREs e do Departamento Pedagógico da Seduc

A capacitação em educação para o trânsito promovida pela Escola Pública de Trânsito (EPT) - DETRAN com os professores indígenas, assim como o trabalho educativo que foi desenvolvido entre junho e novembro de 2017 nas escolas e comunidades, foram considerados muito positivos por todos os envolvidos na Seduc, sejam os professores que se constituíram em multiplicadores deste tema junto às comunidades, sejam os técnicos e dirigentes das CREs e do Departamento Pedagógico que coordena esta ação junto com o DETRAN.

Os pontos positivos destacados são:

- O curso foi muito didático.
- Conteúdo com ênfase no pedestre.

- Estimula que as pessoas revejam as atitudes cotidianas no trânsito (alunos no dia a dia).
- O trabalho desenvolvido permite perceber a diferença no comportamento dos alunos quanto ao trânsito.
- O local da formação ter sido nas localidades indígenas, próximo à realidade onde residem.
- Valorização dos indígenas e da dignidade humana.
- Os projetos do curso de capacitação mobilizaram a escola, professores, alunos e comunidade, promovendo a participação e a união.
- Trabalhar a prevenção no trânsito através da transversalidade nos currículos e com envolvimento dos diferentes professores.
- A integração das Secretarias de Estado;
- Trabalhar com o tema da educação para o trânsito de modo intersetorial e transversal.
- Importância do reconhecimento dos mais velhos da comunidade indígena durante o curso de prevenção no trânsito.
- Verificaram uma avaliação positiva do uso do mecanismo de queixas.

As dificuldades apontadas foram:

- O acesso a plataforma moodle, a confecção de senhas e o acesso a internet.
- Postar as atividades na plataforma, sendo recomendado avaliar outras possibilidades.
- As assessorias das CRES têm dificuldade de acompanhar as atividades nas escolas pela pouca disponibilidade de carros para o deslocamento.
- Os indígenas solicitam a realização dos cursos nas suas comunidades que habitem para obtenção da CNH Social.

Avaliação do Curso em EAD - Educação À Distância para o trânsito nas Escolas Indígenas

Assessoria indígena da 7ª CRE

A formação promovida pelo DETRAN, em colaboração com a SEDUC, para as Escolas indígenas foi de suma importância, pois levou ao conhecimento das escolas e das comunidades as leis de trânsito, os cuidados com os primeiros socorros, a questão da idade para a primeira habilitação, mesmo que na cultura indígena isso seja uma particularidade específica, quanto à maioridade. Durante as formações foram sugeridas inúmeras atividades práticas para serem realizadas nas escolas, e as mesmas estavam disponíveis no site do DETRAN para consulta.

A partir das formações e dos encontros nas comunidades, através das audiências

públicas e das sugestões feitas por questionamentos escritos, foi possível realizar trabalhos específicos nas escolas com os alunos, como palestras com os Centros de Formação de Condutores (CFC), com a Polícia Rodoviária Estadual e diretamente em contato com os alunos, fazendo-os refletir sobre a importância de um trânsito seguro e do respeito à vida e aos outros.

Nas escolas, após trabalharem com seus alunos, os professores deveriam postar as ações realizadas no ambiente virtual de aprendizagem, porém a grande maioria dos professores teve dificuldades no manejo do sistema moodle, não conseguindo inserir as mesmas, e outros esqueceram as senhas, dificultando assim o envio. As escolas, de forma específica e de acordo com suas características, desenvolveram os seus projetos de forma teórica e prática com os alunos, ressaltando a importância com o cuidado de se ser um bom pedestre e também um bom motorista no trânsito.

Assessoria indígena da 15ª e 39ª CRE

Consideramos de fundamental importância iniciar o trabalho de Educação do Trânsito nas Escolas Indígenas de modo a aliar os direitos indígenas e o trabalho educativo. Faz-se necessário e urgente conscientizar a comunidade desde muito cedo, pois o cuidado com a vida também se constitui num direito indígena.

No caso da etnia Kaingang, sua cultura própria compreende que a sua maturidade se dá aos 12 anos de idade, numa temporalidade que antecede o que é previsto na legislação nacional como apropriado para fins de habilitação para condução de veículos, que é após os 18 anos de idade. Este tema precisa ser tratado pelos especialistas e lideranças. Ressaltamos o quanto foi positiva a maneira que foi conduzida a etapa em EAD e o assessoramento virtual, bem como os encontros presenciais, que sempre apresentaram sugestões de atividades práticas, o que auxiliou muito a prática nas escolas. Outro ponto positivo, interessante e necessário divulgar foi a participação dos professores, a maneira como foram desafiados, que ultrapassou os objetivos do próprio projeto e acrescentou para o crescimento profissional e pessoal do educador indígena. Como a comunidade toda participou através de audiências públicas e espaços reservados para sugestões, críticas e relatos, houve uma real integração e divulgação que perpassou as portas da Escola. Concluímos que, como as direções e os professores criaram seus projetos, de comum acordo, ficou claro que a linguagem comum e atitudes condizentes do grupo foram um grande suporte a toda comunidade. Vale lembrar a dificuldade de inserir os trabalhos no sistema, mas que esse é um desafio inerente a toda profissão e que pode ser superado com apoio das CREs.

Na sequência, é apresentado um conjunto de fotos tiradas pelos professores que ilustram as atividades desenvolvidas com os alunos na educação para o trânsito.

Escola Estadual Indígena Faustino Ferreira Doble Cacique Doble

Figura 90- Alunos assistindo aula de educação para o trânsito



Figura 91- Policial da Brigada Militar fazendo palestra para os alunos



Escola Estadual Indígena Ensino Médio Joaquim Gatén Cassemiro – Terra Indígena Nonoai

Figura 93 - Policial da Brigada Militar fazendo palestra para alunos



Figura 92- Maquete construída pelos alunos



Escola Estadual Indígena de Ensino Fundamental Esterlito Malaquias na Terra Indígena Cacique Doble

Figura 93- Professora desenvolvendo atividades



Escola Estadual Indígena de Ensino Fundamental Maria Jasinta Franco na Terra Indígena Passo Grande do Rio Forquilha

Figura 94- Aluna confeccionando sinais de trânsito



Foto: Comunidade. 2017

Figura 95- Professor confeccionando carrinhos



Foto: Comunidade. 2017

Figura 96- Ônibus confeccionado com os alunos pronto



Foto: Comunidade. 2017

Figura 97- Alunos em sala de aula trabalhando sinais de trânsito



Foto: Comunidade. 2017

Figura 98 - Alunos em sala de aula trabalhando sinais de trânsito



Foto: Comunidade. 2017

Para a SEDUC, esta ação desafiou a instituição a despertar nas direções das escolas e nos professores a importância de inserir nos Planos de Trabalhos a temática da Educação para o Trânsito, ainda que essa população tenha um convívio com o trânsito diferente das populações que vivem no meio urbano. Em que pesem as diversas dificuldades operacionais, como assegurar tempestivamente os recursos financeiros e garantir a presença dos assessores técnicos, principalmente das Coordenadorias Regionais de Educação, nas áreas indígenas para acompanhar os trabalhos, bem como a vinda dos professores nas etapas presenciais de formação, o trabalho resultou num aprendizado institucional para a SEDUC que está afetando o comportamento dos alunos e das comunidades. O papel da escola na vida cotidiana das comunidades se fortaleceu neste projeto.

4.5 Oficina de avaliação interinstitucional

No dia 7 de dezembro de 2017, na Sala Paulo Freire, do Centro Administrativo do Estado, foi realizada a Oficina Interinstitucional de Avaliação da Implementação das Salvaguardas Indígenas no âmbito do CREMA. Participaram pelo DAER: Lia Martinazzo, Luciano Dornelles e Josani Carbonera; pela SPGG: Margareth Vasata, Carmen Nunes, Raquel Ribeiro e Fernanda Corezola; pelo DETRAN: Laís Silveira, Adriana Reston, Tatiane Stein, Bruna Fagundes e Maria Goreti Costa; e pela SEDUC: Sonia Lopes dos Santos, Rodrigo Venzon e Helena Martins.

Cada órgão apresentou os elementos que estão sistematizados nas avaliações acima, destacando os pontos mais relevantes para o debate. Ao final foram definidos encaminhamentos com vistas ao planejamento das ações a serem realizadas no ano de 2018. Momentos conjuntos de análise e reflexão são sempre oportunos e potentes para produzir sínteses.

Os aspectos comuns levantados foram, primeiramente, que todos os órgãos tiveram que enfrentar uma ação nova, não prevista na rotina de trabalho: o DAER trabalhar com o segmento indígena e com metodologias participativas de acompanhamento social de projetos e obras rodoviárias; a SPGG construir, executar e monitorar um plano de povos indígenas articulando vários órgãos; a SEDUC abordar o tema da educação para o trânsito focado nos povos indígenas, motivando os professores e a rede de ensino; e o DETRAN repensar seu programa de educação, readequando-o para um público cujas especificidades culturais eram, até então, desconhecidas ou não abordadas pela

instituição.

Todos tiveram que conhecer mais sobre a realidade e a cultura desses povos e, de algum modo, sensibilizar colegas de trabalho e gestores sobre a necessidade e importância desta nova abordagem, tanto pelo aspecto étnico em si, quanto metodológico, pois a relação entre a legitimidade do conhecimento técnico versus a desconsideração ou desvalorização do conhecimento popular remete à necessidade de diálogos institucionais e técnico-profissionais dentro dos órgãos públicos e, mesmo, junto às empresas privadas envolvidas. Envolve aceitação para construir uma ação pública nova, envolve comprometimento para alcançar os objetivos traçados, envolve compartilhamento de problemas e, também, dos resultados.

Outro aspecto relacionado ao tema de segurança rodoviária imbrica os temas “acompanhamento de obras rodoviárias”, “participação social na elaboração de projetos técnicos” e “educação para o trânsito para populações tradicionais”. Estes temas, em geral, não são tratados de modo conjunto e nem complementar. Mas neste projeto tiveram que ser, e isto também foi um aspecto novo.

Figura 99- Participantes da Oficina Interinstitucional de Avaliação das Salvaguardas Indígenas



5 Considerações finais e recomendações

Antes de finalizar este Relatório cabe agregar alguns elementos objetivos contidos nos PPIs que são os 5 indicadores de monitoramento e a sua situação atual, os quais constam nos Relatórios semestrais elaborados pelo DAER e pela SPGG e encaminhados ao BIRD.

Figura 100- Situação dos indicadores de monitoramento dos PPIs

Indicador no PPI	Situação
1. Realização de Consultas Livres, Prévias e Informadas em cada Terra Indígena e a elaboração de suas atas respectivas.	Todas as 13 consultas planejadas foram executadas em 2016 e 2017 e relatadas.
2. Alterações sugeridas pela comunidade e inseridas nos projetos de sinalização foram implementadas na rodovia.	Alterações dos projetos das Terras Indígenas Cacique Doble e Passo Grande do Rio Forquilha foram finalizadas e encaminhadas para subsidiar aditivo. Alterações dos projetos das Terras Indígenas Nonoai e Serrinha estão sendo elaboradas. Não foram implementadas, dependem de licitação em curso.
3. Obras de melhoramento foram implementadas na rodovia.	Obras não iniciadas, dependem de aditivo contratual.
4. Relatórios de monitoramento do Mecanismo de Queixas e Sugestões elaborados pelas SR, implementados	XX Relatórios elaborados pelas SR em 2016 e 2017.
5. Caderno pedagógico elaborado pelo DETRAN e SEDUC; 102 professores da rede pública estadual capacitados para promover educação para o trânsito; 01 relatório por escola das atividades de educação para o trânsito desenvolvidas a cada ano; 20% das pessoas da comunidade (estudantes/crianças, jovens, adultos, idosos) participaram de atividades a cada ano.	Caderno pedagógico trilingue elaborado e em editoração; 64 professores capacitados em 2017 e 47 previstos para 2018; XX Relatórios por professor elaborados; XX% da comunidade participaram de atividades em 2017.

A maior parte dos indicadores está em situação de atendida ou encaminhada para tal. Isso remete a uma avaliação positiva do andamento das Salvaguardas Indígenas e, talvez, explique, em boa parte, a percepção geral positiva dos órgãos e dos técnicos que atuam nesta ação.

Os PPIs não estabeleceram indicadores de impacto, mas esta é uma discussão necessária e que poderá ser ainda enfrentada. Isso porque, antes do início do trabalho do CREMA e da execução dos PPIs, foram identificados os índices de acidentalidade nos trechos rodoviários que passam pelas Terras Indígenas, e estes constam nos PPIs. Além disso, é possível, ainda, registrar e sistematizar informações acerca de atitudes ou comportamentos das comunidades em relação ao trânsito e analisar modificações após o trabalho desenvolvido, que deve se estender até 2020, quando o CREMA se encerra.

A título de exemplo, podemos registrar o depoimento de alguns professores de escola acerca do comportamento dos alunos no que diz respeito aos cuidados no trânsito dentro e fora da Terra Indígena. Os alunos estão cobrando dos pais o cumprimento das normas de trânsito, como não usar celular ao volante, não estão se dependurando na traseira de caminhões e não estão correndo atrás dos automóveis e do ônibus escolar, o que colocava em risco sua integridade física.

As Salvaguardas Indígenas remeteram, obrigatoriamente, a uma ação de natureza interinstitucional e intersetorial e, de certa forma, à interdisciplinaridade também. Interinstitucional porque, por óbvio, exigiu que órgãos com missões institucionais distintas, como DAER, SPGG, DETRAN e SEDUC, construíssem uma ação articulada e coordenada; intersetorial porque dentro destes órgãos igualmente houve necessidade de conexões com diferentes setores para executar a ação; e interdisciplinar porque se encontraram profissionais de várias áreas, entre elas: das engenharias civil e florestal, pedagogia, ciências sociais, psicologia e de planejamento para formular e conduzir o PPI. Essa diversidade disciplinar, seguramente, trouxe ganhos para os resultados que estão sendo observados. Para institucionalizar esta parceria, um Termo de Compromisso será assinado por todos os órgãos referidos.

A título de recomendações podemos sugerir que:

1. Ações desta natureza sejam estendidas às outras Terras Indígenas do estado.
2. O DAER, o DETRAN e a SPGG internalizem estas práticas, institucionalizando-as em seus planejamentos e normativas.

3. A SPGG dissemine as consultas livres e as metodologias de acompanhamento social para outros segmentos de beneficiários de programas e políticas públicas.
4. A SEDUC dissemine as metodologias, os conteúdos pedagógicos e os resultados que estão sendo alcançados, aprofundando os conhecimentos em educação para o trânsito, considerando o trabalho voltado à construção de valores morais e éticos para o convívio em sociedade. E, por meio das CREs, oriente as escolas a incluírem nos seus Planos de Estudo atividades sobre educação para o trânsito. Nessa perspectiva, uma prática educativa mais efetiva e consistente deve estar alinhada às teorias de desenvolvimento, à promoção de vivências (jogos, dinâmicas, trabalho em grupo, seminários...) que contemplem situações do contexto do trânsito, abordando os diferentes papéis desempenhados (como ciclista, motorista, pedestre e passageiro).
5. O Estado publique materiais sobre as práticas que tratam sobre educação para o trânsito desenvolvidas nas escolas indígenas da rede pública estadual.
6. Que este trabalho articulado seja continuado pelos órgãos envolvidos, numa perspectiva de se constituir em política pública, ultrapassando o formato de um projeto específico.
7. Que este Relatório seja disseminado para outros órgãos públicos e empresas do segmento rodoviário.

Por fim, cabe um agradecimento aos servidores públicos que se engajaram neste trabalho, cuja sensibilidade e dedicação se manifestaram no respeito à diversidade étnico-cultural dos povos indígenas que remanescem no Rio Grande do Sul, nos processos de aprendizagem e troca de conhecimento constante, na colaboração e no comprometimento em alcançar resultados efetivos.

6 Referências

- FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍndIO. Índios no Brasil. Terras Indígenas <http://www.funai.gov.br/index.php/indios-no-brasil/terras-indigenas> Acesso em 04 de agosto de 2016.
- SECRETARIA DE EDUCAÇÃO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Dados da matrícula inicial por etapas de ensino e localidade em escolas com educação indígena em 2015. Porto Alegre, 2016.
- SECRETARIA ESPECIAL DE SAÚDE INDÍGENA. Relatório da população indígena no 1º semestre de 2016 no Rio Grande do Sul. Passo Fundo, 2016.
- SPGG. Ata da Consulta Livre, Prévia e Informada na Terra Indígena Serrinha. Porto Alegre, abril 2016.
- SPGG. Ata da Consulta Livre, Prévia e Informada na Terra Indígena Nonoi. Porto Alegre, abril 2016.
- SPGG. Ata da Consulta Livre, Prévia e Informada na Terra Indígena Passo Grande do Rio Forquilha. Porto Alegre, Junho 2016.

Apêndice 1

Plano de Capacitação dos professores:

Objetivo

Capacitar na área de Educação para o Trânsito os professores da rede pública estadual de ensino que trabalham nas 4 Terras Indígenas contempladas pelo CREMA Passo Fundo/Palmeiras das Missões e pelo CREMA Erechim, para que os mesmos possam desenvolver projetos sobre a temática na escola e junto à sua comunidade.

Público-alvo

Atender, em 2017, 50% dos 87 professores de 16 escolas indígenas em 04 municípios de 32 aldeias das Terras Indígenas Nonoai e Serrinha. Em 2018, serão capacitados os outros professores. Nas Terras Indígenas de Cacique Doble e Passo Grande do Rio Forquilha atuam 15 professores de 03 escolas que serão capacitados em 2017.

Metodologia

A partir de um curso presencial de dois dias, ministrado na própria Terra Indígena, esses profissionais se organizam localmente para planejar ações não apenas com estudantes, mas também com outros segmentos da comunidade, contando com a assessoria da equipe pedagógica da Escola Pública de Trânsito do DETRAN através da modalidade a distância, tendo acesso ao repositório de conteúdos na plataforma de aprendizagem MOODLE, onde podem aproveitar para elaborar seus planos de trabalho individuais e o projeto coletivo para a Semana Nacional de Trânsito.

Findado o prazo de planejamento, o grupo torna a se reunir em um dia de oficina, desta vez na sede em Porto Alegre, para socializá-lo e alinhar as estratégias se necessário. As ações a serem executadas, com culminância na Semana Nacional de Trânsito, passam ainda pela apresentação ao CEPI e às comunidades em consulta Livre, Prévia e Informada.

Carga horária

40h/a ao total, assim distribuídas:

- Curso presencial – 16 h/a
- Consulta ao repositório de conteúdos e materiais - Plataforma EAD – 4 h/a

- Planejamento em grupos por escola – 12 h/a
- Oficina para apresentação do planejamento – 8 h/a

Os professores participantes que atenderam requisitos mínimos receberam certificado pela capacitação.

Apêndice 2

Metodologia da avaliação da implementação dos PPIs

Objetivos:

- Registrar de modo descritivo a experiência de elaboração e de implementação dos PPIs no âmbito do Programa CREMA;
- Identificar elementos de aprendizagem institucional sob diferentes aspectos;
- Propor recomendações para ação pública futura pelos órgãos participantes;
- Disseminar os aprendizados institucionais junto aos órgãos envolvidos e afins;

Objeto: Descrição e avaliação da experiência do DAER, SEDUC, DETRAN/RS, SPGG, empresas e comunidades indígenas (caciques, demais membros da comunidade) na formulação e na implementação das Salvaguardas indígenas, no âmbito do CREMA/PROREDES BIRD, considerando:

- aspectos técnicos (aprendizagem pedagógica, aspectos sociais como etnia, gênero e idade, aspectos políticos como liderança indígena, aspectos comunicacionais, adequação das ações dos PPIs , dentre outros)
- aspectos gerenciais e operacionais (dificuldades e aprendizados dentro dos órgãos e entre os órgãos públicos, relação com CEPI, disponibilidade e qualificação dos técnicos),
- aspectos institucionais (arranjos entre os órgãos),

Recomenda-se considerar analiticamente quatro grandes momentos da implementação:

1. Elaboração dos PPIs e definição das ações: aspectos técnicos, aspectos gerenciais e operacionais e aspectos institucionais,
2. Organização/preparação/planejamento das ações: aspectos técnicos, aspectos gerenciais e operacionais e aspectos institucionais,
3. Implementação das ações: aspectos técnicos, aspectos gerenciais e operacionais e aspectos institucionais,
4. Avaliação das ações: aspectos técnicos, aspectos gerenciais e operacionais e aspectos institucionais.

Metodologia:

- Sistematização de relatórios de avaliação elaborados pelos órgãos participantes. Os relatórios devem destacar as atividades desenvolvidas, características do público beneficiário e as percepções dos beneficiários. Devem indicar eventuais problemas ou dificuldades da execução e interações e intercorrências com a comunidade, encaminhamentos ou providências tomadas, com vistas a melhorias futuras.
- Realização de reuniões por órgão para avaliação do processo a partir de perguntas norteadoras e elaboração de relatórios.
- Realização de uma oficina interinstitucional para apresentação e análise dos relatórios, formulação de recomendações e planejamento dos anos subsequentes.
- Se necessário, realização de entrevistas semi-estruturadas (pode ser formulário por e-mail) com atores selecionados dentre os gestores públicos, empresas e comunidades indígenas;
- Uso de imagens ilustrativas das experiências vivenciadas.

Processo de elaboração dos Relatórios de avaliação das ações educativas

1. **Em novembro de 2017.** Avaliação da escola: após a realização das ações educativas nas comunidades, cada professor fez uma atividade de avaliação com seus alunos.

Como:

- Os professores conversaram/abordaram com os alunos que participaram das atividades as seguintes questões:
 1. O que você aprendeu com as atividades sobre trânsito? Sobre a vivência OU Você gostou das atividades de educação para o trânsito?
 2. O que foi mais importante para você? Ou do que você aprendeu, o que foi mais importante?
 3. Você sabia que só pode dirigir quem tem mais de 18 anos e tirou a Carteira de motorista?
 4. Essas atividades devem continuar?
- Os professores também responderam algumas questões de avaliação como:
 1. O que significou este projeto para suas atividades junto aos alunos?
 2. O que foi mais importante para você pedagogicamente? Ou do que você vivenciou, o que foi mais importante?

3. Quais as maiores dificuldades que você enfrentou?

4. O que poderia melhorar?

- Os professores encaminharam suas avaliações à Coordenadoria Regional de Educação - CRE até o dia 27 de novembro;
- A CRE encaminhou os relatórios à Coordenação de Diversidade/unidade de educação indígena;
- Até o dia 1º de dezembro, a unidade de educação indígena consolidou as respostas de cada escola em relatório específico.

2. **Entre 9 e 24 de novembro:** Avaliação pelas comunidades indígenas. Durante as Consultas Livres, Prévias e Informadas, as comunidades participaram de atividades de avaliação sobre a implementação dos PPIs. A dinâmica foi organizada oportunamente e contemplou todas as ações em desenvolvimento. Alguns atores, como os caciques, foram entrevistados pelo DECAP/SPGG. Foram feitos registros fotográficos destas consultas.

3. **Entre 13 e 24 de Novembro:** Avaliação da SEDUC: A SEDUC (DP) elaborou um relatório consolidado, especificando cada Terra Indígena, das ações de educação para o trânsito desenvolvidas e o enviou, ao DAER e à SPGG.

Como:

- A SEDUC/DP recebeu os relatórios de todas as escolas ou das 2 CREs e elaborou um relatório consolidado, por Terra Indígena;
- SEDUC analisa os aspectos técnicos, gerenciais (CRE e DP) e aspectos institucionais (Relação com DETRAN/RS, SPGG e DAER);

1. O que significou este projeto para a SEDUC em termos técnicos (pedagógicos), operacionais e gerenciais e institucionais?

2. O que foi mais importante?

3. Quais as maiores dificuldades?

4. O que poderia melhorar?

4. **Entre 13 e 24 de Novembro:** Avaliação do DETRAN: O DETRAN elaborou relatório sob o ponto de vista institucional, incluindo a avaliação dos alunos (professores), de acordo com o cronograma estabelecido para execução das ações, e o enviou à SPGG.

Como:

- DETRAN descreve a experiência e analisa os aspectos técnicos (pedagógicos e outros), gerenciais e institucionais (Relação com SEDUC, SPGG e DAER) e elaborou relatório.

1. O que significou este projeto para o DETRAN em termos técnicos (pedagógicos), operacionais e gerenciais e institucionais?
 2. O que foi mais importante?
 3. Quais as maiores dificuldades?
 4. O que poderia melhorar?
5. **Entre 13 e 24 de Novembro:** Avaliação do DAER. O objeto se ampliou para os diferentes tipos de ações : Consultas, Melhorias Rodoviárias, Ações Educativas, Mecanismo de Queixas e Sugestões. Aqui se poderia trabalhar com uma breve entrevista semi-estruturada que poderia ser feita pela SPGG com alguns atores (Luciano, Lia, Miro, Elmo, SR Passo Fundo, Diretor SEP, Bibiana, Rosangela, Josani, etc.), um gestor e um técnico que tenha participado de cada empresa.

Como:

- DAER descreveu a experiência e analisou os aspectos técnicos, gerenciais e institucionais (Relação com SEDUC, SPGG e DETRAN) e elaborou relatório
 1. O que significou este projeto para o DAER e o CREMA em termos técnicos, operacionais e gerenciais e institucionais?
 2. O que foi mais importante?
 3. Quais as maiores dificuldades?
 4. O que poderia melhorar?
6. **Entre 13 e 24 de Novembro:** Avaliação da SPGG. O objeto se relaciona com as funções da SPGG/DECAP desde a confecção do Marco Indígena

Como:

- DECAP/SPGG descreveu a experiência e analisou os aspectos técnicos, gerenciais e institucionais (Relação com DAER, SEDUC e DETRAN) e elaborou relatório
 1. Qual o significado das Salvaguardas indígenas e sociais para o DECAP/SPGG e para o PROREDES BIRD em termos técnicos, operacionais, gerenciais e institucionais?
 2. O que foi mais importante? Estamos atendendo os objetivos?
 3. Quais as maiores dificuldades (técnicas, operacionais, gerenciais e institucionais)?
 4. O que poderia melhorar considerando que o trabalho do CREMA vai até 2020? E em futuras ações do DECAP?
7. **07 de dezembro na Sala Paulo Freire do CAFF:** Avaliação interinstitucional: Oficina de avaliação da implementação dos PPIs e planejamento para 2018. Propõe-se que participem mais pessoas da SEDUC. Cada órgão apresentou seu relatório e fez-se um debate sobre os aspectos destacados: técnicos

(aprendizagem pedagógica); gerenciais e operacionais e institucionais.

Previsão de participação de cerca de 30 pessoas: DETRAN(8), DAER (2SR, SEP 4, SPE 2, DIR1, DG, empresas 4, SEDUC (Rodrigo, Sonia, Diretora Pedagógica, e outros), SPGG (DECAP 5).

8. **Dezembro:** Elaboração de relatório final. Responsável: SPGG e DAER.



EM DEFESA DA VIDA
DetranRS



SECRETARIA DE PLANEJAMENTO,
GOVERNANÇA E GESTÃO
SECRETARIA DOS TRANSPORTES
SECRETARIA DE MODERNIZAÇÃO,
ADMINISTRAÇÃO E DOS RECURSOS HUMANOS
SECRETARIA DA EDUCAÇÃO



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL