



## REQUALIFICAÇÃO DA PROVA PRÁTICA: UM OLHAR PESQUISADOR PARA A AVALIAÇÃO PRÁTICA DO CURSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES<sup>1</sup>

Thiago Marques da Silveira<sup>2</sup>

Rosângela Petenuzzo<sup>3</sup>

### RESUMO

O presente trabalho cujo caráter refere-se à conclusão de curso (TCC) de pós-graduação Especialização em Temas Contemporâneos em Educação: Cidadania e Mobilidade, trata sobre a requalificação da prova prática de veículos automotores nas categorias B, C, D e E. O objetivo desta investigação é propor ou pensar no modo diferente de como poderia ser a prova prática, a partir da opinião de instrutores de trânsito, a possibilidade de separar a avaliação prática em duas etapas, onde os alunos farão as etapas da baliza e do percurso, e, caso sejam reprovados em uma destas etapas farão um novo teste somente da etapa em que não obtiveram aprovação. A presente pesquisa-ação, de caráter qualitativa e quantitativa, desenvolveu-se com os instrutores que atuam nos Centros de Formação de Condutores do estado do Rio Grande do Sul. Os resultados foram obtidos a partir da aplicação de um questionário elaborado no *Google Forms* que inquiriu sobre: a área de atuação dos profissionais, a cidade em que exercem atividade, categoria que são habilitados e ministram aulas, a sua opinião em relação à maneira como ocorre o exame prático atualmente e se uma possível alteração ajudaria a melhorar sua metodologia em aula e os índices de aprovação.

**Palavras-chave:** habilitação; avaliação; condutores; aprovação; dirigir.

---

<sup>1</sup> Este artigo é requisito para a obtenção do título de Pós-Graduação Especialização em Temas Contemporâneos em Educação: Cidadania e Mobilidade, pela Universidade Estadual do Rio Grande do Sul (Uergs), unidade universitária em Bagé/RS, em 2022/2.

<sup>2</sup> Tecnólogo em Gestão de Recursos Humanos. Estudante do curso de Pós-Graduação Especialização em Temas Contemporâneos em Educação: Cidadania e Mobilidade, pela Universidade Estadual do Rio Grande do Sul pela Uergs. E-mail: tmsmarques@gmail.com.

<sup>3</sup> Orientadora. Mestre em Educação – PUCRS. Professora da Escola Pública de Trânsito – Detran/RS, E-mail: rosangela-petenuzzo@detran.rs.gov.br



## INTRODUÇÃO

O presente artigo pretende apresentar um novo olhar sobre a forma como se dá a avaliação prática de candidatos para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação no estado do Rio Grande do Sul.

Segundo o *site* do DetranRS, no ano de 2021, foram aplicadas 296.779 provas práticas de 4 rodas, de categoria B e 28.049 provas práticas de 4 rodas das categorias C, D e E, onde na categoria B somente 39,57% dos alunos foram aprovados, na qual, também é possível verificar que desde o ano de 2010, ano em que está catalogado no último relatório de índices no *site* do DetranRS, a avaliação dessa categoria não ultrapassou os 45% de aprovação, já nas categorias C, D e E foram realizadas 20.560 provas no ano de 2021 onde obteve-se 76,58% de aprovação dos condutores, índice que sempre se manteve acima dos 70%. Sendo assim, é possível verificar que no estado do Rio Grande do Sul o índice de aprovação, principalmente na categoria B apresenta dados insatisfatórios, demonstrando que a forma como se dá o processo necessita de um olhar investigador para assim tornar o meio de obter a Carteira Nacional de Habilitação mais célere e adequado à realidade das aulas ministradas.

O objetivo desta investigação é propor ou pensar no modo diferente de como poderia ser a prova prática, tornando mais motivador para o aluno, valorizando o processo de ensino aprendizagem que o aluno construiu promovendo a motivação dele e por consequência conceber um processo que valorize os ensinamentos apresentados pelo instrutor de trânsito e para também ser mais facilitador para os examinadores, pois o objetivo de todos é a formação de um condutor capaz de enfrentar um trânsito que lhe exige cada vez mais.

Isso se fará como? Dentro da legislação federal vigente há diversas interpretações que podem ser adequadas no sistema do DetranRS, uma delas é tornando as etapas de baliza e percurso separadas uma da outra, fazendo com que as faltas cometidas pelos candidatos também sejam fracionadas, isso fará que com



os alunos consigam êxito em algumas delas, valorizando o que foi feito corretamente. É uma situação que exigirá do sistema poucas alterações, mas fará uma imensa diferença na qualidade pedagógica, pois o aluno que porventura reprove realizará novamente somente a etapa que reprovou.

Esta proposta na prática irá se adequar e modernizar as práticas pedagógicas, tornando o processo mais eficiente e valorizando os recursos financeiros dos cidadãos. Acredita-se que com esta simples modificação, poderá proporcionar ao instrutor de trânsito, que realiza aulas práticas, novas metodologias de ensino focando na real dificuldade do aluno.

O presente artigo foi realizado a partir das inquietações a respeito do papel do instrutor em relação ao processo para obtenção da CNH, onde através do conteúdo discutido em aula no Curso de Especialização em Temas Contemporâneos em Educação: Cidadania e Mobilidade foi possível entender que o processo de ensino e aprendizagem para dirigir exige do aluno muito mais do que noções sobre o veículo e o trânsito, noções essas que são o foco do instrutor nas aulas, mas a maneira como o aluno é avaliado e os impactos psicológicos que essa avaliação causa no aluno. Também, questões como o valor que é pago para a obtenção da CNH e a necessidade de ter seu documento para estar apto no trânsito, são tidos como pressão nesse momento. Esta proposta não visa complicar o trabalho do instrutor. Seu objetivo é qualificar o processo de avaliação prática tornando-o mais efetivo.

Essa pesquisa foi classificada como uma pesquisa-ação, caracterizada como qualitativa e quantitativa. Os métodos qualitativos descrevem uma relação entre o objetivo e os resultados que não podem ser interpretados através de números, nomeando-se como uma pesquisa descritiva. Todas as interpretações dos fenômenos são analisadas indutivamente (FERNANDES, 2009). O instrumento de pesquisa utilizado foi um questionário aplicado através de um formulário do *Google* em todos os Centros de Formação de Condutores do estado do Rio Grande do Sul e o roteiro da pesquisa foi dividido em doze perguntas com o objetivo de qualificar o



indivíduo que respondeu o questionário e a sua opinião em relação à proposta apresentada nesse artigo.

Nas próximas etapas serão apresentadas a base teórica para a realização deste trabalho, a relação instrutor-aluno e a exemplificação de como se dão as aulas práticas do processo de aprendizagem para adquirir a Carteira Nacional de Habilitação em uma possível aplicação do novo método de avaliação e, após a explanação sobre a realização da pesquisa de opinião juntamente com a análise dos dados, justificando a requalificação da Prova Prática. Também serão apresentadas as referências bibliográficas apresentadas neste trabalho.

## O PAPEL DO INSTRUTOR

Sempre fui um apaixonado por dirigir desde minha infância. Nunca sonhei em ser jogador de futebol, mas sim em ser motorista de caminhão, poder conhecer diversos lugares e ainda ter o meu sustento, com o passar do tempo e com as experiências que a vida me apresentou, meu sonho de ser caminhoneiro foi se distanciando, deixando comigo somente o amor por dirigir.

Aos 19 anos chegou minha tão sonhada liberdade com a obtenção da minha Carteira Nacional de Habilitação. O instrutor que me conduziu na construção do aprender a dirigir foi fantástico e suas explicações sobre o tema trânsito despertou em mim curiosidades sobre o assunto e fez surgir novamente aquele sentimento de criança que há muitos anos eu não sentia. Encontrei com isso uma nova alternativa para completar minha felicidade profissional, quando, na época, eu estava servindo no Exército Brasileiro e procurei orientação com meus superiores sobre a possibilidade de exercer a atividade de instrutor de trânsito dentro da unidade. Tudo se encaminhou bem e, então, fui autorizado a realizar o curso de instrutor.

Foi onde descobri que a profissão de instrutor é gigante e, ao terminar minha formação, me apresentei na unidade e descobri que toda a proposta de formar



condutores havia sido encerrada, gerando em mim uma frustração imensa. Então, resolvi dar uma guinada radical em minha vida: solicitei minha baixa no exército e virei instrutor de trânsito. Isso me trouxe uma realização enorme. Com meus colegas aprendi diversas técnicas e metodologias, e com o decorrer dos anos comecei a observar que por mais que eu me dedicasse não conseguiria ajudar alguns alunos na conquista de sua CNH. Isso fez com que eu começasse a colocar a culpa em mim, pois por mais que eu estudasse e me dedicasse a ensiná-los da melhor forma, não adiantava. Então, comecei a investigar e conversar com meus colegas com mais tempo de serviço, e era desanimador, pois muitos compartilhavam da mesma dificuldade que eu tinha.

Nesta grande inquietação com o problema comecei a pesquisar com os próprios alunos, para tentar entender o que acontecia. Os anos se passaram e comecei a criar minhas próprias teorias e ao questionar meus colegas instrutores, diretores dos Centros de Formação de Condutores, examinadores do DetranRS e alunos, sobre o processo de habilitação, pude verificar que todos concordavam comigo, mas havia um novo problema: como eu poderia ser ouvido? Eu, um instrutor de trânsito do interior do estado, com quase 10 anos de experiência e sempre mantendo viva a minha inquietação sobre o processo de habilitação. Foi aí que recebi uma mensagem da minha diretora sobre a pós-graduação que seria realizada na Universidade Estadual do Rio Grande do Sul (UERGS) em parceria com o Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul encontrando, assim, a oportunidade de estudar, aprofundar minha teoria e apresentar, de forma científica, minha proposta.

## **COMO SE DÁ O PROCESSO DE HABILITAÇÃO**

O processo de habilitação de condutores no Brasil é diversificado em se tratando das provas práticas: cada estado pode fazer as etapas de maneiras diferentes. Na legislação federal, temos a Resolução n.º 789/2020 do CONTRAN,



que especifica padrões mínimos de critérios a serem seguidos. Mas cada estado pode definir critérios que não entrem em conflito com a normativa federal. No Rio Grande do Sul, a prova prática é normatizada pela Portaria n.º 102/2015 e n.º 262/2021, ambas do DetranRS, que especificam como vai ser aplicada para o candidato, tendo como base a resolução do CONTRAN.

Este estudo foi realizado considerando as avaliações nas categorias de direção apresentadas pelas letras B, C, D e E, pois segundo o CTB - Lei n.º 9.503/1997, os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

- I** - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;
- II** - 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;
- III** - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;
- IV** - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
- V** - 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. (Redação dada pela Lei nº 12.452, de 2011)



**§ 1º** Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

**§ 2º** São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo automotor da espécie motor-casa, definida nos termos do Anexo I deste Código, cujo peso não exceda a 6.000 kg (seis mil quilogramas), ou cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista. (Incluído pela Lei nº 12.452, de 2011).

**§ 3º** Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total. (Renumerado pela Lei nº 12.452, de 2011).

No atual modelo de ensino previsto na legislação e praticado nos Centros de Formação de Condutores, o aluno frequenta, primeiramente, o curso de formação com carga horária de 45 horas/aula onde é feito o estudo, o debate e o aprofundamento sobre Legislação de Trânsito, Direção defensiva para veículos de duas ou mais rodas, Noções de Primeiros Socorros, Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e de Convívio Social no Trânsito e Noções sobre Funcionamento do Veículo de duas ou mais rodas. Concluída essa etapa, o aluno passa por uma prova teórica e, somente iniciará as aulas práticas após aprovação nesta etapa.

Nas aulas práticas, inicialmente, é apresentado o funcionamento dos instrumentos internos do veículo, onde geralmente é feito durante a primeira aula, então percebendo que o aluno compreendeu como funciona, é passado para a próxima etapa, que compreende o movimento e parada do veículo. No decorrer das aulas, percebendo o domínio do veículo pelo aluno, é trabalhada a aprendizagem



das marchas. Após este processo é introduzido o conhecimento de sinalização e posicionamento, sempre fazendo menção ao que o aluno já aprendeu durante as aulas teóricas. Ao finalizar as aulas iniciais, que depende do ritmo de aprendizagem de cada aluno, por volta da décima segunda aula o aluno que já possui domínio parcial do veículo inicia a aprendizagem da baliza. Contudo, o instrutor de trânsito prático executa suas aulas sempre focado na aprendizagem mais rápida, com o objetivo de administrar o tempo para que o aluno tenha acesso a todo o conhecimento necessário, tendo em vista o que a legislação prevê. Geralmente focado na repetição das manobras, pois o tempo previsto na legislação para formar um aluno, deixa-lo capacitado para o trânsito e realizar a prova prática é de no mínimo 20 horas-aula para a categoria B, sendo exigida 1 hora-aula ministrada no período noturno, com duração de 50 minutos. No decorrer das aulas práticas são efetuados simulados do exame, para saber o grau de aprendizagem do aluno e para analisar se ele está apto a realizar o exame.

## **COMO É REALIZADO O EXAME PRÁTICO DE HABILITAÇÃO**

Atualmente, no estado do Rio Grande do Sul, o exame prático para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação é dividido em duas etapas: baliza e percurso. Conforme a legislação, o exame prático só pode ser realizado por um servidor do DetranRS, identificado como examinador de trânsito, que é apresentado ao aluno pelo instrutor, no momento da prova. Na primeira etapa o aluno é identificado e convidado a entrar no veículo e iniciar a prova. Após os ajustes iniciais no veículo (regulagem do banco do motorista, espelhos retrovisores e colocação do cinto de segurança), o aluno começa o exame prático pela baliza, onde deve demonstrar as habilidades de estacionar o veículo e retirá-lo da vaga de estacionamento que, conforme Portaria n.º 102/2015 do DetranRS, para a categoria B, o aluno possui o tempo de até 4 minutos para concluir o procedimento. Se nessa etapa ele cometer faltas que o leve à reprovação, sua prova acaba aí. Após a conclusão da etapa inicial o examinador ao identificar que foram atendidas as exigências mínimas para





conclusão e aprovação na baliza, passará para etapa do percurso. Ao entrar no veículo o examinador solicita que comece o deslocamento. A partir de então será exigido do aluno que o mesmo realize manobras específicas do manual de provas, sendo algumas delas, conversão à esquerda e à direita, retornos, desenvolvimentos de marchas, sinalização das manobras, posicionamento do veículo na via, estacionamento em acíves, movimentação do veículo em vias de maior e menor movimento e controle dos pedais e também é observada a reação do aprendiz em situações adversas, como por exemplo, cuidado com pedestres, ciclistas e animais na via, sendo que o trajeto é indicado sempre pelo examinador, como é feito nas aulas, não havendo uma rota fixa. Por fim, ao retornar ao local de início da prova e finalizado o percurso, fora do veículo, o aluno é informado pelo examinador do resultado da prova: aprovado, podendo ter cometido, no máximo duas faltas leves ou reprovado se tiver cometido mais de 1 falta média e/ou grave.

É a partir deste eixo que o presente trabalho se baseia, construindo um estudo a respeito da avaliação prática exigida na formação de condutores de veículos. Pois, “conduzir a avaliação nesse contexto implica reflexão crítica sobre a prática, no sentido de diagnosticar seus avanços e dificuldades e de possibilitar uma tomada de decisões sobre as iniciativas cabíveis. Portanto, avaliar não é apenas constatar, mas, sobretudo analisar, interpretar, tomar decisões e reorganizar o ensino” (SILVA, 2002).

Na maioria das vezes, o aluno está apto a realizar a prova prática, mas em algumas situações lhe é aconselhado realizar mais aulas para se aperfeiçoar. A partir desta situação é que o instrutor se depara com o primeiro problema: nem sempre o aluno possui recursos financeiros para contratar mais aulas, impossibilitando mais tempo de prática na condução veicular. Portanto, é comum que sejam marcadas somente mais 2 aulas de reforço, o que não proporciona uma melhora, pois o tempo entre o agendamento e a realização da prova é um período de no mínimo um mês. Nesse mês de espera pela próxima prova prática, o aluno aguarda sem praticar o que compromete a aprendizagem.



Outra realidade que surge é do aluno, mesmo consciente de não estar plenamente preparado, negar-se a realizar mais aulas e, por sua vontade, realiza a prova prática, pois segundo a Resolução n.º 789/2020 do CONTRAN é possível realizar a prova prática mesmo que o instrutor diga a ele que ainda não está preparado, aumentando sua chance de reprovação, causando frustração, desprestígio em relação ao processo, dificultando ainda mais sua caminhada. Em contrapartida, existem alguns alunos que conscientes da necessidade de praticar mais, se organizam de forma que só concluem o processo de aprendizagem no momento em que, em consenso com seu instrutor, se encontram aptos a realizar a prova prática.

Em qualquer um dos casos acima citados, o aluno pode vir a reprovar, por fatores como ansiedade e nervosismo, que podem prejudicar o candidato na hora da prova. Então vem o segundo problema, o aluno que reprova na avaliação prática, comete erros que não refletem a maior parte do processo de ensino e aprendizagem, alguns geralmente, cometem erros que representam menos de 10% de todo o percurso, porém a legislação é objetiva e exigente, caso o candidato atingir a soma de 4 pontos ou mais faltas de natureza gravíssima, ele deve ser reprovado. Então surge a pergunta: por que toda a construção do processo de ensino aprendizagem que o aluno fez ao longo das aulas práticas não é pontuado e valorizado na prova prática? Portanto, pensar a etapa de avaliação de prova prática para condutores, requer conhecer cada parte desse processo de maneira fragmentada, pensar que cada parte realizada com sucesso não deve ser desconsiderada, caso o aluno venha a cometer erros que o eliminem.

## **METODOLOGIA**

Para o desenvolvimento deste trabalho realizou-se o levantamento de dados a respeito do índice de aprovação das provas de habilitação aplicadas pelo DetranRS, no qual mostra os resultados na primeira habilitação, mudança de



categoria, adição de categoria e condenação judicial por delito de trânsito ou envolvimento em acidentes graves.

A partir dos dados disponibilizados no portal do DetranRS, foi elaborada a tabela 1, para a possível verificação dos índices de aprovação referentes às categorias B, C, D e E, desde o ano de 2017.

**Tabela 1**

<b>Demonstrativo do Índice de Aprovação em provas práticas dos últimos 5 anos.</b>			
Ano 2017	Categoria B	Índice 31,13%	Total de Provas 380.479
Ano 2017	Categoria C/D/E	Índice 75,74%	Total de Provas 19.133
Ano 2018	Categoria B	Índice 44,86%	Total de Provas 382.155
Ano 2018	Categoria C/D/E	Índice 75,10%	Total de Provas 22.021
Ano 2019	Categoria B	Índice 35,19%	Total de Provas 345.178
Ano 2019	Categoria C/D/E	Índice 77,27%	Total de Provas 24.302
Ano 2020	Categoria B	Índice 44,86%	Total de Provas 214.274
Ano 2020	Categoria C/D/E	Índice 78,24%	Total de Provas 20.560
Ano 2021	Categoria B	Índice 39,57%	Total de Provas 296.779
Ano 2021	Categoria C/D/E	Índice 76,58%	Total de Provas 28.049
			<b>Total Provas 1.732.930</b>

Nos dados acima, é possível perceber que os índices de aprovação referentes à categoria B, entre os anos de 2017 e 2021, o percentual de aprovação nunca ultrapassou os 45% das provas realizadas. Desde o ano de 2017, é possível identificar o baixo índice de aprovação, refletindo numa imagem negativa e de grau de dificuldade do processo para os candidatos. Em contrapartida, é percebido que



em relação às categorias C, D e E, o índice de aprovação permanece acima dos 75%. Portanto, em relação a estas categorias não seria necessário repensar a forma de avaliação do exame prático.

Os dados vistos anteriormente serviram como base para o prosseguimento da pesquisa, realizada em caráter qualitativa e quantitativa. Segundo Sílvio Oliveira (citado por OLIVEIRA, 2008), as abordagens qualitativas facilitam descrever a complexidade de problemas e hipóteses, bem como analisar a interação entre variáveis, compreender e classificar determinados processos sociais, oferecer contribuições aos processos das mudanças, à criação ou à formação de opiniões de determinados grupos e à interpretação das particularidades dos comportamentos ou atitudes dos indivíduos. Já a pesquisa quantitativa pode fornecer dados mais amplos e de informação numérica, pois conforme Roesch (2007) a pesquisa quantitativa é utilizada quando o propósito do projeto sugere medir relações entre variáveis ou avaliar resultados de um projeto ou algum sistema, pois o tipo de pesquisa obtém resultados padrão.

Para este trabalho foram selecionados os profissionais dos Centros de Formação de Condutores do estado do Rio Grande do Sul, dentre eles diretores-gerais, diretores de ensino e instrutores práticos que responderam um questionário. Esses profissionais foram indagados sobre sua opinião a respeito da forma atual da prova prática e suas opiniões a respeito de uma eventual mudança de formato, pois conforme Roesch (2007, p.42):

O questionário é um instrumento de coleta de dados que busca mensurar alguma coisa. Para tanto, requer esforço intelectual anterior de planejamento, com base na conceituação do problema de pesquisa e do plano de pesquisa, e algumas entrevistas exploratórias preliminares. Com base nestes elementos, o passo seguinte é elaborar uma lista abrangente de cada variável a ser medida, e a maneira como será operacionalizada, ou seja, através de escalas, questões abertas, questões fechadas etc.

A proposta do novo formato do exame prático será executada da seguinte forma: os alunos farão as etapas da baliza e do percurso, e, caso sejam reprovados



em uma destas etapas, farão um novo teste, somente, da etapa em que não obtiveram aprovação.

Visando atingir os objetivos propostos na pesquisa, foi elaborado um questionário onde os profissionais de trânsito envolvidos na formação de condutores responderam sobre: a área de atuação dos profissionais, a cidade em que exerce atividade, categoria que é habilitado e ministra aula, a sua opinião em relação à maneira como ocorre o exame prático atualmente e se uma possível alteração ajudaria a melhorar sua metodologia em aula e os índices de aprovação.

## ANÁLISE DOS DADOS

Em relação à pesquisa de campo realizada com os profissionais dos Centros de Formação de Condutores do estado do Rio Grande do Sul, dentre eles diretores-gerais, diretores de ensino e instrutores práticos, o questionário enviado a eles continha doze perguntas, divididas em três blocos, onde o primeiro contempla a identificação da área de atuação, o segundo bloco indagou a respeito do funcionamento da prova prática a partir da sua experiência e por fim, no último bloco foi questionado sobre a sua opinião a respeito de uma possível modificação na prova prática. A pesquisa foi divulgada através de contato com os diretores-gerais dos Centros de Formação de Condutores, no período de 14 de outubro do ano de 2022 até o dia 22 de outubro de 2022, foram registradas um total de 64 respostas, entre quatorze municípios do estado.

No que se refere ao primeiro bloco foram dadas as seguintes respostas, como mostra as ilustrações a seguir:

Figura 1:



Qual sua área de atuação?

64 respostas

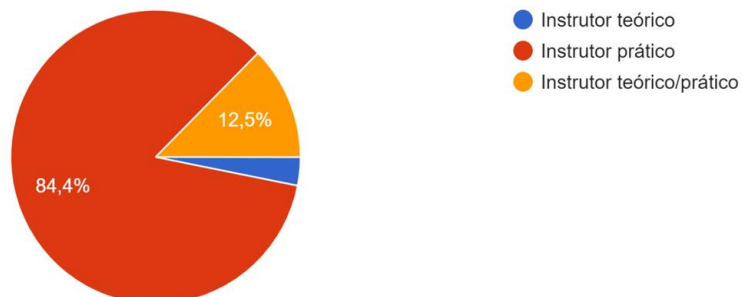


Figura 2:

Em que cidade atua?

64 respostas

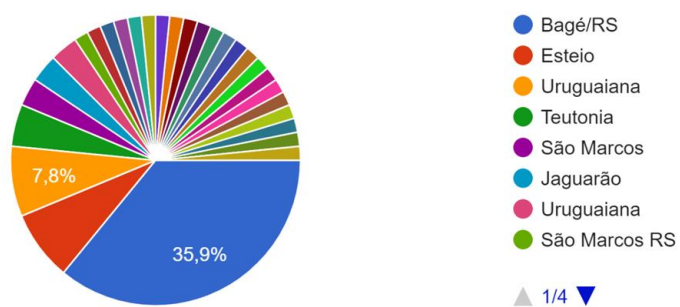




Figura 3:

Há quanto tempo exerce atividade em Centros de Formação de Condutores?

64 respostas

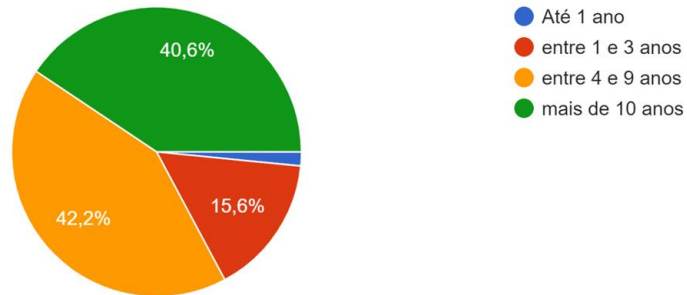


Figura 4:

Em que categorias você é habilitado(a)?

64 respostas

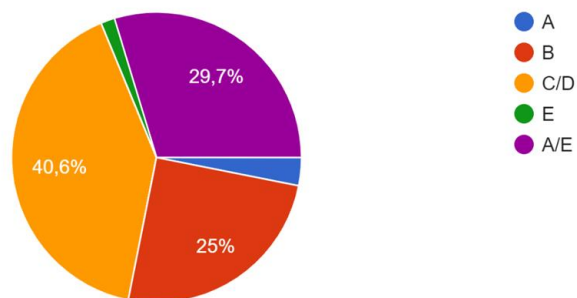
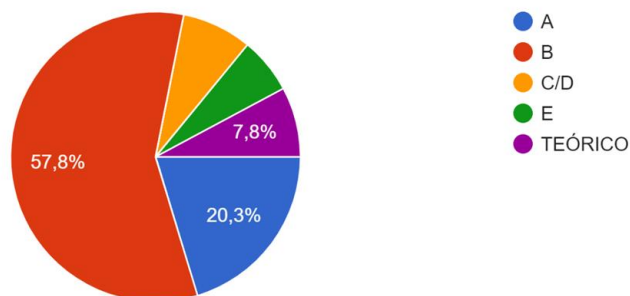




Figura 5:

Qual a categoria você ministra aula hoje?

64 respostas



Acerca das respostas acima apresentadas, o objetivo delas foi de identificar o indivíduo a ser questionado e obter uma visão do cenário em que se constrói o processo de habilitação dentro dos CFCs. Foi possível verificar que 57,8% dos entrevistados são instrutores, atualmente de categoria B, onde esta categoria representa o objeto desta pesquisa, pois como foi mostrado anteriormente, existe um baixo índice de aprovação desta categoria.

Em se tratando do bloco relacionado ao cenário das aulas, é possível verificar que:





Figura 6:

Levando em consideração os alunos de 1ª avaliação, reteste e que vão à prova sem o consentimento do instrutor, quantos você encaminha à prova?

64 respostas

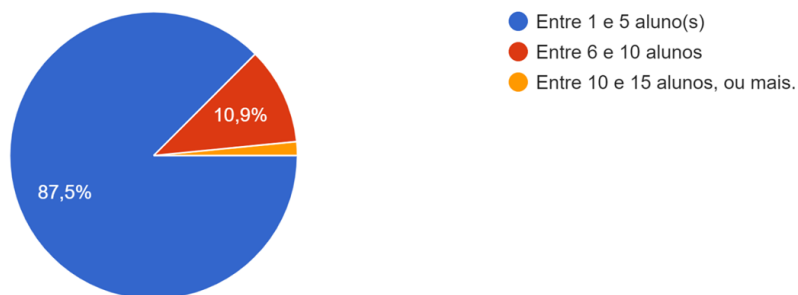


Figura 7:

Em relação aos seus alunos que reprovam no teste prático, qual o erro mais comum cometido na realização da prova prática?

64 respostas

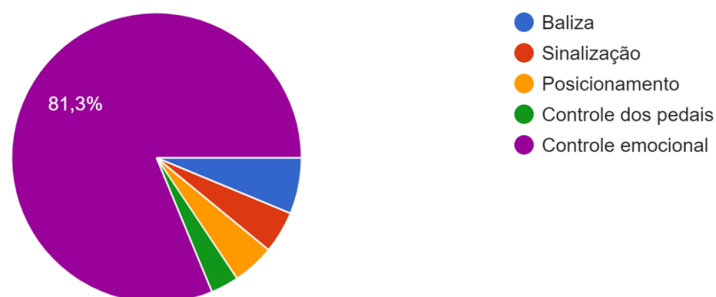




Figura 8:

Você acha que o aproveitamento do seu aluno durante as aulas representa a performance dele no teste prático, na maioria das vezes?

64 respostas

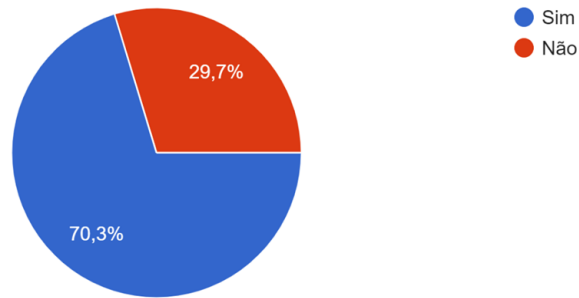


Figura 9:

Tendo em vista, o que a pressão psicológica causa no aluno durante a avaliação prática, você acredita que pode interferir no desempenho dele durante a prova?

64 respostas

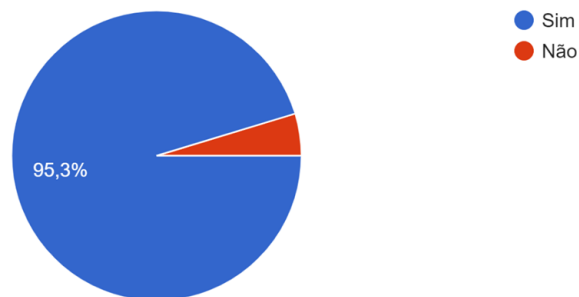
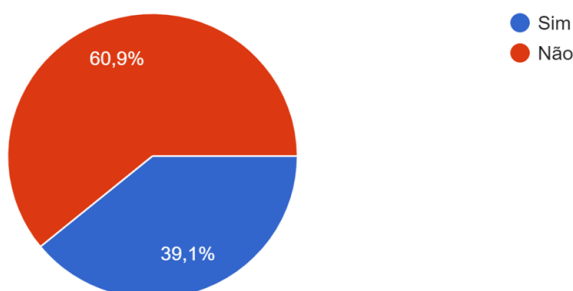




Figura 10:

Considerando, que em alguns momentos, a reprovação do aluno não representa nem 10% do tempo da prova. Você consideraria o aluno inapto p...o trânsito? Exemplo: "Avançou sobre o meio-fio".  
64 respostas



Os dados apresentados nas figuras acima, reforçam ainda mais a concepção do cenário relacionado ao processo de habilitação para dirigir, pois é possível verificar que, como mostra a pesquisa, o fator psicológico influencia no resultado muito além da habilidade de dirigir, ou seja, não representa a performance do aluno na aula. A partir desta avaliação é permitido pensar que embora seja importante e necessário um plano de aula voltado para capacitar o aluno para o trânsito e para realizar a prova, a avaliação prática requer do instrutor que o mesmo capacite o aluno para demonstrar naqueles poucos minutos um melhor controle emocional não deixando que a ansiedade atrapalhe seu desempenho na prova.

Ficar nervoso é comum em situações de avaliações, principalmente quando se criou um conceito equivocado entre os alunos de que a prova prática de direção é voltada para reprovação e o examinador é visto como um carrasco. Quando, na verdade, ela é voltada a reconhecer a capacidade do aluno de dominar o veículo no trânsito, averiguar se ele sabe posicionar o veículo na via, obedecer a sinalização viária e respeitar os demais partícipes do trânsito de forma correta, pois: "O ato de avaliar, devido a estar a serviço da obtenção do melhor resultado possível, antes de tudo, implica a disposição de acolher a realidade como ela é" (LUCKESI, 2005).



Ao tratar de como o entrevistado pensa a respeito de um novo cenário na prova prática, foi indagado:

Figura 11:

Se fosse possível separar a prova prática em duas etapas: baliza e percurso - e o aluno que reprovasse em uma delas, fosse oferecida a oport...a de ensino em uma futura aula antes do reteste?  
64 respostas

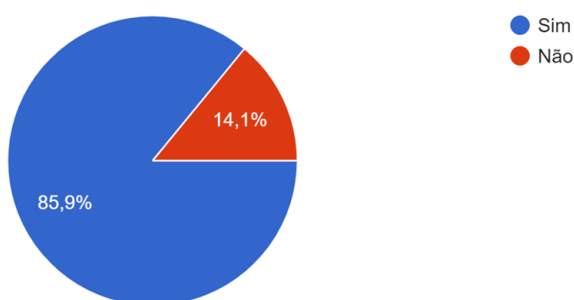
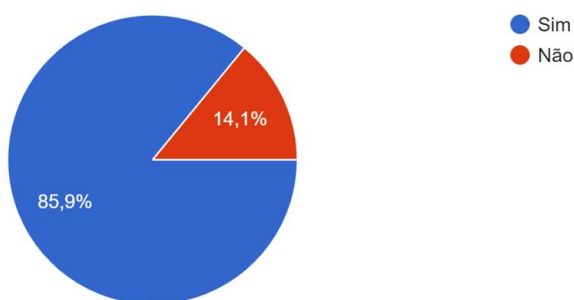


Figura 12:

Você acredita que a prova em duas etapas motivaria o aluno a persistir na carteira de habilitação?  
64 respostas



Em relação às respostas das perguntas 11 e 12, é observado a aceitação por parte dos questionados, pois como sugere a pergunta 11, num cenário onde fosse separado a prova prática em duas etapas: baliza e percurso - e o aluno que reprovasse em uma delas, fosse oferecida a oportunidade da realização do reteste



somente na etapa que houve reprovação, então foi perguntado se este cenário ajudaria na sua metodologia de ensino em uma futura aula antes do reteste, é percebido que 85,9% dos questionados responderam positivamente, que sim, esta forma de avaliar, além de modificar a visão em relação ao avaliado, facilitaria a construção de um plano de aula voltado para as devidas dificuldades do aluno numa futura prova. E por fim, na pergunta 12, os questionados responderam também, que este cenário motivaria o aluno a persistir no processo, pois é necessário promover ao aluno a auto percepção de que ele é capaz, principalmente quando o mesmo já realizou parte da avaliação de maneira vitoriosa, pois desta forma a avaliação prática “motiva na mesma medida em que diagnostica e cria o desejo de obter resultados mais satisfatórios” (LUCKESI, 1995),

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento deste artigo possibilita um olhar investigador em relação ao processo de obtenção da CNH das categorias “B”, “C”, “D” e “E”, levando os colegas que exercem atividade de instrutor de trânsito nos CFCs a reflexão a respeito das avaliações práticas dos alunos e se as mesmas ocorrem de forma que exijam do aluno o que lhe foi ensinado, como reforça Luckesi (1999), “a avaliação é uma ferramenta da qual o ser humano não se livra. Ela faz parte de seu modo de agir, e por isso é necessário que seja usada da melhor forma possível”.

Através dos dados questionados e buscando responder à necessidade que norteou o objeto do estudo, pode-se concluir que, os profissionais atuantes na formação de condutores e nos processos de ensino e aprendizagem entendem que é necessário que haja uma modificação na maneira como se avalia os alunos, pois da forma como acontece está reforçando a ato da reprovação. Então o estudo apresentou uma maneira de redesenhar a avaliação e manter o embasamento legal que rege o processo de habilitação, segundo o CONTRAN.



Nessa nova forma de avaliação, imaginando uma situação fictícia que um aluno de Categoria B venha reprovar no percurso, pelas faltas de erro no posicionamento (falta 302: não observar as regras de ultrapassagem ou de mudança de direção – Resolução CONTRAN n.º 789/2020, Art. 19, II – b.), e apoiar o pé no pedal da embreagem (falta 104: apoiar o pé no pedal da embreagem com o veículo engrenado e em movimento – Resolução CONTRAN 789/2020, Art. 19, IV – d.), geralmente neste caso o aluno marcaria de 2 a 4 aulas de reforço, no dia das aulas o instrutor ao analisar seu prontuário e ao identificar que este aluno já demonstrou sua capacidade na primeira etapa da prova (baliza) não iria treinar essa etapa, pois consome muito tempo em algo que já foi comprovado sua execução, sendo assim poderá revisar a etapa 2 mas intensificar nas dificuldades de posicionamento e trafegar com o pé na embreagem, dificuldade essa evidenciada na prova prática.

Portanto, a partir desta exemplificação, é concluído que é possível requalificar a prova prática dos serviços de primeira habilitação, mudança de categoria, adição de categoria e após condenação judicial por delito de trânsito ou envolvimento em acidentes graves. E, através desta alteração, passar de uma prova que pune o aluno por seus erros, gerando frustração e insegurança para uma maior valorização do crescimento e aprendizado do aluno que ocorreu ao longo do processo de habilitação, valorizando os acertos durante a realização da prova como reforço positivo de que ele é capaz de aprender a dirigir, bem como proporcionar a melhoria dos índices de aproveitamento e aprovação nas provas, visando um processo mais acessível para a população e um cenário que agregue qualidade na missão de formar condutores realmente capacitados a conduzirem seus veículos com segurança pelas ruas.



## REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei n.º 9.503, de 23 de Setembro de 1997. Instituiu o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm). Acesso em: 21 jun. 2016.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. Resolução CONTRAN n.º 789, de 18 de junho de 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/ptbr/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7892020.pdf>. Acesso em: 22 out. 2020

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL - DETRAN/RS. **Índices de aprovação em provas de habilitação**. Disponível em: <https://www.detran.rs.gov.br/indices-de-aprovacao-em-provas-de-habilitacao>. Acesso em: 24 de outubro de 2022.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL – DETRAN/RS. **Portaria n.º 102**, de 10 de abril de 2015. Disponível em: <http://stdetrans.rs.gov.br/conteudo/34366/102>. Acesso em: 24 de outubro de 2022.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL – DETRAN/RS. **Portaria n.º 262**, de 15 de setembro de 2021. Disponível em: <http://stdetrans.rs.gov.br/conteudo/55827/262>. Acesso em: 24 de outubro de 2022.

FERNANDES L. A.; Gomes, J. M. M. **Relatório de pesquisa nas Ciências Sociais: Características e modalidades de investigação**. ConTexto Porto Alegre, , v. 3, n. 4, 2003.

GIL, A. C. **Didática do Ensino Superior**. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

LUCKESI, C. C. **Avaliação da aprendizagem escolar**. São Paulo: Cortez, 2014.



LUCKESI, Cipriano Carlos. Avaliação da aprendizagem na escola: reelaborando conceitos e criando a prática. 2 ed. Salvador: Malabares Comunicações e eventos, 2005.

LUCKESI, Cipriano Carlos. **Avaliação da aprendizagem escolar: estudos e proposições.** São Paulo: Cortez, 1995.

LUCKESI, Cipriano Carlos. **Avaliação da aprendizagem escolar: estudos e proposições.** São Paulo: Cortez, 1999.

OLIVEIRA, Maria Marly de. **Projetos, relatórios e textos na educação básica: como fazer.** Petrópolis/RJ: Vozes, 2008.

SILVA, Janssen Felipe da. Avaliar... O quê? Quem? Como? Quando? In: **Revista TV Escola**, Brasília, MEC, outubro/novembro, 2002.

ROESCH, Sylvia Maria Azevedo. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração.** 3.ed. São Paulo: Atlas, 2007.