



Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Faculdade de Educação – FACED
Programa de Pós-Graduação em Educação – PPGEDU

Greice Silveira dos Santos

DISSERTAÇÃO:

**TRÂNSITO E EDUCAÇÃO: Reflexões sobre o Processo de Ensino-Aprendizagem na
Formação de Condutores**

Orientadora: Prof.^a Dra. Simone Valdete dos Santos

Porto Alegre,
fevereiro de 2020.

Greice Silveira dos Santos

DISSERTAÇÃO:

**TRÂNSITO E EDUCAÇÃO: Reflexões sobre o Processo de Ensino-Aprendizagem
na Formação de Condutores**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, na Linha de Pesquisa Políticas e Gestão de Processos Educacionais, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Educação.

Orientadora: Prof.^a Dra. Simone Valdete dos Santos.

Porto Alegre,
fevereiro de 2020.

CIP - Catalogação na Publicação

Santos, Greice Silveira dos
TRÂNSITO E EDUCAÇÃO: Reflexões sobre o Processo de
Ensino-Aprendizagem na Formação de Condutores /
Greice Silveira dos Santos. -- 2020.
130 f.
Orientadora: Simone Valdete dos Santos.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, Faculdade de Educação, Programa de
Pós-Graduação em Educação, Porto Alegre, BR-RS, 2020.

1. formação de condutores. 2. educação para o
trânsito. I. Santos, Simone Valdete dos, orient. II.
Título.

Greice Silveira dos Santos

**TRÂNSITO E EDUCAÇÃO: Reflexões sobre o Processo de Ensino-Aprendizagem
na Formação de Condutores.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, na Linha de Pesquisa Políticas e Gestão de Processos Educacionais, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Educação.

Orientadora: Prof.^a Dra. Simone Valdete dos Santos.

Aprovada em 27 de fevereiro 2020.

Prof.^a Dra. Simone Valdete dos Santos – (PPGEDU/UFRGS)

Prof. Dr. Johannes Doll – (PPGEDU/UFRGS)

Prof.^a Dra Mônica de La Fare - (PPGEDU/PUC-RS)

Dra. Caroline Bohrer do Amaral - (DETRAN-RS)

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todas as pessoas que contribuíram, de forma direta ou indireta, para esta pesquisa e para a construção da minha escrita, seja por meio do relato de suas experiências, com seus conhecimentos de trânsito e educação ou por palavras de estímulo e motivação.

Aos meus colegas do DETRAN/RS, por disponibilizarem dados estatísticos e compartilharem de seus conhecimentos e experiências referentes às áreas em que atuam. Também aos chefes e coordenadores da Divisão de Gestão de Contratos, por entenderem a importância da pesquisa para o meu crescimento profissional como Pedagoga da Autarquia e para o desenvolvimento do conhecimento científico para as atividades técnicas de competência do órgão. Agradeço, por sua vez, o encaminhamento da minha liberação para produzir este estudo.

Aos Diretores de Ensino e Instrutores de trânsito dos CFCs pesquisados, que prontamente aceitaram ser entrevistados e observados em aula. Esses profissionais demonstraram acreditar no trabalho educativo da formação de condutores e se propuseram a auxiliar com seus conhecimentos de trânsito.

À minha família pelo apoio incondicional nos momentos de insegurança e por acreditar sempre na minha capacidade, até quando eu não acreditava. Agradeço, principalmente, pela aceitação nos momentos em que precisei estar ausente ou que não lhe pude dar a devida atenção.

Agradeço, por fim, à professora Orientadora Simone Valdete dos Santos, pelo incentivo constante, pelos ensinamentos e por compreender as minhas limitações como estudante e trabalhadora, tendo que conciliar as exigências profissionais de trabalho com o Curso de Mestrado.

RESUMO

A pesquisa contempla um estudo sobre os processos educativos de ensino-aprendizagem na formação de condutores de trânsito do Estado do Rio Grande do Sul, a partir da prática didático-pedagógica dos Diretores de Ensino e Instrutores de Trânsito vinculados aos Centros de Formação de Condutores (CFCs), conforme as Resoluções nº168/2004 e nº 358/2010, do CONTRAN. Os CFCs são espaços de educação que se constroem por meio da relação público-privado com o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN). Para a investigação, foram escolhidos dois CFCs do município de Porto Alegre, onde se concentra a maior quantidade de Centros nos quais a educação pode não se restringir ao grupo específico de condutores, e, sim, abranger todos os que circulam no trânsito. No Brasil, o trânsito é voltado para a cultura do veículo, sendo isso sinônimo de *status* e ascensão social. O transporte público deficitário reforça tais conceitos, ao mesmo tempo que acentua as desigualdades. A formação do condutor com enfoque na educação contribuiu para o entendimento de que é preciso trabalhar o comportamento dos condutores para além do ensino dos conhecimentos técnicos. A metodologia da pesquisa consistiu, inicialmente, na elaboração do Estado da questão a partir do levantamento dos estudos na área de formação de condutores. Na pesquisa de campo junto aos dois CFCs, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com três profissionais pesquisados e observações das aulas ministradas pelos instrutores. Por fim, realizou-se a análise de conteúdo, com embasamento principal nas teorias de Jarvis (2010), Silvestre (2011) e Charlot (2013). Concluiu-se que a formação do condutor acontece através da educação informal, não formal e formal ao longo da vida, com base na formação humana. Os CFCs são instituições formais que compõem essa educação por habilitarem o condutor, e os profissionais têm a concepção de que necessitam formar o condutor para a cidadania. Nesse sentido, entendem que, para aprimorarem suas aulas, precisam estar sempre atualizados, apesar de a formação continuada dos profissionais basicamente se pautar na experiência e pela busca individual. A abordagem didático-pedagógica está próxima da legislação e das teorias para a educação de adultos, mas a relação dos Instrutores com o DETRAN ainda está distante do ideal. Os profissionais estão pouco integrados com a comunidade, porém é evidente a preocupação e o empenho em adequar os conhecimentos de trânsito ao seu público interno.

Palavras-chave: Formação de Condutores; Educação para o Trânsito.

ABSTRACT

The research involves a study on the teaching-learning educational processes in the education and training of drivers in the State of Rio Grande do Sul, based on the didactic-pedagogical practice of the traffic Teaching Directors and Instructors at the Driver Training Centers (CFC's), in accordance with the National Traffic Council (CONTRAN) Resolutions No. 168/2004 and No. 358/2010. CFC's are centers for education and training formed through public-private partnerships with the State Department of Traffic (DETRAN). For the investigation, two CFC's in the city of Porto Alegre were chosen, where the largest number of Centers is concentrated, in which education may not be restricted to the specific group of drivers, but, rather, cover all the people who circulate in traffic. In Brazil, traffic is geared to vehicle culture, which is synonymous with status and social ascension. Deficient public transport reinforces such concepts, while accentuating inequalities. Driver training with a focus on education has contributed to the understanding that it is necessary to focus on the behavior of drivers in addition to teaching them technical skills. The research methodology consisted, initially, in the elaboration of the state of the question from a survey of studies in the field of driver education and training. After that followed a field research at the two CFCs, where semi-structured interviews were conducted with three traffic professionals and classes taught by the Instructors were observed. Finally, content analysis was carried out, based mainly on the theories of Jarvis (2010), Silvestre (2011) and Charlot (2013). It was concluded that driver training takes place through lifelong informal, non-formal and formal education, based on human development. CFCs are formal institutions that provide education for issuing a license to the driver, and their professionals know that they need to train and educate the driver for citizenship. In this sense, they understand that, in order to improve their classes, they need to keep updated despite being their continued training basically grounded on personal experience and individual search. The didactic-pedagogical approach is close to the legislation and theories for adult education, but the relationship between Instructors and DETRAN is still far from ideal. Traffic Professionals are not well integrated with the community, but there is a clear concern and commitment to tailoring traffic knowledge to their internal audience.

Keywords: Driver Training; Traffic Education.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Carteiras de Motorista 1940-1951

Figura 2: Fotografia do trânsito em viaduto no horário de intenso fluxo

Figura 3: Fotografia de Papeleiro ao lado de um microônibus

Figura 4: Fotografia de trânsito com veículos, pedestres e ciclistas

Figura 5: Imagem dispositivo de retenção para transporte de crianças em veículos automotores particulares

Figura 6: Cronograma das campanhas educativas 2018

Figura 7: Mapa dos CFCs do Rio Grande do Sul

Figura 8: Ações de educação continuada para profissionais de CFC 2018

Figura 9: Ações de educação continuada e integração para os CFCs 2019

Figura 10: Fotografia placa educativa com enfoque nos meios de locomoção, transporte coletivo, motocicleta e automóvel

Figura 11: Fotografia de placa de trânsito educativa

Figura 12: Fotografia placa educativa de responsabilidade do motorista

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Termo de busca “Formação de Condutores” – Teses e dissertações

Tabela 2: Termo de busca “Formação de Condutores” – Artigos Científicos

Tabela 3: Termo de busca “Formação de Condutores” Trânsito

Tabela 4: Censo populacional do Estado do Rio Grande do Sul

Tabela 5: Estrutura curricular das aulas de primeira habilitação

Tabela 6: Categorias de habilitação

Tabela 7: Atividades e exigências para profissionais Diretor de Ensino e Instrutor

Tabela 8: Profissionais credenciados ao DETRAN/RS (Diretores de Ensino e Instrutores teóricos)

Tabela 9: Estrutura curricular para curso de Instrutor de Trânsito

Tabela 10: Estrutura curricular para Curso de Diretor de Ensino

Tabela 11: Dados dos entrevistados

Tabela 12: Valores – serviços de habilitação – Portaria nº 031/2019 do DETRAN/RS

Tabela 13: RENACHs abertos por escolaridade – Primeira Habilitação – RS 2018

Tabela 14: Índice de desempenho geral de candidatos por tipo de prova RS

Tabela 15: Tecnologias automotivas

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: A frota de veículos no Estado do Rio Grande do Sul (2006 -2018)

Grafico 2: Frota de veículos no Estado do Rio Grande do Rio Grande do Sul, conforme o tipo

Grafico 3: Percentual de RENACHs abertos por escolaridade em 2018

LISTA DE SIGLAS

ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina de Tráfego
CFC	Centro de Formação de Condutores
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
GEP	Gestão de Empresas e Profissionais
RENACH	Registro Nacional de Carteira de Habilitação
ONU	Organização das Nações Unidas
PPD	Permissão para Dirigir

SUMÁRIO

1.Introdução.....	13
1.1 Motivação para a pesquisa.....	14
1.2 Problema de pesquisa	15
1.3 Objetivo geral.	16
1.4 Objetivos específicos.....	16
1.5 O percurso metodológico da pesquisa.....	17
2. Levantamento bibliográfico sobre pesquisas com a temática	21
2.1 Levantamento de pesquisas sobre Formação de Condutores acrescido do descritor Trânsito.....	23
3. O contexto do trânsito no Brasil e a educação para o trânsito no Código de Trânsito Brasileiro.	27
3.1 Trânsito no momento socio-histórico	28
3.2 O automóvel e os aspectos socioculturais no trânsito	30
4. A aprendizagem humana e a educação ao longo da vida na Formação de Condutores.....	37
4.1 Educação informal na Formação do Condutor	40
4.2 Educação não formal na Formação do Condutor.	45
4.3 Educação formal na Formação do Condutor	50
4.3.1 Os profissionais dos CFCs: Diretores de Ensino e Instrutores de Trânsito.....	54
4.3.2 A relação público-privado na Formação de Condutores	58
4.4 As políticas públicas nas ações educativas para a Formação do Condutor no trânsito	61
5. A abordagem didático-pedagógica nos processos de ensino-aprendizagem nos CFCs, na perspectiva da Resolução nº 168/2004, do CONTRAN	65
5.1 Análise das entrevistas com os profissionais dos CFCs.	65
5.2 Princípios educacionais na Formação do Condutor: desenvolvimento da cidadania	66

5.3 A Formação do Condutor antes do Novo Código de Trânsito Brasileiro	68
5.4 Abordagens e recursos didático-pedagógicos nas aulas	75
5.5 Percepção dos profissionais do CFC em relação ao DETRAN.....	80
5.6 Formação continuada dos profissionais dos CFCs	86
5.7 A experiência na formação do profissional de trânsito	97
5.8 O Instrutor de Trânsito e o seu papel de professor	99
5.9 O CFC e a comunidade escolar	101
6. Observações das aulas teóricas.....	104
6.1 Análise das observações das aulas pela concepção didático-pedagógica.....	109
7. Considerações finais	118
8. Referências bibliográficas.	122
Anexos.....	126

1. Introdução

A pesquisa sobre Formação de Condutores de trânsito na perspectiva da educação tem o intuito de problematizar o comportamento dos indivíduos nesse espaço público a partir dos sistemas educacionais em que eles estão inseridos, a fim de encontrar soluções para os conflitos do dia a dia, tais como: a organização do espaço, a segurança nos deslocamentos e a convivência harmoniosa entre as pessoas. Conforme Rozestraten, o trânsito é “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes” (1998, p. 4).

Nesse sentido, no caso das Instituições públicas, a busca pela promoção de um melhor atendimento às necessidades da população que transita nele desafia os estudos acadêmicos relacionados a essa temática. Tal abordagem ainda é recente, pois foi a partir do Novo Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9503/1997 que essa prática adquiriu um viés educativo mais amplo.

O trânsito acontece no espaço público, sendo que, para Marques, “o espaço público é o lugar social da comunicação humana em reciprocidade e reversibilidade, onde os homens, separando-se uns dos outros e se unindo de forma articulada, realizam sua unidade genérica e suas identidades particulares” (2006, p.156). Portanto, o comportamento dos indivíduos nesse espaço necessita da noção da responsabilidade que esses têm diante da sua realidade. Para Bourdieu, “a noção de espaço contém, em si, o princípio de uma apreensão relacional do mundo social: ela afirma, de fato, que toda a ‘realidade’ que designa reside na exterioridade mútua dos elementos que a compõem” (2011, p. 48).

Assim sendo, essa pesquisa se constitui por meio dos aspectos que envolvem a Formação dos cidadãos que transitam nesse espaço, antes e após o processo de habilitação. Por isso, busca-se uma análise aprofundada da abordagem didático-pedagógica nos CFCs, no âmbito do ensino-aprendizagem e das concepções pedagógicas envolvidas na habilitação de condutores. Considera-se, neste estudo, a Resolução nº168/2004 do CONTRAN¹, que regulariza todo o funcionamento dos cursos dentro dos

¹ Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados e de reciclagem. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168_04_COMPILADA.pdf> . Acesso em 02 de dezembro de 2019.

Centros, e a Resolução nº 358/2010 do CONTRAN², que regulamenta essas Instituições numa relação público-privado.

Além da legislação de trânsito como intervenção para a inserção de políticas públicas no trânsito, o estudo tem como referencial os autores que tratam do tema, como VASCONCELLOS, RODRIGUES e CRISTO em diálogo com os teóricos da educação de adultos e educação ao longo da vida, JARVIS e SILVESTRE.

1.1 Motivação para a pesquisa

A minha motivação para a realização da pesquisa vem do meu trabalho enquanto pedagoga no Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Rio Grande do Sul, no qual ingressei no ano de 2009, no cargo de Analista Pedagógica. Inicialmente, fui lotada na Divisão de Educação para o Trânsito, que naquela época ainda era Assessoria de Educação para o Trânsito. Durante os três primeiros anos, exerci minha função de pedagoga auxiliando no planejamento de ações de educação, na construção de materiais educativos, e também participando de eventos de educação para o trânsito para os públicos infantil, jovem, adulto e idoso, em escolas, feiras e outras Instituições de Trânsito.

Após esse período, trabalhei por 1 (um) ano na Divisão de Exames Práticos e Teóricos, auxiliando os Examinadores das provas práticas e como fiscal da sala de provas teóricas. Depois desse trabalho, fui para o Setor Balada Segura e passei a participar da equipe de fiscalização e educação, com o objetivo de orientar e autuar os condutores em blitz de fiscalização, principalmente com enfoque na alcoolemia. Atualmente, trabalho na Divisão de Gestão de Contratos, realizando o credenciamento de empresas e profissionais de trânsito.

No decorrer desse período, as questões relativas ao trânsito tornaram-se parte da minha rotina, para além do local de trabalho. Dessa forma, nos meus trajetos dentro da

² Regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores, e dá outras providências. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_358_10_RET.pdf>. Acesso em 02 de dezembro de 2019.

cidade e em viagens, o meu comportamento e o de outras pessoas, incluindo familiares e amigos, trouxe-me reflexões de educação.

Passei a perceber que existiam atitudes que partiam do consenso cultural e social das pessoas e constantemente me deparei com as frases: “o que faz um pedagogo no DETRAN” ou “em qual DETRAN você trabalha?”. Isso me levou a pensar sobre o quanto educativo é o entendimento da população sobre o trânsito e em qual espaço educativo a educação para o trânsito está representada. Essa experiência também me conduziu a pensar sobre a complexidade dos processos educativos no trânsito. E, inevitavelmente, o quanto esses processos estão atrelados à formação do condutor, aos CFCs e à sua equipe de profissionais, que recebem, administram, planejam e ministram os conhecimentos de trânsito.

Portanto, é importante dizer que ainda existem poucas pesquisas com a temática voltada para a Formação de Condutores que estejam embasadas por teóricos da educação e da educação de adultos, pois esse tema é recente nos espaços educativos, apesar de necessário. Por isso, é de fundamental importância que sejam realizados mais estudos que tragam uma maior compreensão dos comportamentos no trânsito, que no Estado do Rio Grande do Sul, no ano de 2018, gerou 1.670 vítimas fatais por acidentes (dados do DETRAN/RS), sendo os condutores e motociclistas os maiores responsáveis e também as maiores vítimas.

Nesse sentido, coloco-me no lugar de pesquisadora com a difícil tarefa de me distanciar do meu objeto de estudo que faz parte do meu trabalho e do meu cotidiano. Porém, com a convicção de que “investigar implica, obrigatoriamente, refletir e querer estar permanentemente atualizado, o que permitirá ser criativo e sensível (apoiar e respeitar) às pessoas com quem convive e trabalha, à sociedade em que se insere e à natureza da qual depende.” (SILVESTRE, 2011, p. 86)

1.2 Problema de pesquisa

Ao perceber a problemática do trânsito diante do comportamento dos condutores, que ocasiona os conflitos e os acidentes durante os deslocamentos, e entendendo que os CFCs são os principais espaços para a formação do condutor e concentram uma parcela considerável da população para esse fim, cabe o questionamento: *como ocorre a*

formação do condutor quanto a abordagem didático-pedagógica no processo de ensino-aprendizagem de condutores, de acordo com a Resolução nº 168/2004, do CONTRAN, nos Centros de Formação de Condutores credenciados ao DETRAN³/RS, conforme a Resolução nº 358/2010, do CONTRAN?

1.3 Objetivo geral

A pesquisa tem por objetivo compreender a formação dos condutores a partir das concepções dos Diretores de Ensino e Instrutores teóricos de trânsito presentes na abordagem didático-pedagógica prevista na Resolução nº 168/2004 do CONTRAN para o processo de ensino-aprendizagem de condutores nos CFCs credenciados no DETRAN/RS, conforme a Resolução nº 358/2010, do CONTRAN.

1.4 Objetivos específicos

- Descrever o contexto sociocultural brasileiro no trânsito e na legislação para a formação de condutores;
- Analisar a abordagem didático-pedagógica da Resolução nº 168/2004, do CONTRAN, no seu cumprimento dentro dos CFCs, considerando as teorias de ensino aprendizagem na educação de adultos e educação ao longo da vida, especialmente a obra de Peter Jarvis;
- Entender a abordagem didático-pedagógica nos processos de ensino-aprendizagem na formação de condutores, considerando a relação público-privado que se estabelece entre o órgão público de trânsito DETRAN/RS e os CFCs credenciados, conforme a Resolução nº 358/2010, do CONTRAN;
- Analisar os dados de entrevistas semiestruturadas realizadas com Instrutores teóricos de trânsito e Diretores de ensino vinculados aos CFCs, referentes às concepções de educação na Formação de Condutores;

³Criado pela Lei Estadual nº 10.847, de 20 de agosto de 1996, o Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN/RS é uma autarquia que tem como atribuições gerenciar, fiscalizar, controlar e executar as atividades de trânsito em todo o território do Rio Grande do Sul, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O compromisso primordial do DETRAN/RS é zelar pela defesa da vida no contexto do trânsito, algo que se expressa essencialmente através de dois eixos: o acompanhamento da trajetória do condutor (o que perpassa sua formação, habilitação, instrução e, quando necessário, a aplicação de penalidades) e o controle de toda a vida útil do veículo (desde o primeiro emplacamento, passando pelos licenciamentos, eventuais transferências e culminando em sua desmontagem ou reciclagem). Disponível em <<https://www.detrans.rs.gov.br/sobre-o-detransrs-5bdd0ceb5d4f5>>. Acesso em 30 de março de 2020.

- Analisar os dados coletados nas observações realizadas nas aulas teóricas com Instrutores de trânsito vinculados aos CFCs, a partir da Resolução nº 168/2004, do CONTRAN;
- Verificar quais Políticas Educacionais estão sendo realizadas no âmbito do Departamento Estadual de Trânsito para a formação de condutores no Estado do Rio Grande do Sul.

1.5 O percurso metodológico da pesquisa

O percurso metodológico da pesquisa entendida por Minayo como “o caminho do pensamento e a prática exercida na abordagem da realidade” (1994, p.16) foi desenvolvido por meio de diversos momentos que puderam compor o resultado proposto nos objetivos. Assim, elaborou-se a pesquisa em etapas que foram sistematizadas no decorrer do estudo.

Num primeiro momento, foi realizado um levantamento das pesquisas cujos descritores de busca foram “formação de condutores” e “formação de condutores trânsito”. Este levantamento foi feito no banco de dados da biblioteca do Departamento Estadual de Trânsito, com intuito de verificar a produção científica do corpo técnico. Depois, o levantamento estendeu-se para a pesquisa no banco de pesquisa de Teses e Dissertações da Capes e do Lume UFRGS, e, por fim, a busca foi por Artigos do Scielo. A partir desse levantamento, foi possível ter um panorama geral dos estudos já realizados sobre o tema e realizar uma análise inicial dos resumos das Teses, Dissertações e Artigos, compondo, assim, a análise documental. Portanto, essa análise é “uma fase preliminar da constituição de um serviço de documentação ou de um banco de dados” (BARDIN, 1977, p. 46).

Buscou-se, num segundo momento, fazer uma pesquisa bibliográfica dos teóricos Jarvis (2010) e Silvestre (2011), que se referem à formação e à educação de adultos, para identificar, conforme o previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na Resolução nº 168/2004 do CONTRAN, a Formação do Condutor como um processo que ocorre ao longo da vida. Nesse instante, delineou-se o Estado da Questão, com o intuito de “delimitar e caracterizar o objeto (específico) de investigação” (NÓBREGA-THERRIEN; THERRIEN, 2004).

Com o Estado da questão delimitado, iniciou-se o trabalho de campo, que, para Minayo, “consiste no recorte empírico da construção teórica elaborada no momento”. Sendo que “essa etapa combina entrevistas, observações, levantamento de material documental, bibliográfico, instrucional etc” (1994, p. 26). Por sua vez, decidiu-se realizar entrevistas com os Diretores de Ensino e Instrutores teóricos de dois CFCs do município de Porto Alegre, por serem responsáveis pelo planejamento pedagógico e pelo contato direto com os candidatos na formação de condutores durante o processo de habilitação.

O critério de escolha pelos CFCs de Porto Alegre ocorreu pelo fato de a capital concentrar o maior número de CFCs. Atualmente, são 35, que atendem o público geral de um total de 266 (dados do Sistema GEP). No ano de 2018, foram 119.824 de um total de 4.970.737 condutores habilitados no cadastro do Estado do Rio Grande do Sul.

Foram escolhidos 2 (dois) CFCs, com o propósito de verificar como se manifestam as abordagens didático-pedagógicas com público-alvo basicamente oriundo de periferia e o público de uma região mais central (e considerada região nobre de Porto Alegre). Sabe-se, portanto, que as abordagens podem ser diferenciadas para melhor compreensão do público com que se está trabalhando, considerando-se que se trata de realidades e expectativas diferentes, visto que

o acesso aos lugares é definido pelo poder aquisitivo das pessoas. As cidades são um reflexo desse fenômeno, conhecido como segregação espacial. Aqueles que dispõem de maiores recursos financeiros habitam regiões *nobres* da cidade: bairros centrais e suntuosos, condomínios fechados com sistema de vigilância e áreas de lazer. Enquanto isso, pessoas com menor poder aquisitivo obrigam-se a viver em loteamentos periféricos – distantes e com pouco valor imobiliário – sofrendo, muitas vezes, a ausência da infraestrutura básica (RODRIGUES, 2000, p. 56).

Para entender de que maneira a abordagem didático-pedagógica nas relações ensino-aprendizagem podem influenciar na formação de condutores no trânsito, privilegiou-se dois métodos de produção de dados para posterior análise: em primeiro, as entrevistas, porque “são meios ‘neutros’ que adquirem vida definida quando o pesquisador os ilumina com determinada teoria” (TRIVIÑOS, 1987, p. 137). Foi organizado um roteiro de entrevista que seguiu sendo semiestruturada, considerando que, “ao mesmo tempo que valoriza a presença do investigador, oferece todas as perspectivas possíveis para que o informante alcance a liberdade e espontaneidade necessárias, enriquecendo a investigação” (TRIVIÑOS, 1987, p. 146). E também esse tipo de entrevista proporciona

maior flexibilidade para o desenvolvimento de questionamentos à medida que vão sendo respondidas as perguntas.

O segundo método utilizado para qualificar a pesquisa foi o da observação das aulas teóricas, na perspectiva de melhor compreender a prática pedagógica e os conceitos de trânsito. Para a observação, não foi organizado roteiro além da leitura prévia da legislação vigente e dos teóricos de educação, trânsito e metodologia de pesquisa que embasaram a análise da pesquisa. Considerou-se a observação livre como forma de não direcionar a análise para obter o máximo de informações que pudessem surgir no transcorrer da aula. Para reafirmar essa escolha Triviños argumenta que

a observação livre, ao contrário da observação padronizada, satisfaz às necessidades principais da pesquisa qualitativa, como, por exemplo, a relevância do sujeito, neste caso, da prática manifesta do mesmo e ausência, total ou parcial, de estabelecimento de pré-categorias para compreender o fenômeno que se observa. A caracterização será um processo que se realizará posteriormente no processo de análise do material coletado (1987, p. 153-154).

É importante ressaltar que durante as entrevistas e observações não foi dito aos pesquisados a minha condição de servidora do Departamento Estadual de Trânsito. Eu me apresentei como mestranda do Programa de Pós Graduação da UFRGS, porém sem citar meu vínculo com o órgão de trânsito, pelo intuito de não comprometer os resultados da pesquisa.

Ao fim da pesquisa de campo, partiu-se para a organização do material que fosse mais relevante para análise. “O tratamento de material nos conduz à teorização sobre os dados, produzindo o confronto entre a abordagem teórica anterior e o que a investigação de campo aporta de singular como contribuição” (MINAYO, 1994, p. 26). Depois dessa etapa, procurou-se categorizar as respostas com a técnica de análise de conteúdo, que, para Bardin, é

um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando a obter procedimentos sistemáticos e objectivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) dessas mensagens (1977, p. 42).

As mensagens produzidas pelas entrevistas e pela observação das aulas nos CFCs selecionados foram sistematizadas e agrupadas de acordo com as percepções que os Diretores de Ensino e Instrutores de Trânsito trouxeram sobre a formação de condutores,

na qual eles se incluem, permitindo, assim, a análise qualitativa das entrevistas. “Na análise qualitativa é a presença ou a ausência de uma dada característica de conteúdo ou de um conjunto de características num determinado fragmento de mensagem que é tomada em consideração” (BARDIN, 1977, p. 21). Diante disso, as falas recorrentes dos entrevistados ou que puderam ser teorizadas pelos critérios da educação e da legislação de trânsito foram analisadas pela análise de conteúdo.

Por fim, ao longo do texto, foram adicionadas imagens fotografadas do trânsito no cotidiano da cidade. Pela observação atenta de tais imagens, foi possível relacioná-las com as teorias do transcórreer do trabalho. Conforme Santos (2003), “pelas fotografias é possível percorrer os caminhos da pesquisa” (p. 53), “como tentativa de demonstrar a realidade” (p. 52). Sendo que, “mesmo representados por diferentes imagens, a verdade é que todos os lugares possuem uma história. História que se encontra refletida nas paisagens, como uma fotografia, permitindo desvendar algumas de suas características em certos períodos” (RODRIGUES, 2000, p. 51).

2. Levantamento bibliográfico sobre pesquisas com a temática

Tal levantamento contempla os estudos de Teses e Dissertações para a pesquisa *stricto sensu* que constam no Repositório de dados da Capes, na Biblioteca do DETRAN/RS e no Lume – repositório digital da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e Artigos do Scielo. O descritor utilizado para essa busca foi “Formação de Condutores” (entre aspas) no período de 2013 a 2018.

Foram encontrados como resultado apenas 3 (três) estudos na Capes, sendo que 1 (uma) Dissertação encontrada também foi encontrada no Repositório da Biblioteca do DETRAN/RS. No Lume, foi encontrada 1 (uma) Tese que consta na tabela 3 (três) número 3 (três), quando acrescentado o descritor Trânsito à “Formação de Condutores”.

Tabela 1 – Termo de busca “Formação de Condutores” – Teses e dissertações

	Ano	Autor	Título	Palavras-chave	Instituição	Tipo de material
1	2015	GOMES, Carla Rezende	RELAÇÕES DE GÊNERO NO TRABALHO E FORMAÇÃO DE INSTRUTORES (AS) DE DIREÇÃO VEICULAR EM SERGIPE	Educação; Trabalho; Gênero; Educação para o Trânsito.	Fundação Universidade Federal de Sergipe	Tese
2	2015	MEDEIROS, Barbara Menezes de	EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E O PAPEL DOS INSTRUTORES: UMA LEITURA PSICANALÍTICA	Psicanálise; Educação; Trânsito; Instrutores de trânsito.	UNB	Dissertação
3	2018	KIST, Silvério	EDUCAÇÃO DE ADULTOS MADUROS NO PROCESSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES: UM ESTUDO DE CASO COMPARATIVO A PARTIR DOS RESULTADOS DE PROVAS TEÓRICAS	Formação de Condutor; Educação de Jovens e Adultos; Carteira de Habilitação; Habilitação de Condutor.	PUCRS	Dissertação

Fonte: elaborado pela autora, com base no Capes. 2019.

Através dos resumos dos estudos, foi possível constatar a culminância das pesquisas vinculadas ao tema dos processos educativos na formação de condutores no trânsito. Portanto, seguem, os resultados obtidos pelos autores.

Para Gomes (2015), o trânsito faz parte de um sistema cultural no qual acontecem relações sociais e simbólicas que atravessam a profissão de instrutor de trânsito. As questões de gênero da sociedade refletem-se na profissão pela existência de preconceito contra as mulheres instrutoras, que são constantemente ridicularizadas por exercerem

uma atividade tida como masculina. Em razão disso, a educação para o trânsito no Brasil é considerada frágil quanto à mobilidade humana e pelo número de vítimas em acidentes de trânsito.

Para Medeiros (2015), de acordo com a lei nº 12.302/2010, o instrutor é o responsável pela formação de condutores no Brasil e pouco se tem pesquisado sobre esse profissional. Por isso, através da pesquisa que propôs investigar e refletir sobre a trajetória de vida e a escolha profissional dos condutores, foi possível evidenciar que o trânsito sempre fez parte da vida desses trabalhadores. Além disso, a pesquisa constatou que os instrutores sempre procuram entender os aspectos singulares e/ou individuais de seus alunos, revelando o sentimento de responsabilidade com a Educação dos condutores.

De acordo com Kist (2018), a formação de condutores adultos maduros acima de 40 anos está diretamente ligada às práticas educativas do instrutor de trânsito, mesmo que esse não tenha conhecimento das teorias utilizadas. Com base nisso, considerando que as ações educativas voltadas para esse público ainda são pouco exploradas nos Centros de Formação de Condutores, as teorias da educação disponíveis podem contribuir para as práticas docentes no ensino dos adultos maduros.

No Scielo foi encontrado 1 (um) artigo com o descritor “Formação de Condutores”:

Tabela 2 – Termo de busca “Formação de Condutores” – Artigos Científicos

	Ano	Autor	Título	Palavras-chave
2	2017	MORAES, Thiago Drumond SCHWARTZ, Yves	PERSPECTIVAS ERGOLÓGICAS PARA O USO DE SIMULADORES DE DIREÇÃO	Simuladores de direção; transporte; formação profissional; Ergologia.

Fonte: elaborado pela autora, com base no Scielo. 2019.

Schwartz e Moraes (2017) apresentam alternativas para o uso de simuladores de direção nas formações de condutores profissionais através de formações coletivas.

Nos trabalhos encontrados, o Artigo foi publicado no ano de 2017, as Dissertações nos anos de 2015 e 2018 e a Tese no ano de 2015. Associados ao tema estão as questões de gênero no trabalho e formação dos Instrutores e o comportamento na direção dos veículos relacionado aos acidentes de trânsito, bem como a Educação de adultos, os resultados das provas teóricas, a análise psicanalítica dos Instrutores, simuladores de direção e formação profissional. As metodologias utilizadas foram: estudo de caso,

entrevistas semiestruturadas e autobiográficas, pesquisa bibliográfica e documental, estatísticas e memórias educativas.

Considerando a leitura dos resumos dos títulos encontrados no Repositório de Teses e Dissertações da Capes (tabela 1), percebe-se que um dos protagonistas dessa formação são os instrutores de trânsito, pois o instrutor é o responsável direto pelo condutor durante as aulas no processo de ensino-aprendizagem nos CFCs. É ele que desempenha a atividade de ensino-aprendizagem dos conhecimentos de trânsito já adquiridos ou que estão para serem compreendidos. Isso acontece porque o condutor, quando inicia seu processo de habilitação, já possui determinadas crenças a respeito do trânsito, assim como entende algumas normas de circulação, ainda não sob o ponto de vista do condutor, mas pelo olhar do pedestre, ciclista e demais partícipes.

2.1 Levantamento de pesquisas sobre Formação de Condutores acrescido do descritor Trânsito

Os estudos encontrados, num primeiro momento, foram relevantes na compreensão do público a ser pesquisado quanto à Formação de condutores. Porém, para ir além no mapeamento, devido à necessidade de ampliar a busca para os estudos que envolvem essa formação e para contextualização do objeto de estudo no Estado da questão, foi acrescido o descritor Trânsito (sem aspas) após o descritor “formação de condutores” (entre aspas). Com isso, foram encontrados:

Tabela 3 – Termo de busca “Formação de Condutores” Trânsito

	Ano	Autor	Título	Palavras-chave	Instituição	Tipo de material
1	2013	FIGUEIREDO, Julio Cesar	A EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO NA FORMAÇÃO DO MOTORISTA BRASILEIRO, A PARTIR DO NOVO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO DE 1997: A EDUCAÇÃO COMO FERRAMENTA PARA DIMINUIÇÃO DO NÚMERO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO, COM FOCO NA CIDADE DE SÃO PAULO	Políticas Públicas de Educação; Trânsito; Educação de Trânsito.	Universidade de São Paulo	Dissertação

2	2013	SILVA, Irene Rios da	CAMPANHAS EDUCATIVAS PARA O TRÂNSITO: A PERCEPÇÃO SENSÍVEL DE JOVENS E ADULTOS	Percepções sensíveis; Educação para o trânsito; Campanhas educativas para o trânsito; Educação para o sensível.	UNIVALI	Dissertação
3	2014	SILVA, Alessandra Dartora da	RUA DA PASSAGEM: ACIDENTES DE TRÂNSITO COMO ESPAÇOS DE (RE)PRODUÇÃO E PRÁTICAS DE MASCULINIDADES	Corpo; Gênero; Masculinidade; Trânsito; Violência.	UFRGS	Tese
4	2014	BERETA, Thaisa Angélica Deo da Silva	PSICOLOGIA DO TRÂNSITO E COMPETÊNCIA MORAL: UMA INTERVENÇÃO JUNTO A ALUNOS DE UM CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO	Psicólogos; Psicologia; Estudo e ensino (Superior); Medicina automotiva; Desenvolvimento moral.	UNESP	Dissertação
5	2014	LUCIA, Maria das Dores	EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E GESTÃO DA ESCOLA	Educação para o trânsito; Gestor escolar; Valores e condutas; Tema emergente.	UNIVERSIDADE DE UBERABA	Dissertação
6	2015	SILVA, Adilson Gonçalves da	HABILIDADES SOCIAIS E COMPORTAMENTO DO MOTORISTA ENTRE UNIVERSITÁRIAS USUÁRIAS E NÃO USUÁRIAS DE BEBIDA ALCOÓLICA	Comportamento de dirigir; Habilidades sociais; Bebida alcoólica.	UNESP	Tese
7	2018	SARTO, Adelia Suzana Barreiro del	AÇÕES EDUCATIVAS NO ENSINO FUNDAMENTAL SOBRE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO	Prevenção de acidentes. Acidentes de trânsito; Educação para o trânsito; Ensino fundamental	UNESP	Dissertação

Fonte: elaborado pela autora, com base no Capes. 2019.

É possível perceber, na busca sobre o tema Formação de Condutores, a sua ampliação para novos espaços educativos de formação do cidadão que estão presentes no cotidiano

do trânsito e influenciando diretamente nos comportamentos de risco, circulação e desenvolvimento humano nos processos de ensino-aprendizagem. Assim sendo, foram encontrados 7 (sete) trabalhos, que serão apresentados em ordem cronológica de publicação.

Para Figueiredo (2013), as modalidades de Educação de Trânsito da cidade de São Paulo sobressaem-se como modelo no território nacional. Contudo, o autor aponta para a importância e a necessidade de um projeto pedagógico na formação do instrutor em sua abordagem multidisciplinar, pertencente ao campo das Políticas Públicas.

Segundo Silva (2013), as campanhas educativas enquanto educação dos sentidos acompanhadas de projetos educativos em escolas e universidades podem existir como possibilidade para práticas e atitudes mais éticas e seguras no trânsito.

Silva (2014) problematiza as relações entre o espaço do trânsito, a masculinidade e os acidentes promovidos por corpos e questões de gênero.

Bereta (2014) refere-se ao conceito de competência moral quanto à capacidade de avaliar juízos morais como prática reflexiva e cognitiva em participantes de um curso de Especialização em Psicologia do trânsito.

Lucia (2014) mostra, em sua pesquisa, que existe uma correlação entre a gestão escolar e a agenda de educação para o trânsito na escola.

Silva (2015) mostra a relação entre habilidades sociais (como “falar em público”) com o consumo de álcool entre universitárias dos cursos de Fonoaudiologia e Pedagogia.

Sarto (2018) conclui que as ações educativas aplicadas no Ensino Fundamental contribuíram para a mudança de comportamentos infantis, diminuindo a diferença entre o “saber” e o “fazer” das crianças.

Nesse estudo, as dissertações encontradas foram publicadas no período de 2013 a 2018 e as teses no período de 2013 a 2015. Nas pesquisas estão aliadas ao trânsito as relações de gênero, a Educação de Jovens e adultos, as campanhas educativas, os jovens no trânsito, a educação para o trânsito na escola, as políticas públicas, a psicologia, o ensino superior, os acidentes, a violência e os valores de condutas.

É notável que as questões de gênero são citadas em mais de um estudo, estando fortemente ligados aos comportamentos de risco dos condutores de trânsito. Os veículos, muitas vezes, servem como instrumentos de manifestações culturais, visto que “o carro atua como instaurador de formas de sociabilidade masculinas e femininas” [...] (SEFFNER, 2002, p. 185). Segundo dados do DETRAN/RS a quantidade de vítimas fatais no trânsito no Estado do Rio Grande do Sul em 2018, considerando o gênero, foide 357 pessoas do gênero feminino e 1.254 do gênero masculino, sendo que a quantidade de condutores que possuíam habilitação, nesse período, do gênero feminino foi de 1.709.943, enquanto que do gênero masculino foi de 3.261.904. Uma diferença considerável, pois os homens representam cerca de 65,6% dos condutores habilitados, mas representam aproximadamente 77,9% das vítimas fatais.

3. O contexto do trânsito no Brasil e a educação para o trânsito no Código de Trânsito Brasileiro

O trânsito é um espaço público de uso coletivo caracterizado pelos diversos modos de deslocamento. Conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), considera-se trânsito “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. Rozestraten define o trânsito como um “conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes.” (1998, p. 4) Para Vasconcellos, “o trânsito é, assim, o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos” (1998, p.11).

Nesse sentido, circular pelo trânsito é essencial para as atividades rotineiras das pessoas que o caracterizam de modo geral, como, “o motorista, o automóvel e o acidente”. Contudo, essa é uma maneira “reduzida, inadequada e equivocada” de pensá-lo, pois, para além disso “a palavra trânsito pede que nos reportemos ao ‘inabalável direito de ir e vir’, princípio básico da mobilidade” (GRIEBELER, 2012, p. 17). Especialmente, “num país em que a grande maioria não é motorista, não possui carro e quase não anda de carro” (SEFFNER, 2002, p. 182). Entretanto, o “direito de ir e vir” está sendo comprometido por uma crise de valores morais e éticos da sociedade atual que está tornando o trânsito um ambiente conflituoso e pouco acessível.

Os problemas de mobilidade transformaram-se num desafio constante para o país, principalmente nas grandes metrópoles brasileiras, pois, “diferentemente das nações consideradas desenvolvidas, o Brasil precisa resolver problemas de infraestrutura básica de transporte de massa, a fim de disponibilizar e incentivar a escolha por modos sustentáveis de transporte.” (CRISTO, 2013, p. 29). Segundo Vasconcellos, o trânsito

não é apenas um problema “técnico”, mas sobretudo uma questão social e política, diretamente ligada às características da nossa sociedade. Para entender o trânsito, portanto, não basta discutir os problemas do dia a dia, como congestionamentos e acidentes, é preciso também analisar como o trânsito se forma, como as pessoas participam dele, quais são seus interesses e necessidades. Isso significa esforço para entender o trânsito “por trás” de suas aparências, dos seus fatos corriqueiros, na busca de “sociologia de trânsito” (1998, p. 11).

O trânsito não diz respeito apenas ao cotidiano, mas também a todo um contexto de possibilidades e readequações que vem se configurando ao longo dos anos, conforme a

sociedade vai se desenvolvendo. Por isso, a complexidade do trânsito gera uma necessidade constante de aprimoramento da legislação e do modo de agir das pessoas.

3.1 Trânsito no momento socio-histórico

Historicamente, “quando os primeiros automóveis chegaram no Brasil, no final do século XIX, cada motorista dirigia a seu modo, pois não havia uma lei consistente para a circulação de veículos” (RODRIGUES, 2004, p. 23). Com isso, fizeram-se necessárias as regras de trânsito. Para Rozestraten, a organização de deslocamentos, através do Sistema de trânsito, inaugurou-se no século XX⁴, pois “foi essencialmente com a introdução da máquina e com os veículos rápidos e pesados que os acidentes começaram a aumentar em frequência e em gravidade, exigindo uma regulamentação: o Código de Trânsito” (1998, p. 4).

Os aspectos comportamentais entre os participantes no espaço do trânsito pode-se dizer que se sobressaem entre os problemas de mobilidade, locomoção, harmonia e segurança, gerando, assim, as maiores preocupações entre as Instituições e órgãos de trânsito. Por essa razão, cabe ressaltar que a legislação de trânsito vem-se configurando de acordo com as necessidades de melhor mobilidade rural e urbana apontadas pelas autoridades de trânsito. A regularização da habilitação do condutor foi uma das medidas adotadas como tentativa de organizar as pessoas dentro desse espaço. Nas décadas de 1940 e 1950, “a concessão do documento de habilitação passou a ser considerada pelas autoridades um privilégio, em que o candidato provaria sua capacidade de conduzir com segurança, por meio de uma bateria de testes e exames” (CRISTO, 2013, p. 24).

⁴A fabricação de automóveis marcou a evolução da indústria no século XX. Quando, após a Primeira Guerra Mundial, fizeram a produção artesanal de carros transformar-se em produção em massa, aumentando numa velocidade incrível a produtividade do trabalho. Henry Ford e Alfred Sloan criaram as bases para transformar as empresas por eles dirigidas em gigantes industriais e sustentar o impressionante progresso econômico dos Estados Unidos. A potência mundial que, além de milhões de automóveis, se engendrava nas linhas de montagem da Ford e da General Motors, só emergia de maneira quase incontrastável após a Segunda Guerra Mundial. Mas, em boa medida, ela estava sendo construída desde o início do que os especialistas chamam de primeira revolução do automóvel, nas primeiras décadas do século XX (a segunda revolução, segundo alguns autores, ocorreria na década de 1950, quando a Toyota mudou radicalmente a maneira de fazer carros).(OKUBARO, 2001, p. 13)

Figura 01 – Carteiras de Motorista 1940 -1951

CARTEIRA N.º 25
 Conductor *Cláudia* de *Automóvel*
 Nome: *Cláudia de Oliveira*
 Qualificação:
 Pai: *Engelo Moura*
 Mãe: *Virgínia Moura*
 Nasceu a *25* de *Outubro* de *1915* Nacionalidade: *Brasileira*
 Naturalidade: *Rio de Janeiro* Profissão: *Comerciante*
 Estado Civil: *casada* Cor: *branca* Estatura: *1 m 43* Cms.
 Residência: *a Obocato, Obere* N.º
 Sinais Característicos:
 Fotografia: *[Portrait]*
 Assinatura do Condutor: *Cláudia M. de Oliveira*
Habilitação
 Data de expedição: *7* de *Junho* de *1940* CATEGORIA: *Automóvel* VIA: *1.º*

CARTEIRA N.º 368
 Conductor *Profissional* de *Automóvel*
 Nome: *João Pedro José da Silva*
 Qualificação:
 Pai: *João Carlos da Silva*
 Mãe: *Theresa Maximiliana da Silva*
 Nasceu a *25* de *maio* de *1925* Nacionalidade: *Brasileira*
 Naturalidade: *Itaboraí RJ RJ* Profissão: *Engenheiro*
 Estado Civil: *solteiro* Cor: *branca* Estatura: *1 m 65* Cms.
 Residência: *Marquês de Pombal* N.º
 Sinais Característicos:
 Fotografia: *[Portrait]*
 Assinatura do Condutor: *João Pedro José da Silva*
Habilitação
 Data de expedição: *10* de *Julho* de *1951* CATEGORIA: *Profissional* VIA: *1.º*

Fonte: Livro de Registro de Condutores – Memória DETRAN/RS

A primeira legislação de trânsito foi o Código Nacional de Trânsito (Decreto – Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941, o qual revogou o Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941, dando nova redação ao Código Nacional de Trânsito). Nesse período, preocupava-se com as habilidades do condutor, porém, não se mencionava sobre educação de trânsito em nenhum dos capítulos. No entanto, mesmo que a educação não estivesse contemplada nos primeiros códigos, as normas de circulação sempre estiveram presentes. E foi apenas após vinte e cinco anos da criação desse código que a Lei nº 5.108/1966 passou a mencionar, em seu texto, a educação para o trânsito (DENATRAN, 2007).

Portanto, passados trinta e um anos do código de 1966, com a Lei nº 9.503, sancionada em 23 de setembro de 1997, foi que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi instituído. E a partir desse momento, foi conferido, pela primeira vez na história da legislação brasileira, papel de destaque à Educação para o Trânsito (DENATRAN, 2007).

Atualmente, de acordo com a Lei nº 9.503/1997 (CTB), “a Educação para o trânsito constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito⁵”.

⁵ O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades. (CTB, 1997)

Todavia, com o advento dos veículos automotores, houve a necessidade de serem criadas regras para que as pessoas conduzissem seus veículos com segurança e, portanto, recebessem a Formação específica para tal. Hoje, a *Habilitação de Condutores* tem 20 (vinte) artigos dedicados no Código e uma Resolução (RESOLUÇÃO Nº168/2004, DO CONTRAN) que estabelece normas e procedimentos para Formação de Condutores. Por conseguinte, pode-se considerar, que embora a Educação para o trânsito e a Habilitação de Condutores estejam postos em capítulos específicos do Código, na prática educativa são complementares.

É importante lembrar:

A legislação de trânsito é composta por Leis, Decretos e Resoluções. As leis são competências do Poder Legislativo que estabelecem normas de caráter geral. Os decretos têm o por objetivo regulamentar, detalhar e disciplinar a aplicação das leis, sendo exercidos pelo Poder Executivo. As resoluções são normas estabelecidas pelos órgãos normativos do Sistema Nacional de Trânsito. Abordam, detalhadamente, os preceitos contidos nas leis ou decretos. Além dessa legislação, existem os Acordos e Atos Internacionais assinados pelo Brasil (RODRIGUES, 2000, p. 135).

Mesmo com uma legislação de trânsito densa, a questão do comportamento das pessoas nesse espaço atribui-se, conforme DaMatta, “à imensa dificuldade de obedecer às leis, de seguir as normas mais banais e comezinhas destinadas ao gerenciamento do movimento de veículos e indivíduos nas vias públicas” (2010, p. 33). Fatos que tornam o trânsito um lugar de circulação e convivência complexo, passível de muitas interpretações.

3.2 O automóvel e os aspectos socioculturais no trânsito

O trânsito, em sua complexidade, envolve relações sociais, culturais e políticas que se estabelecem entre as pessoas quando se deslocam para desempenhar suas atividades diárias. No Brasil, ainda temos uma cultura de trânsito muito voltada para o veículo. Apesar de não ser o único meio de locomoção, esse “é, de fato, um símbolo de nosso tempo” (OKUBARO, 2001, p. 17). Para Rodrigues, desde a Colônia “as pessoas já manifestavam sua tendência para a locomoção autônoma, usando animais, veículos de rodas ou, ainda, meios de transporte movidos pelo esforço físico de escravos” (2000, p. 62). Portanto, nessa época já se acentuava também as desigualdades no transitar.

Porém, considerando os automóveis, apenas em 1871 desembarcou o primeiro veículo no Brasil. Era a vapor, “uma enorme máquina conectada a um carro que

acomodava os passageiros – hoje seria considerado ‘um trem de rua’ (PECHANSKY, 2010, p. 20).

Mas foi mesmo em 1970, a partir do desenvolvimento econômico e da modernização das atividades no país, que, conforme Vasconcellos (2012), os automóveis adquiriram uma crescente importância para as novas classes médias em suas necessidades de mobilidade social, resultando, por sua vez, numa reorganização do espaço urbano. Já a popularização e o crescimento das vendas das motocicletas vieram somente no final da década de 1980, pois até então eram consideradas veículos esportivos da elite.

Por isso, devido aos aspectos sociais e econômicos, as normas e os regulamentos estão concentrados nos veículos. E, conforme o poder aquisitivo dos indivíduos na sociedade brasileira, o investimento em um automóvel acaba se tornando uma alternativa recorrente para fugir da falta de qualidade do transporte público coletivo. Vasconcellos (1998) afirma:

A procura pelo automóvel, portanto, está muito ligada à precariedade do transporte público e à condição do automóvel de “meio de reprodução social”, ou seja, da sua conveniência para o exercício das atividades que a classe média considera necessário para “ser” classe média (p. 54-55).

O problema maior, nesse caso, são os congestionamentos, a poluição e todos os outros transtornos gerados pelo grande fluxo de automóveis que tomam conta, principalmente, dos grandes centros urbanos. Para Vasconcellos (1998), o uso abusivo do automóvel pela classe média está associado a uma forma de vida que estimula deslocamentos maiores, portanto não se trata de uma atitude “individualista” e “egoísta” desses grupos, nem tanto um “desejo natural” como os fisiológicos, pois as pessoas, à medida que adquirem hábitos sociais, passam a estar condicionadas ao uso indiscriminado de veículos. Cristo (2013) aponta que,

no Brasil, é possível supor que a infraestrutura deficitária de transporte (além de outras variáveis importantes, como a econômica e o status social) é um fator importante que incentiva a compra do carro em massa. Esta compra, por sua vez, pode ser responsável em parte pelo fato de as pessoas estarem cada vez mais habituadas a usar o automóvel (p.21).

Figura 2 – Fotografia do trânsito em viaduto no horário de intenso fluxo



Fonte: Arquivo da autora, 2019

Nesse sentido, o veículo pode ainda ser considerado um artigo de luxo por todas as camadas sociais da população, acentuando as desigualdades que permeiam as classes das mais altas para as mais baixas da população. Assim, não se pode ignorar que “um automóvel serve para delimitar e situar mudanças de posição social” (DAMATTA, 2010, p. 41). À medida que as pessoas vão ascendendo social e economicamente, procuram adquirir um automóvel.

Consequentemente, não se pode desprezar que não nos entendemos como iguais no trânsito. Nesse espaço público, revelamos a manutenção das relações hierárquicas nas quais enxergamos o outro e a nós mesmos, como define DaMatta (2010), com “superioridade” ou “inferioridade”, com mais direitos e prioridades ou com descaso e menos direitos. Compactua-se, por sua vez, “com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe ignara, o povo pobre, chulo e comum, desde os tempos das liteiras e dos palanquins.” (p. 18) Nesse contexto, “quem tem carro é tido como superior a quem não tem; quem tem um carro mais novo é superior a quem tem um carro mais velho; quem tem determinada marca mais cara é superior a quem tem um carro de marca popular” (SAENGER, 2002, p. 56-57). Por consequência disso,

frente a crises econômicas constantes e dentro de regimes políticos predominantemente autoritários, as políticas de transporte cristalizaram as desigualdades: os sistemas de ônibus permaneceram imersos em crises permanentes e os automóveis ocuparam parcelas crescentes do espaço disponível à circulação, gerando diferenças profundas com relação às condições de transporte e acessibilidade, entre aqueles com e sem acesso ao transporte particular (VASCONCELLOS, 2012, p. 15).

Contudo, o trânsito pode ser um ambiente de desigualdades, mas também pode ser um local de trabalho e sustento para muitas famílias, pois, “nos dias de hoje, inúmeras pessoas dependem do automóvel e vivem do automóvel (fabricação, conserto, transportes, seguros)” (RODRIGUES, 2000, p. 114). Existe uma série de trabalhos desempenhados nas ruas das cidades e rodovias: são motoristas de ônibus, caminhão, táxi, aplicativos de celular, motoboys, papeleiros e mais toda uma rede de serviços que presta suporte a essa movimentação no trânsito. No Estado do Rio Grande do Sul, em 2018, em 15% dos condutores constava “Exerce atividade remunerada” na CNH.

Nos países reputados emergentes, como o Brasil, o desemprego e a luta para a sobrevivência não são coisas novas, mas a onda neoliberal, que os submerge também, enfraquece as formas tradicionais de solidariedade familiar e comunitária. Na sociedade globalizada, seja ela “desenvolvida” ou “emergente” o “cada um por si” torna-se norma e o dinheiro passa a ser a medida de todas as coisas. (CHARLOT, 2013, p. 274)

Para Alheit (2013) durante o século XX ocorreram muitas mudanças de ordem do trabalho e do emprego fazendo com que as pessoas ocupassem menos tempo no seu local de trabalho, no entanto, ele adverte que “a mudança de grande escala em trabalhos do setor industrial para o setor de serviços é apenas um sintoma superficial das mudanças que ocorreram” (p. 141). As pessoas passaram a alternar mais suas atividades de trabalho, deixando de ocupar uma única função ao longo da vida.

Figura 3 – Fotografia de paleiro ao lado de um microônibus



Fonte: Arquivo da autora, 2019

Esse movimento no ramo dos serviços deve-se também ao aumento populacional nas cidades. Griebeler (2012) enfatiza que existe uma tendência para o crescimento no número de pessoas nas cidades, ocasionando num aumento também no crescimento quantitativo de veículos e pessoas que circulam nas vias públicas. O censo do IBGE comprovou esse fato com a estatística sobre o aumento da população de 2010 em relação à estimativa de 2019. Portanto, constatou-se conforme segue a tabela abaixo:

Tabela 4 – Censo populacional do Estado do Rio Grande do Sul

POPULAÇÃO	
População estimada [2019]	11.377.239 pessoas
População no último censo [2010]	10.693.929 pessoas
Densidade demográfica [2010]	37,96 hab/km ²
Total de veículos [2018]	7.077.972 veículos

Fonte: IBGE, disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/panorama>>. Acesso em 10 de janeiro de 2020.

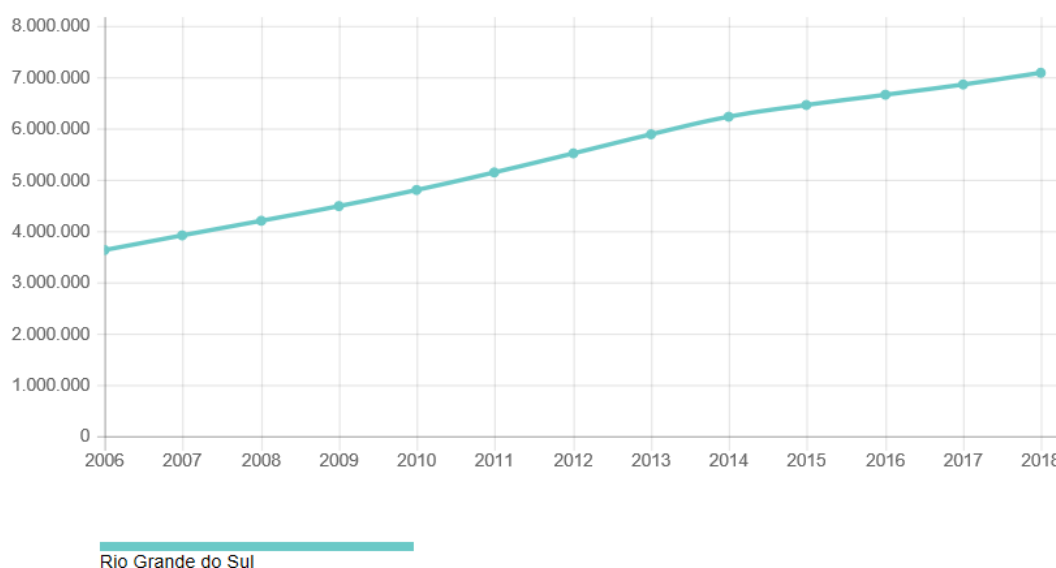
É provável que esse crescimento da população interfira na convivência entre as pessoas, que continuam com os mesmos hábitos de buscar no automóvel a solução para seus deslocamentos, entretanto, sem refletir que o espaço público está reduzido e não suporta essa demanda. Com o hábito⁶ de utilizar o veículo, “o comportamento passado é considerado uma medida tradicional do hábito, concentrando-se na história de repetição do comportamento” (CRISTO, 2013, p. 75). Nas cidades que não estão planejadas adequadamente para garantir a harmonia daqueles que participam do trânsito. Para Rodrigues (2000):

O crescimento populacional, o aumento da frota veicular, a falta de planejamento urbano adequado, a concentração de veículos em determinadas regiões e cidades, entre outros aspectos, acabaram por gerar sérias dificuldades de locomoção no espaço público (p. 85).

Nos gráficos a seguir, é possível verificar a dimensão do crescimento da frota no Estado nos últimos anos, 2006 a 2018, segundo os dados do IBGE:

Gráfico 1- A frota de veículos no Estado do Rio Grande do Sul (2006 – 2018)

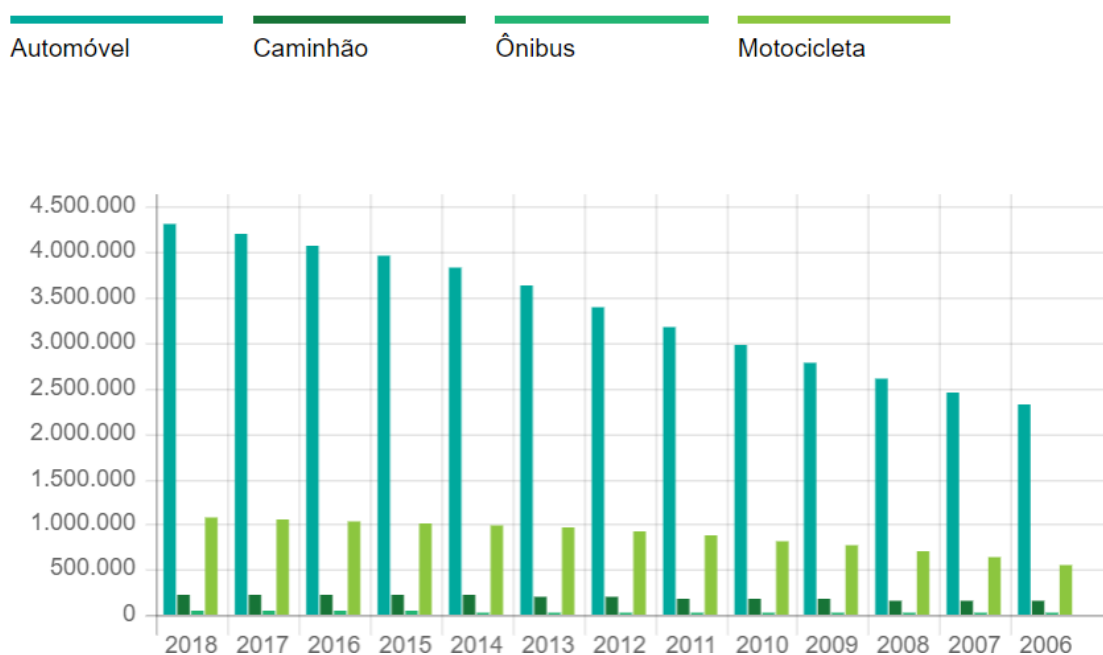
Veículo (Unidade: veículos)



Fonte: IBGE, disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/panorama>>. Acesso em 10 de janeiro de 2020.

⁶ Para Cristo (2013) “Hábito é um comportamento aprendido que, após ser repetido várias vezes, tornou-se automático, isto é, com pouca ou nenhuma deliberação do indivíduo. Basta a presença de alguns estímulos para que o automatismo apareça” (p. 35)

Gráfico 2 – Frota de veículos no Estado do Rio Grande do Sul, conforme o tipo

Veículos por tipo (Unidade: veículos)

Fonte: IBGE, disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/panorama>>. Acesso em 10 de janeiro de 2020.

As motocicletas como alternativa mais rápida e econômica de se locomover no trânsito aparecem em número reduzido se comparadas com os automóveis, enquanto a frota em circulação de automóveis, em 2018, foi de 4.135.423, a quantidade de motocicletas em circulação foi de 1.161.934 (Dados do DETRAN/RS). No entanto, a estatística de veículos envolvidos em acidentes fatais de trânsito foi de 927 automóveis e 515 motocicletas. Ou seja:

A maior parte das motocicletas tem sido usada em grandes cidades para serviços de entrega de mercadorias e documentos. Os seus condutores – conhecidos como “motoboys” – são, na maioria, homens e jovens, tendo uma atitude às vezes agressiva no trânsito, ao circular rapidamente entre filas de automóveis e ao desrespeitar a sinalização (VASCONCELLOS, 2012, p. 31).

Esse fato contribui para que possamos nos voltar a um grupo de pessoas que circulam no trânsito em quantidade consideravelmente menor à frota dos veículos automotores, mas que em número de acidentes aparecem em mais da metade. Portanto, há de se pensar não somente nos motociclistas, mas em todos que participam do trânsito e que são o reflexo dos fatores financeiros, econômicos e culturais a nossa sociedade sobretudo que atingem o fator humano.

4. A aprendizagem humana e a educação ao longo da vida na Formação de Condutores

Aprender é inerente à condição humana. Em todos os momentos da vida e em todos os espaços, estamos aprendendo. Com o trânsito, não é diferente. Aprender a se deslocar e a compartilhar o espaço é imprescindível à vida. “O desejo humano de abrir novos caminhos, de mover-se, de deslocar-se, enfim, de transitar é tão antigo quanto sua própria existência, antecipando-se ao advento dos meios de locomoção” (RODRIGUES, 2000, p. 9). Para Vasconcellos, o ser humano é o elemento mais importante no trânsito, “pois sem ele o próprio trânsito não existiria; a via e o veículo são apenas instrumentos para a realização ou a agilização do ato de transitar, embora sua relação com o homem seja fundamental para a dinâmica do trânsito” (1998, p. 64-65).

Figura 4 – Fotografia de trânsito com veículos, pedestres e ciclistas



Fonte: Arquivo da autora, 2018.

Jarvis (2015) argumenta que a aprendizagem, atualmente, está começando a ser entendida como uma função inerente à consciência ou até mesmo característica do viver. Esse fato, anteriormente, não era percebido dessa maneira, pois já foi visto como um recurso do ensinar, passando, posteriormente, ao resultado do ensinar, e, por fim, parte do processo de crescimento e desenvolvimento. Freire (1996) evidencia que “aprender precedeu ensinar ou, em outras palavras, ensinar se diluía na experiência realmente fundante de aprender.” (p. 26). Com isso:

A aprendizagem se dá ao longo e ao largo da vida, mas não precisa ser parte de um processo educacional de fato, ela provavelmente ocorre com muito mais frequência em situações outras do que no contexto educacional dentro do qual tantas vezes foi empregada. É difícil pensar em um organismo vivo que não aprenda ou responda a forças externas, de uma forma ou de outra (JARVIS, 2015, p. 813).

Um dos espaços em que ocorre a aprendizagem diária é no trânsito, que não é, necessariamente, um ambiente formal de ensino, mas contempla aprendizados entre as pessoas que circulam por ele. Essa aprendizagem permite o desenvolvimento educacional da formação humana. Para Delors (1997), existem quatro pilares da Educação e que foram sistematizados posteriormente por Silvestre (2011) para os quatro pilares da Educação/Formação. O primeiro refere-se ao nível de conhecimento ou da teoria, no qual se deve educar/formar para conhecer. O segundo está no nível da prática e da experiência, que é o educar/formar para fazer; o terceiro está ligado ao nível comportamental, que é o educar/formar para ser e estar, e o último diz respeito ao aprendizado permanente, no qual é necessário o se manter atualizado ao longo de toda a vida, para que se possa aprender a aprender e aprender a desaprender.

No trânsito, pode-se dizer, diante desses quatro pilares de educação/formação, que o conhecimento (**Saber**) é o educar/formar para conhecer as regras e normas de trânsito. Já a educação/formação para que o cidadão tenha competência e habilidades no trânsito e no ato de dirigir o veículo, baseadas na prática e em suas experiências, seria o educar/formar para o **Saber fazer**. A educação/formação para os valores e para a cidadania, em que os comportamentos no trânsito venham ao encontro da solidariedade, do respeito e da cooperação, entre outras atitudes de valorização da vida e bem-estar entre todos os partícipes no espaço público comum, pode-se entender como o educar/formar para **Saber Ser e Saber Estar**.

Logo, na capacidade de perceber que o trânsito está em constante mudança, devido às tecnologias e aos novos modos de se relacionar, está o ato de Formar/Educar para o **Saber Aprender e Desaprender**, pois à medida que são revistos os conhecimentos e os modos de agir no trânsito é necessária a busca constante de atualização (SILVESTRE, 2011 – grifo da autora).

Para que a formação aconteça, faz-se necessário o conhecimento dos processos educativos, visto que “educar é substantivamente formar” (FREIRE, 1996, p. 37). Ainda que, para Silvestre (2011), a educação e a formação sejam conceitos ambíguos que se

cruzam e por vezes se chocam. A aprendizagem humana exige o entendimento de sua complexidade no sentido do corpo e da mente dos indivíduos, dentro do seu sentido global e existencial. Para Jarvis (2013):

A aprendizagem humana é a combinação de processos ao longo da vida, pelos quais a pessoa inteira - corpo (genérico, físico e biológico) e mente (conhecimento, habilidades, atitudes, valores, emoções, crenças e sentidos) – experiência as situações sociais, cujo conteúdo percebido é transformado no sentido cognitivo, emotivo ou prático (ou por qualquer combinação e integrado à biografia individual da pessoa, resultando em uma pessoa continuamente em mudança (ou mais experienciada) (p. 35-36).

Por conseguinte, não basta a aprendizagem técnica do trânsito, é necessário que a formação de condutores seja analisada a partir do contexto do trânsito, com enfoque em todos os modais. Para que a pessoa, independente do meio de locomoção, aprenda, inclusive, que, mesmo habilitada, não precisa utilizar unicamente o veículo em seus deslocamentos. Para que internalize a importância do aspecto humano, de que o

trânsito é circulação de pessoas. E essas pessoas têm gênero, etnia, classe social e econômica, faixa etária, direitos e deveres. Ou seja, não são indivíduos “em geral”, mas indivíduos pobres ou ricos, negros ou brancos, homens ou mulheres, jovens ou velhos, moradores em meio urbano, suburbano ou rural, enfim, indivíduos situados num ponto de espaço e tempo determinados (SEFFNER, 2002, p. 182).

Esse espaço, por sua vez, nos conduz a pensar num ambiente ético, de equilíbrio social, respeito mútuo e cooperação, porém, “na verdade, locomover-se no espaço público – fato que deveria ser motivo de plena satisfação humana – traz, muitas vezes, sentimentos desagradáveis e conflitos interpessoais” (RODRIGUES, 2000, p. 91). Entretanto, a educação nos permite aprender que a capacidade humana de transformar a realidade e intervir em situações problemáticas torna a nossa vivência uma constante aprendizagem. À medida que nós,

mulheres e homens, seres histórico-sociais, nos tornamos capazes de comparar, de valorar, de intervir, de escolher, de decidir, de romper, por tudo isso, nos fizemos seres éticos. Só somos porque estamos sendo. Estar sendo é a condição, entre nós, para ser. Não é possível pensar os seres humanos longe, sequer, da ética, quanto mais fora dela. Estar longe, ou pior, fora da ética, entre nós, mulheres e homens, é uma transgressão. É por isso que transformar a experiência em puro treinamento técnico é amesquinhar o que há de fundamentalmente humano no exercício educativo: o seu caráter formador (FREIRE, 1996, p. 36 – 37).

Portanto, o caráter formador no trânsito pode ser considerado possível se antes houver reflexão sobre todos os momentos de aprendizagem em que os participantes do trânsito estão envolvidos, seja nas instituições formais ou nos espaços informais de educação, sobretudo enfatizando “o fator individual e humano, que representa a nossa parcela, a nossa contribuição para o bom ou mau convívio com as pessoas no trânsito” (CRISTO, 2012, p. 24). Considerando que, a educação de acordo com Delors (1997) é essencial para o desenvolvimento do ser humano na sua dimensão social e na definição da veiculação de culturas, de valores, e finalmente para a construção de um espaço de socialização em um projeto comum em que os sistemas educativos possam se tornar realmente atuantes para existência humana.

4.1 Educação informal na Formação do Condutor

A formação do condutor é um processo educativo que acontece ao longo da vida dos indivíduos, posto que, nas interações que ocorrem no ambiente do trânsito, elaboram-se as concepções de deslocamento e convivência coletiva dentro desse espaço público. A educação informal, portanto, é a primeira etapa do processo de formação do condutor e continua durante toda a vida dos participantes do trânsito. A formação de adultos no trânsito, assim como outros processos formativos, inicia-se desde o nascimento, ou até mesmo antes de nascer, e estende-se de maneira contínua, até o fim da vida. Para Charlot (2013),

o homem nasce quase sem nada, mas, quando ele nasce, ele chega em um mundo humano que o antecedeu. Ou seja, a essência do ser humano (o que faz com que sejamos seres humanos) não é uma coisa que está dentro de nós, está fora de nós, na forma de patrimônio criado pela espécie humana no decorrer da história (p. 169-170).

Para Jarvis (2013), o aprendizado inicia-se nas experiências uterinas, por meio de um pré-consciente, e estende-se por toda a vida, até o momento final, em que perdemos a consciência. Portanto, a aprendizagem é um processo existencial e ao mesmo tempo experiencial. Nesse sentido, a primeira relação de educação e que contribui para formação são os valores que são aprendidos no âmbito familiar. Assim, as

atitudes de respeito às normas e respeito ao outro, comprometimento, proposição, cooperação e participação na solução de problemas sociais, sensibilidade com o patrimônio coletivo, devem ser exercidas em várias instâncias da sociedade, a começar pela família (SHÄFFER, 2002., p. 161).

Gohn (1999) salienta que “a educação informal decorre de processos espontâneos ou naturais, ainda que seja carregada de valores e representações, como é o caso da educação familiar” (1999, p. 100). A família, por ser a base educacional dos indivíduos, a primeira detentora de nossos sentimentos, contribui, de forma muitas vezes não consciente, para as nossas ações futuras e ao longo da vida. “De fato, a família tem um papel determinante na manutenção da ordem social, na reprodução, não apenas biológica, mas social, isto é, na reprodução da estrutura do espaço social e das relações sociais” (BOURDIEU, 2011, p.131). Por consequência,

uma coisa muito importante sobre isso é que os afetos/sentimentos são aprendidos inconscientemente – nos sentimos à vontade com o familiar, e assim por diante. Os sentimentos realmente fundamentam uma grande dose de nossa motivação para agir, mas nossa aquisição destes sentimentos tem sido um processo não consciente (JARVIS, 2015, p. 821).

A educação informal apresenta algumas características que tornam o seu entendimento possível. Em primeiro lugar, para Silvestre (2011), a educação informal acontece no decurso natural da vida, de forma permanente e em qualquer espaço e tempo, de maneira espontânea. Não acontece de maneira intencional, ela acontece sem métodos, sem critérios e sem sistema nas relações familiares, de amizade, com colegas e no próprio trânsito. De modo ocasional, em ações involuntárias e em qualquer grupo, sem objetivo de avaliar ou certificar os indivíduos. É importante acrescentar que, de acordo com Jarvis (2010), educação informal é a aprendizagem da vida cotidiana ou autodirigida, e o aprendizado é intrínseco ao ser, por isso, nem sempre temos consciência de que estamos aprendendo.

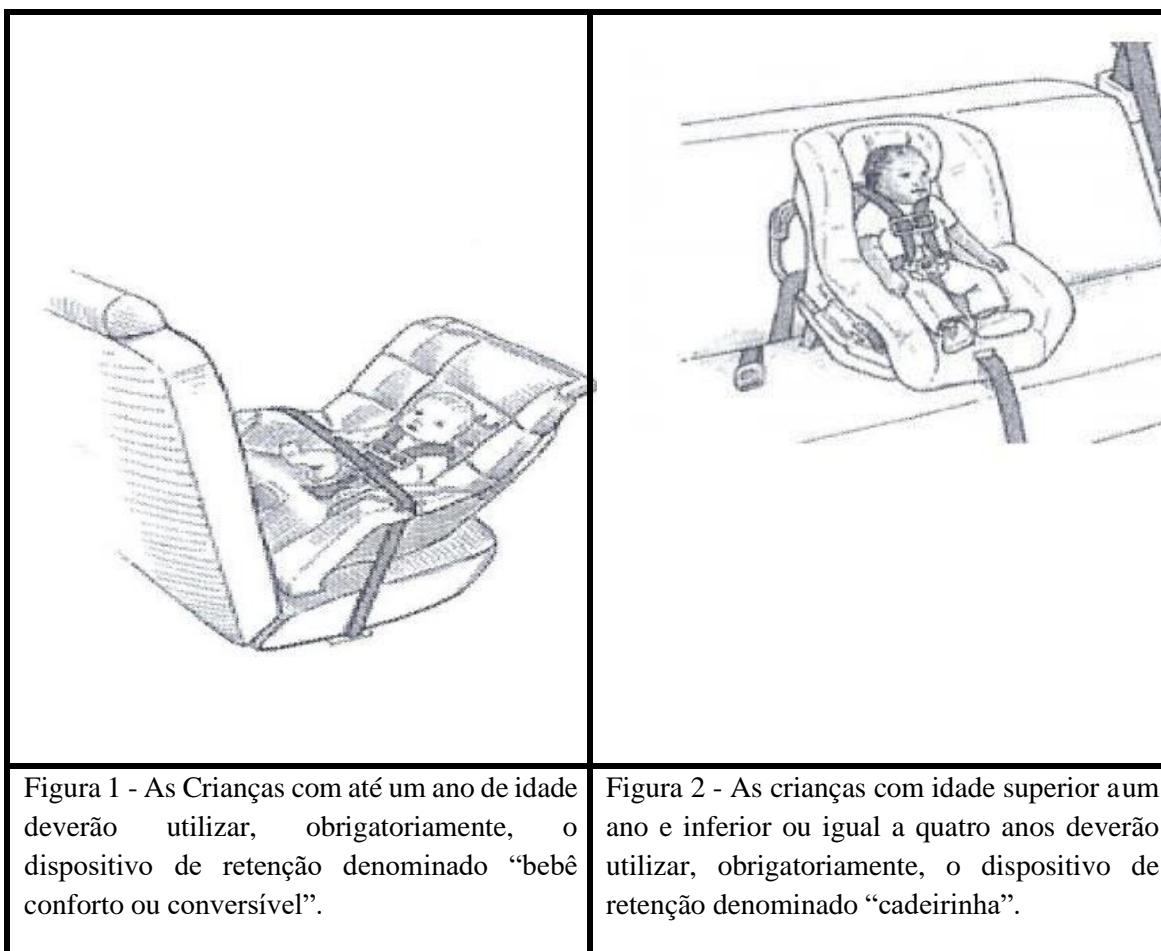
Embora a formação do condutor remeta a um determinado período da vida: o início da vida adulta, momento em que o candidato está apto para começar o processo de habilitação, o bebê, logo que nasce, já é conduzido para casa ou para o hospital e passa a ser transportado por sua família ou responsável. Então, “é basicamente com os pais que as crianças aprendem sobre as regras de trânsito – o respeito, a negligência, a imprudência ou a transgressão em relação a elas” (JUNQUEIRA, 2002, p. 75). Os seus pais necessitam seguir as leis de trânsito para garantir a segurança de seus filhos, sendo uma delas a Resolução nº 277/2008, do CONTRAN⁷. Posteriormente, na vida adulta, isso deve se

⁷Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_277.pdf> Acesso em: 07 de maio de 2019.

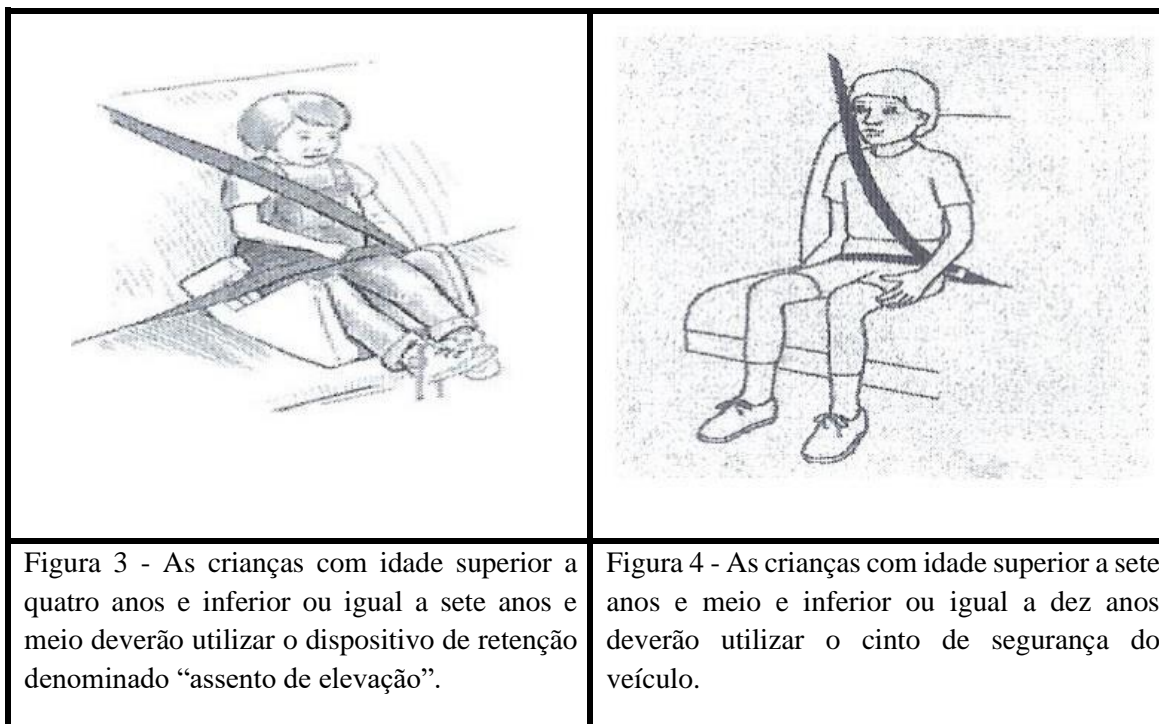
transformar no hábito de utilizar o cinto⁸ de segurança como passageiro e condutor. Portanto, nessa construção educativa,

Criança e Adulto engajam-se numa relação social recíproca, inserida no quadro dos grupos sociais concretos e da sociedade global, pela qual a dependência da criança corresponde a contradependência social do adulto com relação a ela e à função educativa do adulto com relação à criança corresponde a influência educativa da criança sobre o adulto (MARQUES, 2006, p. 160).

Figura 05 - Imagem dispositivo de retenção para transporte de crianças em veículos automotores particulares



⁸ Quando utilizados, os cintos não evitam os acidentes, apenas contribuem para minimizar os efeitos. A sua importância deriva do fato básico de que o efeito de um eventual choque do veículo é transmitido aos seus ocupantes devido à inércia dos mesmos, que os faz serem lançados à frente (ou para fora do veículo), batendo contra a direção, o painel e os vidros frontais do veículo, batendo contra a direção, o painel e os vidros frontais do veículo. A violência desses choques já é alta quando o veículo está acima de 40km/h, e o cinto de segurança atua justamente para evitar que esse choque ocorra. Analogamente, as crianças, pela sua fragilidade física, apresentam probabilidade maior ainda de se machucarem seriamente quando estão no banco dianteiro, razão pela qual é prática mundial na engenharia de tráfego recomendar o transporte de crianças menores de 10 anos no banco traseiro dos automóveis, utilizando cintos de segurança (ou cadeiras) especiais. (VASCONCELLOS, 1998, p. 78)



Fonte: Elaborado pela autora, baseada na Resolução nº 277/2008 do CONTRAN

Na motocicleta, a criança recém-nascida não pode ser transportada, podendo somente a partir dos 7 (sete) anos de idade. Porém, mesmo com o entendimento dessa regra, a criança já anda de bicicleta, e, por conseguinte, um dos dispositivos de segurança é o capacete, que logo, caso ela seja passageira ou motociclista, também deverá utilizar na motocicleta.

As crianças também são transportadas por outros meios de locomoção: de ônibus, a pé, de táxi, e não somente em vias públicas, mas também em outros espaços de convivência. Portanto, independentemente da situação da criança, os seus papéis principais são como pedestre e passageiro.

A educação informal atravessa todos os estágios educativos e de desenvolvimento dos indivíduos. Quando se é criança, a escola é o local de início desse processo, já que incentiva a autonomia para deslocamento no trânsito. “Ao longo dos anos de vida escolar, o aluno vai experimentando novos modos de circulação e relação com o trânsito” (SEFFNER; SCHÄFFER, 2002, p. 24). Para Saenger (2002),

a escola representa um todo social diversificado, um lugar para aprender e desenvolver vivências, relações de vida. É um lugar onde se deve aprender a conviver e a estudar de modo autônomo, numa significativa relação de equilíbrio entre o coletivo e o individual” (p. 45).

Jarvis (2013) enfatiza que “somos seres humanos sociais, sempre em relacionamento mútuo e, à medida que crescemos, adquirimos uma linguagem social, de modo que quase todos os significados refletem a sociedade em que nascemos” (p. 36). Na escola, trazemos concepções de trânsito da família, no entanto, as outras relações sociais que se estabelece a partir dela também influenciam nas nossas atitudes futuras. Desse modo:

A organização e a condução da vida induzidas pela organização e pelos valores da família são um dos fundamentos da construção do sujeito humano desde seu aparato genético inicial. Mas esse traço de personalidade induzida será negado, num primeiro momento também fundamental e insubstituível, pela edificação da socialidade mais ampla no seio dos coletivos sociais de iguais, na simpatia desinteressada e na camaradagem, campo da livre escolha e adesão livre, da construção coletiva das normas de convivência e trabalho e da personalização social (MARQUES, 2006, p. 162).

Portanto, o espaço da rua é um outro espaço social o de convivência e educação informal. “Sabemos que ela é local de movimento, pois a rua se move como um rio, num fluxo de pessoas indiferenciadas e desconhecidas que nós chamamos de “povo” e de “massa” (DAMATTA, 2004, p. 17). Por isso, é um espaço tão rico de aprendizado, que muitas vezes é baseado em conhecimentos empíricos, mas com um grande significado social e produzindo desafios no contato as instituições de ensino. Com isso,

se estivesse claro para nós que foi aprendendo que percebemos ser possível ensinar, teríamos entendido com facilidade a importância das experiências informais nas ruas, nas praças, no trabalho, nas salas de aula das escolas, nos pátios dos recreios, em que variados gestos de alunos, de pessoal administrativo, de pessoal docente se cruzam, cheios de significação” (FREIRE, 1996, p. 49),

O trânsito é um espaço de movimentos, portanto, esses movimentos exigem mudanças constantes, reformulação das regras e dos comportamentos. As atitudes nesse espaço dependem da maneira como o percebemos. É através de um conjunto de relações que se estabelecem com o ambiente do trânsito, com os outros participantes dele e dos valores sociais que se tem internalizado acerca dos comportamentos. Considerando isso, os aspectos sociais vão se formando ao longo do tempo e a cada período da vida, apresentando características próprias à sua faixa etária. Os jovens adolescentes, por exemplo, com a necessidade de pertencimento a grupos sociais, passam a querer ter sua independência reafirmada perante a sociedade com atitudes imprudentes. Charlot (2013) salienta que:

Quando jovens, construímos, de acordo com o nosso meio social, formas de pensar, esquemas intelectuais, disposições psíquicas... Depois, organizamos nossas ações e nossos pensamentos de acordo com essas disposições psíquicas. Por isso, o *habitus* dá conta, ao mesmo tempo, da força do social e da ilusão da liberdade. (p. 164)

Ao completarem 18 (dezoito) anos, mesmo com a maioridade, essa necessidade não desaparece completamente, e segue por um período em que ele é considerado responsável por seus atos. Fato que gera uma série de comportamentos de riscos que, no trânsito, pode ser o causador de muitos acidentes. Os jovens estão no topo do índice de vítimas fatais no trânsito. Griebeler (2012) atenta para o comportamento dos jovens, que,

por não terem a real noção dos riscos que correm no trânsito, expõem a si e aos outros a perigos constantes, uma vez que, em combinação com bebidas alcoólicas, drogas, insônia, alta velocidade, manobras perigosas que são vistas pelos jovens como atitude de poder, liberdade, exibicionismo e competitividade, aceitam carona de motorista alcoolizado, gerando danos muitas vezes irreversíveis às pessoas (p. 70-71).

Em razão disso, a educação continuada na formação do adulto como condutor no trânsito é importante à medida que o comportamento do adulto reflete na sua vida e na formação das novas gerações. “Se nós ensinarmos às crianças algumas regras de bom comportamento no trânsito, mas elas virem os adultos agindo erradamente a toda hora, o resultado do processo poderá ser muito prejudicado” (VASCONCELLOS, 1998, p. 91). E na juventude pode, se somado à personalidade dos jovens, ser mais prejudicial ainda. Nesse sentido, “a educação é o movimento pelo qual uma geração recebe as criações culturais das gerações anteriores e as transmite, ampliadas, às gerações seguintes, continuando, desse modo, o processo de criação da espécie” (CHARLOT, 2013, p. 169). Portanto, quanto mais as atitudes no trânsito voltarem-se aos valores sociais, mais evitaremos que as próximas gerações repassem as atitudes inadequadas no convívio com o trânsito.

4.2 Educação não formal na Formação do Condutor

A educação não formal contempla uma parte significativa das ações de educação para o trânsito. “O que diferencia a educação não-formal da informal é que na primeira existe intencionalidade de dados sujeitos em criar ou buscar determinadas qualidades e/ou objetivos” (GOHN, 1999, p. 100). A educação não-formal é planejada, ao passo que a educação informal acontece pela espontaneidade.

Para Silvestre (2011), a Educação não-formal acontece de forma permanente, flexível na participação, no tempo e espaço. Sua inserção adequa-se aos espaços, contextos e grupos, privilegiando a avaliação qualitativa com certificação de saberes, competências e práticas. Jarvis (2010) complementa que a educação não-formal é a aprendizagem contínua que acontece, por exemplo, no local de trabalho e na comunidade. Ela “não se restringe mais aos processos de ensino-aprendizagem no interior de unidades escolares formais, transpondo os muros da escola para os espaços da casa, do trabalho, do lazer, do associativismo, etc” (GOHN, 1999, p. 07). Sendo que “os seus objetivos só podem ser definidos em função das características dos educandos/formandos, bem como das características do contexto local específico” (SILVESTRE, 2011, p.65).

A educação não-formal na formação de condutores é também realizada por ONGs e instituições não governamentais que têm por objetivo desenvolver atividades que visem à educação no trânsito, a exemplo da fundação Vida Urgente⁹. Essa instituição “possui um conjunto de programas, projetos e ações que visam a promover a preservação e valorização da vida, mobilizando a sociedade através de ações educativas e culturais”. Essas organizações ligadas às áreas de trânsito também procuram se integrar a ações educativas e campanhas com essa temática. Gohn (1999) evidencia que

as novas ONGs passaram a atuar como mediadoras de ações desenvolvidas em parceria entre setores da comunidade local organizada, secretarias e aparelhos do poder público, segundo programas estruturados para áreas sociais como: educação, saúde, saneamento, meio ambiente, geração de renda etc. Ou seja, as ONGs, via terceiro setor, entraram para a agenda das políticas sociais (p. 17).

As campanhas educativas de trânsito também contribuem na educação não-formal dos condutores, principalmente em situações em que os comportamentos de risco estejam causando perturbações para a população. Elas devem ser veiculadas em rádios, televisão, jornais, revistas, outdoors, redes sociais, inclusive, incluindo mensagens de educação em “toda peça publicitária destinada à divulgação ou promoção, nos meios de comunicação social, de produto oriundo da indústria automobilística ou afim” (CTB, 1997).

Existem períodos específicos, como o “Maio Amarelo”, “Semana Nacional de Trânsito”, férias escolares e feriados prolongados, em que a comunicação dessas campanhas intensifica-se. O CONTRAN estabelece a cada ano “os temas e os

⁹Disponível em:

<http://www.vidaurgente.org.br/site/int_fundacao.secao.php?secao=programa_vida_urgente> acesso em 15 de dezembro de 2019.

cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito” (CTB, 1997).

Figura 6 – Cronograma das campanhas educativas 2018

Cronograma 2018	
O tema para as Campanhas Educativas de Trânsito em 2018 é " NÓS SOMOS O TRÂNSITO "	
Segue abaixo o cronograma de 2018 das Campanhas Educativas de Trânsito de âmbito nacional:	
Janeiro e Fevereiro	- Ações de apoio à Campanha RODOVIDA do Governo Federal (Itens de segurança e férias);
Março	- Campanha de conscientização sobre o respeito ao pedestre;
Abril	- Campanha de conscientização sobre o uso do capacete na condução de motocicletas e ciclomotores;
Mai	- Ações de apoio ao Maio Amarelo, campanha da sociedade por um trânsito seguro;
Junho	- Campanha de conscientização sobre o perigo do consumo de álcool e condução veicular;
Julho	- Campanha nacional de respeito aos limites de velocidade;
Agosto	- Campanha de conscientização sobre os riscos do manuseio do celular ao volante;
Setembro	- Campanha da Semana Nacional de Trânsito (18 a 25 de setembro de 2018);
Outubro	- Campanha de conscientização sobre o uso de cinto de segurança e de dispositivo de retenção infantil;
Novembro	- Campanha de conscientização e respeito ao ciclista, e do Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito; e
Dezembro	- Ações de apoio à Campanha RODOVIDA do Governo Federal (manutenção preventiva e documentação regular).
Abaixo as mensagens a serem veiculadas em toda peça publicitária destinada à divulgação ou promoção, nos meios de comunicação social, de produtos oriundos da indústria automobilística ou afins, no ano de 2018:	
No trânsito, a vida vem primeiro.	
Seja gentil. Seja o trânsito seguro.	
Trânsito seguro: eu faço a diferença.	
Respeito no Trânsito. Uma via de mão dupla	

Fonte: DENATRAN¹⁰

Os temas das campanhas educativas não são escolhidos aleatoriamente, existe uma forte incidência de não cumprimento de algumas regras de trânsito consideradas responsáveis por acidentes. Uma delas é o uso do celular ao volante. Em 2018, segundo dados da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), foi revelado que “o uso do celular é a terceira maior causa de mortes no trânsito brasileiro, ficando atrás somente do excesso de velocidade e da embriaguez ao volante” (DETRAN/RS)¹¹. A alcoolemia é um sério desafio para a educação na formação do condutor, já que “segundo

¹⁰Disponível em: <<https://infraestrutura.gov.br/component/content/article/116-noticias-denatran/8640-mensagens-educativas-de-transito.html>> acesso em 23 de julho de 2019.

¹¹Disponível em <<https://www.detran.rs.gov.br/uso-do-celular-ao-volante-e-a-terceira-maior-cao-de-mortes-no-transito>> acesso em 8 de setembro de 2019.

estimativas da ONU, o álcool está presente em mais da metade dos acidentes com mortes.” (BALADA SEGURA)¹²

As escolas são outros espaços educativos em que a educação não-formal é trabalhada, desde que os professores sintam-se motivados para abordar a temática. Assim, o tema trânsito acontece na escola como um tema transversal, que é desenvolvido em determinadas disciplinas do currículo, ou pela interdisciplinaridade. “A educação para o trânsito não constitui uma disciplina, mas é um conteúdo de aprendizagem que interage com as disciplinas ou áreas componentes do currículo” (SEFFNER; SCHÄFFER, 2002, p. 18-19). Segundo Griebeler,

sabendo do importante papel transformador da sociedade que a escola e a educação possuem, nos últimos anos, dentro das políticas educacionais, o trânsito tem sido abordado como um tema transversal para colaborar na formação de cidadãos mais conscientes e responsáveis, refletindo-se, assim, na solução desses problemas (2012, p.25).

Por não ser uma disciplina, o desafio da educação para o trânsito, nesse caso, seria o convencimento dos professores, pois, de acordo com Silvestre (2011), “todos sabemos que a Escola estanca e compartimentaliza, infelizmente, em disciplinas o saber/conhecimento” (p. 67), abrindo pouco espaço para atividades interdisciplinares. Por isso, a estratégia utilizada pelo Departamento Estadual de Trânsito é

ter consciência de sua contribuição pessoal e profissional na construção de uma cultura pela paz; acreditar na necessidade e efetividade do trabalho pedagógico nesse sentido, pois é muito difícil ter bons argumentos e sensibilizar os demais, se ainda não estivermos conscientes da relevância dessa temática; estar comprometido como educador de trânsito em sua prática docente, mobilizando a comunidade para aumentar as chances da transformação desejada; servir de exemplo, constituindo vínculos de confiança e credibilidade, para que suas práticas busquem coerência com o que ensina; ter uma atitude aberta no que se refere aos julgamentos alheios e fazer sempre uma autocrítica ao próprio comportamento como usuário do trânsito (2018, p. 10-11).

No Código de Trânsito Brasileiro, a educação para o trânsito é prevista na pré-escola, nas escolas de ensino fundamental, ensino médio e ensino superior, sendo proposta “por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação” (CTB, 1997). De acordo com SHÄFFER,

¹²Disponível em <<https://baladasegura.rs.gov.br/a-balada-segura>>. Acesso em 8 de setembro de 2019.

a escola tem potencialidades excepcionais para tornar-se o espaço de problematização de conceitos e de abordagens sobre o tema, seja através da discussão a respeito de trânsito urbano e regional, da ênfase ao papel do indivíduo frente ao veículo ou do aprofundamento de princípios sociais da educação no trânsito, como o direito constitucional à vida e à cidadania (2002, p. 162).

A escola é um espaço social de formação humana. Depois da família, é o primeiro lugar onde aprendemos a nos relacionar com outras pessoas. A interação na escola auxilia no desenvolvimento humano, à medida que passamos a conviver com pessoas de pensamentos e origens diferentes das nossas. Ao mesmo tempo, desenvolvemos habilidades e conhecimentos necessários para as próximas etapas da vida. Na escola, também refletimos sobre todos os aspectos que estão fora dela, incluindo o trânsito:

concordamos que todos essas questões passam hoje pela escola, e deveria ser também nela (embora não só) que se deveriam desenvolver capacidades e valores que permitissem aos indivíduos que por lá passassem construir a sua identidade, quer nos planos social e pessoal, quer, evidentemente, assegurando e formando os recursos humanos (em todas as suas dimensões) necessários ao desenvolvimento integrado e sustentado do País” (SILVESTRE, 2011, p. 53).

É importante que se traga o cotidiano para a sala de aula, para que o aprendizado faça sentido dentro de um determinado contexto, porém sem esquecer que se deve “evitar que o trânsito seja tema de estudo somente na ‘Semana do Trânsito’, a exemplo de outros assuntos com datas comemorativas fixas” (SAENGER, 2002, p. 56). A educação para o trânsito possibilita a reflexão sobre o tema na abordagem dos diversos conteúdos, porém de modo a enfatizar um aspecto que esteja causando maior necessidade. Por exemplo, na Educação de Jovens e Adultos, o trânsito pode estar relacionado com o trabalho. Para Reichwald e Santos (2002),

a dimensão do trabalho é essencial na Educação de Jovens e Adultos, à medida que pesquisas apontam que o abandono da escola regular quando crianças/adolescentes ocorreu, na maioria das vezes, em função da necessidade de trabalhar para contribuir com o sustento da família. Neste sentido, os jovens que fazem a habilitação têm a empregabilidade como objetivo (p. 104 -105).

Os órgãos municipais de trânsito, tal como a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) do município de Porto Alegre, também atuam na educação não-formal para o trânsito em escolas, empresas e demais espaços de educação, com “teatro de bonecos, contação de histórias, esquetes, performances, palestras, formação de educadores e ações educativas em espaços públicos” (EPTC).

A educação não formal, por fim, acontece por meio das Escolas Públicas de Trânsito¹³, com a realização de cursos específicos e de multiplicadores destinados a professores, agentes de trânsito e profissionais da área, como Diretores de Ensino e Instrutores de CFCs, em parceria com outras Instituições e órgãos de trânsito.

Cabe lembrar que essas ações educativas ajudam a compor a formação do condutor como um todo, pois, conforme Gohn (1999, p.103), “o conhecimento é gerado por meio da vivência de certas situações-problema” e não apenas “pela absorção de conteúdos previamente sistematizados”. Portanto, essa formação tem sempre um caráter coletivo, à medida que “é vivida como práxis concreta de um grupo, ainda que o resultado do que se aprende seja absorvido individualmente” (GOHN, 1999, p.104).

4.3 Educação formal na Formação do Condutor

Podemos dizer que conforme se caracterizam os processos educativos nos Centros de Formação de Condutores (CFCs), esses compreendem os espaços formais para a formação do condutor. Para Reichwald e Santos (2002), os Centros de Formação de Condutores são espaços formais, definidos pelas políticas públicas para atender às necessidades formativas para o desenvolvimento de técnicas e competências para a aquisição da CNH (Habilitação) e, por conseguinte, possibilidade de inserção no mundo do trabalho, visto que, os centros, hoje, são locais de estudo e aprendizagem para a população.

Para Silvestre (2011), a educação formal é o ensino tradicional, rígido na participação, no tempo e no espaço, igual para os contextos e grupos, no qual se privilegia a avaliação quantitativa, com certificação de saberes. Para Jarvis (2010), a educação formal ocorre em uma instituição educacional ou em qualquer outra organização burocrática.

Os CFCs, fazendo parte da educação formal, seguem as características desse sistema educativo. Com um espaço, carga horária e conteúdos definidos, de modo que os

¹³ A Escola Pública de Trânsito (EPT) do Departamento Estadual de Trânsito encontra amparo legal no Código de Trânsito Brasileiro – CTB – Capítulo VI, Art. 74, nas resoluções do CONTRAN n.º 514/2014 que dispõe sobre a Política Nacional de Trânsito e n.º 515/2014 que trata do funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito, bem como no Decreto Estadual n.º 47.655/2010 que cria a escola. (DETRAN/RS). Disponível em < https://educacao.detrans.gov.br/?page_id=3702 > Acesso em 15 de janeiro de 2020.

candidatos, ao iniciarem o seu processo de habilitação, já terão preestabelecidos¹⁴ o que será trabalhado nas aulas e o período em que deverão frequentar os centros para as aulas teóricas e práticas nos “cursos teóricos: conteúdo, turma, datas e horários iniciais e finais das aulas, nome e identificação do instrutor, lista de presença com assinatura do candidato ou verificação eletrônica de presença” (RESOLUÇÃO Nº 358/2010, DO CONTRAN). Ao cumprirem a carga horária mínima e ao estarem aptos nos exames médico e psicológicos, ao final de cada etapa teórica e prática poderão realizar os exames para completar o processo:

A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos: I - ser penalmente imputável; II - saber ler e escrever; III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente (CTB, 1997).

A aprovação nos exames teórico (acertar no mínimo 21 questões de 30) e prático (se atingir no máximo 3 pontos) possibilita ao novo condutor a Permissão para Dirigir (PPD). No primeiro ano, os condutores têm a permissão, que significa, se caso atingirem uma quantidade determinada de pontos, 7 (sete) pontos. Deverão fazer novamente o processo de habilitação. Apesar de terem acesso à legislação de trânsito, ocorrem casos de condutores que não cumprem as regras e ainda se envolvem em acidentes por imprudência. Nessa perspectiva, Vasconcellos afirma que

os novos condutores receberão uma “permissão para dirigir”, válida por um ano, e receberão a carteira de habilitação após um ano, desde que não tenham cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima nem sejam reincidentes em infração de natureza média. Caso o novo motorista infrinja essas condições e não se habilite definitivamente, precisará reiniciar todo o processo novamente (1998, p. 108 – 109).

Se o condutor não cometer as infrações para perda da permissão, receberá sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Porém, deverá obedecer às leis, sob consequência de suspensão do direito de dirigir ou a cassação da habilitação.

¹⁴ Todas as entidades credenciadas devem celebrar contrato de prestação de serviços, com o candidato, contendo as especificações do curso quanto a período, horário, condições, frequência exigida, prazo de validade do processo, valores e forma de pagamento (RESOLUÇÃO Nº 358/2010 DO CONTRAN).

A base curricular das aulas teóricas do curso de primeira habilitação é composta por 5 (cinco) módulos, que totalizam¹⁵ 45 (quarenta e cinco) horas/aula:

Tabela 5: Estrutura Curricular das aulas de primeira habilitação

Estrutura Curricular	horas/aula
Legislação de Trânsito	18
Direção Defensiva para Veículos de Duas ou Mais rodas	16
Noções de Primeiros Socorros	4
Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e de Convívio Social no Trânsito	4
Noções sobre Funcionamento do Veículo de Duas ou Mais rodas	3

Fonte: elaborada pela autora, com base na Resolução nº 168/2004, do CONTRAN.

Para o condutor habilitar-se na categoria C, “deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração¹⁶ grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.” Para habilitar-se nas categorias D e E, o condutor deverá ser maior de 21 (vinte e um) anos, estar habilitado há no mínimo 2 anos na categoria B ou há 1 ano na categoria C. Para habilitar-se na categoria E, deverá estar habilitado há no mínimo 1 ano na categoria C, não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses; ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN” (CTB, 1997).

¹⁵ A carga horária diária máxima permitida nos cursos teóricos é de 10 (dez) horas/aula e, no curso de prática de direção veicular, 3 (três) horas/aula, sendo, no máximo, duas aulas práticas consecutivas por candidato ou condutor. (RESOLUÇÃO Nº 358/2010 DO CONTRAN)

¹⁶ Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito do Código de Trânsito Brasileiro, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN (CTB, 1997).

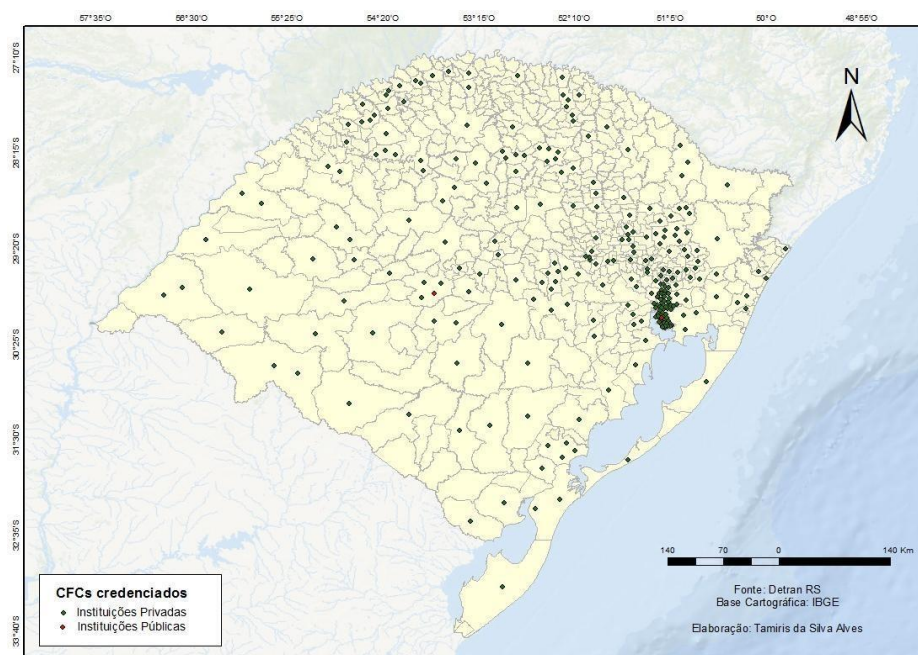
Tabela 6 – Categorias de habilitação

Categorias de Habilitação	
Categoria A	condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral
Categoria B	condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista.
Categoria C	condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas.
Categoria D	condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista.
Categoria E	condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares.

Fonte: elaborado pela autora, com base no CTB (1997).

No Estado do Rio Grande do Sul, através dos dados do GEP – DETRAN/RS, estão credenciados 266 CFCs. Deste total, 264 são empresas privadas que atendem o público em geral e 2 (dois) CFCs (Unidades)¹⁷ atendem outros órgãos públicos das Forças Armadas e Brigada Militar. Conforme Mapa que segue:

Figura 7– Mapa dos CFCs do Rio Grande do Sul



Fonte: DETRAN/RS – organizado por Tamires (Laboratório de cartografia do IGEO UFRGS).

¹⁷Conforme Resolução n° 358/2010 do CONTRAN, os Cursos de formação são dirigidos exclusivamente para militares dessas corporações. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_358_10_RET.pdf>. Acesso em 18 de setembro de 2018.

Nota-se, no mapa, que há uma maior concentração de CFCs na cidade de Porto Alegre e Região Metropolitana. Somente na Capital estão credenciados 35 (trinta e cinco) CFCs nesse período. Os restantes com concentração menor estão distribuídos nas demais regiões do Estado e abrangendo toda a população que procura se habilitar. É importante ressaltar que o Departamento Estadual de trânsito está localizado basicamente na capital do Estado, condicionando seu espaço físico ao deslocamento dos servidores até a população e aos credenciados.

Os CFCs como empresas particulares ou sociedades civis credenciadas a entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal “devem ter como atividade exclusiva o ensino teórico e/ou prático visando a formação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores de veículos automotores” Como exigências mínimas para o credenciamento do CFC, o centro deverá ter Infraestrutura física, recursos didáticos-pedagógicos, veículos e equipamentos de aprendizagem (nos casos de terem o ensino prático) e recursos humanos conforme a Resolução n° 358/2010, do CONTRAN.

O funcionamento do CFC é amplamente amparado pela legislação de trânsito em todos os seus procedimentos, confirmando o fato de que a formação de condutores nos Centros enquadra-se em sua abrangência na educação formal tanto pelo aspecto administrativo quanto pelo aspecto didático-pedagógico.

4.3.1 Profissionais dos CFCs: Diretores de Ensino e Instrutores de Trânsito

Quanto aos recursos humanos, conforme a Resolução n° 358/2010, do CONTRAN, e Portaria n° 472/2016, do DETRAN/RS¹⁸, a exigência é de no mínimo 1 (um) Diretor Geral, responsável pela administração do CFC, no mínimo 1 (um) Diretor de Ensino, responsável pelas atividades escolares, no mínimo 2 (dois) Instrutores de Trânsito (prático e teórico), responsáveis pela formação, atualização e reciclagem dos candidatos e condutores, médico e psicólogo, responsáveis pelos exames médicos e psicológicos,

¹⁸ Portaria que “Institui regulamentação complementar- credenciamento e atividades executadas pelos profissionais dos CFCs e das Juntas Médicas e Psicológicas do DETRAN/RS e CETRAN/RS”. Disponível em <<http://www.detrans.rs.gov.br/conteudo/35520/legislacao>>. Acesso em 18 de setembro de 2018.

credenciados ao DETRAN e vinculados¹⁹ ao CFC, e os atendentes, que trabalham com o atendimento ao público e que não são credenciados ao DETRAN/RS.

As especificações das atividades e exigências para os profissionais público-alvo da pesquisa, conforme a Resolução nº 358/2010, do CONTRAN são:

Tabela 7– Atividades e exigências para os profissionais Diretor de Ensino e Instrutor de trânsito

Diretor de Ensino	Exigências para o exercício das atividades	Ter no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade; curso superior completo; curso de capacitação específica para a atividade; no mínimo dois anos de habilitação
	Diretrizes didático-pedagógicas	Planejar e avaliar atividades educacionais realizadas no CFC; coordenar as atividades pedagógicas do CFC; coordenar a atuação dos instrutores no CFC; participar do planejamento estratégico da instituição; interagir com a comunidade e setor público; exercer liderança demonstrando capacidade de resolver conflitos.
Instrutor de trânsito	Exigências para o exercício das atividades	Ter no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade; curso de ensino médio completo; no mínimo um ano na categoria "D"; não ter sofrido penalidade de cassação de CNH; não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 60 (sessenta) dias; curso de capacitação específica para a atividade e curso de direção defensiva e primeiros socorros.
	Diretrizes didático-pedagógicas	Planejar e avaliar atividades educativas do processo de formação de condutores; demonstrar domínio do conteúdo a ser ministrado no processo de formação de condutores; demonstrar flexibilidade, compatibilizando diferenças entre os candidatos e condutores; demonstrar domínio do conteúdo a ser ministrado no processo de formação, qualificação, atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores e elétricos; ministrar aulas práticas de direção veicular, acompanhando e avaliando o desempenho dos candidatos e condutores; demonstrar domínio no processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

Fonte: A autora, com base na Resolução nº 358/2010, do CONTRAN

Além das exigências para o exercício das atividades e as diretrizes didático-pedagógicas, há outras atribuições dos profissionais do CFC, de acordo com a Resolução nº 358/2010, do CONTRAN. O Diretor de Ensino

é o responsável pelas atividades escolares da instituição, competindo-lhe, dentre outras atribuições determinadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal: a) orientar os instrutores no emprego de métodos, técnicas e procedimentos didático-pedagógicos, dedicando-se à permanente melhoria do ensino; b) disponibilizar informações sobre os cursos e os respectivos corpos docente e discente nos sistemas informatizados do órgão ou entidade executiva do Estado ou do Distrito Federal; c) manter e arquivar documentos pertinentes aos corpos docente e discente por 05 (cinco)

¹⁹Conforme Art. 3 da Portaria nº 472/2016 (Anexo I), "As relações de trabalho entre os CFCs e seus empregados serão ajustadas entre as partes, respeitadas as disposições legais pertinentes, incluindo a remuneração, ficando o DETRAN/RS isento de qualquer ônus ou responsabilidade decorrente das mesmas". Disponível em <<http://www.detran.rs.gov.br/conteudo/35520/legislacao>>. Acesso em 20 de setembro de 2018.

anos; d) organizar o quadro de trabalho a ser cumprido pelos Instrutores; e) acompanhar, controlar e avaliar as atividades dos instrutores, a fim de assegurar a eficiência do ensino; f) representar o Diretor Geral junto ao órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, quando este se encontrar impedido por quaisquer motivos, desde que previamente comunicado a estes órgãos; g) ministrar aulas teóricas, em casos excepcionais, quando da substituição de instrutores, mediante autorização do órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal; h) freqüentar cursos de aperfeiçoamento ou de atualização determinados pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

O Instrutor de Trânsito

é o responsável direto pela formação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e o Instrutor de cursos especializados, pela qualificação e atualização de condutores, competindo-lhes: a) transmitir aos candidatos os conteúdos teóricos e práticos exigidos pela legislação vigente; b) tratar os candidatos com urbanidade e respeito; c) cumprir as instruções e os horários estabelecidos no quadro de trabalho da instituição; d) utilizar crachá de identificação com foto, quando no exercício da função, que será fornecido pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal; e) freqüentar cursos de aperfeiçoamento ou atualização determinados pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal; f) acatar as determinações de ordem administrativa e pedagógica estabelecidas pela Instituição; g) avaliar se o candidato está apto a prestar exame de direção veicular após o cumprimento da carga horária estabelecida.

Os profissionais credenciados pelo DETRAN não necessariamente necessitam de pronto estar vinculados a algum CFC, no entanto, para serem vinculados a ele, precisam estar credenciados e homologados no Sistema do órgão. O credenciamento²⁰ acontece mediante envio de documentação e pagamento de GAD-E. Portanto, para desempenhar as funções de formação de condutores e ser autorizado a utilizar o sistema, o profissional deve estar vinculado ao CFC.

Tabela 8 - Profissionais credenciados ao DETRAN/RS (Diretores de Ensino e Instrutores teóricos)

Profissionais credenciados ao DETRAN/RS	
Atividade	Homologados
Diretor de Ensino	446
Instrutor Teórico	1113

Fonte: Autora, conforme dados do DETRAN/RS - 01/08/2019

²⁰ O credenciamento tem validade pelo prazo de 60 (sessenta) meses, contados da data de homologação do credenciamento no sistema informatizado do DETRAN/RS, podendo ser renovado.(PORTARIA Nº 472/2016 DO DETRAN/RS).

A atividade de Diretor de Ensino pode ser desempenhada concomitante com a de Instrutor Teórico. Nesse sentido, os profissionais listados na tabela acima podem estar contabilizados ao mesmo tempo nas duas atividades. Assim, a atividade de Instrutor teórico pode ser realizada junto da atividade de Instrutor prático.

Os Diretores de Ensino e Instrutores de Trânsito devem apresentar curso válido²¹ para o seu Credenciamento. Conforme a Resolução nº 168/2004, do CONTRAN, o curso de formação de profissionais deve ser de 180 horas/aula para o Instrutor de Trânsito e de 220 horas/aula para o Diretor de Ensino. A estrutura curricular dos cursos pode ser visualizada nas tabelas abaixo:

Tabela 9 – Estrutura Curricular para Curso de Instrutor de Trânsito

CURSO PARA INSTRUTOR DE TRÂNSITO: 180 HORAS-AULA	
MÓDULO	CARGA HORÁRIA
I - FUNDAMENTOS DA EDUCAÇÃO	16 HORAS-AULA
II - DIDÁTICA	20 HORAS-AULA
III - LÍNGUA PORTUGUESA	8 HORAS-AULA
IV - CONTEÚDOS A SEREM DESENVOLVIDOS NOS CURSOS TEÓRICOS	92 HORAS-AULA
V - PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR EM VEÍCULO DE DUAS E QUATRO RODAS	24 HORAS-AULA
VI - PRÁTICA DE ENSINO SUPERVISIONADO	20 HORAS AULA

Fonte: elaborado pela autora, com base na Resolução nº 168/2004 do CONTRAN

²¹ Após o período de 5 anos da conclusão do curso, os profissionais devem fazer um curso de atualização. “Os cursos de atualização terão uma carga horária mínima de 20 horas-aula, cada um, sobre os conteúdos dos cursos de capacitação, abordando as atualizações na legislação, a evolução tecnológica e estudos de casos, relacionando a prática com os fundamentos teóricos destes cursos” (RESOLUÇÃO Nº 358/2010 DO CONTRAN).

Tabela 10 – Estrutura Curricular para Curso de Diretor de Ensino

CURSO PARA DIRETOR DE ENSINO DE CFC: 220 HORAS-AULA	
MÓDULO	CARGA HORÁRIA
I - CURSO DE INSTRUTOR DE TRÂNSITO	180 HORAS-AULA
II – NOÇÕES DE ADMINISTRAÇÃO E SUPERVISÃO ESCOLAR	24 HORAS-AULA
III – GESTÃO DE PESSOAS	12 HORAS-AULA
IV – O PAPEL DO CFC NA SOCIEDADE	4 HORAS-AULA

Fonte: elaborado pela autora, com base na Resolução nº 168/2004 do CONTRAN

Considerando o processo de credenciamento, vinculação, formação e atuação dos profissionais do CFC, constata-se que se trata de uma educação formal que contempla toda a estrutura do CFC, que, deve estar de acordo com a legislação para exercer a sua atividade.

Pode-se considerar, portanto, que essa estrutura rígida de seu funcionamento na formação de condutores, deve-se ao fato de que não haverá tratamento diferenciado a qualquer cidadão durante o processo. Em se tratando da habilitação de condutores a regulamentação vem para evitar situações de fraudes provocadas por mau uso do dinheiro público. E para que o processo de habilitação possa acontecer de maneira mais imparcial possível.

4.3.2 A relação público-privado na Formação de Condutores

No trânsito se estabelecem as relações do público com o privado, a partir da ideia de que, “em geral, o veículo é privado, mas o espaço em que ele circula é público” (SEFFNER, 2002, p. 182). No âmbito das formas de transporte de acordo com Vasconcellos (2012), as relações público-privado acontecem quando as bicicletas, motocicletas e automóveis são bens privados usados apenas pelo proprietário ou por uma pessoa autorizada por ele, seguindo as regras do Código de trânsito apenas. Os ônibus, trens e metrô são transportes públicos coletivos disponíveis mediante pagamento de uso simultâneo de pessoas, seguindo as regras do Código de trânsito e regulamentação do serviço. Os táxis e ônibus fretados são de uso exclusivo e que também seguem as mesmas regras.

As relações público-privado iniciam-se quando se distingue o privado das nossas propriedades e residências com o espaço público da rua. “Nas nações modernas, casa e rua (público e privado) são governadas pelas mesmas normas. No Brasil, há uma sensível diferença entre as leis que governam a rua, as instituições do Estado e o espaço público em geral” (DAMATTA, 2004, p. 17). Assim, as pessoas tratam com pouco zelo o espaço público por não considerarem de sua responsabilidade. Para Vasconcellos (2012), ao perceber a cidade como um organismo vivo de construção coletiva e constante mutação,

a interação entre as diferentes forças e interesses dos indivíduos e das organizações privadas e públicas forma uma complexa rede, na qual estão em foco não só o indivíduo, mas todo o sistema político e econômico, o Estado, o capital, a indústria e o comércio, os sistemas de transporte e trânsito, os processos migratórios e o valor da terra. E é esta rede que vai influenciar diretamente na forma de ocupação do território e na organização do fluxo de mobilidade (p. 9).

Essa relação estende-se para a formação de condutores. A educação para o trânsito, que abrange todos os participantes desse espaço, é realizada basicamente por instituições públicas, enquanto os espaços formais de formação de condutores são realizados basicamente por empresas privadas, ou seja, os CFCs, regulamentados pelos órgãos públicos de trânsito. Os profissionais dos centros também recebem a qualificação para desempenhar suas atividades de Instituições privadas, podendo se atualizar por meio de aulas realizadas pelo órgão. Assim, a educação voltada ao veículo segue sendo realizada pelo poder privado. Nesse momento, há uma diferenciação entre a formação do condutor sob o aspecto da educação informal, não formal e formal. Mesmo que exista uma interação entre elas e uma esteja diretamente interferindo na outra.

Atualmente, pode-se dizer que os CFCs são Instituições de ensino nas quais “a educação é um bem predominantemente público, que produz benefícios privados”, no sentido de que “cabe ao Estado uma grande parte do financiamento, regulação e prestação do serviço educativo, com a coparticipação (ao nível do financiamento e da definição da oferta educativa) dos outros beneficiários do sistema” (BARROSO, 2013, p. 51).

Embora existam relações de trabalho que diferem na legislação, com relações hierárquicas entre o órgão regulador e empresas credenciadas, a parceria público-privado funciona como uma sendo a extensão da outra. Os CFCs adquirem o papel de ensinar as regras e comportamentos de trânsito que serão avaliados pelo Estado e, posteriormente, fiscalizados por ele. Compõe-se, por sua vez, uma relação em que o público e o privado,

na formação do condutor, distribuem-se em atribuições para constituírem um processo como um todo. De acordo com Peroni,

o relacionamento entre o público e o privado na política educacional é parte constitutiva das mudanças sociais e econômicas; não é uma questão de determinação, mas de relação e processo. Desse modo, tanto o Estado quanto a sociedade civil são partes constitutivas do movimento de correlação de forças de sujeitos situados em um contexto histórico e geográfico, perpassados por projetos societários distintos. Nesse sentido, não se trata de uma contraposição entre Estado e sociedade civil, pois vivemos em uma sociedade de classes em que sociedade civil e Estado são perpassados por interesses mercantis (2013, p. 15-16).

Os CFCs são regulamentados pelo setor público em praticamente toda sua extensão organizacional, administrativa e pedagógica. É através das normativas e do acompanhamento²² do Estado que são definidas as regras para o credenciamento e funcionamento dos Centros. Portanto, na relação com os CFCs,

os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, por delegação do Departamento Nacional de Trânsito, são os responsáveis, no âmbito de sua circunscrição, pelo cumprimento dos dispositivos do CTB e das exigências da legislação vigente, devendo providenciar condições organizacionais, operacionais, administrativas e pedagógicas, em sistema informatizado, por meio de rede nacional, para permitir o registro, acompanhamento e controle no exercício das funções exigidas nesta Resolução (RESOLUÇÃO Nº 358/2010 DO CONTRAN).

O papel do Estado na constituição dos CFCs é tão presente, que, muitas vezes, nas relações com o público externo, não se consegue fazer uma distinção entre os limites do público e do privado. Isso ocorre porque os procedimentos que dizem respeito à habilitação do condutor são recebidos e encaminhados pelos centros, representando as entidades públicas, enquanto o órgão público não recebe a população para esse fim, pois os Departamentos de Trânsito não são Instituições exclusivamente educativas.

Hoje, no Estado do Rio Grande do Sul, existem somente duas instituições públicas credenciadas ao Departamento Estadual de Trânsito para a formação do condutor, porém,

²² O órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal deve estabelecer ações de acompanhamento, controle e avaliação das atividades e dos resultados de cada CFC, de forma sistemática e periódica, emitindo relatórios e oficiando aos responsáveis pelas entidades credenciadas. Quando o CFC não atingir o índice mínimo, em períodos que não ultrapassem 3 (três) meses, o órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal deverá solicitar ao Diretor de Ensino do CFC uma proposta de planejamento para alteração dos resultados, sanando possíveis deficiências no processo pedagógico. Persistindo o índice de aprovação inferior ao estabelecido no caput deste artigo, após decorridos 3 (três) meses, os instrutores e os diretores do CFC deverão participar de treinamento de reciclagem e atualização extraordinários sob a responsabilidade do órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal (RESOLUÇÃO Nº 358/2010, DO CONTRAN).

o público é restrito aos servidores desses órgãos. A população em geral necessita pagar pelo serviço de habilitação dos Centros, sendo uma taxa para o órgão.

Contudo, não é obrigatório que os processos de habilitação de condutores e formações de profissionais dos Centros sejam realizados por empresas privadas. Sendo que, também, não há previsão de que os CFCs sejam o único espaço formal na formação do condutor, podendo, no que lhe diz respeito, ser desenvolvido, em parte do processo, pelas escolas de Ensino Médio, desde que estejam em concordância com a Resolução nº 265/2007, do CONTRAN²³. Portanto, a relação público-privado na formação de condutores não é um fato determinante, tampouco estático em sua composição.

4.4 As políticas públicas nas ações educativas para a Formação do Condutor no trânsito

O trânsito é um espaço público que, “em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. Cabe, portanto, a esses órgãos, dentro de suas competências, responder “por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro” (CTB, 1997). Ou seja, “no Brasil, o direito à vida, direito maior do cidadão, é dever constitucional do Estado” (SHÄFFER, 2002, p. 162),

O fato de o Estado ser responsável pela segurança no trânsito não exime os cidadãos de suas responsabilidades. Entretanto, à medida que o bem-estar comum esteja ameaçado pelas necessidades individuais, o poder público deve intervir efetivamente para garantir a organização do espaço social. Nessa perspectiva, “o comportamento humano no trânsito, tanto do pedestre quanto dos motoristas, é fundamental para entendermos a dinâmica e a ocorrência dos acidentes: não somos máquinas, somos seres humanos e, portanto, falíveis no mais alto grau” (VASCONCELLOS, 1998, p.87). Por isso, o Estado deve investir seus esforços para minimizar os conflitos de trânsito, na educabilidade

²³ Dispõe sobre a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores de veículos automotores elétricos como atividade extracurricular no ensino médio e define os procedimentos para implementação nas escolas interessadas. Disponível em <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_265.pdf>. Acesso em 02 de dezembro de 2019.

humana e na melhoria das relações sociais dentro desse espaço. Ball (2013) completa, dizendo que as

relações sociais são bens – algo para ser “investido”, produzindo “retorno”. Elas devem ser “produzidas” porque não estão aí, não são naturais, não têm materialidade própria nem uma história própria, não possuem uma narrativa nem uma base em experiências mútuas ou em uma história comum. Ao contrário, as relações sociais são contínua e deliberadamente produzidas, reproduzidas e consumidas” (p. 151).

O sistema político e econômico do Brasil, segundo Vasconcellos, tendo se constituído por “uma república federativa dentro de um Estado de direita e de economia capitalista, isso tem várias implicações na construção da cidade e de seu sistema de transporte” (2012, p. 10). Por esse princípio, a ocorrência de divergências nos interesses da população e da sociedade a respeito dos bens econômicos e de consumo pode comprometer o investimento em mobilidade e nos processos educativos dos cidadãos. Por outro lado, entende-se segundo Delors (1997) que a educação

é o papel que cabe ao político, a quem compete definir o futuro por uma visão a longo prazo, assegurar ao mesmo tempo a estabilidade do sistema educativo e a sua capacidade de se reformar, garantir a coerência do conjunto, estabelecendo prioridades e, finalmente, abrir um verdadeiro debate da sociedade sobre as opções econômicas e financeiras. (p. 169)

Porém, fundamentando-se na difícil circulação dos usuários no trânsito e, principalmente, apoiando-se na considerável quantidade de acidentes graves e com vítimas fatais no trânsito, tornou-se necessário ao Estado, por meio do Sistema Nacional de Trânsito, adotar medidas para combater essa drástica realidade.

A nível mundial, a ONU (Organização das Nações Unidas) lançou, em maio de 2011, 2011-2020 a Década²⁴ de ação pela segurança no Trânsito, para promover a diminuição do número de vítimas no trânsito, que se trata da nona causa de mortes no mundo. No Estado do Rio Grande do Sul, em 2010, eram alarmantes as estatísticas de vítimas fatais, pois chegaram a 2.190. Portanto, com a intensificação das ações de fiscalização e educação, esse número diminuiu, mas ainda não atingiu um quadro ideal.

Para Vasconcellos (2012), a intervenção no trânsito parte de três princípios fundamentais. Inicialmente, é preciso eliminar a dissociação entre o conteúdo da educação formal para o trânsito e o que acontece na prática. O segundo princípio é em

²⁴Disponível em <<https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>> Acesso em 19 de agosto de 2019.

função de verificar a falha na sinalização, que reforça comportamentos em desacordo com as leis. O terceiro princípio diz respeito à vivência das pessoas nos bairros, que pode servir de base para análises e discussões sobre os comportamentos inadequados no trânsito. Para Bourdieu,

... dado que concentra um conjunto de recursos materiais e simbólicos, o Estado tem a capacidade de regular o funcionamento dos diferentes campos, seja por meio de intervenções financeiras (como, no campo econômico, os auxílios públicos a investimentos ou, no campo cultural, os apoios a tal ou qual forma de ensino), seja através de intervenções jurídicas (como as diversas regulamentações do funcionamento de organizações ou do comportamento dos agentes individuais) (2011, p. 51).

Na formação de condutores, que são as maiores vítimas dos acidentes de trânsito, as ações convergem na intervenção da educação informal e nas ações de educação não formal e formal. Na educação formal, os CFCs são o foco do trabalho, que ainda está bastante vinculado à legislação e às normas de trânsito, sendo que de modo tímido tem se concentrado na formação continuada dos profissionais dos Centros. Seguem algumas ações de educação desenvolvidas pelos órgãos, com enfoque nos CFCs, nos anos de 2018 e 2019:

Figura 8 – Ações de educação continuada para profissionais de CFC 2018



Fonte: DETRAN/RS²⁵

²⁵ Disponível em: <<https://www.detran.rs.gov.br/detransrs-oferece-curso-para-instrutores-de-centros-de-formacao-de-condutores-5bb9a8ba0a8e7>> e <<https://www.detran.rs.gov.br/encontro-reune-responsaveis-pedagogicos-de-centros-de-formacao-de-condutores>>. Acesso em 04 de novembro de 2019.

Figura 9 - Ações de educação continuada e integração para os CFCs 2019



Fonte: DETRAN/RS²⁶

Salientamos, com isso, que o mais importante na formação do condutor, nas ações educativas promovidas pelo Estado, é ter a convicção de que a educação deve ser adequada ao público com que está trabalhando, estando sempre ao alcance das reais necessidades da população. Além disso, é preciso ter a ideia de que ele deve estar atuante para as mudanças no trânsito, a fim de facilitar o acesso das pessoas à educação e ao deslocamento seguro no trânsito. Ball (2013) enfatiza que,

no interior desse mundo social de aprendizagem, tudo é possível e nada é estável. Não existem certezas ou complacências onde descansaríamos e nos alojaríamos. Devemos nos tornar desenvolvedores ao invés de “sujeitos estáveis”, capazes de uma realização de si diferente em contextos distintos e mutáveis, abandonando os essencialismos modernos (p. 150).

Por isso, a vontade do Estado aliada ao interesse social, com o entendimento de que o trânsito afeta a todos, independente do modo de circulação, pode ter como consequência a exigência de maiores investimentos públicos para o espaço do trânsito. É óbvio que, somando a isso, deve haver contribuições de cada um no âmbito dos valores e da coletividade. Isso, por sua vez, deve ser motivado pelo Estado.

²⁶ Disponível em <<https://www.detrans.rs.gov.br/balada-segura-aposta-na-integracao-entre-prefeituras-conveniadas-e-centros-de-formacao-de-condutores>> e <<https://www.detrans.rs.gov.br/detransrs-qualifica-instrutores-de-transito-para-educacao-de-adultos>> Acesso em 04 de novembro de 2019.

5. A abordagem didático-pedagógica nos processos de ensino-aprendizagem nos CFCs, na perspectiva da Resolução nº 168/2004, do CONTRAN

No anexo II da Resolução nº 168/2004, do CONTRAN, encontra-se a Abordagem didático-pedagógica prevista para as aulas teóricas da formação de condutores no processo educativo de primeira habilitação. Nessa Resolução, constam os conceitos básicos que devem ser seguidos pelos profissionais do CFC em virtude das aulas:

Os conteúdos devem ser tratados de forma dinâmica, participativa, buscando análise e reflexão sobre a responsabilidade de cada um para um trânsito seguro. Todos os conteúdos devem ser desenvolvidos em aulas dinâmicas, utilizando-se técnicas que oportunizem a participação dos condutores, procurando o instrutor fazer sempre a relação com o contexto do trânsito, oportunizando a reflexão e o desenvolvimento de valores de respeito ao outro, ao ambiente e à vida, de solidariedade e de controle das emoções.

A análise de conteúdo das entrevistas desta pesquisa está embasada por essa Resolução, em culminância com os teóricos da educação. Os princípios essenciais da formação de condutores é o desenvolvimento de abordagens didático-pedagógicas que enfatizem os valores de solidariedade e respeito no trânsito. As normas e regras devem ser seguidas, mas antes necessitam ser entendidas com o propósito de garantir a melhor organização e convivência no espaço público.

5.1 Análise das entrevistas com os profissionais dos CFCs

A tabela a seguir mostra os dados dos entrevistados, tais como idade, gênero, formação, instituição e há quanto tempo exercem a atividade de profissional de CFC, Diretor de Ensino e Instrutor de trânsito:

Tabela 11: Dados dos entrevistados

Pergunta da pesquisadora	Entrevistado		
	Diretor de Ensino CFC1 (Região de periferia)	Instrutor teórico CFC1 (Região de periferia)	Diretor de Ensino e Instrutor teórico CFC2 (Região central/nobre)
Qual sua idade?	43 anos	52 anos	69 anos
Qual seu gênero?	Masculino	Masculino	Masculino
Qual é a sua formação?	Superior completo	Tecnólogo Incompleto	Superior completo

Qual área de conhecimento?	Administração	Gestão de Trânsito	Administração
Instituição pública ou privada?	Privada	Privada	Privada
Há quanto tempo exerce a atividade?	10 anos	9 anos	6 anos

Fonte: elaborada pela autora baseada nas respostas dos entrevistados

As categorias de análise das entrevistas foram organizadas em:

- Princípios educacionais na Formação do Condutor: desenvolvimento da cidadania;
- A Formação do Condutor antes do novo Código de Trânsito Brasileiro;
- Abordagens e recursos didático-pedagógicos nas aulas;
- Percepção dos profissionais do CFC em relação ao DETRAN;
- Formação continuada dos profissionais dos CFCs;
- A experiência na formação do profissional de trânsito;
- O Instrutor de Trânsito e o seu papel de professor;
- O CFC e a comunidade escolar.

5.2 Princípios educacionais na Formação do Condutor: desenvolvimento da cidadania

Um dos pontos analisados nas entrevistas e que apareceu constantemente na fala dos pesquisados foi o entendimento de que a formação do condutor deve estar voltada para o exercício da cidadania no trânsito. Essa cidadania só é possível com o ensinamento de valores sociais. Para o Diretor de Ensino do CFC 1, o da formação de condutores consiste em proporcionar aos alunos o aprendizado com base na harmonia da convivência social no espaço público do trânsito:

preparar o cidadão para ele enfrentar um trânsito de forma segura, de forma que ele... a gente não vai conseguir, como é que vou te explicar, a gente não vai conseguir mexer lá com a índole da pessoa, certo? Se tiver uma tendência a ser um louco no trânsito, ele vai fazer, mas a gente vai sempre tentar orientar da forma mais correta possível, para que aja dentro de um princípio de reciprocidade dentro do trânsito, de solidariedade, de cortesia, de respeito. A gente tenta passar isso, que o trânsito é de uso coletivo e não individual. Então, eu acho que o papel da formação de condutores está aí: mostrar para eles que não estão sozinhos (Diretor de Ensino, CFC 1).

Os valores de respeito e solidariedade que constam na Resolução nº 168/2004, do CONTRAN, são previstos na abordagem didático-pedagógica dos centros. Para Gadolfo e Waskow,

os princípios de solidariedade e cooperação podem ser vinculados e desenvolvidos com as questões referentes ao trânsito, uma vez que, especialmente nas grandes cidades, ele se caracteriza como uma verdadeira batalha, que contabiliza um significativo número de mortos e feridos e gera situações de natureza ética que transcendem à própria educação (2002, p. 80).

Os profissionais referem-se ao condutor como um cidadão a ser formado com base em valores de convivência segura no trânsito. Para o Instrutor de Trânsito do CFC 1:

tem muito a ver com o que tu tentas passar, porque uma das ideias que eu tenho é realmente formar cidadão condutor, não só alguém que vai fazer uma prova; então, quando eu boto o conteúdo, boto com ênfase, tento mostrar, enquanto condutor, que foi todo o aprendizado (Instrutor de Trânsito, CFC1).

O instrutor entende que o ensinamento dos conteúdos deve enfatizar a cidadania, que, conforme Griebeler (2002) faz com que “o indivíduo se torne o agente de sua própria formação, um cidadão impregnado de valores e princípios éticos como base para viver em sociedade” (p. 24). Assim, o ensino supera os exames de habilitação para enfim existir como prática social nas ruas das cidades, pois a cidadania elaborada nos espaços educativos “é especificamente aquela que sabe fundar-se em conhecimento, primeiro para educar o conhecimento, e, segundo, para estabelecer com competência inequívoca uma sociedade ética, mais equitativa e solidária” (DEMO, 2002, p. 7). Para Silvestre, “formar/educar é ir muito mais além de uma preparação exclusivamente técnica. É unir-lhe permanentemente a dimensão psicossociocultural e a dimensão dos valores cívicos, morais, éticos” (2011, p.77).

A intenção do ensino voltado para o desenvolvimento do cidadão é importante, mas antes é necessário entender mais fundo o significado do conceito de cidadania e da palavra cidadão. A fim de compreender em quais aspectos esse termo influencia para a formação humana no trânsito, diante da abordagem didático- pedagógica.

A cidadania, para Charlot, “é definida pelo respeito ao interesse geral, determinado pelo sufrágio do povo, sendo este esclarecido pela razão” (2013, p. 267). O “conceito de cidadania implica a preeminência da *respublica*, ou seja, da coisa pública. Só existe cidadania em uma República, no pleno sentido desta palavra, isto é, em um regime político voltado para o interesse geral” (CHARLOT, 2013, p. 264). Apesar de que os interesses particulares devem permanecer conciliados com os interesses coletivos. No contexto brasileiro, segundo DaMatta (1997), a palavra “cidadão” é usada sempre em situações negativas:

para marcar a posição de alguém que está em desvantagem ou mesmo inferioridade. Quando se diz: “o automóvel pertence àquele cidadão”, ou “o cidadão não tem todos os documentos em ordem”, sabe-se que o tratamento universalizante e impessoal é utilizado para não resolver e/ou dificultar a resolução de um problema (p. 80).

Nesse entendimento, “o cidadão é a entidade que está sujeita à lei, ao passo que a família e as teias de amizade, as redes de relações, que são altamente formalizadas política, ideológica e socialmente, são entidades rigorosamente fora da lei” (DAMATTA, 1997, p. 81). Portanto, abre-se um precedente a se pensar sobre o vínculo que o exercício da cidadania tem com o cidadão comum no espaço público do trânsito ao sair de casa:

no plano social, esse *sair de casa*, esse *estar fora de casa* tem como centro o desligamento momentâneo da família e dos papéis sociais primordiais de parentesco, vizinhança, classe e, às vezes, religiosos e profissionais, fazendo com que o sujeito, agora individualizado, invista-se do papel social universal de cidadão (DAMATTA, 2010, p. 42).

Por certo, essa discussão torna-se muito mais ampla quando a formação do condutor proporciona refletir que o outro no trânsito talvez seja um desconhecido, mas que deve ser tratado com os mesmos valores morais e éticos dos nossos familiares, vizinhos, amigos e pessoas de nosso convívio mais próximo.

5.3 A Formação do Condutor antes do Novo Código de Trânsito Brasileiro

Sabe-se que nem sempre o trânsito foi pensado por meio da questão da educação. Mas percebe-se que desde a criação do novo Código de Trânsito Brasileiro as práticas educativas na formação do condutor no trânsito vêm sido aprimoradas. A legislação contribuiu para a implementação de políticas públicas de educação e fiscalização que prometem promover um trânsito mais seguro, sem acidentes, ou, ao menos, a diminuição da gravidade dos acidentes. O Diretor de Ensino do CFC comenta:

eu acho assim: é uma semente que é plantada; ela é muito boa, porque, como eu te falei no início, cheguei a pegar o sistema antigo do Detran, cheguei a dar aula antes de mudar para CFC, certo? As pessoas compravam um livrinho, decoravam meia dúzia de placas. Iam lá, faziam uma prova e saiam sem entendimento nenhum, só sabiam o nome das placas basicamente, não sabiam nem para que serviam. Hoje eles têm um conhecimento, claro que não são muitas horas, mas é orientado geral. As pessoas saem daqui, hoje, muito mais conscientes. Antigamente se jogava muito as crianças no banco de trás do carro, por exemplo, de qualquer jeito: quem tinha aqueles carros mais compridos, tipo Belina, Caravan, às vezes chegava a carregar 10, 12 pessoas dentro de um carro, sem cinto de segurança num porta-malas, ou saiam de moto por aí, sem botar capacete. “Ah! É pequenininho, mas não precisa, fica aqui no meio entre mim e a”, entre o pai e a mãe, digamos. Então se plantou muito uma semente dos riscos que tem o trânsito, e isso não

se tinha há um tempo atrás. [...] Eu vejo que o trânsito evoluiu muito nessas questões. Se a gente pegar de 96, quando surgiu a criação do Código de Trânsito, para hoje, ele evoluiu muito; e grande parte disso se dá pelo fato de a população ter o conhecimento, ser orientado, ter um tempo mínimo ali dentro do CFC para entender como que funciona, o porquê dos riscos. Claro que as pessoas vêm, acham caro, tem toda uma questão social, que para tirar uma carteira de motorista é mais que dois salários mínimos, mas quando elas chegam a entrar na autoescola são orientadas quanto a todos os riscos que o trânsito traz (Diretor de Ensino, CFC 1).

Os profissionais acompanharam as mudanças que aconteceram no comportamento das pessoas a partir do novo Código de Trânsito Brasileiro e desde a implementação de ações de trânsito com propostas educativas. Por conseguinte, é notável que o ensinamento das regras e placas de sinalização compreendia apenas uma parte do processo de formação de condutores. De fato, o custo da habilitação é um valor considerado alto para uma parcela da população cuja renda per capita, em 2018, no Estado do Rio Grande do Sul, foi de 1.705,00 (dado do IBGE), com salário mínimo de R\$ 1.196,47 (Lei RS nº 15.141, de 3 de abril de 2018)²⁷, e em 2019 R\$ 1.237,15 (Lei RS nº 15.284, de 30 de maio de 2019)²⁸. Mesmo assim, o curso de formação de condutores tem sido uma alternativa apresentada para educar e qualificar o condutor.

²⁷ Dispõe sobre o reajuste dos pisos salariais no âmbito do Estado do Rio Grande do Sul, para as categorias profissionais que menciona, com fundamento na Lei Complementar Federal nº 103, de 14 de julho de 2000, que autoriza os Estados e o Distrito Federal a instituir o piso salarial a que se refere o inciso V do art. 7º da Constituição Federal, por aplicação do disposto no parágrafo único do seu art. 22. Disponível em <<http://www.normaslegais.com.br/legislacao/leirs-15141-2018.htm>> Acesso em 15 de dezembro de 2019.

²⁸ Dispõe sobre o reajuste dos pisos salariais no âmbito do Estado do Rio Grande do Sul, para as categorias profissionais que menciona, com fundamento na Lei Complementar Federal nº 103, de 14 de julho de 2000, que autoriza os Estados e o Distrito Federal a instituir o piso salarial a que se refere o inciso V do art. 7º da Constituição Federal, por aplicação do disposto no parágrafo único do seu art. 22. Disponível em <<http://www.normaslegais.com.br/legislacao/leirs-15284-2019.htm>> Acesso em 15 de dezembro de 2019.

Tabela 12 - valores - serviços de habilitação – Portaria nº 031/2019 do DETRAN/RS

SERVIÇOS	TAXAS
Exame de Aptidão Física e Mental	R\$ 70,82
Avaliação Psicológica ⁽¹⁾	R\$ 70,82
Exame Teórico Técnico	R\$ 38,57 ⁽²⁾
Exame Prático de Direção Veicular	R\$ 67,09 ⁽³⁾
Expedição de CNH/Permissão/2ª Via	R\$ 55,42
Expedição de Permissão Internacional para Dirigir - PID	R\$ 61,58
Abertura de Serviço de Renovação de CNH ⁽⁴⁾	R\$ 97,67
Perícia Recursal em Junta Médica/Psicológica DETRAN/CETTRAN	R\$ 415,32

AULAS ⁽⁵⁾	VALORES (Hora-Aula)
Aula Teórica	R\$ 8,38
Aula em Simulador de Direção Veicular Categoria B	R\$ 63,17
Aula Prática - Categoria ACC	R\$ 52,61
Aula Prática - Categoria A	R\$ 60,83
Aula Prática - Categoria B	R\$ 61,04
Aula Prática - Categorias C, D e E	R\$ 69,01

LOCAÇÃO DE VEÍCULOS ⁽⁵⁾	VALORES
Para Prova Prática - Categoria ACC	R\$ 52,78
Para Prova Prática - Categoria A	R\$ 54,09
Para Prova Prática - Categoria B	R\$ 54,29
Para Prova Prática - Categorias C, D e E	R\$ 61,49
Locação para aulas (por hora) - Categorias C, D e E	R\$ 29,46

(1) No momento da renovação do exame de aptidão física e mental, poderá ser exigida, a certidão médica, avaliação psicológica.
(2) Condutores com registro de atividade remunerada na CNH deverão realizar avaliação psicológica.
(3) Valor reduzido para R\$ 19,28 para candidatos reprovados que agendarem o exame em até 30 dias.
(4) Valor reduzido para R\$ 33,54 para candidatos reprovados que agendarem o exame em até 30 dias, a contar da data da primeira reprovação. A prova deverá ser realizada no período de 12 (doze) meses contados a partir da abertura do respectivo serviço de habilitação.
(5) Condutores com 65 anos ou mais, conforme Lei Estadual 14.175/2012, fazem jus à redução de 40% nas taxas relativas a serviços de renovação de CNH.
(6) No caso de veículo particular adaptado de candidato com deficiência física haverá redução de 20% do valor das aulas práticas para ACC, categoria A e B, isenção do valor da locação do veículo para aulas práticas nas categorias C, D e E e isenção do valor da locação do veículo para prova prática.

Fonte: DETRAN/RS

O instrutor (CFC1) retrata que antes do código não existia um planejamento didático-pedagógico e nem uma estrutura educativa para que o condutor pudesse refletir sobre as questões de trânsito. O material didático restringia-se a um livro com placas de sinalização. A não obrigatoriedade das aulas fazia os condutores memorizarem as placas para o exame, desconsiderava-se que “*formar* é muito mais do que puramente *treinar* o educando no desempenho de destrezas” (FREIRE, 1996, p.15). As habilidades para conduzir não garantem a ausência de comportamentos de risco. O Instrutor do CFC 1 relata:

eu fiz a carteira em 90, tinha 22 anos; na época, a gente era autodidata, tu não tinhas nenhum embasamento: aprendias a dirigir e depois ias com teu carro lá, fazias a prova. Não havia aquela coisa: tem que preparar assim, assim e assim, vai lá e faz. O material didático era comprado na banca de revista, aí tu tinhas todo um quadro de placas propriamente ditas e não alguma coisa explanada de como deverias fazer; era um didático mais solto, não havia um embasamento fixo, a não ser essas placas todas. E aí, nessa situação, hoje, eles estão melhor embasados. Eu até hoje afirmo que os meninos têm maior obrigação de ser melhores condutores do que nós; então, por isso, dou essa ideia, mostro o plano do meu conhecimento prático, aquela coisa do dia a dia. Vou dizer mais: eu abri meus horizontes depois que fiz o curso, e eu ponho em prática o que faço (Instrutor de Trânsito, CFC 1).

Atualmente, o ensino do condutor para o trânsito abrange uma estrutura educacional mais completa, embasada na concepção de que o fator humano está na essência da formação. Dessa forma, “se se respeita a natureza do ser humano, o ensino dos conteúdos não pode dar-se alheio à formação moral do educando” (FREIRE, 1996, p. 37). Essa ideia aproxima-se da capacidade de distinguir o certo do errado, ou o comportamento adequado do inadequado no trânsito. Portanto, “as coisas precisam fazer sentido. Saber, então, as razões das leis e das resoluções aplicadas ao trânsito é imprescindível para que o comportamento adequado surja.” (CRISTO, 2012, p. 59)

Assim, as placas de trânsito passam a fazer sentido quando atuam como um complemento educativo para o comportamento das pessoas no trânsito devido aos símbolos cuja representação e linguagem indicam regras de circulação, tais como a faixa de pedestre e o semáforo. Os sinais de trânsito, segundo o CTB (1997), são classificados em: verticais, horizontais, dispositivos de sinalização auxiliar, luminosos, sonoros e gestos do agente de trânsito e do condutor:

São inúmeros os sinais que auxiliam a orientação e a identificação dos espaços, assegurando a locomoção humana: placas, faixas e marcas nas vias, semáforos para pedestres e para veículos... Informações que regulamentam o trânsito, advertem os usuários das vias, indicam serviços, sentidos, distâncias (RODRIGUES, 2000, p. 129).

Alguns dos significados desses símbolos não é necessário aprender num espaço de ensino formal, pois estão presentes no cotidiano. A exemplo disso estão os semáforos e a faixa de pedestres. Porém, alguns sinais específicos exigem leitura e conhecimento técnico para serem entendidos. Vasconcellos aponta que

a sinalização de trânsito é a institucionalização de um padrão de circulação decidido pelos técnicos. Disso decorre que ela precisa ser entendida pelos participantes no trânsito para ser seguida. E, ao contrário do que se possa pensar, a compreensão não é fácil nem uniforme. [...] setas, curvas, diagramas, barras e outros símbolos podem ser compreendidos de maneira diferente pelas pessoas, em função de sua “história cultural”, do seu aprendizado para o trânsito, levando a

reações diferentes, que podem ou não resultar em acidentes (1998, p. 66- 67).

Figura 10 – Fotografia placa educativa com enfoque nos meios de locomoção transporte coletivo, motocicleta e automóvel



Fonte: Arquivo da autora, 2019.

A placa de sinalização precisa “ter muitas qualidades para ser adequada, entre as quais se destacam a clareza da mensagem, a padronização, a limpeza e a colocação (para poder ser lida a tempo)” (VASCONCELLOS, 1998, p. 81-82). Hoje, as placas de trânsito, além de indicarem as regras que devem seguir os condutores nas ruas, rodovias e estradas, mostram a educação do trânsito.

Figura 11 - Fotografia placa de trânsito educativa



Fonte: Arquivo da autora, 2019.

Figura 11 – Fotografia placa educativa de responsabilidade do motorista



Fonte: Arquivo da autora, 2019.

A sinalização é indispensável para a formação do condutor, pois, sem ela, a comunicação entre as pessoas não seria unificada, em especial as placas que compõem uma quantidade maior de símbolos. Para Rodrigues (2000), “de compreensão imediata e universal, as placas que compõem a sinalização de trânsito incorporam-se à paisagem urbana e às demais paisagens que integram as rodovias de ligação entre os espaços brasileiros” (p. 129). As placas nos alertam sobre a velocidade²⁹ máxima da via, a proximidade de radares, a distância de quilometragem das cidades, a possibilidade de animais na pista, entre outros avisos relevantes. Se elas não forem vistas ou respeitadas, isso pode fazer com que condutores cometam infrações que, se pontuadas na CNH, podem resultar no retorno dos condutores infratores às aulas dos Centros para a Reciclagem. Sobre isso, comenta o instrutor de trânsito:

Olha só, o código de trânsito é lei, se tu não expressares aqui dentro, lá fora eles não vão fazer. [...] Se tu tiveres veterano, é porque ele realmente é da época antiga, tirou a carteira antes de 98; se tu pegas um guri que fez a carteira depois de 98: por que ele caiu? Ou é Balada Segura ou é excesso de velocidade, 50% acima da máxima permitida. Então ele foi pego por velocidade, que é coisa de guri. E no caso, o Balada Segura é porque o álcool é uma coisa que todo mundo desenvolve, todo mundo toma um pouquinho e acredita que não vai ser pego, e daqui a pouco ele cai na Balada Segura. E esse é o jovem com menos de 35 anos na sala de aula, porque todos os outros têm de 35 anos para cima. Então, quando a gente fala da lei, eu dou ênfase, porque isso que vai fazer com que eles tenham uma mudança de comportamento lá fora. Não é só o prático, dizer para eles como é a direção defensiva, entender do meio ambiente, do veículo ou coisa parecida, não! É dar ênfase ao que a lei faculta. Eu bato muito em cima disso e a todo momento vou e volto. Eu tenho essa coisa de voltar no assunto, às vezes vou lá em direção defensiva: “Lembram lá em legislação, estacionar em local proibido pode acarretar uma colisão, lembram lá?” (Instrutor de Trânsito, CFC 1).

Conforme o público que retorna ao CFC para reciclagem, os Instrutores conseguem diagnosticar o processo de formação que o condutor fez para adquirir sua primeira habilitação. Por tipo de infração o instrutor também consegue identificar qual aspecto da lei foi descumprido por questões socioculturais. Desse modo, os educadores verificam os componentes que ainda precisam ser trabalhados. A exemplo da alcoolemia e do excesso

²⁹ Quanto maior for a velocidade do veículo, piores serão as consequências negativas para a segurança: diminui a possibilidade de frear ou desviar a tempo o veículo de um obstáculo que surja e aumenta o risco de ferimentos graves e morte no caso de um acidente. (VASCONCELLOS, 1998, p. 83)

de velocidade ao dirigir e que aparecem como um dos problemas de natureza comportamental humana a serem superados pelos processos de formação do condutor.

5.4 Abordagens e recursos didático-pedagógicos nas aulas

A abordagem didático-pedagógica permite, através da intencionalidade, atender aos objetivos do trabalho de aprendizagem na educação. Freire (1996) assinala que “foi assim, socialmente aprendendo, que ao longo dos tempos mulheres e homens perceberam que era possível – depois, preciso – trabalhar maneiras, caminhos, métodos de ensinar” (p. 26). Fato que, ao longo dos anos, foi sendo aperfeiçoado e adquiriu substancial importância para os processos educativos.

As aulas de formação de condutores, planejadas com conteúdos programáticos, dependem muito da abordagem didático-pedagógica dos profissionais que as ministram, pois os instrutores teóricos, com sua prática docente, fazem a relação entre os conhecimentos de trânsito e a realidade dos alunos. Por se tratar de um conteúdo único para todos os públicos dos CFCs, o método proposto pelo instrutor é fundamental para os processos de ensino-aprendizagem nos cursos de formação.

Jarvis (2010) entende que os métodos de ensino de adultos devem, em muitas situações de aprendizagem, ser facilitadores e socráticos, e não didáticos. Ou seja, o educador deve auxiliar o aluno a redefinir os valores que podem ter sido distorcidos por mal-entendimento da sociedade, por meio da capacidade de promover uma discussão dentro do grupo, porém mantendo uma neutralidade. Sobre essa questão, o Diretor de Ensino do CFC 1 diz:

aqui a gente já está acostumado com o público da região. Eu já trabalhei em outros CFCs. Isso está bem marcante. Cada CFC já sabe como é que funciona o seu público-alvo. Então, nisso se aplica o tipo de carro que se compra, a forma de abordagem das aulas teóricas. O instrutor, como é ele que tem que atingir, de que perfil tu tens que contratar? Não adianta contratar um instrutor no subúrbio e colocar o cara para trabalhar de terno e gravata, onde a maioria está ali de boné e camiseta de time, usando uma linguagem formal, usando muitos termos técnicos, porque a maioria dos alunos tem o ensino fundamental até incompleto. Então, tem que ser uma linguagem muito próxima da realidade, até para que ele possa compreender o que está sendo passado. Não adianta ficar falando em conversões e usando inúmeros termos técnicos que ele não vai assimilar. E eu percebo que os quatro CFCs pelos quais passei todos tinham bem isso, assim, cada um sabe do seu perfil e trabalha muito em cima disso; às vezes até se nota isso - vem um determinado aluno, a gente já diz :”esse tem que ser com o fulano, esse tem que ser com

o siclano”. Já há um cuidado. Ou então o tamanho do carro: é melhor colocar esse aluno em tal carro, porque o carro é menor, o aluno já é mais baixo. Então, há todo um cuidado (Diretor de Ensino, CFC 1).

A adequação da linguagem das aulas ao público de trabalho aumenta as perspectivas de compreensão e aceitação do aluno em relação ao assunto. Charlot (2013) pondera que a aprendizagem depende da atividade intelectual. Para desenvolver essa atividade, “o aprendiz tem de encontrar um sentido para isso. Um sentido relacionado com o aprendido, pois, se esse sentido for completamente alheio ao fato de aprender, nada acontecerá” (p. 159).

Por isso, o Diretor de Ensino revela que os CFCs fazem sua abordagem voltada ao seu público-alvo que é adulto e por sua vez, apresenta peculiaridades oriundas de seus grupos sociais, culturais, de escolaridade, de vivências e cognitivas, que não podem ser negligenciadas. Nesse âmbito, Charlot (2013) define que “temos de ler o mundo com a lógica dos outros, com os olhares dos outros, para entender como se constrói a experiência dos outros, como se estrutura o mundo dos outros” (p. 163). Para o Diretor de Ensino do CFC 2:

À medida que tu consegues fazer um diálogo, a comunicação, de modo geral, que é a ponte principal ... então, tu tens que ter uma boa comunicação, entonação de voz, eu entendo também, não agredir a língua pátria, a língua mãe, com maneiras incorretas de pronunciar. Pronunciar as palavras claramente. São instrumentos que fazem, assim, uma boa comunicação. O gestual também. Porque através da comunicação tu consegues, muitas vezes, quebrar o gelo com o aluno que está ali. Agora, tem uma coisa: quando o aluno vem pra sala e larga um tablet em cima da mesa ou um notebook... eu sempre faço essa pergunta quando o aluno chega: “escuta, vocês não vieram aqui obrigados, né? Não, não vieram, foi uma opção de vocês. Vocês querem ser condutores? Então, vão ter que ter atitude. Sem atitude, você não consegue a condição de ser um condutor. Não esqueçam o tamanho da responsabilidade que vocês têm, ser um condutor. É uma função social, vocês não são quaisquer pessoas, vocês são pessoas que têm o poder, entre aspas, até sobre a vida das pessoas. Vamos entender tudo, vamos questionar, vamos aprender, são só quinze dias, pessoal, que vocês ficam, então vamos à luta”. Eu deixo bem claro pra eles. Esse tipo de coisa eu acho importante, esse exercício que eu proponho para eles olharem lá fora. Então, isso eu acho que parte do instrutor, da figura do instrutor para eles se chacoalharem, para acordá-los. A importância principal é essa, fazer com que eles entendam a responsabilidade, e, claro, utilizar os instrumentos, todos os que estiverem a sua disposição (Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2).

O Instrutor é entendido como um educador que busca chamar a atenção do condutor para a sua responsabilidade no trânsito diante de si e de outras pessoas. Mas, para que isso aconteça, primeiro necessita estabelecer uma conexão entre ele e o aluno, que, de

início, pode não estar ciente da dimensão que significa conduzir um veículo. O mesmo Diretor relata:

vamos dizer assim que é um desafio temporário que eu sinto, quando troco de CFC, como eu troquei várias vezes, quando é uma troca muito radical em termos de público. Como foi agora, quando eu saí de um bairro que é de classe média, até às vezes, em alguns casos, baixa. Quando eu saio desses lugares e venho para um lugar como vim pra cá, tu tens que adaptar muita coisa na tua maneira de dar aula, porque aqui o público, para teres uma ideia, em termos de poder aquisitivo, não que o poder aquisitivo seja uma peste, não é isso, mas é óbvio que gera comportamentos diferenciados, isso não é novidade. Então, esses comportamentos são muito próprios, tu encontras alunos aqui, que eu acho que o problema é lá na base, com displicência e aquele negócio que eu te falei, tá aqui só para... “acaba de uma vez”. E para que sofrer com isso? Eu sofro, me atinge isso. Eu reconheço: realmente, no início é complicado, entendeste? É complicado, porque tu vês o tamanho do obstáculo que eu tenho, pra mim eles vêm acreditando nisso, pra conhecer e depois levar pra lá as ferramentas que adquiriram aqui. Então, eu fico pensando assim: diante de um aluno desses, como é que vai ser? E nenhum interesse, a gente faz coisa, a gente coloca vídeo, a gente cita exemplos. Eu só não sou isso, como que é? Um palhaço. Eu não faço micagem, eu não faço, entendeste? Não consigo. Se me cobrarem isso, eu estou fora (Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2).

O Diretor de Ensino demonstra preocupação em atingir o público com que está trabalhando. E quando percebe um desinteresse por parte do candidato, tenta apresentar recursos didáticos que possam chamar a atenção do aluno, pois acredita que certas resistências para as aulas podem se refletir no trânsito. Mas quando observa que não consegue, sente-se frustrado e tem dificuldade de lidar com isso. Ele deduz, também, que no CFC de Região mais central de um bairro considerado nobre existem mais alunos que fazem as aulas contrariados. No entendimento do Instrutor do CFC 1:

a gente tem um material didático; se tu tens o material didático, tu trabalhas conforme o trabalho didático daqui para ministrar, porque fica difícil tu passares uma ideia pronta, não tem, tu vais ter que trabalhar isso. Ele vai ler o que tu estás dizendo, e em cima do que tu estás dizendo, dentro dos comentários, é onde tu trabalhas a 168. É nos comentários, mas isso fica implícito, tu não consegues deixar isso explícito. E é quando tu falas essa coisa do ético, do desenvolvimento. Os conceitos que eu uso são a solidariedade, a harmonia. Então, sabes, usando outros termos dentro do mesmo contexto (Instrutor de Trânsito, CFC 1).

A aprendizagem implícita das mensagens de trânsito deve vir ao encontro dos valores éticos e morais. Por isso, a fala do instrutor tem a intenção de despertar nos alunos a percepção de que todos os conteúdos que envolvem a formação do condutor devem estar atrelados aos valores. Portanto, “este conhecimento implícito, assim como o conhecimento aprendido de forma explícita, contribui para o repertório de conhecimento biográfico do indivíduo” (JARVIS, 2015, p. 820). E ambos auxiliam na tomada de

decisões do aluno no trânsito quando os exemplos trazidos pelo instrutor estão relacionados com o cotidiano. O mesmo Instrutor continua refletindo:

[...] é que a gente centra; por exemplo, se tu olhares no quadro ali, a gente tem ... a que eu dou ênfase, da página 38 a 52, que são as placas, essas aqui atrás de mim, e 66 a 88, que falam de infrações, penalidades e medidas administrativas. Então, quando a gente pega isso, discute a respeito do tema, disserta a respeito. Eu digo para eles: “leiam o livro, depois a gente vai conversar a respeito”, e aí eu sempre friso a parte da legislação: “é a parte mais importante da prova e é a parte em que vocês têm mais dificuldade, porque ela é como tá escrito, não é como tu expressas; tu podes usar uma direção defensiva de acordo, tu podes usar um primeiros socorros de acordo, mas, assim, jogar a vivência” (Instrutor de Trânsito, CFC 1).

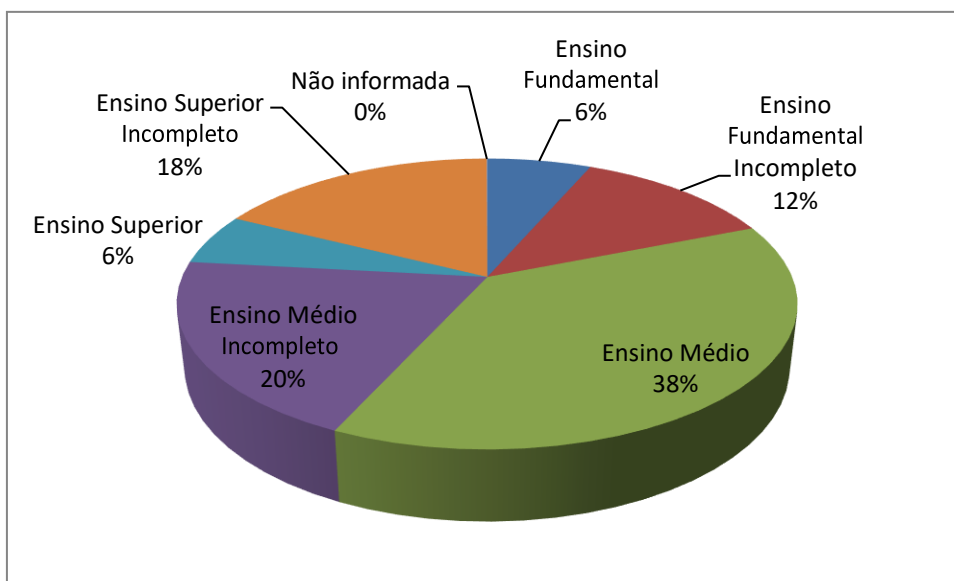
O material didático é utilizado como ponto de partida para destacar o tema. Com ele, os alunos podem ler sobre os conteúdos das aulas, tirar suas próprias conclusões, escutar os exemplos do instrutor e depois discutir no grupo. Cabe ressaltar que quem faz as relações com as vivências no trânsito e com a legislação é o instrutor. O que torna a aprendizagem mais complexa é que os candidatos precisam saber da lei tal e qual ela foi publicada, nesse sentido, é exigido que se tenha um certo nível de letramento para a realização do exame teórico. Lembrando por sua vez que para o CTB (1997), um dos pré-requisitos para a habilitação é saber ler e escrever, conforme está demonstrado na tabela de escolaridade abaixo:

Tabela 13– RENACHs abertos por escolaridade – Primeira Habilitação – RS- 2018

RENACHS ABERTOS POR ESCOLARIDADE - RS - 2018	
PRIMEIRA HABILITAÇÃO	
Ensino Fundamental	11.232
Ensino Fundamental Incompleto	21.614
Ensino Médio	65.589
Ensino Médio Incompleto	34.506
Ensino Superior	9.852
Ensino Superior Incompleto	30.393
Não informada	65
Não sabe ler e escrever	

Fonte: Autora baseado nos dados de DETRAN/RS

Gráfico 3– Percentual de RENACH abertos por escolaridade em 2018



Fonte: Elaborado pela autora baseado nos dados de DETRAN/RS

Ao existir um grupo de indivíduos com Ensino Fundamental completo e incompleto e Ensino Médio incompleto que procuram se habilitar, é necessário destacar que a sua formação no âmbito da educação para o trânsito apresenta uma lacuna de conhecimento importantes à formação do condutor no que consiste ao espaço escolar. Diz o Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2:

diria que a capacitação do condutor no sentido de poder fazer essa transposição do que é dito aqui e adaptar à vida que ele vai enfrentar lá fora ... então, mais do que nunca, esse exercício que eu proponho é fundamental e básico. Embora ele não conste no plano, não é uma coisa assim, é uma coisa que eu faço por mim mesmo, de observar o trânsito e ter assim o conhecimento; agora, a partir de seis anos pra cá, ter o conhecimento de regras eu vejo que seria muito bom. Então, eu imprimo muito minhas experiências pessoais pra traduzir para eles uma maneira, e isso seria um atalho para eles não terem problema. É uma pena que nem todos levam isso (Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2).

Os profissionais demonstram que a busca por novos conhecimentos de trânsito parte de uma escolha pessoal a favor da melhoria da prática de ensino, sendo que as suas experiências pessoais contribuem muito para isso. Para Jarvis (2010), na educação de adultos, os professores devem usar suas experiências como recurso de ensino. Os conhecimentos anteriores dos alunos também devem ser utilizados como ferramentas. Além disso, os educadores devem ajudar os alunos a estarem cientes da aplicação desse conhecimento na prática. O Instrutor do CFC 1 argumenta:

A única coisa que eu entendo de prova para qualquer ser humano é a prova; tu mexes com o teu nervosismo, tu mexes com ... a tua mente fica... os teus hormônios ficam à flor, o teu nervosismo bate, e aí é o psicológico, na verdade é psicologia, só, se não tivesse essa cobrança. É a mesma coisa quando tu tens que dar aula ou tu és questionado por alguém do DETRAN: se é a tua aula normal, tu chegas aqui e chutas o balde, tu fazes a tua aula na boa, dentro dos conceitos, claro, mas quando tem alguém ali fardadinho com crachá no peito, aí tu és mais comedido etc, porque te dá um certo “travame”, porque tu não sabes se o que vais dizer realmente corresponde ou se aquela pessoa vai te avaliar de forma negativa, se positiva e tal, mas sempre se tem aquela coisa de objetivo e deixar claro o que diz o código, mesmo que tu uses argumentos diferentes para chegar no mesmo fim (Instrutor de Trânsito, CFC 1),

O controle das emoções é um fator que constitui a abordagem didático-pedagógica na Resolução nº 168/2004, do CONTRAN. O instrutor considera que os alunos podem não conseguir ter um bom desempenho nas provas devido à cobrança que o ato avaliativo provoca em quem está sendo avaliado. Por esse viés:

O aluno depende do professor, mas existe uma contradependência do professor para com o aluno. Essa interdependência explica por que, no mundo inteiro, sempre o professor se sente ameaçado: será cobrado pelo resultado de um processo que não depende apenas, nem sequer diretamente, dele (CHARLOT, 2013, p. 179).

Por isso, os instrutores exigem que todos os conteúdos sejam vencidos pelos alunos. Porém, além disso, durante o processo de habilitação, o condutor necessita refletir sobre os aspectos sociais do trânsito, sobre a sua maneira de agir diante das relações de ensino-aprendizagem que lhe são propostas, no caso específico da habilitação, a aprendizagem em Instituições formais.

A tarefa de ensinar requer que os educadores compreendam os processos de aprendizagem dos alunos e busquem os instrumentos necessários para atingir os resultados desejados, para isso “a qualidade da formação pedagógica e do ensino depende em larga medida da qualidade dos meios de ensino e, em especial, dos manuais.” (DELORS, 1997, p. 161). A escolha dos recursos didático-pedagógicos depende do conhecimento que os educadores adquirem tanto na sua formação inicial como na sua formação continuada.

5.5 Percepção dos profissionais do CFC em relação ao DETRAN

Os profissionais credenciados ao DETRAN e vinculados ao CFC têm percepções de extrema relevância para a relação do órgão com seus credenciados, ou seja, a relação entre as Instituições públicas que regulamentam as normas a serem seguidas pelas empresas

privadas que executam o trabalho de formação de condutores. Na visão do Diretor de Ensino do CFC 1:

como o DETRAN cobra muito a parte pedagógica, há muitas reuniões, orientações, o plano de ensino tem que ser mandado para eles; eles analisam, acaba ficando muito muito próxima da realidade a questão do que é solicitado na Resolução, porque tu tens que ajustar dentro do que é exigido. Então, tá bem condizente com que é aplicado (Diretor de Ensino, CFC 1).

Nessa fala do Diretor de Ensino, fica evidente a presença da relação do DETRAN/RS com o CFC no que tange ao alinhamento da questão pedagógica que o órgão de trânsito tem com os seus credenciados. O Departamento Estadual de Trânsito age com seu papel regulador para que a formação dos condutores aconteça em cumprimento dos processos educacionais orientados pela legislação. O mesmo Diretor continua:

É boa. São bem abertos no Detran. Há um canal bem aberto, onde tu tens contatos, eles fazem supervisões. Se tu tens algum questionamento, normalmente é por e-mail. Tu questionas, logo em seguida já vem a posição respondendo, a questão de orientação é muito forte e não há, o DETRAN passou de um órgão só fiscalizador para orientador.

Eu noto isso, no início era muito policial: o que o CFC tá fazendo, o que o diretor tá fazendo. Hoje a questão maior é orientar o CFC. Eu noto que se criou uma parceria, esses tempos eu tive duma reunião aqui, uma das pedagogas que veio da unidade de pedagogia disse assim: “hoje nós somos colegas todos, cada um numa função diferente, mas todos nós trabalhamos por um mesmo fim (Diretor de Ensino, CFC 1).

O Estado, por sua vez, segundo a visão do Diretor, tem estabelecido uma parceria público-privado menos fiscalizadora e mais de proximidade com os centros, promovendo, assim, uma ação pedagógica que venha ao encontro da eficácia das relações de ensino aprendizagem e solução dos problemas e conflitos que surgem no cotidiano das instituições educativas. Percebe-se, portanto, que o processo didático-pedagógico para a formação do condutor vai se constituindo em todas as esferas de trabalho e surge através das relações com os educadores, com a diminuição do controle e o avanço da construção de conhecimento. Nessa perspectiva, segundo Charlot (2013), pode-se dizer que o Estado tenta se tornar mais Educador, por priorizar os valores comuns de todos os envolvidos no processo educativo. O Diretor relata:

quanto ao DETRAN, o Instrutor e o DETRAN estão ainda muito longe. Eu sei que o DETRAN tem um corpo de funcionários muito restrito. Como é um órgão público, a gente sabe das dificuldades que enfrenta quanto à contratação de mais pessoal, mas ainda eu vejo que hoje, quando eles vão fazer uma supervisão no CFC, mandam uma pesquisa para todos os instrutores através de e-mail; quando chegam aqui, já fizeram um levantamento sobre aquela pesquisa que fizeram. Só que ainda tá muito longe. Isso

acontece uma vez a cada ano ou a cada dois anos. Então, não tá muito presente na vida deles o DETRAN. Quanto à questão do CFC, o canal é aberto, o contato é direto; então, eles têm um livre contato com o CFC no seu dia. Mas quanto ao DETRAN, está bem longe mesmo (Diretor de Ensino, CFC 1).

Ainda que o órgão de trânsito venha se aproximando dos diretores de ensino e dos CFCs, proporcionando um maior estreitamento no vínculo entre os credenciados, os instrutores de ensino ainda são um grupo de profissionais que não estabelece o mesmo tipo de relação. Isso demonstra que o diálogo de cunho pedagógico ocorre de maneira hierárquica. O diretor admite reconhecer que o quadro³⁰ reduzido de Recursos Humanos da Autarquia dificulta que haja um contato maior com os instrutores, afinal ao CFC é concedido o papel de intervir no ações dos profissionais do centro. Sobre isso, comenta o Instrutor do CFC 1:

porque todo e qualquer contato é feito com a direção, não é comigo. Eu, instrutor, recebo que é instrução que vem dali, tipo assim, quando de uma chamada. Quando: “o DETRAN ligou e disse que é para fazer isso e isso”, mas não foi aquela coisa de trabalhar de acordo; por exemplo, eu tenho uma necessidade de ligar para alguém do DETRAN e dizer assim: “oh, eu penso que deveria ser assim, ou eu penso que talvez”. Não tem (Instrutor de Trânsito CFC 1).

O instrutor entende que o distanciamento com o órgão de trânsito impossibilita a existência de trocas nas intervenções em sua prática, pois essa, quando ocorre, é por intermédio dos Diretores do CFC. Assim, ele não tem espaço de escuta, mas precisa atender às solicitações da Instituição sem ter a possibilidade de questionamento para a adequação da sua realidade.

Nesse âmbito, acabam existindo duas referências para o instrutor, como ele mesmo denomina: o órgão que ele deve pagar para se manter credenciado e para desempenhar a sua atividade como profissional e o CFC no qual ele possui o vínculo empregatício. Essa relação pode gerar no instrutor um sentimento de desvalorização de seu trabalho, visto que ele cumpre as orientações do órgão de trânsito por intermédio do CFC sem poder participar do processo de decisão. Opinando sobre essa questão, o Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2 diz:

eu poderia dizer que gosto particularmente quando a gente entra em contato com os profissionais de lá, que daí a gente pode falar, a gente pode dizer coisas pra eles, mas são

³⁰ o DetranRS conta com um quadro de 800 servidores e gerencia uma rede de 1,2 mil empresas credenciadas que executam atividades relacionadas ao controle da frota e à formação de condutores em todo o território gaúcho. Disponível em <<https://www.detrans.rs.gov.br/sobre-o-detrans-5bdd0ceb5d4f5>>. Acesso em 30 de março de 2020.

raras as oportunidades, não são muito frequentes, e de fato, acabei de comentar contigo na outra pergunta, eu acho que o DETRAN deveria entrar nessa área com mais profundidade, principalmente com relação ao CFC. Certamente, seria melhor ainda se nós pudéssemos participar muito mais e realmente fazer um trabalho conjunto, porque a nossa experiência é importante levar para eles, é a experiência da realidade. Não vou dizer que estejam desligados da realidade, mas nós estamos com a linha de frente aqui. Nós acompanhamos de perto, dando aula, olhando nos olhos de quem é reciclagem, por exemplo; então, há muita coisa em que nós certamente poderíamos contribuir (Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2).

Para o Diretor de Ensino e Instrutor, a experiência dos profissionais dos CFCs ajudaria a estabelecer um perfil de educação para a formação de condutores, visto que os instrutores e diretores de ensino têm um contato direto com os alunos, que estarão conduzindo seus veículos automotores e motocicletas no trânsito. A experiência dos profissionais ajudaria, inclusive, no planejamento de ações educativas fora dos Centros, como reorganização do espaço e da fiscalização, evitando, assim, incoerências entre o que se aprende na teoria e o que acontece na prática do dia a dia. Na visão do Instrutor de Trânsito CFC 1,

quem a gente paga e quem te paga. Sim, porque tu pagas para o DETRAN e depois tu recebes do CFC. Tu tens um intermediário. Eu penso assim: acredito que deveria existir uma certa coesão entre todos os CFCs, também acho que o profissional, sendo credenciado no CFC, precisaria até de um pouco mais de valorização. O profissional não se sente valorizado, certo? E se tu fores analisar, olha só, eu falando do prático agora, quando tu dá aula para alguém estás mexendo com o psicomotor da criatura. Se tu mexes com o psicomotor, vais mexer com outras coisas dentro da cabeça dele: medos, frustrações etc. A gente tá ali recepcionando toda essa carga de emoções. Como é que vou te dizer: tu terminas sendo atingido por isso, a gente funciona como um psicólogo do aluno (Instrutor de Trânsito CFC 1).

O instrutor compreende que a formação do condutor nos centros exige do educador um trabalho que não se restringe à transmissão de técnicas de direção do veículo, mas, sim, ensina considerando as reações que o indivíduo manifesta no ato de dirigir. Por isso, o instrutor necessita estar preparado para entender que essas reações fazem parte do processo de ensino-aprendizagem e, além disso, entender que essas reações podem interferir na sua prática pedagógica e até mesmo em si mesmo como indivíduo. As emoções do condutor evidenciam-se no trânsito durante a condução do veículo, e são essas emoções que também precisam ser trabalhadas nas aulas.

Jarvis (2010) entende que as emoções podem ser geradas antes da percepção do consciente, por isso nossas reações imediatas, antes de serem racionais, são emocionais.

E dependendo do significado das situações que vivenciamos em nosso passado, essas reações podem ser aceleradas. Dessa forma, a resposta física a essas experiências pode ser imediata na interação humana, pois podemos perceber os comportamentos não verbais nas pessoas com quem interagimos. Contudo, à medida que crescemos e nos desenvolvemos, aprendemos a controlar as nossas emoções.

Em termos de remuneração, o Diretor CFC 1 informa:

O salário-base de um instrutor é em torno de R\$ 2.200 (Diretor de Ensino, CFC 1).

Pela Portaria nº 472/2016 do DETRAN, “a remuneração dos profissionais Diretor Geral, Diretor de Ensino e Instrutor de Trânsito (Teórico e Prático) é de única e exclusiva responsabilidade do CFC ao qual o profissional estiver vinculado”. O órgão de trânsito não é responsável pela questão salarial dos profissionais. Sobre isso, manifesta-se o Instrutor CFC 1:

a gente deveria, como eu já disse antes, ser valorizado mais ainda como profissional, porque o nosso cargo ele é dito cargo, tu estás ali na função, mas tu estás formando condutores, tu estás ensinando para ele coisas que talvez sejam certas, talvez sejam erradas. É claro que não, a gente sempre visa à parte positiva da coisa, mas o que acontece: ele está captando a tua mensagem também, só que quando a gente empurra ensinamento vai depender de quem aprende. Eu estou te dando uma quantidade grande, mas tu vais selecionar o que te serve dentro dali; então, essa é a parte que eu te digo: se tu souberes fazer a coisa acontecer, talvez tu não consigas passar tudo, mas tu passas uma grande maioria (Instrutor de Trânsito, CFC 1).

O instrutor reconhece a importância de sua função para a formação do condutor, por isso considera que seu trabalho deveria ser mais valorizado. Principalmente porque, apesar da estrutura tanto administrativa quanto pedagógica que envolve esse processo de formação, são os instrutores que têm o contato mais próximo com o candidato e são eles que precisam lidar com o cotidiano.

Ele sinaliza ainda, que a sua prática de ensino-aprendizagem depende de como o aluno aprende, pois as pessoas têm percepções diferentes a respeito do que é ensinado. Algumas se detêm mais a alguns aspectos do que outras. Assim, “fundamentalmente, o resultado da aprendizagem é a pessoa que aprende e é modificada, embora essa pessoa modificada possa causar vários resultados sociais diferentes” (JARVIS, 2013, p. 35). Portanto, o instrutor, estando ciente disso, poderá adequar suas aulas de acordo com a necessidade de cada aluno. É certo que isso exige dele um conhecimento das teorias de aprendizagem humana. Ele continua:

eu sou um intermediário. Mas o que acontece aí? Que é que te dá a instrução? Quem é que te orienta? É o CFC. Quem é que te credencia? O DETRAN. Quando o DETRAN interfere? Tu és mais monitorado pelo teu patrão do que pelo próprio DETRAN. Estou dentro dos padrões? Estou dentro do padrão. Não vieram aqui me perguntar o que tá acontecendo? Então tá tudo ótimo. Então quando é que o DETRAN chegou aqui e disse que na área de instrução, hoje, nós vamos fazer um cursinho para melhorar isso aqui ou nós vamos renovar certas coisas, ou nós vamos ver um material didático que seja um pouco mais dinâmico, com o qual tu consigas abranger um pouco mais. Não, até pelo contrário: “Desenvolve aí, qual é o material que tu tens para desenvolver?” “Eu tenho slide, eu tenho um vídeo, eu faço interação”. Eu faço isso. Por que eu faço isso? Porque talvez eu queira dar uma melhorada no balanço aqui (Instrutor de Trânsito, CFC1).

O instrutor sente falta do órgão de trânsito mais próximo da sua prática pedagógica, para que, além da análise do seu plano de aula, possa auxiliar mais efetivamente suas atividades de aula. Nesse caso, se o instrutor estiver dentro dos padrões, entendendo do sistema onde precisa fazer o registro das aulas e manuseando corretamente os dados, passa a ser pouco assistido nas práticas educativas.

Por isso, cabe o questionamento sobre as “competências” necessárias para a atividade. Para Charlot, essa competência está sofrendo um debate, pois “pode remeter a práticas eficazes e criativas amparadas em saberes ou a meras práticas de adaptação restrita ao posto de trabalho” (2013, p. 87). Para Demo (2002), “competência não é apenas executar bem, mas caracteristicamente refazer-se todo dia, para postar-se na frente dos tempos. É a forma inovadora de manejar a inovação” (p. 13). Ainda comentando sobre essas questões de trabalho, diz o Instrutor de Trânsito do CFC 1 quando perguntado sobre sua autonomia na sua prática pedagógica, ele responde que:

tem. Porque uma das coisas que a gente percebe aqui, em função da própria direção, eles dizem assim: “eu só não quero reclamação lá na frente e também não quero reclamação do DETRAN. Se tu fazes a coisa como tem que ser feita, não quero aqui ninguém reclamando do teu trabalho, e eu quero resultado. Para mim, o resultado final é a satisfação do aluno. Então, quando a gente consegue passar a informação, ele consegue a aprovação, não reclama de ninguém (Instrutor de Trânsito CFC 1).

A exigência que o instrutor recebe pode vir tanto do órgão de trânsito quanto dos alunos, mas é, principalmente, o CFC que repassa ao instrutor as solicitações e reclamações de ambos. Porém, para o instrutor o que importa é o resultado final da

aprendizagem do aluno, que, para ele, garante um resultado satisfatório³¹ nos exames do DETRAN.

Tabela 14 – Índice de desempenho geral de candidatos por tipo de prova - RS

ÍNDICE DE DESEMPENHO GERAL DE CANDIDATOS POR TIPO DE PROVA - RS
MÊS: ATÉ OUTUBRO DE 2019

Renachs abertos entre nov/2017 e out/2018 - Provas realizadas entre nov/2017 e out/2019

Tipo de Prova	Candidatos Aprovados	Total de Candidatos	% Aprovação	Aprovados 1ª Prova	% Aprv 1ª Prova
Teórica impressa	109.327	112.753	97,0%	102.195	90,6%
Teórica eletrônica	96.548	98.447	98,1%	92.500	94,0%
Prática A	49.716	53.249	93,4%	39.970	75,1%
Prática B	116.751	156.147	74,8%	65.919	42,2%
Prática CDE	16.482	17.070	96,6%	13.942	81,7%

Observações:

A metodologia considera o índice de desempenho por candidato, pelo período de 1 ano a contar da abertura do Renach. São considerados no cômputo das médias os candidatos que efetivamente atingiram uma respectiva etapa de prova.

Fonte: DETRAN/RS

Para Jarvis (2010) o papel central para um serviço educacional de qualidade para a educação de adultos é formar uma equipe de trabalho que correspondam às necessidades de aprendizagem de todas as pessoas que procuram aprimorar seu conhecimento ao longo da vida. O professor deve estar ciente dos métodos de ensino de modo a capacitar o aluno a maximizar seu potencial humano, permitindo que os alunos adquiram domínio sobre o conhecimento, a habilidade, as atitudes e as emoções.

5.6 Formação continuada dos profissionais dos CFCs

A formação continuada dos profissionais dos CFCs apareceu bastante nas entrevistas, pois é desenvolvida ao longo dos anos de trabalho. Assim, trouxe muitos elementos para o estudo. O relato sobre a formação dos diretores e instrutores revelou a trajetória de conhecimento construída durante o processo de ensino-aprendizagem dos profissionais. O Diretor de Ensino do CFC 1 comenta:

tive inúmeros cursos, simpósios, as atualizações que o próprio DETRAN exige. Tudo isso vai acrescentando na tua formação, porque quando tu vais fazer um curso de atualização

³¹ o CFC deverá apresentar índices de aprovação de seus candidatos de, no mínimo, 60% (sessenta por cento) nos exames teóricos e práticos, respectivamente, referentes aos 12 (doze) meses anteriores ao mês da renovação do credenciamento, conforme a Resolução n° 358/2010 do CONTRAN

estás ali com outras 20 pessoas que vivem a mesma realidade que tu em outro CFC. Então, a troca de experiência, que só é proporcionada quando estás assim em reunião ou em curso, é muito boa. Estás no dia a dia, acabas fazendo as tuas rotinas e às vezes não tens tempo de falar com o colega de profissão sobre o que ele está passando e sobre o que tu estás passando. E aí, quando estás no curso, bom: “hoje eu não vou resolver problema nenhum do CFC, vou ter tempo de ver o que os outros estão passando”. E essa troca de experiência, com certeza, enriquece muito (Diretor de Ensino, CFC 1).

Nesse relato, o Diretor de Ensino fala sobre a sua participação nos cursos de educação continuada, que propiciaram a troca de experiências entre os profissionais. A troca de conhecimento entre os diretores que vivenciaram as mesmas situações dentro dos CFCs pôde auxiliar o diretor na tomada de decisões e na resolução dos problemas do cotidiano. Cabe ressaltar que a todo momento de nossas vidas estamos adquirindo novas experiências, mas a troca de experiências nas relações da prática educativa proporcionam um crescimento de aprendizado ainda maior. Na visão de Jarvis,

essa é a dimensão pessoal do conhecimento que existe em uma cultura organizacional e que foi interiorizada como resultado tanto da interação com outros trabalhadores quanto da internalização de habilidades que levam ao conhecimento especializado do praticante (2015, p. 821-822).

Ainda comentando sobre essa questão, diz o Diretor de Ensino do CFC 1:

Seria o constante crescimento, constante busca por novas informações, por novas Resoluções, legislações que vão mudando. Tu tens que estar sempre buscando saber o que está acontecendo, e isso é muito forte junto ao DETRAN, através dos e-mails, através do próprio site do DETRAN, que está sempre atualizando tudo o que está mudando para que tu não fiques parado no tempo. Senão, quando vês, estás passando para o aluno uma lei que daqui a pouco já nem é mais assim (Diretor de Ensino, CFC 1).

Através da troca de experiência, os profissionais encontram soluções conjuntas para os problemas do dia a dia. Porém, não é possível esperar somente essas oportunidades de aprendizagem, a formação do profissional de trânsito deve ser contínua, porque o espaço do trânsito não é estático. Vão surgindo novas regras e leis, e os Diretores de Ensino e Instrutores devem estar atentos a essas mudanças. É importante lembrar que as normas vão se adequando às mudanças da própria população, aparecendo como demanda aos órgãos públicos. Assim, é preciso ter claro, na formação de condutores, que o profissional deve acompanhar as transformações do ambiente, “ou seja, o perfil de quem frequenta a formação e de quem vai ser educador/formador/professor ou profissional, seja do que for, tem forçosamente que mudar e acompanhar a evolução” (SILVESTRE, 2011, p. 85).

Com a velocidade das mudanças nas informações do mundo globalizado, as aprendizagens logo se tornam ultrapassadas, por isso, “quando se transformam em ritmo

rápido os processos e as situações de trabalho, logo a capacitação inicial perde o seu valor e a formação deve ser atualizada ‘ao longo da vida’(CHARLOT, 2013, p. 88). Sabe-se que, por esse motivo, o profissional necessita estar atento a todos os acontecimentos de seu entorno e de outras realidades. O Diretor de Ensino do CFC 2 relata:

Eu nunca fiz Pedagogia, fiz Didática. Não tenho as cadeiras da educação. É óbvio que, se eu tivesse isso, talvez minha performance fosse melhor, ou, no mínimo, pudesse acrescentar esse conhecimento nas situações. Eu sou administrador de empresas e vou te confessar uma coisa: nunca imaginei dar aula. E eu supro isso, talvez a não formação na área, com a minha maneira de ser, as minhas experiências e o meu interesse em continuar a buscar matérias, ler, abrir o código. O código ainda não conheço todo, porque é enorme, mas eu me interessou, quando aparece uma situação eu vou pesquisar. Então, eu acho que seria bom se eu tivesse essa formação, mas agora, como fazer, né? A não ser que o próprio Detran desenvolvesse uma estrutura, e olha, certamente faltaria muito. É grande a quantidade, são muito poucos aqueles que são da área da educação (Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2).

Ser um educador no trânsito não exige do profissional um curso na área da educação. Muitos profissionais têm referências de metodologias de ensino no curso de Diretor de Ensino ou Instrutor de Trânsito. Isso não quer dizer que os profissionais não busquem o conhecimento pedagógico fora do curso de capacitação para desempenhar suas atividades.

Dessa forma, aparece uma contradição: “voltou a ideia de que o trabalho forma, educa. Simetricamente, estudar parece mais necessário do que nunca para se poder trabalhar” (CHARLOT, 2013, p. 86). Nesse sentido, mesmo com essa lacuna no estudo das teorias da educação, os profissionais demonstram entendimento sobre a formação humana no trânsito, ainda que desejassem ter uma oportunidade de participar de um curso que desse suporte às práticas e metodologias de ensino. Sobre a mesma questão, assim se manifesta o Diretor de Ensino CFC 1:

eu acho que é o papel do diretor de ensino passar para eles o que está mudando no geral, quais são as novas normas, formas de assisti-los junto aos alunos, de que forma podem melhorar a sua aula prática ou teórica, além dos cursos de atualização que vão fazer, assim como o Diretor de ensino faz, em que vão trocar experiências com outros colegas que passam pelas mesmas situações (Diretor de Ensino, CFC 1).

O Diretor de Ensino necessita estar sempre atualizado, pois caso os Instrutores não tenham conhecimento de alguma lei, ele deverá comunicá-los, para que todos estejam de acordo com as normativas exigidas para a formação do condutor. Além disso, é

perceptível o incentivo do diretor para que os instrutores também possam participar de cursos e eventos de educação. Ele continua:

no nosso CFC, a gente faz reuniões mensais. Sempre, após a prova prática, é feita uma reunião com eles, em que se coloca o que houve de mudanças e o que surgiu de novidade durante o mês. E eles trazem algumas realidades suas. A gente tenta estar com todos os instrutores, tanto teóricos quanto práticos. E aí se cria aquele debate geral, em que cada um dá a sua ideia (Diretor de Ensino, CFC 1).

Como nem sempre os profissionais podem estar com outros instrutores de outros CFCs, o debate sobre o trabalho acontece entre os colegas do próprio CFC. O Diretor de Ensino passa a desempenhar a sua função de atualizar o seu grupo de trabalho e coordenar a atuação e as atividades pedagógicas dos instrutores do CFC, conforme prevê a Resolução nº 358/2010, do CONTRAN. O Diretor de Ensino e Instrutor do CFC 2 argumenta:

eu, particularmente, penso que não é o ideal. Acho que, por exemplo, até para criar um padrão, deveria haver uma orientação nesse sentido, talvez do DETRAN. mas não vejo também, pelos anos que eu tenho de experiência ... ele fica um pouco distante dessa realidade. Então, se houvesse mais ... a gente poderia dizer uma série de coisas, que poderiam ajudar, mas a gente tem uma boa atuação, com certeza. Não existe até esse universo de diretor e instrutor, na prática, até porque eu dou aula. Então, a gente orienta, a gente troca informações. Não adianta tapar o sol com a peneira, não existe a autoridade Diretor de Ensino. O Diretor de Ensino tem algumas atividades que só ele faz. Nas definições, por exemplo. Quando um grupo de trabalho precisa melhorar alguma coisa, os Diretores de Ensino que vão, vão também alguns instrutores. Então, quer dizer que não há essa aura em torno do Diretor, que em alguns lugares há. Nós aqui somos meio que equipe mesmo (Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2).

Os Diretores de Ensino também podem desempenhar a atividade de Instrutor no CFC, como no caso do diretor entrevistado. Então, isso demonstra que o diretor tem algumas funções que só ele pode realizar. Mas também tem contato com a realidade do Instrutor. Nesta pesquisa, todos os participantes atuaram como instrutor, por isso, conseguem compreender as questões pedagógicas intrínsecas à relação com o aluno na sala de aula. O Instrutor de Trânsito do CFC 1 diz:

e a gente tem um detalhe: por seres teórico, tu és até, de certa forma, discriminado, porque lá existe o tablet, o sistema lá deles. Então, é diferente; para mim, aqui, é a biometria, que é onde eu tenho que cuidar do aluno, da folha dele; eu tenho que fazer tudo, né? O sistema de desenvolvimento; aí o prático fica meio separado, a gente até participa, às vezes a gente vem e fica aqui, porque depois tu assinas a ata, concordas, não concordas, mas eu não dou prático. Nas reuniões da gente, quando acontecem, o Diretor de Ensino vem,

sentam aqui e a gente conversa: “o que você acha?”. Assim e assim (Instrutor de Trânsito CFC 1).

Por se tratar de um ensino mais individualizado, é provável que haja uma quantidade maior de instrutores práticos nos centros. Os instrutores teóricos, por atenderem um grupo de alunos num único momento, tendem a existir em número menor dentro do CFC. A exigência quanto aos procedimentos de instrumentalização do sistema e metodologias de ensino, portanto, passa a ser diferenciada. O mesmo Instrutor comenta:

se eu fizesse, como tu perguntaste no início, teórico e prático, com certeza eu estaria lá envolvido, e aí nós faríamos as reuniões que eles fazem. Às vezes eles fazem lá embaixo, às vezes fazem aqui dentro, às vezes eles vêm para a minha sala, sentam aqui, participo indiretamente. Fico aqui ouvindo, daí, quando digo algumas coisas, me dão uma pedrada: “tu és à parte, eu chego antes de, saio depois. A minha jornada é de 11h por dia, tenho a hora do intervalo, depois são onze horas corridas. Eu fico mais aqui do que em casa” (Instrutor de Trânsito CFC 1).

Devido a essa diferença de atividade, o instrutor teórico pode ficar isolado e com menos possibilidades de trocas. Embora acompanhe os acontecimentos no trabalho dos instrutores práticos, sente-se desautorizado a opinar sobre a prática dos colegas. Então, permanece distante em algumas reuniões em grupo. Na verdade, esse comportamento da equipe pode gerar conflitos na ideia de unidade do ensino, visto que, a prática é a continuidade da teoria no CFC, e na formação de condutores uma é o complemento da outra - é importante a prática para sistematizar a teoria, e é importante a teoria para refletir sobre a prática.

Para Jarvis (2010), a teoria refere-se, usualmente, ao corpo do conhecimento que uma determinada área profissional considera como essencial para a prática. Porém, ele problematiza isso, afirmando que a nossa compreensão do conhecimento tem-se tornado complexa, assim como o papel do educador tem-se tornado uma atividade de complexidade, e o conhecimento teórico que abrange a prática pode não integrar o profissional como um todo. Também porque se torna questionável afirmar que a teoria pode ser aplicada na prática, já que a prática, por si só, configura-se como um portal de aprendizagem. A prática, por sua vez, pode ser considerada como um portal para a aprendizagem, constituindo-se o centro do conhecimento prático.

Portanto, o trabalho em equipe sempre que possível pode se configurar na melhor alternativa para minimizar os conflitos no grupo e acima de tudo para estabelecer um elo

entre as concepções teóricas e práticas da formação do condutor. No entendimento do Instrutor CFC 1:

aqui dentro a gente não fez nenhum curso ainda. A capacitação que acontece é muito rara, porque, como é que eu vou te dizer, “a busca do melhor depende sempre de nós e não da direção”. A gente tem uma certa trava, o nosso problema aqui no CFC é: se quiseres, busca, mas não vais usar aqui, não precisa. E quanto ao profissional, tu tens um dia corrido, tens sempre uma função corrida. Eu sempre busco me informar dentro das novidades que acontecem, mas, em relação a isso, se tu não ficas sabendo, tem como ver no nosso site? Tem como entrar no site do Detran e ver ali cursos de capacitação *on line*, mas às vezes tu não paras para isso, tu não tens tempo, porque a nossa jornada aqui... e quando estás em casa, tu tendo criança, tu tendo os afazeres domésticos, daí fica complicado, fica complicado mesmo. Mas o último curso de capacitação que eu fiz foi em 2012 (Instrutor de Trânsito CFC 1).

A jornada de trabalho do educador nem sempre é compatível com a sua necessidade de formação continuada. Muitos profissionais acabam tendo que invadir a sua vida fora do horário e local de trabalho para se capacitarem. “Hoje em dia, observa-se, cada vez mais, uma invasão da esfera privada pela atividade profissional” (CHARLOT, 2013, p. 88). O espaço destinado à atualização de conhecimento está sendo reduzido pela demanda de trabalho. E muitas vezes se torna negligenciado pelos profissionais, que precisam do trabalho, e principalmente pelos gestores, que preferem suprir essa etapa do processo em favor do atendimento do maior número de pessoas (clientes). O Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2 opina:

aqui nós temos situações, não seria, assim, bem direcionado para uma capacitação, como tu disseste. Palestras de trânsito sim. Frequência? Não muito frequente, vamos dizer, porque a gente atende muito às obrigatórias do Detran, que são de atualização. Então, há cursos específicos e obrigatórios. A nossa atividade é meio complicada para isso, infelizmente. A exigência é muito grande. Há poucas alternativas, assim, vamos dizer: “Ah, agora vou fazer um curso tal, me autoriza?”. “Ah tá, pode”. É complicado, mas não é por má vontade. A gente sabe que toda a estrutura de funcionamento é montada de uma maneira que não existe essa lacuna a ser preenchida por um desenvolvimento nesse sentido. É uma pena! (Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2).

As capacitações dos profissionais ficam restritas às capacitações obrigatórias, por não existir um momento reservado à formação continuada. Não existem alternativas para que os profissionais possam participar de cursos em outros locais de ensino. O diretor percebe que existe interesse deles nessa parte, mas, em contrapartida, a estrutura das instituições não permite. O Instrutor do CFC 1 continua:

eu vou te dizer assim: em relação à formação continuada, eu penso que isso não depende só de nós. A gente faz aqui o que o contexto preestabelece. O que a gente coloca dentro

das atualizações é tudo o que é necessário para melhorar esse indivíduo, né? Dentro do nosso contexto, mas o que falta, na realidade, é um apoio não só do DETRAN, em função dos CFCs em si, mas isso deveria ser muito mais divulgado. Não só na mídia como em outros veículos de comunicação. Por quê? Porque realmente a coisa funcionaria, porque a coisa não só se resume nisso aqui. Às vezes vem um menino para cá, uma menina, e eles comentam assim: “ah! Sabe o que o meu pai disse? Que o que se aprende aqui não se coloca em prática lá fora (Instrutor de Trânsito, CFC 1).

O instrutor expõe que a formação continuada não depende só dele nem do CFC. Não se resume ao Centro, devendo ser mais ampla e precisando se estender a outros espaços de aprendizagem. A partir da veiculação na mídia, por exemplo. Porém, é importante salientar a nossa responsabilidade diária em propagar o conhecimento de trânsito para as nossas relações pessoais, pois, “a educação/formação permanente e ao longo da vida diz respeito a cada um de nós, não só como alvos dessa educação/formação mas também como participantes ativos nela” (SILVESTRE, 2011, p. 71). Nesse sentido, “a educação ao longo de toda a vida conduz, diretamente, ao conceito de sociedade educativa” (DELORS, 1997, p. 166). Em que se ensina e aprende no e sobre o trânsito, a ponto que

a formação/educação faz também parte do “processo de socialização”, uma vez que o indivíduo, enquanto ser sociável, passa por inúmeras interações, realidades, espaços, tempos, contextos e influências: a família, a creche, a escola (jardim de infância – JI -, 1º ciclo, 2º ciclo, 3º ciclo, ensino secundário, universidade), os grupos/ amigos onde se insere (a rua, o bairro, a cidade, o país, o continente, enfim o mundo), o trabalho/ou o desemprego, a família (o casamento), os filhos, a reforma, a velhice e, por fim, a morte. É nesse quadro de socialização (permanente) em que o ser humano forçosamente absorve uma série de (in) formações, que interferem na sua forma de ser, estar e agir, que se dá o processo formador/educador (SILVESTRE, 2011, p. 74).

Por isso, a formação no trânsito passa a ser tão constante e indispensável, já que a sua implicação é inerente ao ir e vir cotidiano. Ao sairmos de casa, já tomamos decisões sobre o trânsito e sobre o deslocamento de outras pessoas. Por isso, a formação continuada passa pela educação informal, não formal e formal, ou seja, na interação com as pessoas, nos cursos, eventos de trânsito e trabalho e, por fim, nos cursos obrigatórios de atualização. O Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2 assim se manifesta sobre a formação continuada:

colaborou, porque, vamos dizer assim, na época eu fiz teórico e prático; na realidade, minha formação é teórica e prática: colaborou, primeiro, porque, sob o ponto de vista formal, pedagógico, enfim, eu não tinha conhecimento da área, nenhuma, certo? Modéstia à parte, sempre fui um condutor defensivo. Embora eu não soubesse que era, não classificava como, mas sou, sempre fui, meu pai me ensinou a um ser um condutor sempre. Na época, ele nem falava em defensivo, só me ensinou a conduzir. E hoje eu vejo que foi uma maneira segura de condução. Então, da parte formal eu não tinha conhecimento nenhum. De todas as matérias, de modo geral. E por incrível que pareça, a parte prática me ajudou bastante, e a parte teórica basicamente, porque com a parte de

legislação e direção defensiva, principalmente, eu me identifiquei muito. Foi uma sementinha que foi plantada a partir do curso. De lá pra cá, eu sou um defensor fervoroso da direção defensiva e passo para os meus alunos (Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2).

A formação do profissional de CFC não se inicia no curso de formação para profissionais. A participação da família como uma base educadora contribuiu para a formação empírica na área de trânsito, pois as lembranças da educação familiar estão presentes no processo de construção do conhecimento sobre trânsito, assim como o modo de agir e as reflexões sobre os ensinamentos das práticas informais. Todas essas formações colaboram para o desenvolvimento da prática educativa. O Instrutor do CFC1 complementa a reflexão:

dentro desse contexto, vai muito é de ti, porque se tu ficares com o material didático com que aprendeste, sabes bem pouco. Agora, se buscares abrir o horizonte, consegues muito mais. Mas aí é o profissional, e profissional difere-se individualmente, por quê? Porque, como eu te diria, é muito pessoal, a gente poderia dizer que é na individualidade de cada um dentro do que tu gostas ou não de fazer. Se tu vens aqui pelo salário, é uma coisa, se vens porque queres realmente desenvolver um trabalho e realmente pôr isso em prática, daí tu consegues um outro tipo de trabalho. Sim, isso faz diferença, vai muito do profissional em si e não do que o curso te presta (Instrutor de Trânsito, CFC 1).

O instrutor refere o seu bom desempenho como profissional e as suas qualificações individuais. Ele percebe que o material didático não é o único responsável pelo desenvolvimento de seu trabalho e tem o entendimento de que necessita, depois do aprendizado do conteúdo, intercalar isso com novas fontes e, portanto, aprender a aprender. Continuando sua reflexão:

então, a nossa continuação aqui é para que a gente consiga, também, que lá fora aconteça. Uma das coisas que eu friso dentro do meu conhecimento é assim: não adianta nada eu te educar aqui, se isso não é cobrado lá fora (Instrutor de Trânsito, CFC 1).

Apesar da busca para que os conhecimentos aconteçam, muitas vezes, de maneira individual, o instrutor demonstra acreditar em ações complementares de educação, visto que a formação do condutor envolve também a pressão social e fiscalização dos órgãos competentes. É todo um sistema que deve estar conectado, senão corre o risco de cair no descrédito público. O Instrutor diz ainda:

então, eu acho que essa formação continuada não deveria ficar só no instrutor, no dia a dia passando isso para aquele que tá ali, ou mesmo a gente trazendo coisas novas e tal, porque o que eu entendo por continuada é isso, né? Eu estar me formando cada vez mais e me informando melhor para informar aqueles que vêm logo em seguida, tudo bem, mas como que ficam aqueles que passaram ou os que não passaram? Tá entendendo? Para

trás, nos cursos anteriores e em que as atualizações aconteceram, eles não tiveram a informação. Que dizer, eu continuei a minha formação, beleza, mas aí tô passando isso para os novos, tá, e por quê? Mesmo que isso não tenha sido divulgado lá no novo código, quem é que acessa? Ninguém, eles já vêm pra cá obrigados, porque o DETRAN obriga que façam 45 horas-aula. Tá entendendo como é que é? Porque senão eles só faziam o prático. Então, essa continuada deveria continuar, não só da minha parte enquanto instrutor, mas também o sistema deveria ter uma continuidade, no caso de mídia, de uma formação extra. Penso e já ouvi isso, inclusive de aluno. Que todos deveriam passar não por uma reciclagem, mas usaria esse termo, né? A cada tempo de renovação, eu a cada 5 anos, vou renovar a minha carteira. Eu tenho que sentar ali e ouvir uma palestra, fulano vai falar, agora a nova lei intitulou-se, a partir do dia tal de tal (Instrutor de Trânsito, CFC 1).

Assim como a formação do condutor abrange a educação não formal e informal, a educação continuada, na visão do instrutor, não deve se restringir ao profissional, mas, sim, englobar a sociedade como um todo, pois o instrutor sempre busca se atualizar quanto à legislação e às metodologias de ensino. Nessa perspectiva, evidencia-se a necessidade de a formação do condutor ultrapassar os limites dos cursos de formação de condutores para outros tempos e espaços. Com isso, o condutor habilitado também pode retornar para os centros, a fim de renovar os conhecimentos de trânsito colaborando com a ideia de que “o ser humano nunca é completo, nunca pode se fechar, nunca coincide completamente com que pode vir a ser” (CHARLOT, 2013, p. 170). Segundo Freire (1996), “o inacabamento do ser humano, na verdade, o inacabamento do ser ou sua inconclusão é próprio da experiência vital. Onde há vida, há inacabamento” (p, 55).

As concepções de formação, atualmente, estão mais amplas:

elas não mais acarretam a comunicação e a disseminação de corpos fixos de conhecimento, os valores ou habilidades, mas um tipo de “osmose de conhecimento” para garantir o que agora deve ser uma troca permanente e contínua entre a produção individual de conhecimento e a gestão organizada dele. A ideia da aprendizagem ao longo da vida, e especialmente a aprendizagem autogerida, parece bastante predestinada por esse processo – pelo menos como um conceito estrutural (ALHEIT, 2013, p. 142).

Silvestre (2011) acrescenta que “investir na formação/educação não é fazê-lo de forma estratégica com ações de formação/educação pontuais. Investir na formação/educação é ter em conta, permanentemente, as constantes mudanças que o mundo sofre” (p. 85). A

formação permanente³², por sua vez, propicia o desenvolvimento do pensamento ativo e crítico diante dos acontecimentos do cotidiano e de conhecimentos predeterminados. Sobre isso, diz o Instrutor de Trânsito do CFC 1:

então, tu renovas, no caso, como se diz, *on line*. Tranquilo, mas o que acontece com isso? A gente vai defasando o motorista, ele vai se tornando aquele motorista da antiga, que não sabe nada de trânsito, e daqui a pouco, quando dizes que os órgãos públicos são arrecadatários e não educativos, não se perde a palavra, tá certo? Por quê? Porque se eu pego pessoas que não têm educação para o trânsito, vou ter, no caso, infratores. E se tenho infratores, tenho o quê? Arrecadação. Então, eu penso que se existisse uma educação melhor, talvez diminuíssem até as infrações. Que, talvez, não sei se é interessante, né? Quando a gente vê isso, também tem que ver em relação à sobrevivência. Se o cara tem mais conhecimento, ele anda melhor no trânsito, não se mata, mas também deixa de arrecadar. Então, se existe um interesse, de quem, de que e por quê? É essa coisa que te digo: nossa formação, sim, ela deve ser sempre continuada, mas não só continuada, como intensiva e extensiva. [...] A gente, enquanto instrutor de trânsito, tem essa continuidade em função de ensinar. E quando tu buscas sempre a informação para a formação, melhora o teu conhecimento. Vais buscando as informações para a tua formação, não só a tua, sendo continuada, mas também a dele, porque estás trazendo essas informações novas (Instrutor de Trânsito CFC 1).

O instrutor atenta para a qualidade da educação que está disponível em plataformas *on line*, sem nenhuma análise criteriosa de seu conteúdo e de seu planejamento pedagógico. A formação do condutor deve ser tratada com a seriedade com que está disposta no código, garantindo, assim, a sua devida importância. As informações têm alta rotatividade perante a população, mas a reflexão desses conhecimentos nem sempre é efetiva. Para Charlot, “há muito saber incorporado no mundo em que vivemos, mas temos com ele uma relação mais mágica do que cognitiva” (2013, p. 87). Pouco se pensa a respeito do que é aprendido, por conseguinte, as atitudes passam a ser tomadas pela conveniência do momento. O mesmo Instrutor afirma:

o EAD distancia, ele já é a distância. Então, distancia, não aproxima nada (Instrutor de Trânsito CFC 1).

Os órgãos de trânsito, nesse contexto, podem ser considerados mais punitivos pela fiscalização e arrecadatários do que educativos, pois parecem não suprir as demandas da

³² Para Silvestre, “dizemos Permanente porque se privilegiariam os vários contextos e espaços/tempos formadores/educadores e a longa duração da formação/educação (antes de nascer e até morrer)” (2011, p.83).

população. Passando a impressão de descaso e desinteresse com a formação eficiente e participativa dos condutores.

Para Jarvis (2010), precisamos reconhecer que quase todas as formas de educação estão mudando em resposta às pressões sociais. Naturalmente, algumas críticas surgem entre os professores, para que os alunos também possam iniciar situações de ensino e aprendizagem a distância. A educação a distância é uma forma de educação organizada que oportuniza a aprendizagem para alunos que estudam individualmente ou que estão longe do professor. Porém, nesse momento, há uma distinção entre educação a distância e ensino à distância, em virtude da ideia de que o professor começa a se tornar desnecessário e de que existem conteúdos de aprendizagens oferecidas pela web não institucionais. Na visão do Instrutor do CFC 1:

hoje existe uma coisa, tu hás de convir, né? A gente já usa para o desenvolvimento de aluno aplicativo, então tu usas aqueles aplicativos que existem lá nas lojas de distribuição digital. Por isso que eu coloco lá: “brinquem no play store!”. Porque já que eles querem jogar, então vão brincar, vão desenvolver o que tá lá. “Ah! Mas o assunto que existe lá é meio estranho, é diferente daqui”. “Isso é para instigar teu conhecimento. Então, vai brincar lá! (Instrutor de Trânsito CFC 1).

Os aplicativos podem ser uma ferramenta de trabalho para os educadores que veem nas novas tecnologias uma maneira de propor atividades de aprendizagem diferenciadas. Porque ao invés de negar a existência de outros métodos de ensino, eles podem ser agregados ao que se trabalha no CFC. E acima disso, podem ser utilizados como uma prática de ensino dirigida, já que o aluno pode trazer seus questionamentos para as aulas. Segundo a opinião do mesmo Instrutor:

É um material auxiliar didático, ele vem auxiliando para melhorar teu conhecimento, e, como é um brinquedo, vamos dizer assim, né? Então, fica muito mais fácil, porque eles não têm compromisso de fazer. Só que assim: porque a gente usa esse tipo de coisa, porque fica mais fácil quando tu não obrigas, tudo que não é obrigado entra mais fácil. (Instrutor de Trânsito CFC 1).

Mesmo na educação de adultos, os recursos não formais ajudam a diversificar o aprendizado e a torná-lo mais atrativo. O instrutor entende que os materiais tecnológicos podem complementar o ensino. Claro, se antes for analisado e certificado pelo educador. O profissional da educação não precisa ficar condicionado a metodologias que extrapolem o ambiente de sala de aula. Sobre isso, diz o Diretor de Ensino e Instrutor do CFC 2:

A formação continuada é obrigatória. Eu acho que deveria haver uma frequência muito maior. Sinceramente, eu acho que além do que os cursos de formação continuada oferecem, deveriam ser um pouco mais adaptados à realidade dos CFCs, porque onde é executada essa tarefa não é lá no DETRAN, é aqui. E essa realidade de como a gente trabalha mesmo, ela fica ... eu fico pensando que o DETRAN não tem muito conhecimento de como a gente trabalha, do nosso mundo, do dia a dia, das dificuldades do dia a dia. Uma coisa a formação básica de Diretor. Ela, na realidade, fica um pouco distante da realidade do que a gente vive aqui. A proposta para o Diretor, né? Até mesmo, de repente, talvez eu esteja sendo um pouco incoerente em relação à Resolução. São uns pequenos fios que fogem um pouco, vamos dizer, do que é possível realizar aqui. Eu acho que isso precisava ser mais visto por quem estabelece a estrutura dos cursos de continuação para nós (Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2).

O Diretor de Ensino compreende que as capacitações voltadas aos profissionais dos CFCs deveriam ser oferecidas com maior frequência, Ele também refere que a formação proposta pelo DETRAN não consegue atingir a realidade dos CFCs. Nesse sentido, pode-se dizer que a teoria acaba em certas ocasiões destoando da prática. Por isso, o planejamento das aulas deveria vir ao encontro das reais necessidades de aprendizagem dos Diretores de Ensino e Instrutores de Trânsito.

5.7 A experiência na formação do profissional de trânsito

Quando se trata de educação de adultos e educação profissional, a experiência é uma das questões consideradas essenciais para desenvolvimento de uma prática pedagógica. Os profissionais mostraram que o trabalho de formação exercido no CFC foi precedido por outras experiências de educação e de trânsito que agregaram conhecimento nas práticas atuais.

Jarvis (2010) sugere que o indivíduo integra a aprendizagem, o conhecimento, as habilidades, as emoções em sua história de vida, tornando-se mais experiente, podendo agir diante dos resultados. E quanto mais se vivencia questões práticas, novas situações de aprendizado acontecem, ao passo que as experiências anteriores podem ser usadas em situações atuais. Aprendemos a partir da nossa percepção do mundo, sendo que a aprendizagem pela experiência está relacionada à consciência e à biografia. A experiência está no coração do aprendizado humano ao se relacionar com a própria vida.

Para Alheit, “as expectativas da “sociedade do conhecimento” estão aumentando a pressão para que os indivíduos satisfaçam certos padrões de habilidades e conhecimento antes que possam ser empregados” (2013, p. 145). Em complemento disso, a experiência

torna-se também um pré-requisito para o trabalho. Para a formação docente, o que importa “não é a repetição mecânica do gesto, este ou aquele, mas a compreensão do valor dos sentimentos, das emoções, do desejo, da insegurança a ser superada pela segurança, do medo que, ao ser “educado”, vai gerando a coragem” (FREIRE, 1996, p. 50 – 51). Comentando sobre essas questões, diz o Instrutor de Trânsito do CFC 1:

trabalhava antes com transporte coletivo, me deu uma escala muito grande, me deu um espaço, a visão, a amplitude de transporte coletivo. Vivia no trânsito igual, mas era um trânsito diferente, porque era um veículo pesado, lidando com tripulação e passageiro. Então, era outro campo, mas isso me deu uma experiência muito grande, porque a gente lidava com o trânsito propriamente dito. Nós éramos a face da empresa, tanto para lidar com usuário como com a tripulação (Instrutor de Trânsito CFC 1).

O instrutor percebe características no seu trabalho anterior, que diferem e se assemelham do atual. Posto isso, ele identifica quais aprendizados pode transpor para sua realidade e quais não se encaixam. No entanto, em virtude de algumas referências ficarem na sua memória, provavelmente algumas podem parecer distantes do seu trabalho hoje, devido à mudança de contexto. Porém, podem aparecer de modo não consciente em suas relações de ensino-aprendizagem quando surgir um acontecimento que remeta à situação vivenciada. Para Jarvis,

em outras formas de experiência, podemos recordar a familiaridade com locais nos quais estivemos há dias, semanas ou anos antes, desde que nos encontremos naquele lugar ou até mesmo assistindo a um filme sobre aquele local, o que indica que uma experiência contextual presente pode provocar lembranças aparentemente perdidas há longo tempo, o que ilustra que, logo abaixo do nível de consciência, arquivamos memórias que podemos trazer à nossa mente consciente e a partir das quais podemos aprender, mesmo que não tenhamos conhecimento da experiência inicial de aprendizagem (2015, p. 820).

O Diretor de Ensino e Instrutor do CFC 2 relata ainda:

eu tinha me divorciado, precisava voltar para o trabalho, porque trabalhava com a minha ex-esposa numa escola de educação infantil. De certa forma, a área da educação esteve comigo - é claro, 12 (doze) anos trabalhando lá! Então, aí houve o divórcio, eu tinha que voltar para o trabalho. E eu tinha feito há muito tempo esse curso de Instrutor, mas, naquela época, não estava nem pensando em me separar. Seria, assim, uma alternativa, porque tem horas de trabalho, os turnos, né? Eu podia atender a escolhinha e também dar aula. Só por isso, por quê? Porque a minha filha mais velha, o meu genro e o outro genro eram Instrutores de trânsito. Conversando com a filha, ela disse: “ó pai, por que tu não fazes, quem sabe?”. E eu disse: “ah, dar aula?”. Não tem problema”. Eles eram instrutores práticos, todos eles. Ai eu disse: “quero ser prático, então”, “tu não vais aguentar”, “tua estrutura física não vai aguentar”. De fato, ela até hoje tem um problema no cóccix por ficar sentada, e naquela época trabalhava sábado; hoje não há aula no sábado. E foi por aí a motivação (Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2).

Nota-se que o convívio com as experiências de outras pessoas, especialmente de familiares e amigos na relação informal, leva-nos a antecipar um aprendizado. O exemplo é capaz de formar de modo mais eficaz do que a própria experiência. As observações de fatos vividos por outras pessoas podem nos incentivar ou desmotivar para a realização de uma determinada atividade profissional. Nas palavras do Instrutor de Trânsito:

primeiro tu fazes o curso e dizes blá blá blá. Mas quando comesças a rezar isso aí, mudas o conceito. E quando tu pões em prática, tu sais disso aqui como no automático - tu pões em prática. Por quê? Porque é tão lavagem cerebral pãra ti mesmo, que de uma forma ou outra termina colaborando para as tuas condutas. Tu terminas executando aquilo que ensinas, até porque ficaria até meio fora do padrão tu dizeres uma coisa e fazeres outra (Instrutor de Trânsito, CFC 1).

As teorias de ensino vão aos poucos sendo internalizadas nas práticas rotineiras do instrutor e somam-se ao seu comportamento no trânsito, à medida que sofrem com os questionamentos constantes oriundos dos estudos das aulas. Para Freire (1996), “a reflexão crítica sobre a prática torna-se uma exigência da relação Teoria/Prática, sem a qual a teoria pode ir virando blablablá, e a prática, ativismo” (p. 24). Desse modo, a teoria dos cursos de formação deixa de ser um conhecimento conceitual para encontrar sentido na experiência educativa. Seguindo sua reflexão, diz o mesmo Instrutor:

porque no começo, sim, tu enfrentas a dificuldade. Ao saíres do curso e entrares na vida profissional, tu vais precisar de um tempo para realmente teres essa experiência, né? Porque o curso deixa muito por alto, ele não te deixa pronto, te prepara e depois vem a experiência, depois é a prática diária, o desenvolvimento da formação, e tu estás formando e te formando. Então, tu estás vendo pessoas aprendendo e tu também. (Instrutor de Trânsito CFC 1).

O instrutor considera que, ao ensinar, ele também está aprendendo. O ato de formar o aluno possibilita sua formação, bem como permite ser ensinado por ele como deverá formar. Se formar não está dissociado de formar, porque quando o educador está formando, ele também está revendo sua formação. Freire (1996) expõe que “embora diferentes entre si, quem forma se forma e re-forma ao formar e quem é formado forma-se e forma ao ser formado” (p. 25).

5.8 O Instrutor de Trânsito e o seu papel de professor

O instrutor de trânsito é um dos protagonistas na formação de condutores. Através dos seus ensinamentos, muitos condutores recebem a educação necessária para adquirirem sua habilitação, a fim de saírem nas ruas com seus veículos e motocicletas. Por isso, é importante que a educação volte-se para o entendimento e aprimoramento da

abordagem didático-pedagógica nos processos de ensino-aprendizagem desses profissionais, bem como para a sua formação como um todo. O Instrutor continua:

aí eu te digo assim: nós temos um trânsito crescendo, uma quantidade de carros aumentando, jovens de cabeça vazia, porque hoje já não se tem nem orientação familiar. [...] Então, o que tu és? És educador. Eles não chamam a gente de instrutor, chamam de professor. Eu não tenho formação pedagógica, mas nós somos intitulados professores. O lá de fora é instrutor, nós somos professores; eles vêm aqui e nos dão o título de professor; [...] mesmo tu não tendo uma área pedagógica, terminas desenvolvendo essa área da Andragogia. [...] Eu considero que o profissional do trânsito, esse instrutor, ele realmente participa, sim, né? A formação de instrutor tem, sim, importância. Tem mesmo. Claro que eu sempre digo: vai depender de como esse profissional está preparado para desenvolver lá fora, com certeza, ou até mesmo aqui dentro, na sala de aula (Instrutor de Trânsito CFC 1).

O instrutor de trânsito é visto pelos alunos dos CFCs como um professor. E é assim, que ele passa a se perceber quando identifica que seu trabalho de ensinar sobre o trânsito caracteriza-se pelas qualificações de um educador, em que o conhecimento da área pedagógica faz-se presente na compreensão das peculiaridades inerentes à aprendizagem do público adulto. Sobre isso, manifesta-se o Diretor de Ensino do CFC 1:

normalmente, o pessoal faz o curso de instrutor, aí é orientado para passar nos CFCs para fazer o estágio. Esse estágio, se eu não me engano, são 5h de aula teórica e 5h de aulas práticas. Muitos deles já acabam conhecendo os centros próximos de sua região onde moram e, com isso, acabam trazendo um curriculum. Muitas vezes, são contratados sem experiência, e outros já têm experiência, já trabalharam em outros centros, saíram por algum motivo. Deixam um curriculum, quando surge uma necessidade a gente chama, vem, conversa e acaba encaixando (Diretor de Ensino, CFC 1).

Os instrutores pesquisados não têm formação específica de Educação ou Pedagogia, porém demonstram conhecimentos advindos de suas experiências e dos conhecimentos provenientes das capacitações. Provavelmente, tais conhecimentos não se constituem apenas nos estágios, já que há pouco tempo destinado à prática pedagógica, há, portanto a possibilidade de se atribuir o exercício de professor ao exemplo que esses educadores receberam de seus próprios professores ao longo de suas experiências como alunos e ao observar seus colegas de profissão.

No caso específico da formação de condutores, o conhecimento das normas e regras de circulação, a habilidade para conduzir os veículos, as atitudes baseadas em valores de solidariedade, respeito, cooperação e harmonia com os demais, e as emoções, que são o controle dos sentimentos negativos de raiva e irritabilidade, são a base do aprendizado para os profissionais dos CFCs. Para Cristo “as emoções devem estar sob o nosso controle, submetendo-se à razão para que possamos agir com equilíbrio e harmonia.” (2012, p. 79)

Além desses conhecimentos, a prática docente exige entender como estão embasadas as noções de aprendizagem. Silvestre (2011), sem a intenção de dar uma receita pronta para desenvolvimento do planejamento da educação de adultos, expõe que se deve considerar, entre outros, os aspectos que seguem:

- o adulto, como indivíduo, só aprende o que quer (à medida que a idade vai avançando, mais isto é verdade);
- tendo vontade própria, exerce poder sobre os seus atos (mesmo que inconscientemente) e carece de motivação para a aprendizagem;
- o ser humano aprende melhor pela prática. Relaciona o que aprende com o resultado final. Por isso, a exercitação é fundamental;
- também, por via das novas tecnologias, aprende melhor resolvendo problemas reais do cotidiano, daí que se devem utilizar instrumentos práticos e não somente teóricos;
- as experiências anteriores afetam a aprendizagem. Se o que aprende é dissonante do que sabe, tende a rejeitá-lo. Por outro lado, se já o sabe, desliga-se do assunto;
- a pessoa aprende mais e melhor em ambiente calmo. Assim, deve-lhe ser propiciado um ambiente pouco formalizado, não só no que se refere ao relacionamento (sem facilismos), mas também à própria disposição do local/espço, afastando-o do modelo escolar tradicional e preferindo disposições, por exemplo, em U, que facilitem a participação de todos e onde todos se vejam ao mesmo nível;
- sabendo, também, que as pessoas reagem de forma específica aos diferentes métodos, estratégias e atividades de ensino-aprendizagem, importa adaptá-los aos objetivos e ao grupo a trabalhar (p. 163).

O mesmo Diretor de Ensino relata:

normalmente, quem entra no teórico não dá aula prática, acaba ficando fixo na teórica; normalmente, o pessoal chega e diz que já deu aula na prática, já deu aula na teórica, e o centro encaixa onde acha mais conveniente. Vê a questão do perfil, se tem perfil. Aqui os dois instrutores já dão aula há mais de 5 anos, cada um no centro, são os mesmos. Acabavam vindo mesmo tendo feito o curso para os dois Nem todo mundo tem perfil, nem todo mundo tem aquela empatia para enfrentar uma sala de aula, não, outro já prefere estar na sala de aula a estar com um aluno só no carro (Diretor de Ensino, CFC 1).

Percebe-se que a relação com a prática docente no CFC é dinâmica. Os profissionais, estando vinculados em mais de um Centro, podem circular por diversas realidades, dentro de atividades da formação do condutor. Por isso, cabe ao Diretor de Ensino ter a sensibilidade de adequar os profissionais nas funções onde eles se sintam mais capacitados e integrados.

5.9 O CFC e a comunidade escolar

Na maioria das vezes, as atividades do CFC aparecem isoladas da comunidade. A participação dos profissionais em eventos com o público de fora do CFC restringe-se a situações pontuais e esporádicas. A carga horária dos profissionais é cumprida

basicamente no Centro. Os outros espaços educativos não fazem parte da rotina de trabalho do CFC. Nota-se que há uma preocupação com a abordagem didático- pedagógica, com o planejamento das aulas e com a aprendizagem do aluno, mas pouco se considera a comunidade ao entorno. O mesmo Diretor de Ensino comenta:

é difícil. Eu participei uma vez na turma que foi alternativa, Balada Segura, mas aí era com a comunidade, com o DETRAN, né? E era alternativa, os CFC estavam sendo chamados a contribuir. É claro que tem que mandar alguém, é óbvio, mas, vamos dizer, era uma coisa que era livre, daí eu fui porque realmente eu queria ter mesmo. Foi muito bom! (Diretor de Ensino e Instrutor CFC 2).

O exemplo trazido pelo profissional do CFC tem a ver com o convívio no trânsito, como também se relaciona com as políticas públicas voltadas para a formação do condutor, tal como o Balada Segura³³. Portanto, tenta-se aproximar os discursos de trânsito a uma única concepção. Para o teórico da área de trânsito, Vasconcellos (1998):

A educação só será consistente quando o conteúdo dos ensinamentos estiver refletindo na prática, ou seja, quando as pessoas agirem adequadamente no trânsito. A educação só será efetiva quando as pessoas sentirem que o comportamento adequado será recompensado e o inadequado será punido. Isso depende não apenas da consciência de cada um, mas também de uma fiscalização eficiente (p. 91).

A fiscalização de trânsito é tida como educativa quando se trata de trânsito, pois a partir do momento em que o condutor aprende a norma de circulação para habilitação tem o dever de cumpri-la. E caso não a cumpra receberá uma punição pela atitude inadequada, já que pode perder o direito de dirigir. Sobre essa questão, comenta ...:

foi um trabalho que o CFC realizou; primeiro me contataram, aí fizeram um contato, perguntando se, no caso, eu faria uma palestra, em e se nós a cobraríamos. Aí eu disse que falassem com a proprietária, até porque eu estava à sombra, não podia fazer alguma coisa, cobrar um valor ou coisa parecida. Depois de respingar nela alguma sombra ou alguma coisa que fosse, eles foram, fizeram contato com ela, e ela me autorizou a fazer a palestra em nome do CFC. Então, inclusive, o DETRAN pede que a gente faça um tipo de interação social. E a gente misturou já o assunto, usando o útil ao agradável. Fomos convidados e depois ainda participamos, indiretamente, de um trabalho social. (Instrutor CFC 1)

³³ Balada Segura, instituída no Rio Grande do Sul pela Lei nº 13.963, de 30 de março de 2012. Com a Coordenação Executiva do Detran/RS, a Operação tem como objetivo realizar, de forma integrada e contínua, as ações de fiscalização e de educação, em especial o combate à alcoolemia no trânsito, em locais e horários de maior incidência de acidentalidade. (BALADA SEGURA) Disponível em <<https://baladasegura.rs.gov.br/a-balada-segura>> Acesso em 25 de janeiro de 2020.

Não existe um trabalho conjunto com as escolas, mas, quando é ofertada a possibilidade de participar de uma atividade extracurricular, os profissionais dispõem-se a fazê-lo. E os CFCs pesquisados não se opõem. Para Delors (1997) a integração dos processos educativos com a comunidade “constitui um poderoso vetor de educação, quanto mais não seja pela aprendizagem da cooperação e da solidariedade ou, de maneira mais profunda talvez pela aprendizagem ativa da cidadania” (p. 112). Porém, ao que se percebe, essas ações precisam ser motivadas para acontecerem. Diante disso, o CFC dispõe de sua equipe também em ações de educação não formal na formação de condutores.

6. Observações das aulas teóricas

As observações das aulas teóricas tiveram como objetivo principal entender como os instrutores realizam sua prática didático-pedagógica nos espaços formais de formação de condutores, a partir da Resolução nº168/2004, do CONTRAN. Cabe salientar que a análise do estudo constituiu-se a partir do ponto de vista da pesquisadora diante das suas concepções sobre a formação de condutores no trânsito, considerando as teorias de educação, as teorias sobre os conhecimentos da área e sua formação acadêmica em Pedagogia. Portanto, a descrição das aulas tem ênfase nos aspectos considerados mais importantes à pesquisa, que em outras perspectivas poderiam estar sujeitos a interpretações diversas. Assim, conforme Freire,

quem observa o faz de um certo ponto de vista, o que não situa o observador em erro. O erro, na verdade, não é ter um certo ponto de vista, mas absolutizá-lo e desconhecer que, mesmo do acerto de seu ponto de vista, é possível que a razão ética nem sempre esteja com ele (1996, p. 15 – 16).

A intenção de observação no campo de pesquisa permite que se conduza a formação do condutor no CFCs para uma reflexão sobre as principais concepções desse processo educativo. Mesmo que parte da observação não esteja contemplada na análise, essas concepções foram descritas no trabalho para que pudessem trazer maior entendimento a seu respeito, no contexto em que foram inseridas.

Observação – AULA CFC 1– Periferia

A observação foi realizada numa aula do turno da manhã, referente ao Módulo: Legislação de Trânsito. Na sala, estavam 13 (treze) alunos, 11 (onze) homens e 2 (duas) mulheres. Desses 13 (treze) alunos, 2 (dois) estavam fazendo aulas de Reciclagem. Foi realizada a validação da presença do aluno com reconhecimento biométrico das digitais no início da aula e no final.

Antes da entrada em sala, os alunos conversavam sobre comportamentos de risco no trânsito, como o condutor não beber antes de dirigir.

Em aula, os alunos acompanharam a leitura do texto em material didático do Centro junto do Instrutor.

O instrutor iniciou explicando sobre o processo de primeira habilitação no CFC, o tempo que eles teriam para realizar todo o processo, os carros adaptados, o período de horas/aula teóricas, a necessidade de 70% de acertos para a prova teórica e sobre a LADV (Licença para Aprendizagem de Direção Veicular) e o início das aulas práticas.

Então, um aluno perguntou se as aulas práticas seriam realizadas com o mesmo instrutor durante todas as aulas. O instrutor respondeu que a princípio sim, mas que

<p>poderia mudar. Deu um exemplo: caso o aluno não conseguisse estabelecer uma relação de troca com o Instrutor, poderia trocar, porque: “se eu não tiver aceitação, não aprendo”. E explicou que o instrutor inicia com uma metodologia única até estabelecer uma metodologia para cada aluno, mas que também é importante que aconteça uma troca entre o aluno e o Instrutor, pois se o aluno souber como aprende poderá comunicar ao Instrutor. Por isso, é preciso entender “como eu aprendo”. Como no futebol: assistir na TV ou no rádio pode ser percebido de maneira melhor ou não.</p>
<p>Continuou explicando sobre a carga horária das aulas práticas: as aulas noturnas poderiam ser substituídas por aulas no simulador, e na prova prática poderia haver mais alguém em aprendizagem do DETRAN dentro do carro. O instrutor salientou que no dia da prova o candidato deve “buscar tranquilidade para contornar a situação” e “não deve se comparar a ninguém”, no veículo ele estará interagindo com outros veículos fazendo parte do “cenário do trânsito”, “na moto não, não tem nada que atrapalhe”. O mesmo aluno perguntou: “no caso de a moto colocar o pé no chão, seria quanto de falta?”. O instrutor respondeu que o ideal não é calcular as faltas: “tem que seguir as orientações do instrutor para não errar”.</p>
<p>O instrutor seguiu falando sobre as faltas, disse que “a responsabilidade do cinto é do condutor na prova”. Um aluno comentou que iria escrever na mão para não errar. O instrutor argumentou: “quando você estiver no trânsito, você é responsável pelo cinto dos seus passageiros”.</p>
<p>Assim, as regras da prova prática têm relação com faltas e com os pontos, e o candidato aprovado recebe a permissão e, depois de 1 (um) ano, a CNH.</p>
<p>Uma aluna mencionou que os mais antigos deixavam o pneu da frente virado para fora, mas explicou o porquê.</p>
<p>Um aluno mencionou a mesma coisa, mas que não sabia se era o certo.</p>
<p>O instrutor deu um exemplo trazido por sua mãe de quando ela foi à Santa Catarina e percebeu que a baliza eram duas metades de carros. “Os carros têm formas diferentes na rua”. Então, passou um vídeo de uma reportagem sobre a dificuldade de uma condutora em estacionar e com um especialista ensinando como realizar as manobras. Ressaltou que para a prova seria preciso entender da baliza, mas que na rua seriam necessárias várias aprendizagens, como entender as dimensões do veículo.</p>
<p>Depois, voltou a falar sobre a motocicleta, para responder sobre a falta de colocar o pé no chão durante essa prova prática. Falou das cilindradas da prova: “ao sair do circuito fechado, se você tiver poder aquisitivo, sai com uma moto de maior cilindrada, que dá aprendizagem”; “se você tem poder aquisitivo, pode andar com qualquer cilindrada, por isso que que se matam”.</p>
<p>Quanto às notícias de mudanças nas leis, o instrutor pediu aos alunos que tivessem “cuidado com as notícias, que podem influenciar o nosso aprendizado”.</p>
<p>Após esse primeiro momento de aula, o instrutor perguntou se alguém tinha dúvida ou comentários e pediu para que os alunos resolvessem 8 (oito) questões do livro.</p>
<p>Os alunos foram para o intervalo, e na segunda parte da aula o instrutor ressaltou a importância de estar atualizado quanto à legislação. Citou um exemplo de um condutor que aceitou assumir os pontos de um amigo em troca de um churrasco e teve a CNH</p>

suspensa por 2 (dois) meses, já que a infração previa essa penalidade. O condutor chamou a atenção para a quantidade de pontos e não para a infração cometida.

Um dos alunos comentou sobre o jeitinho brasileiro e disse que “brasileiro não se importa com nada”.

O instrutor passou para o próximo conteúdo da aula: Normas gerais de circulação e conduta. Ainda no módulo Legislação de Trânsito, iniciou dizendo que “primeiro você é carregado no ventre, depois no colo, quando criar mais autonomia vai para a escola”. Citou seu exemplo de quando tinha 5 (cinco) anos e seu irmão 8 (oito): a mãe dele foi mostrando, nos primeiros dias de aula, o caminho. Depois de 1 (uma) semana, disse que a partir daquele momento eles iriam sozinhos. Mesmo assim, foi até a metade do caminho, até deixá-los irem. O instrutor ressaltou que hoje existe a violência, mas que naquela época esse foi o seu primeiro contato com as regras. “A mãe não dirige nem bicicleta, mas já deu as primeiras regras”.

Continuou dizendo que para conduzir não pode estar cansado ou embriagado, precisa estar com documentos, com roupas adequadas - sem chinelos ou saltos. Incluiu quando os alunos fossem fazer as aulas práticas “aqui é um ambiente de aprendizagem, tem que seguir as regras. Na rua, vocês são responsáveis e estarão sujeitos às penalidades cabíveis”. Na moto, é necessário o uso do capacete, os EPIs, calçado adequado. Falou das jaquetas adequadas pesadas e caras, das calças e das luvas de proteção.

Comentou sobre as condições do veículo, ajustes, banco, espelhos, cinto. O encosto do banco serve para evitar o efeito chicote. Contou que entrou num veículo com tecnologia avançada, com ajuste automático do banco, e que esses carros são de poder aquisitivo mais alto. “As pessoas são diferentes em sua anatomia, por isso os ajustes servem para cada pessoa”. O cinto deve passar no quadril. A cadeirinha serve para proteger a criança, e o assento de elevação é importante para que o cinto não passe pelo pescoço. O instrutor perguntou aos candidatos sobre a idade com que as crianças podem andar na motocicleta e citou um exemplo de um condutor que foi de moto para a aula com a carteira suspensa e pediu para sair mais cedo para buscar o filho na creche. O condutor respondeu: “2 anos”. O instrutor questionou a idade da criança na motocicleta, e o condutor disse que ela iria no baú. Um aluno reagiu falando que era o “jeitinho brasileiro”.

O instrutor continuou o conteúdo falando das calçadas e passeios destinados a pedestres, e que não pode fazer manobra para não os obstruir. Por fim, falou da penalidade dessa infração e concluiu com a chamada.

Observação – AULA CFC 2 – Região Central

A observação foi realizada numa aula do turno da tarde, referente ao Módulo: Direção Defensiva. Na sala, estavam 8 (oito) alunos, 3 (três) homens e 5 (cinco) mulheres. Desses 8 (oito) alunos, 3 (três) estavam fazendo aulas de Reciclagem. Foi realizada a validação da presença do aluno com reconhecimento biométrico no início da aula e no final.

O instrutor iniciou a aula dizendo que todos fazem parte do cenário do trânsito, por isso a direção defensiva é para transmitir e gerar segurança para todos os cidadãos. Ele perguntou aos alunos o que eles haviam observado no trânsito. Uma aluna respondeu que observou carros acelerando no sinal amarelo. O instrutor continuou dizendo que “quando a gente observa, a gente grava”. Outro aluno falou que observou pessoas (carros) paradas no meio do cruzamento. O instrutor disse que é preciso perceber o quadro todo do trânsito para achar uma solução.

A partir disso, iniciou o conteúdo sobre as condições adversas, sobre os obstáculos que poderiam acontecer no trânsito. Disse que o condutor é responsável, por isso precisa ser defensivo, mesmo sem o outro ser. Citou os exemplos de pessoas saindo de um carro estacionado: o condutor precisa adaptar a velocidade, e quando relaxa num bairro tranquilo, pode se deparar com uma criança vindo para a rua: por isso, precisa ser preventivo: “trânsito tem muito da conjuntura do momento”, e “tudo leva à prevenção”.

Numa apresentação em power point, com imagem de uma via com buracos, pediu para os candidatos dizerem o que o condutor precisaria fazer diante daquela estrada. Uma aluna respondeu que o condutor precisaria reduzir a velocidade. O instrutor continuou dizendo que poderia estourar um pneu, que seria preciso ter atenção e manter a distância do segmento: “atenção é um dos elementos da direção defensiva. Se estiver com o celular, como ter atenção?”. Argumentou, portanto, que o veículo anda 30m/s se estiver a 110km/h: “por isso, uma breve piscada de olhos...”.

O instrutor perguntou o que mais poderia lhes dar de previsão. Uma aluna respondeu que poderiam existir mais buracos; um aluno respondeu que poderia haver um acidente a frente. O instrutor acrescentou sobre as curvas com desgastes.

Ele lembrou com os alunos os elementos da direção defensiva: conhecimento, habilidade, atenção, previsão e decisão/ação (prever e agir). Com isso, torna-se necessário evitar as variáveis, como stress, celular e dividir o pensamento com a condução do veículo.

O instrutor questionou se todos os já condutores dirigiam em rodovias. A resposta de uma aluna foi que nem tanto com o passar da idade, que foi pega por um radar e também existia um número grande de caminhões: “lei do maior cuidar do menor não existe na rodovia”.

Contou um exemplo seu: dirigia em rodovia depois de festa, sem beber, mas as filhas se incomodavam - “eu me conscientizei”. Continuou dizendo que “o bicho homem” não percebe a paisagem e anda em alta velocidade. Portanto, é necessário fazer projetos de viagem, verificar as condições do veículo - “fazer um menu”. Verificar os pneus. Nesse momento, trouxe um pneu para demonstrar como funciona. Uma aluna perguntou sobre as caminhonetes, em que os proprietários colocam um tamanho maior de pneu. O instrutor respondeu que se o pneu não faz parte do projeto do veículo, é inseguro.

O instrutor falou que os freios deveriam ser revisados, acrescentando que seria necessário ter poder aquisitivo para as revisões, pois talvez fosse preciso combustível e revisar itens como faróis e amortecedores.

Após a fala sobre as revisões, o instrutor mencionou que o aprendizado acontece todos os dias e que a primeira habilitação vai se aprendendo aos poucos. O mesmo para

veículos de 2 (duas) rodas. Perguntou se alguém da turma estava fazendo carteira para motocicleta, e a resposta foi que ninguém estava fazendo.

O instrutor passou a falar sobre a falta de tempo do dia a dia. A aluna falou sobre o engarrafamento e citou o trabalho do sobrinho, que corria para entregar o malote e perdeu a carteira. Outra aluna disse que já se programava antes de sair. O instrutor disse que era necessário fazer a sua parte, pensar um caminho alternativo e “não tirar o atraso em perímetro urbano”. “As pessoas não pensam quando estão no trânsito”. Assim, por uma atitude errada, pode acabar com a subida à serra no final de semana, ou seja, “o condutor pode ser a atitude adversa de si mesmo”. Causando risco para outras pessoas. Por isso, é preciso manter a cortesia no trânsito; nesse sentido, o maior cuida do menor. As alunas voltaram a reclamar dos caminhões na estrada. O instrutor sinalizou que seria importante fazer um trabalho com essas corporações, aumentar a fiscalização e não flexibilizar.

Continuou falando sobre as condições adversas com vídeo sobre penumbra, aconselhando a não fazer ultrapassagens e, se precisar, fazer manter as medidas de segurança. Uma aluna deu um exemplo de uma colisão frontal com mortes de pessoas conhecidas. O instrutor falou do vácuo próximo a caminhões, dos quais os condutores deveriam manter distância. E principalmente motociclistas, que podem ser puxados para baixo do caminhão. Passou o vídeo sobre ofuscamento, falando da pouca visibilidade da via, da chuva de granizo. Comentou que, em uma situação em que enfrentou uma chuva de granizo, entrou na cidade e bebeu um café. “Precisamos controlar a ansiedade”. E nas neblinas, cerração ou chuvas, salientou que se deveria adaptar a velocidade.

Ao final da aula, solicitou que os alunos respondessem aos exercícios com questões gerais de trânsito. Depois que os alunos terminaram a atividade, fez a sua correção e a validação da presença do aluno com o reconhecimento biométrico para finalizar.

6.1 Análise das observações das aulas pela concepção didático-pedagógica

Aprender a aprender sobre o trânsito

Um dos aspectos levantados pelo instrutor em aula foi sobre a relação de troca que se estabelece na prática de ensino-aprendizagem. Nesse momento, o instrutor explica aos candidatos que aprender a dirigir não se trata de uma mera transmissão de conhecimentos, na qual o instrutor é o único responsável pela aprendizagem do aluno, pois a aprendizagem surge por meio da interação do instrutor com o candidato. Com isso, propõe-se ao

formando, desde o princípio mesmo de sua experiência formadora, assumindo-se como sujeito também da produção do saber, que se convença definitivamente de que ensinar não é *transferir conhecimento*, mas criar as possibilidades para a sua produção ou a sua construção (FREIRE, 1996, 24 -25).

O instrutor está preparado para adequar a sua metodologia de ensino aos diferentes modos de aprendizagem, já que nem todos aprendem da mesma maneira. Considerando, além disso, o entendimento de que “o aluno só aprende quando tem vontade, quando algo lhe é útil, interessante, necessário. Se não, ele memoriza hoje para esquecer amanhã. E tem toda a razão em fazê-lo” (SAENGER, 2002, p. 54).

Assim sendo, as aulas podem se tornar interessantes quando o aluno tem consciência de sua aprendizagem. Por isso, para o educador, “a questão é que o importante é ajudar nossos alunos a aprender a aprender” (SAENGER, 2002, p. 53), pois, “qualquer um que nunca tenha tido a chance de aprender a aprender não fará nenhum esforço para adquirir novas habilidades mais adiante no curso da vida” (ALHEIT, 2013, p. 145). E terá dificuldades de buscar se atualizar nos conhecimentos de trânsito.

Narrativas e experiência em aula

Um dos aspectos que demonstram envolvimento do educador com o aluno é a aproximação dos conteúdos de trânsito às experiências de sua própria vida. Isso pode ocorrer porque, quando essas experiências são trazidas para a sala de aula, podem criar uma ideia de “nós” ao invés de “vocês”. Sem esses exemplos, o instrutor estaria ensinando regras sem as relacionar com o cotidiano do aluno, podendo passar a impressão de possível inaplicabilidade na prática.

Por essa razão, é importante relatar as situações vivenciadas que se evidenciam na construção do aprendizado do instrutor no trânsito. Isso tem início no âmbito familiar, através da educação informal, e vai evoluindo até o momento atual já que “os ensinamentos que recebemos do lar podem ficar para sempre não só na memória, mas também nas nossas ações” (CRISTO, 2012, P. 37). Assim como acontece com os candidatos. Para Schäffer (2002),

há experiências de vida no trânsito feitas em diferentes etapas de amadurecimento: quando pequenos, quando maiores, quando adultos. Elas podem e devem ser o material inicial de qualquer abordagem pedagógica sobre o tema, cujo objetivo será dar-lhes um outro significado, aprofundar as informações, problematizar comportamentos e consolidar atitudes que conduzam a uma maior segurança e menor agressividade no trânsito (p. 164).

O momento em que o instrutor do CFC 2 demonstrou a revisão de seus hábitos de condução mostrou que os alunos também deverão agir com prudência diante dos comportamentos de risco. Para isso, a reflexão será uma constante na tomada de decisões no trânsito. Vasconcellos (1998) considera que,

ao dirigir, todo motorista estará constantemente tomando decisões relativas a essa tarefa, num conjunto complexo de dezenas de decisões por minuto: está constantemente “vasculhando” o ambiente para recolher as informações que lhe permitam dirigir seu veículo. (p. 85).

Por conseguinte, entende-se que “a ‘tarefa de dirigir’ é, portanto, algo muito complexo, que exige do cérebro humano dezenas de operações num espaço muito curto de tempo” (VASCONCELLOS, 1998, p. 86). Por esse motivo, o conhecimento de valores de respeito e autocuidado aprendidos ao longo da vida ajudarão a tornar mais fácil o dia a dia do condutor.

Aprendizagem para conduzir motocicletas

Somente no CFC 1 apareceram condutores que estão fazendo o processo de habilitação para a categoria A (motocicleta). Vasconcellos (1998) analisa que “as maiores vantagens da motocicleta são seu baixo custo de operação e sua relativa facilidade de estacionamento” (p. 30). Alguns condutores habilitam-se para conduzir motocicletas, porque é um transporte mais acessível em comparação ao automóvel.

Contudo, para Vasconcellos (1998), a motocicleta, assim como o automóvel, transformou-se num símbolo de liberdade, e a sua inserção no tráfego deu-se de forma abrupta, em que muitos condutores, principalmente jovens, dirigem irregularmente e em

desvantagem com a sua física natural no tráfego “pesado”. Com isso, levam à realidade do trânsito um quadro de graves acidentes que requer do motociclista consciência de algumas limitações do veículo inclusive, “a pouca proteção contra choques e acidentes, e o pouco espaço destinado ao transporte de passageiros e cargas” (CRISTO, 2012, p. 93)

Uma das críticas à formação do condutor de motocicleta vem de o seu aprendizado ser realizado em circuito fechado, onde o motociclista não aprende, como dizem os instrutores, no “cenário do trânsito”, e, sim, num ambiente considerado descontextualizado da realidade das ruas.

O poder aquisitivo em debate na sala de aula

O “poder aquisitivo”, conforme citam os instrutores, está ligado aos bens de consumo da sociedade, que dispõe de uma variedade de produtos e itens com tecnologia avançada que promete trazer mais conforto, segurança, e, acima de tudo, desempenhar as funções que são da responsabilidade do condutor. Todos os anos as empresas automobilísticas desenvolvem novidades para superar as tecnologias de veículos fabricados anteriormente, a fim de proporcionar aos compradores “máquinas” que cooperem para minimizar os efeitos provocados pela falha humana.

Tabela 15 – Tecnologias automotivas

TECNOLOGIAS AUTOMOTIVAS		
1	Visão Noturna	O aparato tecnológico presente nesse caso está na instalação de uma câmera térmica. Ela é capaz de captar obstáculos frente ao caminho escolhido, como animais ou até mesmo pessoas. A identificação por parte do motorista é muito dinâmica e visual, podendo ser feita pela mudança de cor projetada por uma tela.
2	Piloto automático adaptativo	O piloto automático adaptativo computa uma velocidade e a mantém durante a viagem, acelerando ou desacelerando, junto ao veículo da frente. Para evitar uma colisão, em algumas velocidades, o sistema chega a travar totalmente o veículo.
3	Detector de ponto cego	dispositivo capaz de identificar veículos ou pedestres dentro do campo limitado ou de obstrução da visão.
4	Assistentes de estacionamento	Eles trabalham emitindo sinais sonoros e linhas animadas disponibilizadas no painel, com o objetivo indicar o lado para o qual o motorista precisa virar o volante.
5	Comando por gestos	Os carros, aos poucos, estão começando a adotar sistemas que substituem os botões ou displays de touch screen para comandos inovadores.
6	Teen Driver	Os carros com o sistema Teen Driver podem ser regulados para que trafeguem em uma velocidade máxima pré-determinada. Além disso, os pais podem configurar o veículo para que ele não seja ligado sem que o cinto de segurança esteja acoplado de modo correto. Até mesmo o som dentro do carro pode ser limitado para evitar distrações.
7	Head-up display	Não tirar os olhos da pista enquanto dirige é um mandamento da direção defensiva, e o programa conhecido no exterior como Head-up display foi desenvolvido para auxiliar nesse sentido. Por meio de projeções no para-brisas, o sistema pode disponibilizar dados relevantes, como a temperatura.
8	Aviso de animais na via	Trata-se de um sistema que funciona por meio de sensores instalados no automóvel com a intenção de identificar a presença de animais e avisar o motorista.
9	Controle automático de tração	Esse tipo de sistema costuma atuar como um auxiliar do freio antitravamento conhecido como ABS (Anti-lock Braking System), agindo ainda que o pedal não seja levado ao fundo.

Fonte: Elaborada pela autora conforme matéria disponível em <<https://empresas.lokamig.com.br/tecnologias-automotivas/>>. Acesso em 05 de agosto de 2019.

Contudo, essas tecnologias são praticamente inacessíveis para a maior parte da população, devido aos altos valores de venda. Ainda mais que, para impulsionar o mercado consumidor a trocar de carro a cada item que é produzido, elas não são lançadas de uma única vez. Vasconcellos (2012) acentua que como alternativa para facilitar as vendas e incentivar o uso dos veículos, a indústria automobilística atua junto do governo.

Nesse contexto, Silvestre (2011) expõe que o mundo vem sofrendo mudanças profundas nos modos de vida, hábitos, costumes e expectativas das pessoas devido às tecnologias e ao maior acesso à informação, resultando, assim, na melhoria da qualidade de vida. Porém, em contrapartida, isso está provocando uma grande crise nos valores

éticos e morais, de identidade social, cultural e econômica na sociedade, conduzindo as pessoas para o individualismo e a competitividade, sobrepondo-se, por sua vez, ao coletivismo e à solidariedade. Nesse sentido, gera-se a preocupação de que “o que acontece na modernidade é que a dimensão individualizante não fica fora do mundo nem é vista como perigosa. Passa a ser rotina, torna-se hegemônica, ao passo que permanece implícita e inibida em outros sistemas” (DAMATTA, 2010, p. 52). Assim,

a gratuidade, mesmo em um mundo que a institui como rotina devido à sua paixão pelas tecnologias, ainda é um problema. Pois exigimos que tudo opere perfeitamente bem e sem erros, mas amamos, na mesma proporção, o azar e o inesperado: *o sal da vida*” (DAMATTA, 2010, p. 17).

Nesse aspecto “a globalização é um novo sistema de poder, que exclui e inclui, segundo as conveniências do lucro; que destrói a cultura e cria continuamente novas formas de desejo no setor do consumo” (GOHN, 1999, p. 08). Para Charlot (2013), com a propagação do individualismo, “as nossas sociedades não valorizam apenas o indivíduo, elas promovem igualmente o desejo. Uma sociedade que prioriza o desenvolvimento precisa de consumo e, logo, do desejo” (p. 275). Por isso, “a força do automóvel é tão grande em nossa sociedade, que ele consegue tomar o lugar das pessoas nas suas próprias mentes” (VASCONCELLOS, 1998, p.20).

O Jeitinho Brasileiro para burlar as regras de trânsito

Diante de situações em que o cidadão infringe alguma norma, há aqueles que, como tentativa de escapar de cumprir uma penalidade, recorrem ao chamado popularmente de “jeitinho brasileiro”. O “jeitinho”, segundo DaMatta, decorre de “uma atitude ou postura social, uma forma ou estilo de usar as contradições entre a sociedade e as leis para tirar vantagem em tudo” (2004, p. 53). É uma forma de burlar a lei, aproveitando-se de brechas deixadas por ela. Essa atitude remete ao jeito do brasileiro de resolver um problema sem se comprometer.

Nesse sentido, o “jeitinho” é um modo simpático, muitas vezes desesperado e quase sempre humano, de relacionar o impessoal com o pessoal, propondo juntar um objetivo pessoal (atraso, falta de dinheiro, ignorância das leis, má vontade do agente da norma ou do usuário, injustiça da própria lei, rigidez das normas etc.) com um obstáculo impessoal. O “jeito” é um modo pacífico e socialmente legítimo de

resolver tais problemas, provocando uma junção casuística da lei com a pessoa (DAMATTA, 2004, p. 48).

Os processos educativos no trânsito estão muito atrelados ao conhecimento das leis. “Aliás, é curioso que a nossa percepção dessa obediência às leis universais seja traduzida em termos de “civilização” e “adiantamento”, educação e ordem, quando na realidade ela é decorrente de uma simples e direta adequação entre a prática social e o mundo jurídico” (DAMATTA, 2004, p. 46). Portanto, a educação deve propor aos indivíduos a compreensão real das regras, para que elas sejam efetivamente cumpridas.

Para circular pelo trânsito, após lhe ser concedida a habilitação, o condutor não poder alegar desconhecimento da lei, se caso cometer alguma infração, pois, autuado, terá que responder na esfera administrativa e/ou até criminalmente pelo descumprimento da lei. No entanto, “ainda somos um país onde a lei sempre significa um “não pode!” formal, capaz de tirar todos os prazeres e desmanchar todos os projetos e iniciativas, criando – além disso – um ambíguo, senão negativo, entre o Estado e a sociedade” (DAMATTA, 2004, p. 47).

O ensinamento de que as leis são necessárias para o bem comum poderia ser entendido como fundamental para a sociedade e para a sustentação da convivência saudável no trânsito. O aprendizado contínuo de que as regras estão sendo melhoradas e de que são necessárias às pessoas pode causar mudanças significativas no trânsito. No entanto, DaMatta ressalta que

a mudança liberta, mas inevitavelmente fecha espaços e diz um desagradável “não pode!” a comportamentos antigos, bem estabelecidos e tomados pela população que os pratica como normais, racionais ou naturais. A lei recém-promulgada, quase sempre percebida como uma novidade negativa, promove uma clara consciência dos velhos hábitos (2010, p. 12).

Assim, torna-se mais “fácil” recorrer ao “jeitinho brasileiro”, já que não se pretende mudar hábitos costumeiros para abrir mão de uma situação cômoda em favor de se adequar às regras. É necessário, por sua vez, voltar-se à construção de valores sociais, contudo, esse é um caminho árduo para a formação de condutores, a qual tem como obstáculo principal a estrutura cultural e histórica da nossa sociedade.

Elaboração participativa de soluções para os problemas do trânsito

Os profissionais conseguiram adequar a sua linguagem de acordo com o público de trabalho. No CFC de periferia, onde existiam candidatos querendo se habilitar para serem motociclistas, o instrutor direcionou parte de sua fala para essa modalidade de condutores. Já no CFC de região central, o instrutor utilizou mais exemplos de direção em estradas e circulação de veículos em horários de picos. Cabe ressaltar que eles analisaram o grupo com que estavam trabalhando antes de iniciarem as abordagens. Conforme iam sendo levantadas as questões dos alunos, os instrutores buscavam os elementos necessários às explicações. Para Freire (1996), é importante que o professor esteja aberto a indagações, à curiosidade, às perguntas dos alunos, diante da tarefa de ensinar. Pois entende-se que “no cotidiano brotam as dúvidas, os questionamentos, os problemas de que se originam as ciências, sempre renovados inclusive pela absorção, nas práticas de cada dia, dos resultados a que chegam a pesquisa e as elocubrações teóricas” (MARQUES, 2006, p. 146).

O instrutor do CFC2 iniciou sua fala perguntando aos alunos o que eles haviam observado do trânsito naquele dia, antes de irem para a aula e baseados no conteúdo da aula anterior. A partir dessa pergunta, os alunos, com a mediação dos conhecimentos do instrutor, começaram a debater sobre os paradigmas do trânsito. Conforme Freire (1996), para a produção de conhecimento, o educador deve

estimular a pergunta, a reflexão crítica sobre a própria pergunta, o que se pretende com esta ou com aquela pergunta em lugar da passividade em face das explicações discursivas do professor, espécies de resposta a perguntas que não foram feitas (1996, p. 95-96).

Com o incentivo do instrutor, surgiram as questões do cotidiano que os alunos percebem que atrapalham o trânsito e que, portanto, devem ser combatidas e trabalhadas nos processos educativos, para que não se transformem em atitudes naturalizadas pelo senso comum e pela falta da observação crítica. Por isso,

um aspecto interessante ligado à educação é o que se refere ao “egoísmo” na ocupação do espaço. O trânsito é uma disputa pelo espaço, mas se todos obedecessem às regras mínimas a disputa seria mais facilmente tratável pelas técnicas de controle (engenharia). É o caso, por exemplo, das pessoas que fecham os cruzamentos por não quererem esperar uma nova oportunidade de passar no verde, como se o espaço lhes pertencesse, ou das pessoas que teimam fazer conversões à esquerda em locais muito movimentados (com conversão proibida) ou estacionam em fila dupla, pela preguiça de dar uma “voltinha” (VASCONCELLOS, 1998, p. 87).

A contribuição dos alunos de reciclagem também enriqueceu as aulas pelos exemplos pessoais. Num primeiro momento, poderiam ser considerados uma influência negativa para os novos condutores, mas, num segundo momento, propiciaram muitas reflexões. Em um dos exemplos, foram relatados os conflitos vivenciados com os caminhões nas estradas, visto que “a rede rodoviária tem sido, por muitas décadas, o principal fator de integração do Brasil, percorrendo as mais diversas paisagens que compõem espaços rurais e urbanos” (RODRIGUES, 2000, p. 15). Há uma quantidade grande de caminhões circulando nas estradas. Para Vasconcellos,

os caminhões são os veículos de transporte de carga e, sob o ponto de vista de trânsito e transporte de uma cidade, desempenham um serviço essencial, sem o qual a cidade pararia. São veículos mais lentos e de maiores dimensões, influem negativamente no desempenho do trânsito e muitas vezes irritam os motoristas de automóveis; todavia, as cargas que transportam precisam circular para manter as atividades da cidade – por isso mesmo, merecem um tratamento especial (1998, p. 79).

O instrutor reconhece essa situação e alerta para a responsabilidade do condutor em não projetar a responsabilidade dos conflitos no trânsito sempre. “Uma das formas de se proteger no trânsito é adotar uma postura de cautela, de atenção redobrada. Esse procedimento tem sido chamado de ‘direção defensiva’” (VASCONCELLOS, 1998, p. 90). Todavia, é importante não deixar de reafirmar a regra de que “os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres” (CTB, 1997).

A participação dos alunos em aulas é sempre importante para que haja uma relação eficaz de ensino-aprendizagem, considerando que o aluno não é um sujeito imóvel e sem pensamentos próprios, “é um sujeito que tem desejos, que interpreta o mundo e sua situação nesse mundo” (CHARLOT, 2013, p. 166). Sem essa interação entre os alunos e dos alunos com o educador, a característica dinâmica das aulas poderia se perder, sendo ela relevante para o aprendizado na formação de condutores.

Recursos metodológicos das aulas

A explanação das aulas contou com os recursos de vídeos, de um pneu e de apresentações em *powerpoint*. Inclusive, em relação a esse último, Jarvis (2010) refere que o *powerpoint* é provavelmente o recurso mais utilizado nos últimos anos, sendo quase sempre utilizado da maneira tradicional. Assim, os professores de adultos, da mesma

forma que empregam uma variedade de métodos de ensino, devem ser capazes de utilizar uma variedade de instrumentos.

Desse modo, “é urgente fundamentar e facilitar o trabalho de professores e instrutores de trânsito, disponibilizando conhecimentos e produzindo materiais que estimulem o debate em sala de aula dos diversos temas relacionados à segurança no trânsito” (CRISTO, 2012, p. 115) para que os profissionais consigam produzir materiais atrativos, legíveis e de vivencias interligadas aos conteúdos. Alguns alunos, especialmente, aprendem de uma maneira mais completa quando conseguem visualizar situações práticas do que está sendo ensinado. Ainda mais quando se trata de trânsito, em que a teoria e a prática estão intrinsecamente ligadas.

7. Considerações finais

A formação do condutor está pautada na legislação e no aprendizado das regras, integrados aos valores de respeito, solidariedade e cooperação. Se fizerem parte do comportamento das pessoas, esses valores poderão conferir uma convivência harmoniosa no trânsito entre condutores, ciclistas, pedestres e demais participantes desse espaço. E o espaço do trânsito também deve estar de acordo com o ambiente e as paisagens que o compõem.

Porém, muitos investimentos no trânsito, especialmente motivados pela indústria automobilística, são empregados no veículo, que é considerado o símbolo do nosso tempo. Esse fato gera um desfavorecimento para outros modos de locomoção, sendo que os veículos individuais sobrepõem-se, inclusive, aos transportes de uso coletivo. Portanto, as pessoas têm aderido o veículo aos hábitos de deslocamento.

Em consequência disso, existem muitos conflitos no trânsito, por falta de organização do espaço público e pelas atitudes inadequadas, principalmente de condutores de automóveis e motociclistas, que são as maiores vítimas e os maiores responsáveis pelos acidentes de trânsito.

A formação do condutor é um desafio mundial, que, no Brasil, está caracterizado por questões históricas, socioculturais e políticas. Assim, como define o Código, é dever do Estado assegurar o direito de ir e vir do cidadão, embora o trânsito seja de responsabilidade individual e coletiva. “O vínculo a ser contemplado, hoje em dia, não é mais o que une cidadãos de um país, é aquele que liga os seres humanos entre si e estes com o planeta Terra. Já não se trata de educar para a cidadania, mas para a humanidade” (CHARLOT, 2013, p. 277).

Essa formação tem buscado o desenvolvimento da formação humana, visto que é entendida menos como uma questão técnica e mais como um aspecto educativo. Por isso, tornam-se fundamentais as pesquisas sobre a formação de condutores, com o intuito de propor a compreensão das práticas sociais e dos conhecimentos teóricos que podem enriquecer e aprimorar as relações de ensino-aprendizagem.

A educação para o trânsito na formação de condutores, portanto, acontece ao longo da vida: inicialmente, pela educação informal através das práticas educativas nas relações familiares, com amigos, colegas. Depois, passa a ser aprendida nas escolas como tema transversal, nas campanhas promovidas pelas Instituições de trânsito e ONGs, entre outras, de forma permanente e contínua, por meio da educação não formal. Por último, e concomitantemente, pode ser vivenciada na educação formal, no processo de habilitação nos Centros de Formação de Condutores (CFCs). Nesse sentido, é recomendável que tanto a educação formal quanto a não formal ou a educação informal sejam constituintes da formação integral dos indivíduos, ao serem realizadas de maneira complementar e colaborativa (SILVESTRE, 2011). Segundo Alheit,

a aprendizagem não deve apenas ser entendida sistematicamente para cobrir todo o *tempo de vida*, mas também deve ocorrer em todo o *âmbito da vida*, isto é, devem ser gerados ambientes de aprendizagem onde os diversos tipos de aprendizagem possam se complementar de maneira orgânica (2013, p. 139).

A formação do condutor não aparece dissociada da formação do profissional dos Centros, pois a constante necessidade de atualização das normas de trânsito faz os educadores buscarem novos conhecimentos, produzindo assim, na sala de aula, discussões pertinentes para o contexto do trânsito e sua legislação vigente.

Logo que os profissionais realizam os cursos de formação, pré-requisito para desempenhar a atividade e apresentar a documentação necessária ao seu credenciamento ao Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), estão aptos a serem vinculados ao CFC, conforme a exigência da lei. Com isso, todo o processo de seleção e contratação torna-se de responsabilidade do Centro.

Por essas circunstâncias, se estabelecem as relações público-privado entre a Instituição pública de trânsito e as empresas privadas, mesmo que a formação do condutor obrigatoriamente não esteja restrita a essa relação. Atualmente, o Estado assume o papel de poder regulador na administração, acompanhamento e estrutura pedagógica dos Centros, assim como em outras relações centradas no veículo, dentro da sociedade para a qual essa relação público-privado estende-se.

Em contrapartida, as empresas privadas CFCs atendem a população no processo de formação de condutores. Porém, essa relação apresenta lacunas, especialmente, na relação com os profissionais que atuam no centro. Os Instrutores de Trânsito sentem-se distantes do órgão ao não poderem contribuir com seus conhecimentos obtidos nas práticas diárias

e no contato com a realidade dos alunos. Portanto, a educação continuada dos profissionais dos Centros ocorre, fundamentalmente, pelas experiências em aula adquiridas nos processos de ensino-aprendizagem. Para Jarvis,

A aprendizagem consciente é uma forma de conhecimento e, no contexto educacional, não é só a mais comum, mas também tem sido quase a única forma aceita até recentemente, quando se reconheceu que existem outros lugares de aprendizagem, tais como o local de trabalho (2015, p. 815).

Contudo, percebe-se que os profissionais Diretores de Ensino e Instrutores, embora sem formação na área de Educação, possuem um conhecimento pedagógico e de educação para o trânsito bastante significativos. Conforme as diretrizes e abordagem didático-pedagógica das Resoluções nº 358/2010 e nº 168/2004, do CONTRAN, os Instrutores de Trânsito demonstraram domínio dos conteúdos a serem ministrados no processo de formação de condutores. Manifestaram, também, flexibilidade e preocupação com a linguagem da abordagem didático-pedagógica para o ensino dos diferentes públicos dos CFCs.

Por esse viés, o planejamento e a autoavaliação se fizeram presentes em todas as falas das entrevistas, à medida que a busca pelo aperfeiçoamento e atualização de conhecimento para a melhoria das aulas é constante e permanente. Tal como se refere a educação de adultos.

A formação do condutor no CFC não ocorre unicamente para a aprovação do candidato nos exames teóricos e práticos: forma-se o condutor para a convivência na complexidade do trânsito, e as provas, nesse sentido, não são a finalidade do processo, mas, sim, parte dele. Por isso, as aulas teóricas configuram-se pelo momento de reflexão do espaço do trânsito e das atitudes assumidas pelas pessoas que transitam por ele. Logo, a teoria não pode estar dissociada da prática, para evitar contradições.

Por fim, a formação de condutores segue o ideário de educação para o trânsito voltada a todos que participam dele. Dessa forma, “não basta a qualidade formal, marcada pela capacidade de inovar pelo conhecimento”. É preciso “não perder de vista que conhecimento é apenas meio, e que, para tornar-se educativo, carece ainda orientar-se pela ética dos fins e valores” (DEMO, 2002, p. 6). E os valores entre os sujeitos no espaço do trânsito constituem a essência do trabalho formativo. Em consequência disso, “o ideal

educativo merece uma reflexão: que tipo de homem, que tipo de mulher gostaríamos que fosse nosso filho ou nossa filha, também em relação a seus comportamentos no trânsito” (ROZESTRATEN, 1998, p. 40).

8. Referências bibliográficas

ALHEIT, Peter. **Aprendizagem biográfica**: Dentro do novo discurso da aprendizagem ao longo da vida. In: Teorias contemporâneas da aprendizagem. Porto Alegre: Penso, 2013.

BALL, Stephen. **Aprendizagem ao longo da vida, subjetividade e a sociedade totalmente pedagogizada**. Revista Educação PUCRS (Porto Alegre, impresso), v. 36, n. 2, p. 144-155, maio/ago. 2013

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Martins Fontes. 1977.

BARROSO, J. **Autonomia das escolas**: entre público e privado. In: Redefinições das fronteiras entre o público e o privado: implicações para a democratização da educação. Brasília: Liber Livro, 2013.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**. Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em 25 de junho de 2019.

BRASIL, Departamento Nacional de Trânsito. **Curso de Educação de Trânsito**. Brasília: Denatran, 2010.

BOURDIEU, Pierre. **Razões práticas**: Sobre a teoria da ação. Campinas: SP. Papirus, 2011.

CHARLOT, Bernard. **Da relação com o saber às práticas educativas**. São Paulo: Cortez, 2013.

CONTRAN, **Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004**. Disponível em: <https://www.infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168_04_COMPILADA.pdf> Acesso em 02 de dezembro de 2019.

CONTRAN, **Resolução nº 358, de 13 de agosto de 2010**. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_358_10_RET.pdf>. Acesso em 02 de dezembro de 2019.

CRISTO, Fábio. **O hábito de usar automóvel tem relação com o transporte coletivo ruim?**. 2013. 158 f. Tese de doutorado em Psicologia. Universidade de Brasília. DF, 2013.

CRISTO, Fábio. **Psicologia e trânsito**: Reflexões para pais, educadores e (futuros) condutores. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2012.

DAMATTA, Roberto. **A casa & a rua**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua**, ou, Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DAMATTA, Roberto. **O que é o Brasil?** Rio de Janeiro: Rocco, 2004.

DELORS, Jacques. **Educação um tesouro a descobrir:** Relatório para a UNESCO da Comissão Internacional sobre Educação para o século XXI. Brasília: Cortez, 1997.

DEMO, Pedro. **Educar pela pesquisa.** Campinas, SP. Autores Associados, 2002.

DETRAN. **Caderno Pedagógico: educação para o trânsito nas escolas:** subsídios para professores. Porto Alegre: DETRAN/RS, 2018. Disponível em <<https://educacao.detrans.rs.gov.br/wp-content/uploads/2018/12/caderno.pdf>> Acesso em 05 de dezembro de 2019.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia:** Saberes necessários à prática educativa. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

GADOLFO, Maria Ângela Pauperio, WASKOW, Silvana de Boer. **Educação e trânsito** – princípio de convivência. In: Educação para o trânsito: itinerários pedagógicos. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

GOHN, Maria da Glória. **Educação não-formal e cultura política:** impactos sobre o associativismo do terceiro setor. São Paulo, Cortez, 1999.

GRIEBELER, Jussara Wilborn. **Trânsito:** uma questão de atitude. São Leopoldo: Oikos, 2012.

JARVIS, Peter. **Adult education and lifelong learning:** Theory and practice. London: New York. RoutledgeFalmer, 2010.

JARVIS, Peter. **Aprendendo a ser uma pessoa na sociedade:** aprendendo a ser eu. In: Teorias contemporâneas da aprendizagem. Porto Alegre: Penso, 2013.

JARVIS, Peter. **Aprendizagem Humana: implícita e explícita.** In: Educação & Realidade. Porto Alegre: FAGED/UFRGS. v. 40, n. 3, jul/set. 2015.

JUNQUEIRA FILHO, Gabriel de Andrade. **Beep! Beep! Fom!!!Fom!!! Bvruuuuuuummm!!!!!! Bvruuuuuuuuummm!!!!!!** Educação infantil e educação para o trânsito. In: Educação para o trânsito: itinerários pedagógicos. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

MARQUES, Mario Osorio. **Saberes e valores em interlocução na educação.** Ijuí: Unijuí, 2006.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa Social:** Teoria, Método e Criatividade. Petrópolis: RJ. Vozes, 1994.

NÓBREGA-TERRIEN, S, & TERRIEN, J. **Os trabalhos científicos e o estado da questão:** reflexões teórico-metodológicas. Estudos em avaliação educacional, 2004. Disponível em <<http://jacquestherrien.com.br/wp-content/uploads/2014/06/Estado-da-Quest%C3%A3o-reflex%C3%B5es-te%C3%B3rico-metodol%C3%B3gicas.pdf>> Acesso em 13 de julho de 2019.

- OKUBARO, Jorge J. **O automóvel, um condenado?** São Paulo: Editora SENAC, 2001.
- PECHANSKY, Flávio. **Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos.** Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas, 2010.
- PERONI, Vera. **Redefinições das fronteiras entre o público e o privado:** implicações para a democratização da educação. Brasília: Liber Livro, 2013.
- REICHWALD JUNIOR, Guilherme, SANTOS, Simone Valdete dos. **Espaços vivenciais/cotidianos de jovens e adultos:** elementos de inclusão de ações educativas para o trânsito. In: Educação para o trânsito : itinerários pedagógicos. Porto Alegre : Editora da UFRGS, 2002.
- RODRIGUES, Juciara. **Dirigir:** um ato de responsabilidade. Salvador: FENASDETRAN, 2004.
- RODRIGUES, Juciara. **500 anos de trânsito no Brasil:** convite a uma viagem. Curitiba: ABDETRAN, 2000.
- ROZESTRATEN, Reineier, J. A. **Psicologia do trânsito:** conceitos e processos básicos. São Paulo: EPU, 1998.
- SAENGER, Liane. **Trânsito e educação?** Pronto! Lá vem mais uma imposição para a sala de aula! In: Educação para o trânsito: itinerários pedagógicos. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.
- SANTOS, Simone Valdete. **O ser e o estar de luto na luta:** educação profissional em tempos de desordem. Ações e resultados das políticas públicas do PLANFOR / Qualificar na cidade de Pelotas/RS (2000 – 2002). 2003. 405f. Tese de Doutorado em Educação. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2003.
- SCHÄFFER, Neiva Otero. **Geografia, trânsito e cidadania.** In: Educação para o trânsito: itinerários pedagógicos. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.
- SEFFNER, Fernando. **O ensino de história e a educação para o trânsito.** In: Educação para o trânsito: itinerários pedagógicos. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.
- SEFFNER, Fernando, SCHÄFFER, Neiva Otero. **A educação para o trânsito como conteúdo permanente no currículo escolar.** In: Educação para o trânsito: itinerários pedagógicos. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.
- SILVESTRE, Carlos Alberto S. **Educação e Formação de Adultos e Idosos:** Uma nova oportunidade. Instituto Piaget. Lisboa: 2011.
- TRIVINÕS, Augusto N. S. **Introdução à pesquisa em Ciências Sociais:** a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1998.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC, 2012.

ANEXOS

ROTEIRO DE ENTREVISTA/DIRETOR DE ENSINO
1. Qual é a sua data de nascimento?
2. Gênero? () Masculino () Feminino () outros - qual?
3. Você já exerceu a atividade de Instrutor? Se já exerceu, qual foi?
4. Há quanto tempo você exerce a atividade de Diretor de Ensino?
5. Qual é a sua formação em curso superior?
6. A Instituição em que você se graduou é pública ou privada?
7. Você possui Curso de Pós-Graduação? Se sim ou está cursando, qual é a área de conhecimento?
8. Há quanto tempo você está vinculado ao CFC em que está há mais tempo?
9. Você participa de capacitações (não obrigatórias) na área de trânsito? Se sim, quais? Com qual frequência?
10. Você enfrenta algum desafio para desempenhar a sua atividade de Diretor de Ensino?
11. Você percebe que existe relação do CFC com a Escola, e que isso contribui para a melhoria da Formação de Condutores?
12. A abordagem didático-pedagógica no processo de habilitação do condutor, de acordo com a Resolução nº 168/2004, do CONTRAN, condiz com a realidade do trabalho realizado no CFC? Justifique:
13. O que você entende por formação do condutor?
14. Como você considera a sua formação como profissional na formação de condutores?
15. O que você entende por formação continuada do profissional de trânsito/ Diretor de Ensino?
16. Como você considera a relação do profissional de trânsito/Diretor de Ensino credenciado ao DETRAN/RS com a Instituição?
17. O que você entende por formação continuada do profissional de trânsito/ Instrutor de trânsito?
18. Como você considera a relação do profissional de trânsito/Instrutor de trânsito credenciado ao DETRAN/RS com o órgão de trânsito e com o CFC?

ROTEIRO DE ENTREVISTA/INSTRUTOR DE TRÂNSITO
1. Qual é a sua data de nascimento?
2. Gênero? () Masculino () Feminino () outro - qual?
3. Você é credenciado ao Detran/RS somente como Instrutor teórico ou como Instrutor prático e teórico?
4. Há quanto tempo você exerce a atividade de Instrutor?
5. Você exerce a atividade de Instrutor em mais de um CFC?
6. Qual sua trajetória de formação? Ensino médio em Escola Pública ou Privada? EJA ou regular?
7. Você possui curso superior? Em qual área do conhecimento?
8. A abordagem didático-pedagógica no processo de habilitação do condutor, de acordo com a Resolução nº 168/2004, do CONTRAN, condiz com a realidade do trabalho realizado no CFC?
9. Você participa de capacitações (não obrigatórias) na área de trânsito? Se sim, quais? Com qual frequência?
10. O Curso de Instrutor realizado colaborou para sua formação? Cite um exemplo:
11. Você enfrenta algum desafio para desempenhar a sua atividade de Instrutor? Se sim, qual?
12. Você percebe que existe relação do CFC com a Escola, e que isso contribui para a melhoria da Formação de condutores? Justifique:
13. O que você entende por formação do condutor? Qual é a importância do Instrutor para essa formação?
14. Como você considera a sua formação como profissional na formação de condutores?
15. O que você entende por formação continuada do profissional de trânsito/ Instrutor de trânsito? Que cursos vocês demandariam?
16. Como você considera a relação do profissional de trânsito/Instrutor de trânsito credenciado ao DETRAN/RS com a Instituição e com o CFC?

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO



Ministério da Educação

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Programa de Pós-Graduação em Educação - PPGEDU

Você está sendo convidado a participar da pesquisa de Mestrado em Educação, intitulada “Trânsito e Educação: Reflexões sobre o Processo de Ensino-Aprendizagem na Formação de Condutores”, desenvolvida na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, pela mestranda Greice Silveira dos Santos, com a orientação da Prof.^a Dra. Simone Valdete dos Santos.

Esta pesquisa tem por objetivo: analisar a formação dos condutores na abordagem didático-pedagógica da Resolução nº 168/2004 do CONTRAN no processo de ensino-aprendizagem de condutores nos CFCs credenciados ao DETRAN/RS conforme a Resolução nº 358/2010 do CONTRAN.

As informações obtidas por meio da pesquisa serão confidenciais, ou seja, seus dados pessoais serão preservados e os registros divulgados não permitirão a sua identificação. Este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido é emitido em duas vias, devendo ser assinadas por você e pelos pesquisadores. O documento, do qual você receberá uma via, contém o e-mail, o telefone e o endereço dos pesquisadores, com quem você poderá esclarecer dúvidas referentes à pesquisa e sua participação a qualquer momento.

Além disso, a qualquer momento, você poderá desistir de participar do estudo e retirar seu consentimento. A recusa não acarretará, de modo algum, prejuízo em sua relação com os pesquisadores ou com a instituição de origem (UFRGS).

Ass: _____

Simone Valdete dos Santos
Doutora em Educação e Docente da UFRGS
simonevaldete@gmail.com
Fone: 55(51) 99878-4005
FACED/UFRGS: Av. Paulo Gama, 110 -
Farroupilha, Porto Alegre - RS, 90040-060.

Ass: _____

Greice Silveira dos Santos
Mestranda em Educação do PPGEDU/UFRGS
greice_silveir@yahoo.com.br
Fone: 55(51) 99443-5287
FACED/UFRGS: Av. Paulo Gama, 110 - Farroupilha,
Porto Alegre - RS, 90040-060.

Declaro que entendi os objetivos e as condições da participação da instituição na pesquisa e estou de acordo com o seu desenvolvimento.

Ass: _____

Nome: _____

Porto Alegre, ____ de _____ de 2019.