

ANÁLISE CRÍTICA A RESPEITO DO PROCESSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES NA CATEGORIA A

Rosane Uszacki¹

Margareth Kayser Pereira²

RESUMO

O presente artigo debate pressupostos sobre o processo de formação de condutores da categoria A, cujo objetivo é discutir o tema em diálogo às legislações vigentes e aspectos pedagógicos que o envolve. Para isso, foi realizado um estudo de caso, com proposta de observação participante total, bem como uma revisão documental. Identificou-se que o curso de prática de categoria A no Rio Grande do Sul ocorre apenas em circuito fechado, não sendo utilizado o previsto recurso de circulação em vias públicas.

Palavras-chave: educação; trânsito; condutores; piloto; categoria A.

INTRODUÇÃO

O contexto da educação possui muitos espaços nos quais a aprendizagem é promovida. As escolas e universidades são os locais socialmente identificados como ambientes formais de ensino e produção de conhecimento. Na formação humana há uma complexidade de elementos envolvidos para além das áreas das ciências humanas e da natureza. A educação com sentido à realidade deve integrar essas áreas à vida humana, rompendo com a perspectiva utilitarista e reducionista do trabalho.

¹DETRAN/RS – Contato: rosane-uszacki@detran.rs.gov.br

²DETRAN/RS – Contato: margareth-pereira@detran.rs.gov.br



A educação para o trânsito é uma dessas áreas, a qual é recente no Brasil, mas merece atenção da comunidade acadêmica, com ampliação de debates e pesquisas, considerando a sua relevância para a sociedade. Embora essa temática esteja prevista no Código de Trânsito Brasileiro – CTB para ser contemplada na educação básica¹ para muitos se torna objeto de estudos apenas quando a pessoa deseja conduzir um veículo automotor, visto que para isso precisa passar por um processo de formação num Centro de Formação de Condutores – CFC².

O CFC é reconhecido como um ambiente formal de ensino-aprendizagem para o trânsito, cujo processo envolve a necessidade de promover uma educação significativa aos sujeitos estudantes e ao coletivo em que esse está inserido. Para isso, é necessário ser rompido o mero entendimento de que os CFCs instruem aos seus alunos apenas a prática da condução veicular. O papel dessa instituição é de grande relevância, pois sua práxis pedagógica envolve uma grande responsabilidade, já que os cidadãos que passam por uma formação nesses espaços estarão no convívio do espaço público e seu comportamento como condutores afeta, tanto a si, quanto a todos os demais com quem compartilham o trânsito.

A partir desse entendimento, foi proposto um estudo por duas analistas em Pedagogia do Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do sul - DetranRS, cujo objetivo foi analisar a partir da vivência uma das etapas que envolvem a formação de condutores, especificamente, o curso prático de categoria A³. Para isso, foi realizado um estudo de caso, cuja proposta nesse artigo é apresentar o relato da participante da pesquisa, as impressões das pedagogas como servidoras da referida autarquia, reflexões sobre essa etapa de formação e levantar questionamentos sobre o curso em tela.

¹ Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. (BRASIL, 1997)

² CFCs são empresas privadas credenciadas ao DetranRS, que tem por objeto a formação de condutores.

³ Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral.



1. DESENVOLVIMENTO

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO ESTUDO

O DetranRS possui em seu quadro de servidores analistas pedagogos, profissionais que utilizam os fundamentos da educação na condução das políticas e gestões do trânsito em âmbito estadual. Algumas dessas ações são desenvolvidas pela Divisão de Habilitação, mais especificamente na Coordenadoria de Processo de Habilitação, com o objetivo de realizar o acompanhamento pedagógico dos CFCs. Este acompanhamento pedagógico visa manter os agentes educativos, neste caso, os profissionais Diretores de Ensino e Instrutores de Trânsito envolvidos em ações de atualização de conhecimentos (reuniões, cursos e palestras), bem como de acompanhamento das atividades de formação de condutores, através da análise das aulas práticas e teóricas filmadas.

A estrutura curricular do processo de formação de condutores na categoria A sempre foi motivo de preocupação e instiga uma reflexão, pois as imposições e avanços legais esbarram nas limitações e riscos da aprendizagem veicular. Assim, buscando agregar uma visão mais empírica a respeito do processo de formação de condutores da categoria A é que a participante da pesquisa, profissional pedagoga habilitada na categoria B, propôs-se a fazer a adição de categoria A em um CFC de Porto Alegre.

A proposta foi gerenciada e considerada válida pela equipe de pedagogas diante de sua Coordenação, apresentada de modo informal por se tratar de empenho pessoal das profissionais e realizada fora do horário de trabalho.

1.2 METODOLOGIA

A pesquisa foi desenvolvida a fim de investigar como a atuação e a formação de novos pilotos têm ocorrido, identificando elementos que favorecem a atual estrutura curricular e analisando a necessidade de uma nova versão de curso prático na formação de condutores na categoria A.



Para isso, a pesquisa adotou uma abordagem qualitativa, realizando inicialmente, revisão documental e estudo de caso. A primeira etapa fez-se necessária, uma vez que todo o processo de formação de condutores envolve normativas tanto federais, quanto estaduais, que são fontes de informações significativas ao tema, estáveis e ricas (ANDRE e LÜDKE, 2018, p. 45)

Também optou-se pelo desenvolvimento de um estudo de caso, uma vez que é uma técnica que permite análise em maior profundidade do fenômeno estudado e do contexto onde a pesquisa ocorre. Andre e Lüdke (2018, p. 20) destacam que, “quando queremos estudar algo singular, que tenha um valor em si mesmo, deveremos escolher o estudo de caso”. Para coleta de dados, foram realizadas observações, com pesquisador no papel de “participante total”, situação em que o mesmo não revela sua identidade, nem o propósito do estudo. (ANDRE e LÜDKE, 2018, p. 35)

Partindo desses pressupostos é que o estudo de caso foi realizado por uma analista em pedagogia do DetranRS, de forma autônoma, através de realização do curso de adição de categoria A, fora de seu horário de trabalho em um Centro de Formação de Condutores de Porto Alegre.

1.3 REVISÃO DOCUMENTAL

O ordenamento superior do trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro, apresenta quatorze vezes o termo “motocicleta” cujo conteúdo é prioritariamente regras de mobilidade, como a utilização do farol de luz baixa durante o dia e à noite (art. 40); condutor e passageiro devem utilizar capacete e roupa adequada (art. 54 e art. 55); velocidade em diferentes vias (art. 61); motocicleta como um veículo da espécie de passageiro e de carga (art. 96); motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete (art. 139-A), infrações gravíssimas (art. 244), infração média por falta de luz, farol, durante o dia (art. 250) e três vezes no anexo de conceito e definições, conforme abaixo:



ÁREA DE ESPERA - área delimitada por 2 (duas) linhas de retenção, destinada exclusivamente à espera de **motocicletas**, motonetas e ciclomotores, junto à aproximação semafórica, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos. (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência)

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à **motocicleta**, motoneta e ciclomotor.

MOTOCICLETA - veículo automotor de duas rodas, com ou sem *side-car*, dirigido por condutor em posição montada. (BRASIL, 1987, grifo do autor)

Após o CTB, encontram-se os regramentos complementares em Resoluções e Deliberações do CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito⁴. Desses, a Resolução n.º 789/2020 CONTRAN é a normativa mais atual, sobre a formação de condutores. Essa consolida as normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos. Especificamente sobre a categoria A, dispõe inicialmente, sobre o exame de direção veicular, definindo em seu artigo 14:

“[...]será realizado perante comissão formada por três membros, designados pelo dirigente do órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal”. (BRASIL, 2022).

Nesse mesmo artigo também há a previsão de que os exames dessa categoria devem ocorrer em área específica para esse fim com:

“[...]obstáculos e as dificuldades da via pública, de forma que o examinado possa ser observado pelos examinadores durante todas as etapas do exame, sendo que pelo menos um dos membros deverá estar habilitado na categoria A”. (BRASIL, 2022).

No artigo 46 do CTB, identifica-se a exigência sobre o veículo a ser utilizado para realização das aulas no CFC. Esse deve ser emplacado com identificação de veículo de aprendizagem com uma placa de cor amarela, fixada na parte traseira, em local visível, contendo a inscrição “MOTO ESCOLA” em caracteres pretos. (BRASIL, 2022).

Ainda, em seus anexos, a Resolução Contran n.º 789/2020 traz a descrição do curso de prática de direção veicular para veículos de duas rodas:

⁴ Órgão coordenador, normativo e consultivo máximo, do Sistema Nacional de Trânsito que está vinculado a SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito. (BRASIL, 2022)



Para veículos de duas rodas: - Normas e cuidados antes do funcionamento do veículo; - O veículo: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas; - Prática de pilotagem defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observância da sinalização e comunicação: • em área de treinamento específico, até o pleno domínio do veículo; • em via pública, urbana e rural, em prática monitorada. - Os pedestres, os ciclistas e demais atores do processo de circulação; - Cuidados na condução de passageiro e cargas; - Situações de risco: ultrapassagem, derrapagem, obstáculos na pista, cruzamentos e curvas, frenagem normal e de emergência.

Outro elemento que essa normativa apresenta, ainda não implementado no Rio Grande do Sul, refere-se ao monitoramento das aulas na prática de pilotagem, quando realizadas em via pública, que poderá ser executado pelo instrutor em outro veículo de aprendizagem em via pública.

Destaca-se que um condutor já habilitado na categoria B, poderá realizar o curso de adição de categoria, cuja normativa prevê carga horária mínima de 15 (quinze) horas/aula e elenca a seguinte estrutura curricular:

Funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas; - Prática na via pública, urbana e rural: direção defensiva, normas de circulação e conduta, parada e estacionamento, observação da sinalização; - No caso de prática de direção para veículos de duas rodas, a instrução deve ser preliminarmente em circuito fechado de treinamento específico até o pleno domínio do veículo. (BRASIL, 2022)

No Rio Grande do Sul foram identificadas normativas específicas sobre categoria A oriundas do CETRAN – Conselho Estadual de Trânsito do RS, e do DetranRS. Esse último, na sua Portaria n.º 15 de 2012 dispõe sobre aula prática, exame prático e pista de treinamento de categoria A:

Art. 2º No curso de prática de direção veicular deve ser observado o disposto nesta Portaria, no que couber, com vistas à adequação dos conteúdos e habilidades desenvolvidos às exigências do exame de prática de direção veicular, sem, no entanto restringir-se às mesmas, devendo, através de outros exercícios, possibilitar o aprimoramento de habilidades necessárias à condução segura do veículo. (grifo nosso)

No ano de 2018, houve uma iniciativa de tornar o processo de formação de condutores da categoria A mais completo, através da Resolução CONTRAN n.º. 726



que foi revogada duas semanas após sua publicação. Isso decorreu da mobilização social em torno das mudanças significativas em outras etapas do processo de habilitação como da mudança de periodicidade do exame médico.

Para o tema debatido nesse artigo, essa normativa traria mudanças significativas, pois promovia uma nova divisão do currículo pelo ambiente de aprendizagem veicular, iniciando no ambiente controlado da pista e após, em interação social, como é feito com as demais categorias que, mesmo durante o processo de formação, possuem vivência real do trânsito. Essa mudança exigiria esforço dos envolvidos no processo de habilitação, para que fosse factível sua implementação, que poderia trazer benefícios aos futuros condutores e à toda sociedade. Todavia, por tratar-se de normativa revogada, seu texto não será analisado em amplitude.

1.4 RESULTADOS DA PESQUISA

1.4.1 DADOS COLETADOS: “DIÁRIO DA ADIÇÃO DE CATEGORIA A”

As informações coletadas durante o estudo de caso serão apresentadas através de um diário, relatado em primeira pessoa, visto a participante da pesquisa ser autora integrante do artigo.

Primeiro momento: ações prévias ao início do curso

Em dezembro de 2020 foi realizado contato telefônico com o CFC para orientações gerais. O atendente informa os valores e alerta que em fevereiro o valor será reajustado, que posso contratar agora fazendo o pagamento e realizar as aulas depois. A primeira tentativa de contratar o CFC foi em 07 de janeiro de 2021, mas devido a fila e tempo de espera desisti de aguardar pelo atendimento. Em 11 de janeiro realizei a abertura de serviço no CFC. Cheguei no Centro em torno das 8h 30min. Todos os procedimentos de distanciamento e prevenção à COVID foram tomados pelas atendentes. Aproximadamente cinco pessoas aguardam na



recepção e com dois atendentes, deixando o atendimento moroso. Atendente informa que a agenda para aulas práticas está somente para o mês de abril (três meses de espera) e as noturnas em maio, mas que ainda não abriu a agenda. O contrato cita de forma equivocada a realização das aulas teóricas e 20 (vinte) horas práticas, sendo 15 (quinze) horas a carga horária correta. Questionei e a resposta foi de que essas cláusulas não se aplicam. Contrato informa que o CFC fornecerá os equipamentos. Questionei e a atendente informa que neste momento de pandemia cada aluno deve levar seu capacete, mas só falou porque eu perguntei. Foi tirada a foto, mostrou, não gostei, tirei uma nova, foi atenciosa. Captura das digitais, repeti alguns dedos depois de todos, assinei uma folha com a imagem das capturas. Realizei o pagamento da taxa R\$ 200,89 para exame médico que foi agendado para o dia 13 de janeiro às 8h 40min. Durante o atendimento já recebi um SMS com a seguinte mensagem: Seu celular foi cadastrado. Acesse WWW.detrans.rs.gov.br/validacelular e valide seu celular, com o Código de Verificação número tal. Cliquei na hora, preenchi os campos com meu CPF, código de verificação e a tela indicou: Parabéns! O número do celular foi validado com sucesso! Comentei com a atendente que recebi a mensagem, ela não falou nada. Não foi dito qual a finalidade/importância deste cadastro. Em 13 de janeiro realizei o exame médico que estava agendado para 8h 40min, cheguei 8h 35min e realizei o exame às 9h 05min. Médica pediu desculpas pelo atraso, justificando que como teve idosos antes o tempo para atendimento é maior. Explicou que em razão da pandemia o exame de visão não seria feito na máquina e sim no quadro. Rápido. Não comentou se acertei ou errei alguma letra (tenho certeza de que não errei nenhuma) apenas disse “Vou liberar sem nenhuma restrição”. Perguntou onde eu trabalhava. Foi simpática. Estava usando jaleco. Após o exame, retornei para recepção para buscar minha CNH e realizar o agendamento das aulas. Recebi nova senha e entrei na fila de atendimento novamente. Atendente perguntou se eu faria o pagamento, parelei em seis vezes o valor de R\$ 1.004,20. Informei que só poderia fazer aulas nas terças e quintas e no primeiro horário da manhã. Após muitos minutos em que ela ficou em silêncio olhando o computador me apresentou uma folha AGENDA PRÁTICA DO ALUNO, onde constam todas as aulas e



horários. Estranhei as aulas duplas, ela disse que é sempre assim, não é possível fazer aula simples. Lembrei que no contrato fala em 50 (cinquenta) minutos, mas ela disse que é sempre assim e que horário simples só no meio do dia. Comentei que eu não poderia terminar a aula às 10 horas da manhã, pois meu esposo precisaria sair para trabalhar. Não adiantou. Como a primeira aula foi agendada apenas para 13 de abril (exatamente em três meses) deixei e até lá veria como organizar a rotina. Enfim, hoje fiquei no CFC das 8h 35min até 9h 50min para fazer o exame médico, pagamento e agendamento das aulas. Considero muito tempo. A situação da pandemia se agrava e decido desmarcar minhas aulas em 8 de abril, pois estamos vivendo o período de “bandeira preta” no RS. Em 07 de fevereiro de 2022 vou ao CFC agendar novamente as aulas, consigo para o próximo mês.

Segundo momento: durante o curso prático

Dia 03 de março de 2022 realizo as aulas 1 e 2. Primeiro dia de aula. Instrutor se apresenta, explicou que temos que tirar foto no início e ao final de cada aula. Assinei uma planilha. Na pista, começou a apresentação da moto. Perguntou se eu sabia andar de bicicleta, se já tinha alguma experiência. Afirmativo para bicicleta e experiência apenas como caroneira. Apresentou as partes da motocicleta, que se embarca sempre pela esquerda, o uso de pedais e comandos. Farol liga junto com a moto. Bem calmo e explicativo. A pista é aberta e o ambiente coberto, possui mesa, bombona de água, álcool gel, papel toalha e alguns lugares para sentar. Explicou que o uso da máscara junto com o capacete é opcional para mim. Que a viseira pode ser aberta durante a aula, mas na prova é fechada. Explicou que a marcha está travada com um pino, pois no início andamos apenas com a velocidade da primeira marcha, para treinar o domínio da arrancada e da parada. Iniciou mostrando como fazer em um movimento oval grande por toda a pista, sem respeitar a ordem do circuito. Depois foi a minha vez e ele correndo ao meu lado. Ele me acompanhou por umas quantas voltas e depois eu fui sozinha. Tendo este domínio passamos para dar a volta pelo circuito, acrescentando o “oito”. Por minha conta avancei para o *slalow* e prancha. Ele foi dando *feedbacks* ao longo



da aula, elogiando minha *performance*. Eu me senti confiante e perguntei se eu poderia filmar uma volta, ele permitiu e até se ofereceu para filmar. Apoiei na ponta da pista e compartilhei com a família e amigas a conquista desta desafiadora aprendizagem. Minha aula foi no final da tarde, muito quente. Aula dupla é muito cansativo porque não há variação do estímulo. Mas o CFC priorizou o agendamento em horários duplos. Meu sentimento é de que hoje aprendi muito e tive facilidade. O maior desafio é controlar a parada no espaço delimitado da roda dianteira. Fico pensando que as próximas aulas tendem a ser pouco desafiadoras, visto que no primeiro dia já consegui bastante coisa. Veremos. Dia 07 de março realizo as aulas 3 e 4. Cheguei com 9 minutos de atraso, 18h 09min. Ele explicou que para não levar falta não ligaria o sistema. Assinei duas vezes na folha. Chovia. Nenhuma orientação sobre a condição da pista ou limpeza da viseira. Fui orientada a iniciar fazendo o treino da semana anterior. Acrescentou o *slalow* mais fechado e na metade do horário o desafio foi realizar o U da pista. Mais difícil foi sair do U e entrar no “oito” à direita, mas consegui. Segui parando nos dois pontos obrigatórios. Fazendo *slalow* e prancha. Tudo ok. Cansativo. Faltando 20 min para o término da aula eu descii da moto e ficamos conversando até faltar uns 10 min, ele disse que não precisava tirar a foto e que tem câmera no pátio, então não dá para sair mais cedo. Ao longo da aula ouvi como *feedback* “Tu já é motoqueira.”, e só. Expectativa de usar o acelerador na próxima aula. Conversamos sobre se capacete tem validade, respondeu que não, mas se cair no chão é recomendável trocar. Muito cansativo fazer dois horários seguidos. Dia 09 de março, aulas 5 e 6. Cheguei no horário e fizemos foto e duas assinaturas na ficha de presença. Até hoje não vi ficha de acompanhamento pedagógico. Iniciei a aula retomando o circuito completo. Em seguida o professor explicou que iríamos soltar a aceleração, que até então estava travada. Explicou que primeiro acelera, depois aperta a embreagem e daí movimenta o pé para troca de marcha. Não houve um momento só para exploração da aceleração. Começamos andando fora da pista só para treinar a troca em linha reta. Estar fazendo aulas em horário que não preciso compartilhar a pista com outros alunos tem facilitado para esse treino. Em aulas anteriores, por iniciativa própria, eu encurtava o circuito, indo e vindo onde sentia mais necessidade,



inclusive invertendo a ordem de andar no “oito”. Passamos para fazer o traçado da pista com aceleração em alguns pontos que o professor marcou no chão com água. Da metade para o fim da aula, por cansaço, perdi o controle da aceleração por umas três vezes, não caí nem desequilibrei, só saí do traçado da pista, mas deu medo. Neste momento professor só tranquilizou que é normal. Professor fica sentado próximo da área coberta numa cadeira de praia, olhando o celular durante toda aula. Dia 25 de março, aulas 7 e 8. Cheguei no horário e fizemos foto e duas assinaturas na ficha de presença. Avançamos para a utilização do pisca com troca de marcha. Foi mais difícil. Hoje foi a primeira aula com outros alunos na pista e o *feedback*, que geralmente não acontece, foi na frente de todos. Dia 28 de março, aula 9. Cheguei no horário e fizemos foto e uma assinatura na lista de presença. Não orientou nada, fui pra pista e fiquei parada, esperando ele me dizer alguma coisa. Como não disse, gritei: “*Posso ir? Sim, tudo contigo*”. Retomei o cuidado com os piscas, aceleração para troca e marcha. Muito mais produtivo fazer apenas uma aula. Ao final da aula, perguntei quando poderia marcar a prova, respondeu que só depois da última aula. Liguei para o CFC e disseram que o professor agenda conforme o meu desempenho. Incoerência de informações entre instrutor e CFC. Dia 29 de março. Fui até o CFC para remarcar minhas aulas. Por questões de aproveitamento, desmarquei todas as duplas e marquei individual. Dia 29 de março, aula 10. Instrutor disse que hoje era só treino e que na metade da aula daria uma nova orientação. Segui o treino padrão, cuidando para não queimar a linha, dar o pisca e fazer a troca de marcha no “oito” e na prancha. Tudo ok. Na metade da aula o professor orientou como fazer a terceira marcha e reduzir em linha reta. No final da aula perguntei se tínhamos mais algum conteúdo novo e ele disse que não, só aperfeiçoar. Dia 31 de março, aula 11. Nenhuma observação, mantivemos o treino como da aula anterior. Dia 07 de abril, aula 12. Fiz o simulado, aprovada. Dia 20 de abril, aula 13. Fiz o simulado, aprovada. Ao final da aula questionei sobre a marcação da prova, que gostaria de agendar a última aula para a véspera da prova, afirmou que o sistema não permite agendar prova antes de concluir as aulas. Dia 22 de abril, aula 14. Nenhuma interação com o instrutor, nenhuma conversa amena, vamos fazer o simulado, errou isso, tá rodada. Nenhum *feedback* para corrigir o que



eu errei. Eu mesma tenho que buscar elementos para saber corrigir minha falha. Parada, deixei apagar e coloquei o pé direito primeiro no chão antes do esquerdo. Não pode. Só fiquei sabendo depois que errei no simulado. Instrutor segue dizendo que o sistema não permite marcar a prova antes da 15ª aula. Dia 27 de abril, aula 15. Fiz o simulado, aprovada. Nenhuma orientação ou *feedback*. Dia 04 de julho, aula extra. Fiz a aula com uma instrutora, pois não tinha horário para o instrutor que me acompanhou. A primeira observação que ela fez na aula foi de como ajustar os espelhos, segurar com uma mão e com a outra ajustar tendo que ver o ombro e braço no canto, assunto que meu instrutor havia dito que não era necessário ver, pois não havia veículos para comparar. A aula seguiu livre sem nenhuma intervenção da instrutora. Fizemos um simulado ao final em que, na última volta, errei a prancha ao sair. Mas durante toda a aula acertei todo o percurso.

Terceiro momento: prova prática e observações de cunho administrativo

Dia 05 de julho, Prova Prática – Cheguei na pista às 14 horas e o exame estava agendado para 14h 40min. Foi permitido fazer algumas voltas livres antes da prova para ambientação. Fiz uns quatro simulados completos (por minha conta) e não tive nenhum erro. O meu instrutor da maior parte das aulas não estava ali e a instrutora que me acompanhou na aula de revisão antes da prova estava, mas não falou absolutamente nada. Examinador chegou 14h 40min, não se apresentou nem disse nada. Um dos instrutores gritou lá da pista “Quem quer ser o primeiro?” e eu me voluntariei. O examinador ficou onde estava, distante. Fiz tudo certo e no momento de reduzir da 2ª para 1ª sobre o sonorizador não engatou a 1ª marcha, mantive a embreagem apertada para não apagar e ao parar no PARE o examinador considerou que tive um desequilíbrio, colocando os dois pés no chão, mas na minha percepção isso não aconteceu e sim, que eu estava em conflito com a troca de marcha. Acredito que a distância em que ele estava impediu de ver a causa do meu erro, sendo que coloquei os dois pés quando já estava parada. De longe ele fez sinal com as mãos que acabou. Fiquei parada e ele se obrigou a se aproximar. Desligou a moto na chave e disse para eu sair. Perguntei se eu poderia levar a moto para o início da pista ele respondeu que não. Nisso um instrutor se aproximou



e disse “Bah, acontece, não fica triste, tenta novamente”, eu expliquei a função da troca de marchas e ele disse que eu não deveria ter insistido na troca, porque na distância o examinador não perceberia. Fui até onde estavam todos os alunos aguardando, perguntei se tinha que assinar mais alguma coisa e a instrutora só disse que eu deveria ir amanhã no CFC para agendar nova data, perguntei se demoraria mais dois meses, disse que não sabia. Fui embora. Além do erro, a sensação de ter que abandonar a moto no meio da pista é humilhante, como se não tivesse condição. Nenhum *feedback* ou palavra foi proferida pelo examinador. Dia 12 de julho, Prova Prática, segunda tentativa. Cheguei na pista às 13 horas e o exame estava agendado para 14 horas. Era dia de agenda extra, a pista estava lotada de alunos, eram vinte e seis alunos para a prova. Foi possível que cada aluno desse uma volta na pista para ambientação antes da prova. O examinador chegou no horário, de forma descontraída, chamou todos os candidatos para se aproximarem, ele se apresentou, explicou como seria o exame, reforçou que todos têm condições de serem aprovados, que tivessem calma pois estavam preparados. Orientou sobre a apresentação do documento à instrutora do CFC que estava auxiliando na identificação dos candidatos. Como eram muitos alunos, selecionaram um grupo para começar e os demais ficaram aguardando na rua, fora da pista, para evitar o excesso de plateia. Meu grupo entrou para o pátio às 15h 40min. Na minha vez, o examinador se aproximou, orientou que tivesse calma e respirasse a cada parada, reforçou que tudo daria certo e perguntou onde eu preferia que ele ficasse posicionado na pista. Agradei a atenção e disse que era indiferente. Deu tudo certo! Nenhuma falta. Após, o CFC convida para tirar uma foto com a placa de aprovados. Dia 12 de julho, após a Prova Prática. Em casa, à noite, recebi e-mail do Detran avisando que o resultado da prova estava disponível. Entrei na mensagem, cliquei em acessar a prova, acessar todos os serviços, eu me identifiquei na plataforma do gov.br, redirecionou para a Central de Serviços onde tive que rolar bastante até achar “Resultado de prova prática”, abre a página Consulta de resultado de exame prático com um botão verde bem convidativo a clicar, vou nele, não tenho o número RENACH, não consigo fazer a consulta. Dia 14 de julho. Encaminho e-mail para Divisão de Exames, informando da dificuldade



em consultar o resultado da prova prática pela Central de Serviços. O número de RENACH não consta no contrato nem nas folhas de agendamento das aulas, apenas na guia GAD E emitida para pagamento das tarifas de expedição CNH, exame aptidão física e mental e exame prático de direção. Dia 16 de julho. Recebi e-mail avisando que a CNH está disponível para retirada no CFC. Dia 17 de julho. Fui ao CFC retirar a CNH. Exigiram a entrega da CNH velha, informação que poderia constar na mensagem que avisa que está disponível para retirada. Questionei o CFC perguntando se eu não tivesse, o que fariam, a resposta foi de que não entregariam a nova e que esta informação estava na abertura do RENACH. Questionei ao atendente o que seria o RENACH, e resposta foi de que quando eu abri o serviço fui informada. Dia 20 de julho. Recebi e-mail sobre a pesquisa de opinião, porém, isso só está escrito no assunto do e-mail, no corpo não explica nada. Ao abrir a pesquisa consta a explicação, para responder no celular é muito ruim a visualização das notas de 1 a 10, ideal seriam três categorias de nota, mais objetivo. As perguntas sobre tempo não são distintas entre si, fica difícil diferenciar. Na qualidade do serviço prestado não fica claro se devo responder sobre o atendimento ou sobre as aulas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a vivência do processo de adição de categoria A, é notório que o caminho educativo ainda é insuficiente perante a complexidade e responsabilidade que o trânsito exige. A ausência de aulas teóricas, aulas práticas em ambiente sem estímulos reais, focadas apenas em treino de habilidade motora com vistas à realização de uma prova, comprometem a formação do condutor que está no topo dos índices de acidentalidade e fatalidade.

O estabelecimento de vínculo pedagógico entre instrutor e aluno, de forma a traduzir a cada aula seu desempenho e o estabelecimento de metas ainda é uma utopia documental da autarquia, não fazendo parte do cotidiano de aprendizagem dos alunos.

O momento de avaliação é resumido ao cumprimento de tarefas estanques, que não correspondem à condução defensiva e segura que se almeja, contudo,



mudanças nesse sentido dependem de revisão legislativa fora do âmbito da autarquia. Viável ao DetranRS seria investir em um novo formato de aplicação dos exames, valorizando esse momento também como espaço de aprendizagem, com o fornecimento de *feedback* qualificado aos candidatos, preservando os itens de avaliação que são determinação normativa superior.

A agilidade da autarquia na solução de problemas também foi identificada com a superação da dificuldade de consulta do resultado da prova no site com exigência do número do RENACH. Entre a constatação durante a pesquisa, comunicação à Divisão de Exames e a publicação deste artigo, tal demanda foi sanada. Esse movimento confirma a importância do olhar do servidor também como usuário, e sua capacidade de identificar e encaminhar melhorias que beneficiam toda coletividade.

A consulta da pontuação do exame teórico no sistema informatizado é um avanço, porém, não contribui para a conscientização do futuro condutor, pois apenas informa o quantitativo de acertos. O candidato fica sem a explicação pedagógica da falta cometida, informação que contribuiria para uma reflexão sobre seu desempenho na prova e na revisão do conteúdo.

Além de todo rigor que o momento avaliativo exige empatia também é necessária à figura do examinador de trânsito, que no momento ápice da verificação da aprendizagem dos candidatos, que estão tomados de ansiedade, a postura do servidor que aplica a prova pode colaborar para esse momento ser vivenciado de forma significativa, tranquilizando e promovendo a consciência para o fortalecimento da autonomia e capacidade, desmistificando o medo que reveste um processo de avaliação.

Por todas essas observações, faz-se mister a atualização das ações pedagógicas do ente credenciado responsável pela tarefa, visto que a legislação atual permite uma didática mais efetiva. Para o desafio da aprendizagem em via pública, a legislação atual prevê a possibilidade de monitoramento pelo instrutor em outro veículo. No Rio Grande do Sul, conforme identificado na pesquisa, essa não é uma realidade oferecida aos candidatos à habilitação nos 256 (duzentos e cinquenta e seis) Centros de Formação de Condutores. Essa falta de vivência aos



alunos de categoria A no Estado pode comprometer de forma significativa sua aprendizagem e sua segurança individual, bem como a dos demais partícipes do trânsito. O circuito fechado previsto para as aulas contribui para desenvolver habilidades motoras que a pilotagem requer, porém limita o desenvolvimento global dos alunos. Após a assimilação e acomodação dos conteúdos exigidos para domínio das habilidades na pista, há uma lacuna de novos estímulos, tornando o processo de aprendizagem pouco motivador e que acaba por comprometer a formação final do futuro condutor.

Os conceitos previstos na Resolução n.º 789/20 não são contemplados, atualmente, em razão das aulas acontecerem em ambiente controlado, sem intervenções externas, tolhendo a aprendizagem e comprometendo a segurança individual e coletiva.

A partir das informações coletadas e impressões da participante da pesquisa, percebe-se que o ambiente da pista oferece desafios de mobilidade distintos das “dificuldades da via pública”, pois é um caminho treinado e sem situações dinâmicas como é o trânsito. Assim, deixa de ser um ambiente que traduz a vida real e os desafios que o condutor enfrentará. Ademais, identificou-se que as normativas atuais não impedem aulas fora de circuito fechado, podendo ser estabelecidas zonas de aprendizagem, símile ao que ocorre nos espaços destinados à prova prática da categoria B.

Os motivos que fundamentam o atual formato do curso de formação de condutores da categoria A devem ser questionados, de modo a promover as mudanças necessárias e possíveis a cada um dos entes gestores e executivos responsáveis por tão importante formação. Isso em prol de uma formação significativa, para que todo o coletivo envolvido dê prevalência à defesa da vida.



REFERÊNCIAS

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Legislação**. Instituído pela Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília: DENATRAN, 2008. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>. Acesso em: 10 de jun. 2022.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 789**, de 18 de junho de 2020. Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-789-de-18-de-junho-de-2020-263185648>. Acesso em: 30 out. 2022.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL. **Portaria DETRAN/RS n.º 15**, de 12 de janeiro de 2015. Disponível em: <http://www.detran.rs.gov.br/conteudo/26629/70>. Acesso em: 30 out. 2022.

LÜDKE, Menga; ANDRÉ, Marli. **Pesquisa em Educação: Abordagens Qualitativas**. Rio de Janeiro: E.P.U, 2018