



**25 anos de Histórias do Trânsito
(1997-2022): transformações,
conquistas e desafios**

25 ANOS
EM DEFESA DA VIDA
DetranRS

v. 2 n.1 - abr./dez. de 2022

Revista Escola DetranRS



E-ISSN 2764-1902

© 2022 Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS). Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte.



Esta obra está licenciada com uma Licença [Creative Commons Atribuição-NãoComercial-Compartilhalqual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
Ranolfo Vieira Júnior

SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA
Vanius Cesar Santarosa

**DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO –
DETRAN/RS**

DIRETOR-GERAL
Marcelo Soletti

DIRETORIA INSTITUCIONAL
Diza Gonzaga

Conselho Editorial: Daniela Fernandes Nunes (DETRAN/RS); Valéria Pereira da Silva Sehnem (DETRAN/RS); José Adilson Santos Antunes (DETRAN/RS); Juliana de Oliveira Silva (DETRAN/RS); Karine Goettter Neto (DETRAN/RS); Maiquel Marques Veloso (DETRAN/RS); Marcia Uhry Boeira (DETRAN/RS); Rosângela Petenuzzo (DETRAN/RS).

Periodicidade: A Revista Escola DetranRS é uma publicação semestral da Escola Pública de Trânsito do DetranRS.

Expediente

Editora-chefe: Carla Badaraco Guglielmi - Chefe da Escola Pública de Trânsito; **Editora-Adjunta:** Adriana Lopes Reston – Chefe Substituta da Escola Pública de Trânsito; **Editores Assistentes:** Thyele Nunes La Rosa; Fernanda dos Santos Winter; Leoni Meyer de Souza e Caroline Bergter. **Revisão ortográfica e de linguagem:** Leoni Meyer de Souza. **Capa e projeto gráfico:** Escola Pública de Trânsito do DetranRS. **Normalização:** Caroline Bergter. **Diagramação e formatação:** Thyele Nunes La Rosa; Fernanda dos Santos Winter; Leoni Meyer de Souza e Caroline Bergter.

Revisora convidada: Maria Goreti Alves da Costa (DETRAN/RS)

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Revista Escola DetranRS 2021- [Recurso Eletrônico] / Escola Pública de Trânsito do DetranRS – v.1, n. 1 (2021) - Porto Alegre: DETRANRS, 2021 - .

Semestral, 2021-.

E-ISSN 2764-1902

Disponível em: <https://revistaescola.detran.rs.gov.br/index.php/escola/index>

1. Trânsito – Periódicos. 2. Educação de trânsito. 3. Mobilidade. I. Escola Pública de Trânsito do DetranRS. II. Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN/RS.

CDU 656.05(05)

Biblioteca da Escola Pública de Trânsito – DETRAN/RS - Caroline Bergter 10/1988

As opiniões expressas nos textos aqui publicados são de inteira responsabilidade de seus autores e não expressam, necessariamente, as da **Revista Escola DetranRS**.

A periodicidade sofreu alteração, interrompida, durante o ano de 2022 devido Legislação Eleitoral. Os números da Revista Escola DetranRS estão disponíveis na íntegra em: <https://revistaescola.detran.rs.gov.br/index.php/escola/issue/current>

Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN/RS
Rua Washington Luiz, 904 - Centro Histórico – Porto Alegre/RS
Escola Pública de Trânsito do DetranRS
Site: <https://escola.detran.rs.gov.br/> E-mail: revista@detran.rs.gov.br



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	3
FALA DA DIRETORIA.....	4
EDITORIAL	6
OPINIÃO	8
MUDANÇAS NO CENÁRIO URBANO.....	9
25 ANOS DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: PANORAMA ATUAL E PERSPECTIVAS.....	12
DESTAQUE	14
PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PORTO ALEGRE	15
APRESENTANDO O NUITRAN	18
ARTIGOS.....	23
METODOLOGIAS ATIVAS NA FORMAÇÃO DE CONDUTORES: UM OLHAR DO INSTRUTOR DE TRÂNSITO	24
REQUALIFICAÇÃO DA PROVA PRÁTICA: UM OLHAR PESQUISADOR PARA A AVALIAÇÃO PRÁTICA DO CURSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES.....	39
ANÁLISE CRÍTICA A RESPEITO DO PROCESSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES NA CATEGORIA A.....	63



APRESENTAÇÃO

A Revista Escola DetranRS é uma publicação de caráter multidisciplinar, com periodicidade semestral e em formato eletrônico, que se propõe a disseminar o conhecimento e incentivar a leitura na área de trânsito, mobilidade e suas interrelações.

Em sua edição n.º 3, a Revista aborda em seus textos a temática - 25 anos de Histórias do Trânsito (1997-2022): transformações, conquistas e desafios.

Esta Revista se configura em um importante instrumento para a produção de escritas, no qual as pessoas podem expressar o que pensam e realizam na área de trânsito e, também, conhecer o que dizem e produzem especialistas das áreas de educação, políticas públicas, estatística, saúde, engenharia, gestão e planejamento urbano relacionados a trânsito e à mobilidade.

Agradecemos aos autores que submeteram seus textos, aos membros do Corpo Editorial e aos pareceristas que, com seu trabalho, possibilitaram a entrega, à sociedade, de um espaço livre e gratuito de produção de textos técnico-científicos que busca promover a preservação e universalização do conhecimento, bem como a atualização de profissionais e de leitores de modo geral, com vistas a aumentar a rede de multiplicadores em defesa da vida.

Desejamos uma excelente leitura!

Até breve! Nos vemos na próxima edição da Revista Escola DetranRS.

Carla Badaraco Guglielmi - Chefe da Escola Pública de Trânsito

Editora-Chefe

Adriana Lopes Reston – Chefe Substituta da Escola Pública de Trânsito

Editora-Adjunta

FALA DA DIRETORIA

EM DEFESA DA VIDA!

O DetranRS foi instituído em 20 de agosto de 1996, neste mesmo ano, no mês de maio, eu e o Régis iniciamos a nossa caminhada com a Fundação Thiago de Moraes Gonzaga e o programa Vida Urgente.

O DetranRS foi o primeiro do país a utilizar a estrutura prevista no Código de Trânsito Brasileiro, serviu de exemplo e inspiração para a implantação de departamentos de trânsito em outros estados do Brasil. O Projeto do “Novo Detran”, até então Departamento de Trânsito da Polícia Civil, adquiriu status de entidade Autárquica.

Acompanhei este projeto de perto, pois minha irmã, Maria Amália, procuradora do Estado, sob a coordenação do então Secretário de Estado da Justiça e da Segurança, José Fernando Eichenberg, participou na construção da estrutura, com base na Resolução n.º 734 de 31/07/89, do CONTRAN.

Tenho lembranças vívidas deste marco importante, para pais que, como nós, perderam filhos para a violência no trânsito. Iniciativas para aprimorar a legislação, como a aprovação do CTB e a estruturação de um departamento de trânsito como Autarquia, traziam a esperança de termos programas e projetos efetivos de segurança no trânsito, contribuindo para que outras famílias não passassem por esta perda.





O DetranRS, inovador e atuante, conseguiu criar um modelo de funcionamento sistêmico e atividades administrativas, organizou serviços, melhorou o tratamento de dados estatísticos e a qualidade dos serviços prestados aos cidadãos.

Hoje, nosso código de trânsito, que também fez 25 anos, é considerado um dos mais rigorosos do mundo, mas ainda permanecemos como um dos países mais violentos e que mais matam no trânsito. Segundo as estatísticas da Autarquia, até julho de 2022, no RS, 964 pessoas perderam a vida no trânsito. Nestes números, não estão incluídos aqueles que ficam com sequelas físicas e psíquicas em virtude de sinistros de trânsito. Esta constatação é um alerta, demonstra que não bastam leis rigorosas, fiscalização e serviços administrativos. Precisamos cada vez mais investir em educação para fazermos a verdadeira revolução no comportamento das pessoas no trânsito.

É urgente termos políticas públicas permanentes que garantam a educação no trânsito através de ações, projetos e programas para reduzir as mortes no trânsito, preservando vidas.

O Departamento Estadual de Trânsito do RS pode ser novamente protagonista: estabelecendo diretrizes de educação para o trânsito; reforçando as ações educativas através de nossa Escola Pública de Trânsito; auxiliando os municípios na implantação de escolas de trânsito locais; contribuindo com programas na prevenção de acidentes; e colaborando para o desenvolvimento de uma cultura de segurança, reafirmando, assim, o comprometimento do serviço público em “defesa da vida”!

Diza Gonzaga

Diretora Institucional

EDITORIAL

Internet discada, celular tijolão só para fazer ligações, um mundo sem redes sociais. O ano de 1997 até parece outra era. A revolução digital mudou a nossa vida de forma só comparável à invenção da imprensa no século XV, com a diferença que aconteceu numa velocidade alucinante. Se levaram alguns séculos para a maior parte da população se alfabetizar e ser impactada pela invenção de Gutenberg, a Internet transformou tudo em pouco mais de duas décadas.



Tateando, a administração pública - que por sua especificidade tem um tempo mais lento – precisou correr atrás de recursos para servir nos novos tempos. A tecnologia mudou tudo. Menos papel, serviços sem sair de casa, home office, documentos na tela do celular. E estamos apenas no início.

Falar de 25 anos de Histórias do Trânsito (1997-2022): transformações, conquistas e desafios é falar de tecnologia, mas também de uma mudança de mentalidade com relação a mobilidade humana. Paradoxalmente, o mundo da tecnologia não nos trouxe carros voadores e vias expressas por todo lado. O urbanismo atual preza por uma mobilidade ativa, priorizando espaços para caminhantes e veículos não motorizados, preza pela convivência física em um mundo hiperconectado.

A mentalidade carrocêntrica começou a se desmanchar já no Código de Trânsito Brasileiro, que marcou o surgimento do pedestre na legislação. No CTB de 1998 o pedestre é rei e o trânsito deve ser pensado para privilegia-lo e protegê-lo. Mais recentemente, com o problema dos congestionamentos nas grandes cidades, modalidades de transporte ativo, como bicicletas, patinetes, skates também ganharam importância.



Não há dúvida que as mudanças foram para melhor, mas também nos trazem novos desafios. O smartphone ganhou uma importância impensável e seu uso ao volante se tornou um problema de segurança. O uso de aplicativos de transporte traz o debate urgente da melhoria do transporte público. Os recursos tecnológicos para administração pública ainda estão subaproveitados. E esta terceira edição da revista da Escola Pública de Trânsito nos dá oportunidade de debater todos esses temas e relembrar a nossa trajetória até aqui.

Boa leitura!

Marcelo Soletti
Diretor-Geral

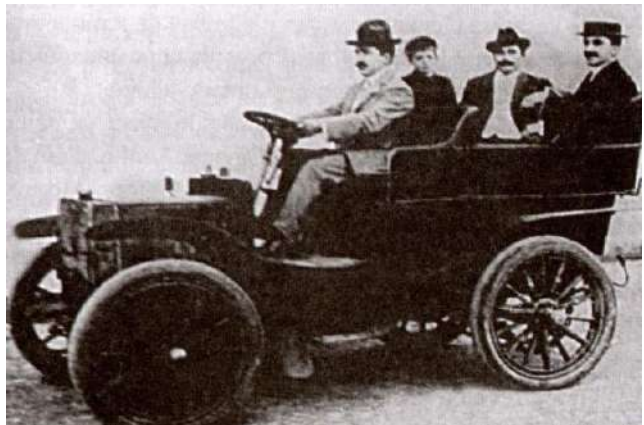


OPINIÃO

MUDANÇAS NO CENÁRIO URBANO

André Rabello Santos¹

O recorte seria dos últimos 25 anos, mas ele insiste em não se desprender do histórico de construção do atual cenário, quando pensamos em mobilidade urbana.



Em Porto Alegre, o primeiro automóvel transitou em 1906. A dedicação a este modal a partir de então foi crescente e intensa.

Fonte: <http://diariogaucha.rbsdirect.com.br/imagesrc/17756698.jpg?w=620>



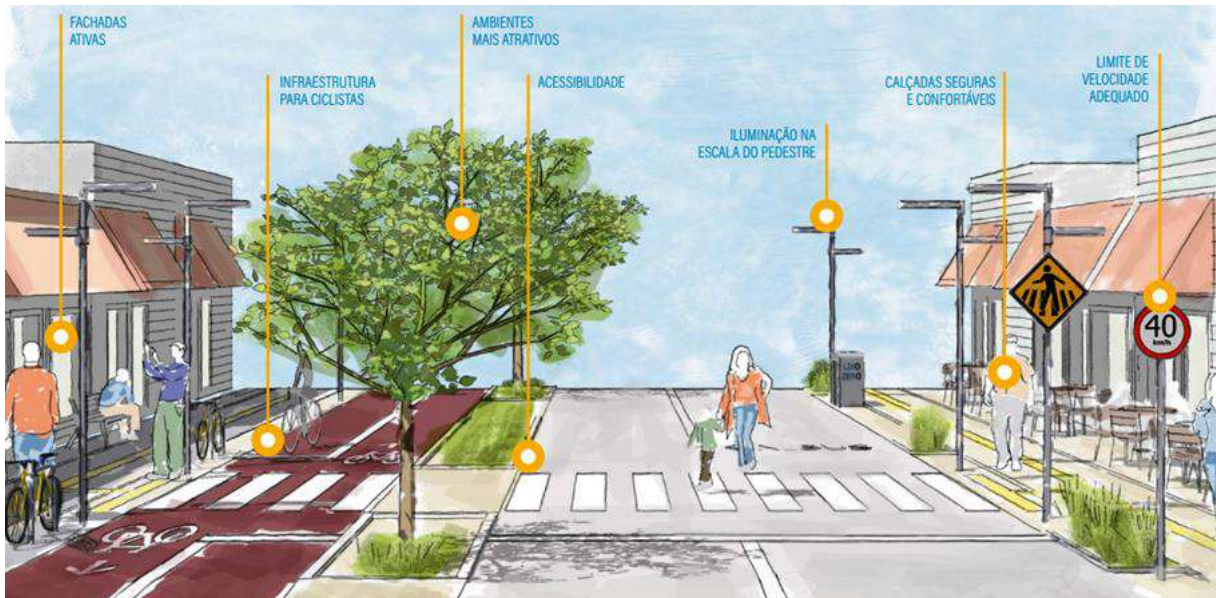
mobilidade, encurtando distâncias, trazendo status, conforto, segurança...

Este direcionamento cobrou seu preço: poluição, estresse, falta de espaço, lesões e mortes, ocupação massiva de leitos hospitalares.

Fonte: <https://literatureseweb.wordpress.com/2020/07/09/cartoons-atropelando-a-ditadura-do-automovel-pdf-baixar-aqui/>

¹ Empresa Pública de Transporte e Circulação –EPTC- Contato: arabellos@gmail.com

Já iniciamos o movimento de redirecionar os esforços para um novo conceito de cidade, que contemple a mobilidade ativa, a intermodalidade, a prioridade ao transporte coletivo. A busca é por espaços públicos com mobiliário adequado, espaços inclusivos, acessíveis, sustentáveis e seguros.



Fonte: <http://vozdavizinhanca.com.br/2018/04/27/reuniao-sobre-ruas-completas-sera-no-dia-2-de-maio/>

O atual Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL,1997), que passou a vigorar em 1998 traz novidades para pensarmos novas possibilidades.

Já em seu conceito de trânsito, traz uma palavra fundamental, suprimida dos anteriores.

Art. 1º - § 1º 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. (BRASIL, 1997)

Ele diz que o trânsito é feito por pessoas. Parece básico, mas faz toda a diferença. Trazer as pessoas para o protagonismo das ações é fundamental.

É necessário pensar a cidade para e com as pessoas, independentemente de sua forma de deslocamento, da região da cidade onde residam ou da quantidade de certificados que possuam. É preciso atender as demandas de pedestres, ciclistas, passageiros, motoristas, comerciantes e moradores.

Ao longo destes 25 anos novas trilhas começaram a ser construídas e nos mostram novos caminhos para construção da cidade que queremos.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Código de trânsito brasileiro e legislação complementar em vigor**. Instituído pela Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília: DENATRAN, 2008. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm . Acesso em: 10 de dez. 2022.

25 ANOS DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: PANORAMA ATUAL E PERSPECTIVAS

Luís Eduardo de Souza Cadore¹

A Lei n.º 9.503 de 23 de setembro de 1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) completou 25 anos. Nestes anos, o CTB, como um microsistema legislativo, já foi alterado por 43 Leis. Inclusive, algumas delas, como a Lei n.º 13.281 de 2016 e 14.071 de 2020 promoveram verdadeiras reformas no Código, deixando o dispositivo atual bastante diferente do original.

Isso não surpreende. Pelo contrário, é prática esperada que o legislador promova alterações nos dispositivos que, em tese, não se coadunam com o espírito do momento (*zeitgeist*) daquela cultura.

Por exemplo, se no fim da década de 1990 os aparelhos telefônicos móveis eram pouco tecnológicos se comparados com os smartphones atuais, o legislador nem tinha como considerar que, em poucos anos, o problema maior do uso do aparelho seria efetuar *selfies* e *stories*. Assim, tivemos a criação das infrações de dirigir com apenas uma das mãos segurando ou manuseando o celular (art. 252, § único, CTB), desde novembro de 2016.

O aprimoramento legislativo nem sempre atende aos anseios do princípio da segurança viária, hoje elevado ao patamar da Constituição Federal (art. 144, §10º), e nos deparamos com alterações aqui e acolá que contrariam estudos científicos e pareceres de especialistas. Faz parte do jogo democrático que ora a norma seja mais restritiva, proibitiva, ora mais permissiva. O nosso atual CTB, nessas 43 alterações, sofreu disso: deparou-se com Leis que o alteraram corrigindo-o tecnicamente, mas que

¹ CFC Cadore- Contato: educadpsi@gmail.com



também foram contrárias a todos os alertas e indicativos. Como, por exemplo, a Lei n.º 14.071/20 que fragilizou a penalidade de suspensão da CNH por pontos, ao dobrar o limite máximo para o condutor ter de passar por reciclagem, bem como aumentou a validade dos exames, a revelia dos alertas dos especialistas médicos e psicólogos.

Que perspectivas podemos ter em relação ao CTB? O que vimos é que a legislação de trânsito passou a ser alvo de maior interesse dos parlamentares. Por outro lado, essa visibilidade também cria perspectivas de mudanças na legislação que, às vezes, esquecem a defesa da vida, princípio básico do Sistema Nacional de Trânsito (art. 1º, §3º, CTB). O que nos preocupa é que as mudanças não passem por análise técnica.

Precisamos ficar atentos, na defesa da segurança viária, para que não se perca o foco e a razão de ser de tudo: a defesa da vida.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Código de trânsito brasileiro e legislação complementar em vigor**. Instituído pela Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília: DENATRAN, 2008. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm . Acesso em: 10 de dez. 2022.



DESTAQUE

25 ANOS
COM DEFESA DA VIDA
DetranRS

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PORTO ALEGRE

Fabiana Kruse¹

João Paulo Cardoso Joaquim²

Em 2022, Porto Alegre deu mais um passo na qualificação das políticas públicas de mobilidade urbana, aprovando a inédita Lei Complementar n.º 951/2022, o Plano de Mobilidade Urbana [PMU].

Baseando-se em legislações federais e municipais, como o Estatuto da Cidade, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Política Nacional de Trânsito e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental, o trabalho de estruturação do PMU aprovado iniciou-se em 2018. A constituição de Comissão Técnica foi formada por representantes de diversos órgãos da administração municipal, contando com a assessoria técnica do WRI Brasil, até a etapa de diagnóstico e seguindo a metodologia “Sete Passos – Como Construir um Plano de Mobilidade”.

A partir dessa metodologia, estruturou-se um roteiro básico que englobou atividades de preparação, aplicação do plano de comunicação e diálogos com a sociedade, escopo, procedimentos gerenciais, elaboração do plano e do marco legal. Foram realizadas 41 atividades, como seminários, reuniões e oficinas, resultando em mais de 900 ideias de ações apresentadas pela sociedade civil.

Foram produzidos cinco Relatórios Técnicos contendo: Análises Preliminares e Mapeamento dos atores; Plano de Trabalho; Plano de Comunicação e Diálogos com a sociedade; Diagnóstico da Mobilidade no município de Porto Alegre e sua interface metropolitana e, Prognóstico da Mobilidade. Além destes, também foram elaborados o Plano de Ação e Indicadores da Mobilidade e o Relatório Síntese dos trabalhos.

¹ Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Porto Alegre – SMMU - – Contato: fabianakruse@yahoo.com.br

² Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Porto Alegre – SMMU - Contato: joaquim@portoalegre.rs.gov.br

Em 2021, o trabalho até então realizado passou pela revisão dos horizontes de implantação das ações, uma vez que algumas já estavam em andamento no município. Temas que não constavam no diagnóstico original foram incluídos, como o alinhamento com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável [ODS], da Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas.

Desta forma, o PMU estrutura-se em seis capítulos principais: Princípios, Objetivos, Programas, Ações Estratégicas, Sistema de Monitoramento e Disposições Finais, além de contar com dois anexos, sendo um deles dedicado à revisão estratégica do Plano.

Os Programas, por sua vez, são divididos em oito categorias com objetivos específicos, sendo quatro deles relacionados aos modais de transporte, como transporte ativo, e quatro relacionados às matérias transversais a todos os modais. Dentre eles, destaca-se o Programa de Informação, Comunicação e Educação para a Mobilidade.

O PMU apresenta como objetivos do Programa, voltados à educação:

- Difundir o conceito de mobilidade segura e sustentável, visando à mudança de comportamento das pessoas para uma melhor convivência e qualidade de vida na cidade, incentivando as diversas formas de deslocamento na cidade;

- Incentivar as entidades públicas e privadas a desenvolverem projetos e programas de educação para trânsito e mobilidade, incluindo projetos que visem melhorar a educação, aumentar a conscientização e a capacidade humana e institucional sobre mitigação, adaptação, redução de impacto e alerta precoce da mudança do clima, relacionados à mobilidade.

Observa-se que, além de estarem em consonância com as legislações federais e municipais, os objetivos do Programa traduzem as orientações do ODS 4 – Educação de qualidade, do ODS 11 - Cidades Sustentáveis e do ODS 13 - do Clima, além de incorporarem diretrizes do PNATRANS e do Código de Trânsito Brasileiro, que em 2022 completa 25 anos.



Para que os objetivos sejam alcançados, é fundamental qualificar a Escola Pública de Mobilidade de Porto Alegre, ação estratégica do Plano de Mobilidade Urbana.

Após um longo período de construção, Porto Alegre conta com uma política de mobilidade urbana que buscou traduzir os anseios da sociedade, as necessidades da população, as orientações legais e técnicas e as agendas internacionais para uma mobilidade segura, sustentável e humana para a capital dos gaúchos.

APRESENTANDO O NUITRAN

André Rabello Santos¹

Greice Silveira dos Santos²

Simone Valdete dos Santos³

O atual Código de Trânsito Brasileiro – CTB é um jovem de 25 anos. Ele é considerado um considerado um dos mais completos entre seus pares e já inspirou várias modificações importantes no complexo cenário do trânsito. Um exemplo é a educação para o trânsito, que tem um capítulo inteiro dedicado ao tópico.

Nesse contexto, está prevista a criação de núcleos universitários interdisciplinares de trânsito. A criação do NUITRAN – Núcleo Universitário Interdisciplinar de trânsito, dentro do Departamento de Educação e Desenvolvimento Social - DEDS/UFRGS, a partir de 2018, propiciou a aproximação entre órgãos gestores de trânsito do estado e o conhecimento acadêmico.

O NUITRAN nasce para ser referência dentro da Universidade sobre o tema Trânsito, pretendendo ser um catalisador entre as entidades externas responsáveis pela temática, proporcionando trocas de saberes entre todos os envolvidos. Essa iniciativa contempla o que propõe o artigo 76 do Código de Trânsito Brasileiro:

[...]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 com vistas à integração entre a Universidade e sociedade civil na área de trânsito e como instrumento de política de educação para o trânsito. (BRASIL, 1997)

¹ Empresa Pública de Transporte e Circulação –EPTC- Contato: arabellos@gmail.com

² Conselho Estadual de Trânsito - CETRAN/RS – Contato: greicesilveiradossantos@gmail.com

³ Universidade do Rio Grande do Sul – UFRGS – Faculdade de Educação – FACED – Contato: simonevaldete@gmail.com

A ideia do núcleo é promover o desenvolvimento de pesquisas e produção científica com o propósito voltado para a divulgação e debate da temática de forma articulada com as Políticas Públicas.

A iniciativa teve à frente a professora Doutora Christine Nodari, do LASTRAN (Laboratório de Sistemas de transportes da UFRGS), a Doutora em educação Simone Valdete dos Santos da FACED e o Diretor do Centro de Pesquisa em Álcool e Drogas do HCPA/UFRGS Flávio Pechanski do Hospital de Clínicas.

A seguir, algumas atividades desenvolvidas pelo núcleo:

SEMINÁRIOS

O primeiro evento que teve como protagonista o núcleo, foi o **I Seminário Nacional de Trânsito, em 2018**, realizado no Salão de Atos e Centro Cultural da UFRGS.



SEMINÁRIO NACIONAL DE TRÂNSITO
Mobilidade Sustentável, Educação e Segurança

25/09/2018 | Campus Centro da UFRGS | Porto Alegre (RS)
Inscrições e informações: www.ufrgs.br/nuitran/snt
Evento gratuito

MANHÃ - SALÃO DE ATOS
8h - Credenciamento
8h45 - Solenidade de abertura
9h15 - A interdisciplinaridade como vetor de mudança no trânsito - Nuitran/UFRGS - Profª Dra. Christine Nodari
9h30 - Políticas baseadas em evidências: como enfrentar as violências no trânsito - Ministério da Saúde - Cheila de Lima
10h - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) - CetranRS - Luiz Noé Souza Soares e Polícia Rodoviária Federal - Insp. João Francisco de Oliveira
10h40 - Mobilidade urbana sustentável - Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP) - Danielle Hoppe
11h10 - Debate com mediação do Jornalista Tullio Milman
12h - Encerramento

TARDE - CENTRO CULTURAL (2º ANDAR)
Horário dos painéis: 14h às 16h30

Educação para Mobilidade	Esforço Legal no Trânsito	Planejamento e Segurança Viária
EPTC - André Rabello Projeto EPTC no Ensino Superior - Caso Desafio: Microrevoluções Urbanas	PRF - Insp. Carlos Ribeiro Cruz Fiscalização direcionada	SMIM/EPTC - Arq. Ana Paula Bonini Projetos de Mobilidade Ativa e Caso Unidos
DetranRS - Adriana Reston Uma experiência pedagógica de Educação para o Trânsito em escolas indígenas	Faculdade de Direito de Santa Maria (Fadisma) - Prof. Eduardo Pozinato Processo Administrativo de Trânsito no Brasil: representações sociais e implicações sociojurídicas	DAER - Eng. Luiz Fernando Finamor Plano de investimentos em segurança viária nas rodovias estaduais
PRF - Aline Stefanello Festival Temático de Trânsito (Fetran)	DetranRS - Ana Jodelis Bajada Segura - 7 anos: conquistas e desafios	DNIT - Paula Arieti Mobilidade em áreas urbanas atendidas por rodovias federais
Programa Vida no Trânsito - Karla Livi Programa Motociclista Seguro	Centro de Pesquisa em Álcool e Drogas - UFRGS - Juliana Scherer Estudos com Drogômetro	ONG TodaVida - Ligia Miranda Paradã Sustentável
Coordenação: Profª Simone dos Santos (FACED/UFRGS)	Coordenação: Andréia Scheffer (CAB/RS)	Coordenação: Danielle Hoppe (ITDP)

Realização:



Em 2019, foi assinado o Protocolo de Cooperação entre a UFRGS e os parceiros de núcleo, no **II Seminário Nacional de Trânsito**, articulado e organizado pelo núcleo.



No ano de 2020, devido à pandemia de Covid 19, tivemos o primeiro Seminário em formato de *Webnar*, tendo como tema “A urgência de novos olhares sobre a mobilidade”, transmitido via youtube do Detran - RS.



Fonte: <https://www.ufrgs.br/nuitran/snt-2020/>

Em setembro de 2021 aconteceu o **IV Seminário Nacional de Trânsito**, o segundo totalmente virtual.

IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TRÂNSITO
Boas práticas em mobilidade urbana
Ver e ser visto no trânsito

22.09 **PROGRAMAÇÃO**

TECNOLOGIAS E EDUCAÇÃO PARA MOBILIDADE
André Peres - IFRS - "Tecnologias Digitais e Aprendizagem criativa"
Felipe Frosi - UNIRITTER - "Jogos digitais na educação"

PLANEJAMENTO URBANO PARA A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
Ana Paula Hoppe Bonini - SMMU - "O Urbanismo Tático em Projetos de Mobilidade: a experiência de Porto Alegre"
Emilio Merino - IAB - "A Participação Social em Projetos de Mobilidade"

BOAS PRÁTICAS EM MOBILIDADE HUMANA
Luiz Otávio Miranda - DETRAN/PA - "Iniciativas e boas práticas para a melhoria da segurança no trânsito"
Fabio Berwanger - CETRAN - "Falhas de atenção ao conduzir"

*Evento online [Inscrições: https://fb.it.ly/3jZ7R0D](https://fb.it.ly/3jZ7R0D)

Realização: NUITRAN, UFRGS, FICREXT, PRF, VIDA, SUS, DETRANRS, IFRS, FIC, Prefeitura de Porto Alegre, Prefeitura de Canoas, Prefeitura de São Leopoldo.

Apoio: CETRANRS, UniRitter, Instituto Federal de Santa Catarina.

Em 2022 tivemos a volta do Seminário no formato presencial na sede da Ordem dos Advogados do Brasil – OAB/RS.

Evento gratuito com certificação
HÍBRIDO
23/09/2022
das 8h45 às 13h

V SEMINÁRIO NACIONAL DE TRÂNSITO
Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)

Inscrições: portaldoaluno.oabrs.org.br

PROGRAMAÇÃO COMPLETA
ufrgs.br/nuitran/snt-2022

PRESENCIAL
OAB/RS CUBO
RUA MANOELITO DE ORNELLAS, N° 55

ONLINE
TRANSMISSÃO
VIA PORTAL DO ALUNO OAB

Realização: NUITRAN, UFRGS, FICREXT, OAB, ESA, DETRANRS, FIC, Prefeitura de Porto Alegre, Prefeitura de Canoas, Prefeitura de São Leopoldo.

Apoio: DAER, VIDA, SUS, FAMURS, CETRANRS.

NUITRAN DEBATES

No final de 2020, em virtude dos desafios impostos pela pandemia de Covid-19 e devido ao sucesso do seminário online, surgiu a proposta de ter uma maior periodicidade de debates neste formato. Com quatro edições até o momento e transmissão pelo youtube do DetranRS, teve o volume de acessos e participações de 2.622 espectadores.

Há muito ainda a ser feito e a convicção de que somente a união de esforços poderá nos levar a uma nova realidade, com o olhar atento para a inclusão, acessibilidade, sustentabilidade e onde a mobilidade seja estruturada para o benefício de todos. O CTB e todas as políticas públicas dele derivadas ao longo destes 25 anos, nos fizeram avançar e renovam as esperanças de que estamos no caminho certo.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**. Lei n.º 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/19503compilado.htm
Acesso em: 08 de nov. de 2022.

NUITRAN - Núcleo Universitário Interdisciplinar de Trânsito. UFRGS. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/nuitran/nucleo-interdisciplinar-de-transito-nuitran/> Acesso em: 07 de nov. de 2022..



NUITRAN DEBATES
Christine Nodari | André Rabello dos Santos | Geisete Silveira dos Santos

INTRODUÇÃO
No final de 2020, em virtude dos desafios impostos pela pandemia de Covid-19, foi realizada a primeira edição do NUITRAN Debates. Desde então, já foram promovidas 4 edições nesse formato. No NUITRAN Debates, temáticas diversas são tratadas por especialistas de várias áreas, fomentando trocas de saberes em prol de cidades mais humanizadas, inclusivas, acessíveis e sustentáveis.

OBJETIVOS
Adaptar os eventos do núcleo ao ambiente virtual em resposta às restrições de atividades presenciais;
- Aproximação com o público-alvo, propondo um processo de aprendizagem mútua e ampliando a sua percepção sobre o trabalho desenvolvido pelo núcleo.

METODOLOGIA
- Reuniões do núcleo, que conta com parceiros institucionais como DETRAN-RS, PRF, EPTC e OAB, para definição de temáticas relevantes para a atualidade;
- Encontro virtual com os debatedores para definições quanto a melhor forma de abordar as temáticas escolhidas;
- Transmissão via Youtube do Detran-RS, fomentando as perguntas dos espectadores, o que possibilita a interação e trocas de experiências;
- Permanência do conteúdo na página para um maior alcance do conteúdo dos debates.

RESULTADOS
O volume de acesso e participações, num total de 2.622 espectadores, a qualidade dos debates (incluindo palestrantes de outros estados e países) e as avaliações feitas pelo público, demonstram que este é mais um caminho para aumentar o alcance de um tema tão complexo, que faz parte do cotidiano de todos e que precisa ser difundido para que haja cada vez mais participação popular nas demandas da mobilidade humana.

REFERÊNCIAS
BARBOSA, Bárbara Casamir Vile. Uma análise das contribuições das práticas educativas da educação superior para o desenvolvimento de um trânsito sustentável no estado do Rio de Janeiro. 2008. 146 f. Dissertação de mestrado em Ciências da Administração. Universidade de Pernambuco, PE, 2008.
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/19503compilado.htm. Acesso em 07 de junho de 2022.
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (IPMATRANS) - 2021. Disponível em <https://www.gov.br/participacao/pt-br/leis-e-normas>. Acesso em 08 de junho de 2022.

Entre em contato: nuitran@ufrgs.br



ARTIGOS

METODOLOGIAS ATIVAS NA FORMAÇÃO DE CONDUTORES: UM OLHAR DO INSTRUTOR DE TRÂNSITO¹

Renata Silveira da Silva²

Rosângela Petenuzzo³

RESUMO

O artigo trata sobre o uso de metodologias ativas na formação de condutores. O objetivo é investigar, a partir da voz dos instrutores de trânsito, a possibilidade do uso de metodologias ativas durante as aulas teóricas do processo de formação de um condutor. A presente pesquisa qualitativa, exploratória, desenvolveu-se com três instrutores de trânsito teóricos de dois CFCs distintos, sendo um CFC localizado no município de Getúlio Vargas/RS e o outro CFC no município de Santo Ângelo/RS. Teve como questão problema compreender como os instrutores de trânsito percebem o uso das metodologias ativas. Os resultados foram obtidos a partir da aplicação de um questionário elaborado no *Google Forms* que inquerem sobre a importância do uso das metodologias ativas nas aulas teóricas da primeira habilitação e como sua prática foi sentida e percebida pelo olhar do instrutor de trânsito.

PALAVRAS-CHAVE: educação; formação de condutores; metodologias ativas; trânsito; cidadania.

1. Introdução

As metodologias ativas de ensino não surgiram recentemente e vêm sendo muito utilizadas em diferentes áreas do conhecimento. Consideram-se metodologias ativas estratégias para colocar o aluno no centro do processo de aprendizagem. Mota e Werner (2018, p. 263) nos

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

² Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RS – Contato: renata-silva@detran.rs.gov.br

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



dizem que as metodologias ativas “opõem-se a métodos e técnicas que enfatizam a transmissão do conhecimento”, ou seja, o aluno passa a ser ativo no seu processo de construção de conhecimento e, ainda, proporciona ao aluno “uma maior apropriação e divisão das responsabilidades no processo de ensino-aprendizagem, no relacionamento interpessoal e no desenvolvimento de capacidade para a autoaprendizagem”.

Para isso acontecer, o educador também modifica o seu papel, pois ele “passou de transmissor do conhecimento para monitor, com o dever de criar ambientes de aprendizagem repletos de atividades diversificadas” (MOTA e WERNER, 2018, p. 263), ou seja, o educador passa a ser um mediador/facilitador no processo de ensino e aprendizagem para que o aluno, por sua vez, seja um agente ativo e coautor. Mas o uso das metodologias ativas nas aulas teóricas no Centro de Formação de Condutores (CFCs) será que é possível?

Pouco se fala sobre a formação de condutores e sobre o processo de ensino e aprendizagem que acontece durante este processo. Considerando que o artigo 1º da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – LDBEN n.º 9.394/1996 diz que a Educação “abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais”, ou seja, em todos os momentos da nossa vida estamos educando e sendo educados, estamos ensinando e aprendendo na convivência com o outro no espaço público. Ainda, também o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu artigo 74 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, determina que “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.” Os Centros de Formação de Condutores (CFC), por serem instituições credenciadas ao Órgão de Trânsito Estadual, fazem parte desse sistema e, portanto, devem preocupar-se em oferecer educação, muito além da atribuição de preparar para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Pensando o trânsito como grandes palcos das relações sociais, os CFCs, por meio dos seus instrutores que desenvolvem um processo educativo, ocupam um espaço estratégico para trabalhar o tema trânsito visando à mudança de



comportamento e enriquecendo o aprendizado do aluno não somente sobre ao que se diz a respeito do ato de dirigir. Este artigo pretende, portanto, abrir espaço para reflexão sobre o processo de ensino e aprendizagem que ocorre durante as aulas teóricas do processo de formação de um condutor e tem como objetivo investigar a possibilidade do uso de metodologias ativas nas aulas teóricas da primeira habilitação dentro deste contexto.

Entender quais conhecimentos os instrutores de trânsito possuem sobre as metodologias ativas; quais as metodologias que são possíveis de serem trabalhadas na primeira habilitação; quais as principais vantagens e desvantagens que o instrutor encontra ao fazer uso das metodologias; todas essas inquietações instigam e levam a buscar compreender como funciona este universo na prática, no dia a dia do instrutor de trânsito.

É importante destacar que o trabalho desenvolvido pelo instrutor de trânsito em um CFC é pautado pela Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) n.º 789/2020, que “consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos”, como define a Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

A partir da Deliberação CONTRAN n.º 189, de 28 de abril de 2020 referendada pela Resolução n.º 783/20, o ensino teórico-técnico aderiu a um novo modelo de trabalho que permite o ensino remoto síncrono nas aulas teóricas da formação de condutores. Antes desta deliberação, as aulas teóricas eram ministradas presencialmente, mas com o advento da pandemia de COVID-19 foi necessário adequar o ensino para a realidade da sala de aula virtual (*online*), mas o seu fazer pedagógico, a forma como o instrutor ministrará seu conteúdo é de livre escolha, devendo estar alinhada com o planejamento do próprio CFC a que está vinculado. Por este motivo, a pesquisa pretende trazer, a partir do olhar do instrutor de trânsito, o quão efetivo pode ser o uso das metodologias ativas durante as aulas teóricas.

Contudo, há poucos estudos e pesquisas sobre o fazer pedagógico dos instrutores de trânsito e, principalmente, que levem em consideração a voz desses sujeitos. Neste sentido, essa pesquisa torna-se relevante no meio acadêmico, uma vez que o uso de metodologias ativas, juntamente com a temática trânsito, podem



fomentar aprendizagens relacionadas às vivências no espaço público e, nessa medida, contribuir para a formação não apenas de sujeitos do conhecimento, mas agentes críticos e transformadores da realidade, capazes de atuar cada vez com mais consciência e responsabilidade, como pretende o ensino para a cidadania.

A presente pesquisa qualitativa, exploratória com estudo de campo, desenvolveu-se com três instrutores de trânsito teóricos de dois CFCs distintos, sendo um CFC localizado no município de Getúlio Vargas/RS e o outro CFC no município de Santo Ângelo/RS. Teve como questão problema compreender como os instrutores de trânsito percebem o uso das metodologias ativas, tendo como instrumento para coleta de dados um questionário com sete questões que inquerem sobre a importância do uso das metodologias ativas nas aulas teóricas da primeira habilitação e como sua prática foi sentida e percebida pelo olhar do instrutor de trânsito.

2. Educação para o trânsito e o papel educador do instrutor de trânsito

Com a publicação da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, as antigas Autoescolas deixaram de ser um simples local para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), no qual o objetivo era passar na prova e obter o documento de habilitação, e passaram a ser considerados Centros de Formação de Condutores, com o objetivo de formar condutores com a missão de educar dando enfoque na cidadania, mobilidade e preservação da vida. Por isso, a formação no CFC passou a ser mais aprofundada, deixando de ser a simples memorização das placas de sinalização de trânsito e passou a ser o estudo teórico, devendo envolver discussões sobre as Normas de Circulação e Conduta, Legislação de Trânsito, Condução Segura, Noções sobre Primeiros Socorros, Noções sobre Meio-ambiente e Convívio Social no Trânsito e, no ensino prático, a construção do conhecimento sobre a aplicação do estudo teórico mencionado anteriormente na condução do veículo, o funcionamento do veículo, posicionamento do veículo na via, domínio do veículo em manobras e estacionamento e o respeito e convívio com os demais participantes do trânsito, como os pedestres, ciclistas, motociclistas e passageiros do veículo.



No CTB (BRASIL, 1997), o capítulo VI que fala sobre educação para o trânsito, em seu artigo 74 especifica que a educação para o trânsito é direito de todos e no artigo 76 determina que:

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.

Considerando que a educação para o trânsito deve permear todas as esferas de ensino da vida de um sujeito, entendendo o CFC como o espaço educacional para a formação dos futuros condutores, faz-se necessário repensar a prática pedagógica no CFC.

O trânsito não é feito somente de regras e placas de sinalização, sendo muito mais amplo, pois envolve valores de convivência, cultura, comportamento, cidadania e esses são um dos grandes desafios da educação para o trânsito. Compreender e intervir na formação de valores morais e éticos que sirvam como base às ações do indivíduo ao longo de sua vida é o objetivo principal da educação para o trânsito, pois é por meio dela que será possível promover a reflexão sobre a importância do comportamento de cada um como determinante para a mudança da cultura e para a segurança e prevenção dos sinistros no trânsito.

No mundo atual onde as coisas acontecem rapidamente e o tempo é um bem precioso, precisamos sempre estar atualizados e oferecer aos nossos alunos possibilidades variadas de aprendizagem. Com o advento da tecnologia, o educador assume um papel ainda mais importante, pois é ele que vai dar rumo e sentido a todas as informações que estão disponíveis na internet e nem sempre são úteis ou corretas. Ao educador cabe a tarefa de conduzir o aluno a transformar a informação em aprendizagem. Por este motivo, as práticas pedagógicas devem ultrapassar a mera transmissão de informações, de maneira a possibilitar a reflexão e o debate para que os futuros condutores percebam os princípios que embasam as leis e a importância do cumprimento das regras para a segurança de



todos.

Por isso, a relevância de destacarmos o papel educador do instrutor de trânsito. A educação tem o poder de motivar a mudança na forma de pensar e de agir das pessoas, logo, se o aluno conseguir compreender que determinada forma de agir é um comportamento de risco, mais provável que irá refletir sobre a necessidade de adotar um comportamento seguro. Por este motivo, o ensino no CFC deve ir além de instruir sobre os conteúdos e deve educar para a cidadania.

3. Metodologias Ativas de Ensino no CFC

Para se pensar em um trânsito mais seguro, é preciso repensar a formação dos futuros condutores visto que é necessário prepará-los para que estejam mais conscientes do papel que irão desempenhar no espaço público. O aprendizado nos CFCs não pode ser meramente baseado na memorização, mas sim, precisa fazer sentido para o aluno. Para mudar essa realidade, é necessário que os instrutores de trânsito reconheçam o papel educador que eles exercem na vida destes alunos e aproveitemo espaço da sala da aula para provocar e promover a vontade da mudança de comportamento por meio de uma aprendizagem significativa que seja relevante para o aluno. Os objetivos das aulas devem priorizar a reflexão sobre o porquê existe a legislação, o que é certo e errado no espaço coletivo, a importância do comprometimento de cada um com o bem comum, o entendimento das regras e a preservação da vida, sensibilizando para a adoção de comportamentos adequados.

Assumindo este papel educador, o instrutor de trânsito, ao planejar suas aulas, deve ter como objetivo formar, preparar, sensibilizar, educar, qualificar aquele aluno para além de “macetes ou decorebas” para ser aprovado em um exame. Por mais que o ensino também esteja pautado por legislações, a maneira como o conteúdo será ensinado influenciará diretamente na aprendizagem do sujeito. Se pretendermos educar com qualidade, há que se considerar a utilização de metodologias que proporcionem essa aprendizagem significativa para o aluno. Por este motivo, as metodologias ativas parecem ser adequadas ao ensino no CFC, uma vez que despertam a curiosidade, favorecem a participação e



o debate e possibilitam o desenvolvimento do senso crítico dos alunos.

Desde o movimento da Escola Nova no Brasil, que aconteceu por volta do ano de 1930, diversos autores defendem o uso de metodologias de ensino que promovam a aprendizagem ativa do aluno, o protagonismo, a construção do conhecimento, através da reflexão e crítica sobre a realidade. Moran (2018, p.37) diz “[...] que a aprendizagem por meio da transmissão é importante, mas a aprendizagem por questionamento e experimentação é mais relevante para uma compreensão mais ampla e profunda”, ou seja, não podemos diminuir a importância da aprendizagem por meio de uma aula expositiva dialogada, mas é preciso fazer o aluno pôr “a mão na massa”, fazer parte do processo, para que haja, de fato, a aprendizagem.

Sobre o papel ativo do aluno, Bacich (2018) corrobora com Moran quando nos diz que:

[...] considerar o estudante no centro do processo significa entender que os estudantes não são receptores passivos, mas que assumem responsabilidade pela construção de conhecimentos e, para isso, precisam ser estimulados, por meio de experiências de aprendizagem significativas, a terem um papel ativo. (BACICH, 2018, p. 17)

Segundo Mota e Werner (2018, p.263) as metodologias ativas de ensino surgiram em meados dos anos 1980, quando o ensino também precisou ser repensado em “[...] resposta à multiplicidade de fatores que interferem no processo de aprendizagem e à necessidade de os alunos desenvolverem habilidades diversificadas”. Para que a aprendizagem se torne significativa para o aluno, o sujeito da aprendizagem precisa assumir uma postura ativa em seu aprendizado.

Ainda para os autores Bacich e Moran (2018, p. 17) as metodologias ativas são “[...] práticas que incitam a curiosidade, propõem desafios e engajam os estudantes em vivências de fazer algo e pensar sobre o que fazer, propiciando-lhes trabalhar em colaboração e desenvolver a autonomia nas tomadas de decisão”. Segundo Moran, as metodologias ativas visam ao protagonismo do aluno:



As metodologias ativas dão ênfase ao papel protagonista do aluno, ao seu envolvimento direto, participativo e reflexivo em todas as etapas do processo, experimentando, desenhando, criando, com orientação do professor; a aprendizagem híbrida destaca a flexibilidade, a mistura e compartilhamento de espaços, tempos, atividades, materiais, técnicas e tecnologias que compõem esse processo ativo. (MORAN, 2018, p. 41)

Com essa proposta de ensino, o conhecimento acaba sendo construído de forma colaborativa e significativa, pois a aprendizagem se dá a partir da interação educador-aluno, aluno-conhecimento, aluno-aluno, buscando, por meio das interações, ampliar e evoluir o conhecimento inicial, confrontando a teoria, a prática e as vivências.

Segundo Mota e Werner (2018, p. 262) “a aprendizagem significativa só é possível quando o aluno constrói o seu próprio conhecimento e para tal precisa estar mentalmente ativo”. Pensando em uma aprendizagem que faça sentido para o aluno, que contribua para o seu protagonismo e que leve em conta a construção do conhecimento, as metodologias ativas de aprendizagem vêm ao encontro dessa proposta, uma vez que elas abrangem alternativas pedagógicas que colocam o foco do processo de ensino e aprendizagem nos alunos. Para Moran (2019, p.1):

A aprendizagem é mais significativa quando motivamos os alunos intimamente, quando eles acham sentido nas atividades que propomos, quando consultamos suas motivações profundas, quando se engajam em projetos em que trazem contribuições, quando há diálogo sobre as atividades e a forma de realizá-las.

Neste sentido, o papel do educador é conduzir os estudantes neste processo, levando em conta as experiências e os conhecimentos prévios dos alunos. Ainda, vale destacar o novo modelo de trabalho que instrutores enfrentaram durante a pandemia de COVID-19 e que ainda está em vigor, que é a modalidade de ensino remoto síncrono nas aulas teóricas da formação de condutores. Segundo Moran (2019), a incorporação da tecnologia à sala de aula não é uma tarefa fácil, requer toda uma reorganização, mas traz também novas possibilidades. Através da tecnologia conseguimos uma educação integral do



sujeito e ainda destaca que:

Um aluno não conectado e sem o domínio digital perde importantes chances de informar-se, de acessar materiais muito ricos disponíveis, de comunicar-se, de tornar-se visível para os demais, de publicar suas ideias e de aumentar sua empregabilidade futura. (MORAN, 2019, p. 2)

Como foi dito anteriormente, apesar de não ser uma proposta nova de ensino, as metodologias ativas são extremamente necessárias para o momento em que a tecnologia se torna parte no processo de formação dos indivíduos.

O conhecimento está em todos os lugares, então, o educador não pode desperdiçar o tempo em sala de aula; ele deve se apropriar das tecnologias e propor diversas situações de aprendizagens para os alunos. Moran (2019, p. 2) destaca que “[...] o papel do professor é ajudar os alunos a ir além de onde conseguiriam fazê-lo sozinhos”. Ainda, segundo Moran (2019, p. 2), como os conhecimentos básicos estão disponíveis na internet em apenas um clique, cabe ao educador “[...] ajudar na escolha e validação dos materiais mais interessantes, (impressos e digitais), roteirizar a sequência de ações prevista e mediar a interação com o grande grupo, com os pequenos grupos e com cada um dos alunos”, tornando a aula um espaço vivo, de trocas, debates e de pesquisa.

4. Análise dos resultados

Tendo como propósito inicial responder como os instrutores de trânsito percebem o uso das metodologias ativas, optou-se por uma pesquisa qualitativa exploratória desenvolvida com três instrutores de trânsito de dois CFCs distintos que investiga como o instrutor de trânsito percebe o uso das metodologias ativas em seu fazer pedagógico nas aulas teóricas da primeira habilitação. Foi utilizada a análise textual discursiva a partir de um questionário elaborado via *Google Forms* que conta com 07 questões abertas.

A partir do relato trazido pelos instrutores, apresenta-se uma análise da percepção dos instrutores de trânsito a respeito do uso das metodologias ativas no CFC. As questões utilizadas como instrumento de coleta de dados, mostraram-se



desveladoras do fazer docente, pois a partir das situações vivenciadas e narradas pelos instrutores de trânsito foi possível identificar que é viável o uso das metodologias ativas e a análise sobre a contribuição dessas metodologias de ensino e a sua influência no processo de aprendizagens dos futuros condutores.

Foi verificado que os três pesquisados possuem nível superior com especialização, exercem a função de instrutor teórico de quatro a sete anos, sendo o Instrutor A sete anos, Instrutor B quatro anos e o Instrutor C seis anos. Dois instrutores fazem uso das metodologias ativas desde o início da sua jornada como instrutor: *“Desde que comecei a trabalhar, sempre gostei de ter novidades (Instrutor A), “Desde o início quando comecei atuar como instrutora, pois na minha formação pedagógica e a pós-graduação sobre Teorias e metodologias da educação me proporcionaram este conhecimento (Instrutor B)”* e um deles incorporou na sua prática há *“2 anos”* (Instrutor C).

Em relação ao porquê decidiram adotar as metodologias ativas em suas aulas teóricas, os participantes responderam que: *“Para ter um diferencial nas aulas e despertar o interesse dos alunos (Instrutor A)”*. O Instrutor B para além do diferencial das aulas, ele respondeu que *“Porque com a utilização das metodologias ativas potencializa o processo de aprendizagem, pois com a aplicação destas pelos instrutores, tornam as aulas mais criativas, dinâmicas e atrativas, facilitando a autonomia e a construção do conhecimento.”* Já o Instrutor C respondeu que *“Porque é mais conveniente, facilita o aprendizado do aluno.”* Verifica-se que todos os instrutores reconhecem a importância do uso das metodologias ativas para tornar a aula mais atrativa e participativa, tornar a aprendizagem do aluno mais ativa e também auxilia no processo da construção do conhecimento e da própria autonomia do aluno. Por estas respostas demonstraram perceber que a utilização das metodologias ativas impacta na prática pedagógica do educador e na efetiva atuação do aprendiz.

Quando questionados sobre quais metodologias ativas os instrutores utilizam em sala de aula, percebe-se que há uma falta de entendimento sobre o que são as metodologias ativas de fato, uma vez que um dos entrevistados relatou utilizar recursos didáticos como *“jogos, desenho, criação de painéis, vídeos”*



(Instrutor A) como se fossem metodologias ativas. Conforme Souza (2007, p. 111), recursos didáticos “são todos os materiais utilizados como auxílio no processo de ensino- aprendizagem do conteúdo proposto para ser aplicado pelo professor a seus alunos”, sendo assim, a utilização de recursos didáticos serve para instigar e facilitar o processo de aprendizagem. Porém, dependendo da maneira como serão explorados, podem ser ou não integrantes de uma metodologia ativa. Os demais instrutores responderam: “*Sala de aula invertida; Estudos de caso; Jogos como (Wordwall, Quiz, Kahoot), seminários e discussões, entre outros*” (Instrutor B) e “*Sala de Aula Invertida*” (Instrutor C). Logo, verifica-se que a principal metodologia ativa utilizada é a sala de aula invertida.

Quanto às vantagens ao utilizarem as metodologias ativas no ensino teórico da primeira habilitação, os instrutores responderam o seguinte: “*Mais participação dos alunos, interesse*” (Instrutor A); “*Percebi o quanto é importante o instrutor estar em constante aperfeiçoamento e aplicar estas metodologias em suas práticas, assim, proporciona para o aluno uma aprendizagem significativa*” (Instrutor B) e “*Maleabilidade do conteúdo, o aluno se torna autônomo e estuda no seu ritmo*” (Instrutor C), que vai ao encontro da proposta das metodologias ativas que é trazer o aluno para o centro da aprendizagem, tornando-se responsável e fazendo parte da própria construção de seu conhecimento.

Percebe-se também que a aplicação das metodologias ativas exige adequação tanto dos alunos quanto dos instrutores. Sobre as desvantagens em aplicar metodologias ativas, as respostas demonstram que houve impacto na aceitação por parte dos alunos, conforme respondeu o Instrutor A que encontrou “*Resistência até por parte do próprio aluno*”. Já o Instrutor B respondeu que “*Não tive dificuldades, apenas algumas adequações que precisam ser feitas de acordo com o público*” e o Instrutor C disse que “*Tive que alterar meu material e repensar toda a minha linha de raciocínio*”. Tais respostas demonstram que também houve necessidade do instrutor de rever o seu fazer pedagógico, buscando mais qualificação, estudo, repensando e refazendo a sua prática.

Por fim, aos serem questionados se eles indicariam para os demais colegas instrutores o uso das metodologias ativas como uma estratégia pedagógica, os



instrutores responderam “*Sim, com certeza. Devemos sempre estar aberto às novas práticas e aprimorar as mesmas*” (Instrutor A), “*Com certeza! O uso das metodologias ativas são estratégias desenvolvidas para ajudarem os alunos a aprenderem de forma participativa e autônoma, tornando protagonistas do próprio processo de aprendizagem*” (Instrutor B). Já o Instrutor C respondeu que “*Com certeza indicaria, mas acredito que isso também depende de cada um, se irá ou não usar metodologias ativas ou tradicionais, cada caso é um caso*”. Ao analisar as respostas, verifica-se que os entrevistados demonstraram estar satisfeitos em relação ao uso das metodologias ativas, visto que todos afirmaram que indicariam aos seus colegas a aplicação do uso das metodologias, porém, uma das respostas demonstra que há um receio quanto à aceitação dos demais colegas, uma vez que a prática é uma escolha do próprio educador.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do relato dos instrutores, constata-se que eles buscaram o uso das metodologias como estratégias de ensino para tornar as aulas mais atrativas e participativas por parte dos alunos. O resultado demonstra ser positivo, uma vez que, a partir das respostadas apresentadas, os pesquisados relatam que as metodologiasativas favorecem a aprendizagem e potencializam a participação dos alunos, pois levam o aluno a assumir a responsabilidade pelo seu processo evolutivo de aprendizagem.

Também foi possível refletir sobre a docência e sobre o papel do educador em relação à aprendizagem dos alunos. Percebe-se o quanto o educador está envolvido e interessado com o aprendizado dos seus alunos, uma vez que buscam conhecimento, repensam, adaptam e refazem a aula, caracterizando o perfil de um profissional sensível, interessado na vida e no processo de aprendizagem do seu aluno.

Pela importância do tema tratado nessa pesquisa, acredita-se que há necessidade de aprofundamento e ampliação dos estudos, como também realização de novas pesquisas, envolvendo compreender como os instrutores de



trânsito percebem o uso das metodologias ativas, a importância do uso das metodologias ativas nas aulas teóricas da primeira habilitação, a prática pedagógica do instrutor de trânsito e outras variáveis como, por exemplo, o uso das metodologias ativas nas aulas práticas de direção. Dessa forma, há a possibilidade de subsidiar os instrutores para que tenham maior embasamento teórico para repensar sua prática educativa, além de disseminação das diversas formas possíveis de ensinar, proporcionando a um número maior de pessoas as vantagens de uma aprendizagem significativa.

Repensar a formação de condutores e o fazer pedagógico dos instrutores é fundamental quando pensamos na mudança de cultura que precisamos ter no trânsito. Para além dos conhecimentos teórico-técnicos, é necessário estimular a reflexão sobre a importância do trânsito seguro e a responsabilidade de cada um dentro de um espaço coletivo, transformando a informação em comportamento seguro e preparar os alunos para viver melhor em uma sociedade melhor. Para isso, é preciso provocar a busca da conscientização e da responsabilização.

Outro ponto a ser destacado é a importância da reformulação dos cursos de formação dos instrutores de trânsito, sendo que eles deveriam ter uma capacitação mais aprofundada sobre a ciência do aprender e ensinar, através do estudo dos fundamentos da educação, da didática, das metodologias de ensino, da andragogia, da psicologia e da filosofia da educação. Ficou evidenciado, nas respostas do questionário, que os instrutores que usam as Metodologias Ativas em suas aulas construíram esse conhecimento e puderam aplicar graças a cursos de nível superior voltados à área da educação ou através de cursos de qualificação que fizeram a mais, demonstrando assim o quão é importante uma formação sólida e contínua, buscando melhorar a sua prática em sala de aula e, com isso, uma melhor formação dos condutores, que não se resume simplesmente a passar numa prova de direção, mas que saiam do CFC conscientes e protagonistas na construção de um trânsito melhor feito por cada um de nós e em sociedade.

Por fim, visando a uma formação cidadã em um processo de ensino em que o aluno seja o protagonista do seu aprendizado e a uma mudança de comportamento no trânsito, as metodologias ativas de aprendizagem “[...] são caminhos para avançar mais no conhecimento profundo, nas competências



socioemocionais e em novas práticas” MORAN (2019, p.13). E podemos afirmar que elas são grandes aliadas na prática docente do instrutor e refletem no melhor aprendizado do aluno.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **[Diário Oficial da União]**, [Poder Executivo], Brasília, DF, 23 dez. 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acesso em: 13 nov. 2022.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Deliberação n.º 189**, de 28 de abril de 2020 - Brasília, DF. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/deliberacao-n-189-de-28-de-abril-de-2020-254427929>. Acesso em: 13 nov. 2022.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução n.º 783**, de 18 de junho de 2020 - Brasília, DF. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao783-2020.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2022.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução n.º 789**, de 18 de junho de 2020 - Brasília, DF. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-789-de-18-de-junho-de-2020-263185648>. Acesso em: 11 de nov. 2021.

BACICH, Lilian; MORAN, JOSÉ. (Org.) **Metodologias ativas para uma educação inovadora: uma abordagem teórico-prática** [recurso eletrônico] – Porto Alegre: Penso, 2018, e-PUB. Disponível em: <https://curitiba.ifpr.edu.br/wp-content/uploads/2020/08/Metodologias-Ativas-para-uma-Educacao-Inovadora-Bacich-e-Moran.pdf>. Acesso em: 13 de nov. 2022.

MORAN, J. **Metodologias ativas para uma aprendizagem mais profunda**. Ambiente virtual USP- São Paulo, SP, 2019, 15p. Disponível em: http://www2.eca.usp.br/moran/wp-content/uploads/2013/12/metodologias_moran1.pdf. Acesso em: 13 de nov. 2022.

MOTA, A.; WERNER DA ROSA, C. Ensaio sobre metodologias ativas: reflexões e propostas. **Revista Espaço Pedagógico**, v. 25, n. 2, p. 261-276, 28 maio 2018.



Disponível em: <http://seer.upf.br/index.php/rep/article/view/8161/4811>. Acesso em: 13 de nov. 2022.

SOUZA, S. E. O uso de recursos didáticos no ensino escolar. In: I ENCONTRO DE PESQUISA EM EDUCAÇÃO, IV JORNADA DE PRÁTICA DE ENSINO, XIII SEMANA DE PEDAGOGIA DA UEM: “INFANCIA E PRATICAS EDUCATIVAS”. Maringá, PR, 2007.



REQUALIFICAÇÃO DA PROVA PRÁTICA: UM OLHAR PESQUISADOR PARA A AVALIAÇÃO PRÁTICA DO CURSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES¹

Thiago Marques da Silveira²

Rosângela Petenuzzo³

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.

¹ 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.

² 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.

³ 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

Demonstrativo do Índice de Aprovação em provas práticas dos últimos 5 anos.			
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
			Total Provas 1.732.930

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

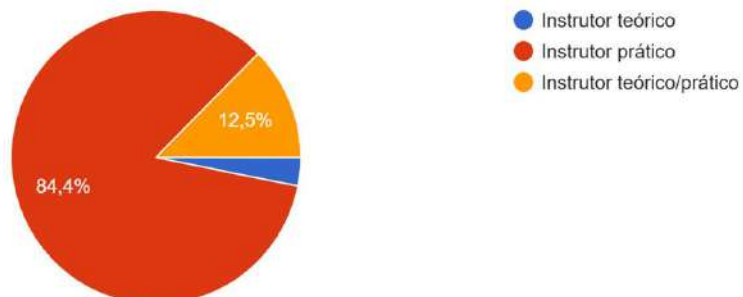


Figura 2:

Em que cidade atua?

64 respostas

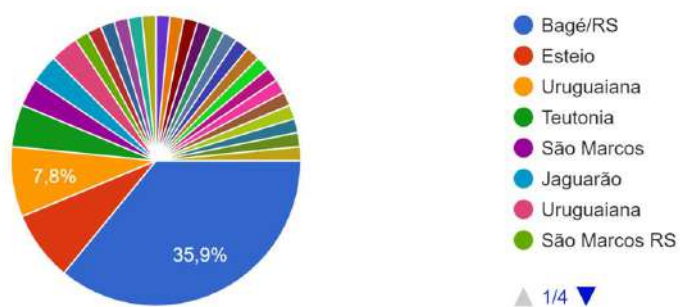




Figura 3:

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

64 respostas

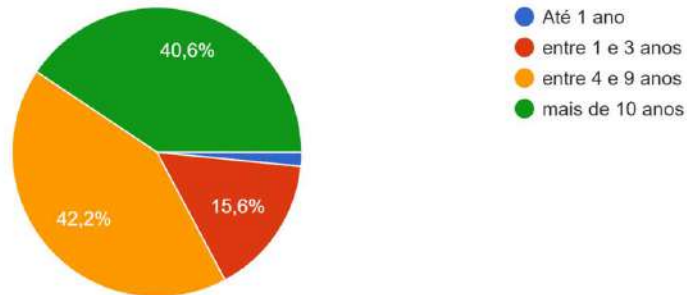


Figura 4:

Em que categorias você é habilitado(a)?

64 respostas

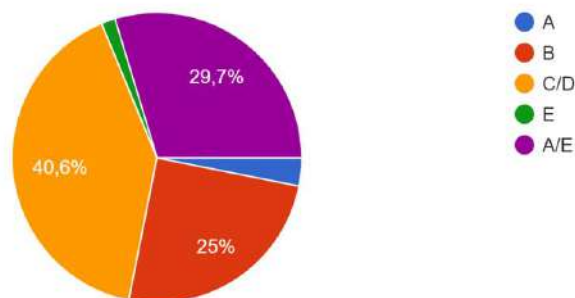
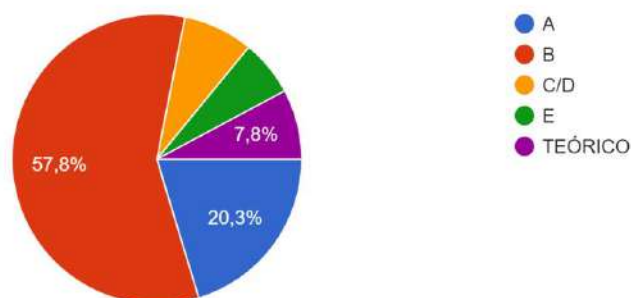




Figura 5:

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

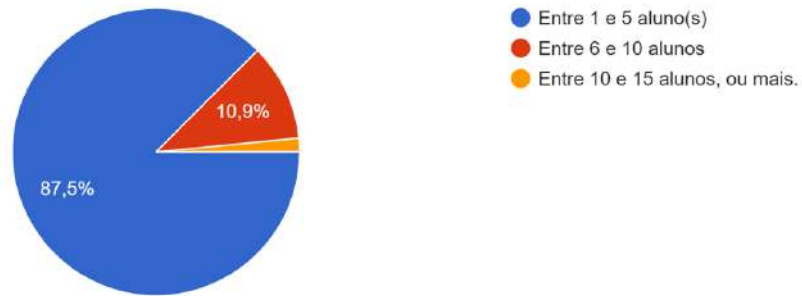


Figura 7:

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

64 respostas

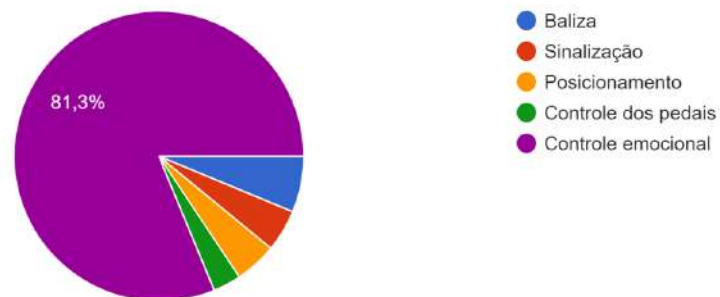




Figura 8:

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

64 respostas

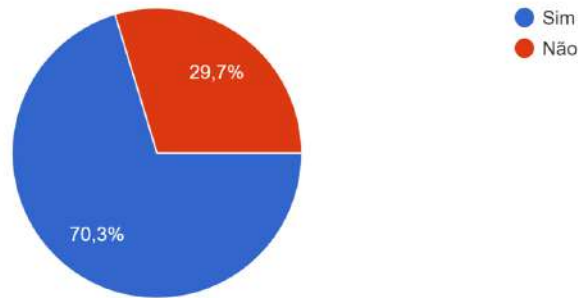


Figura 9:

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

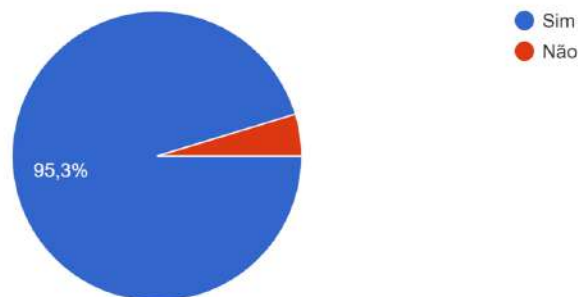
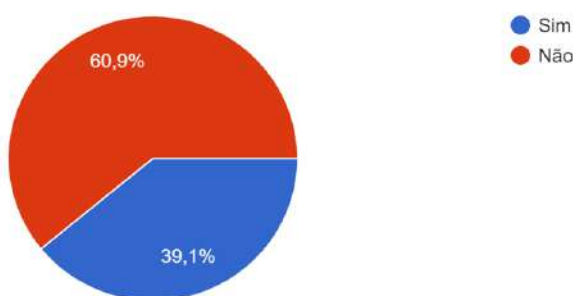




Figura 10:

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

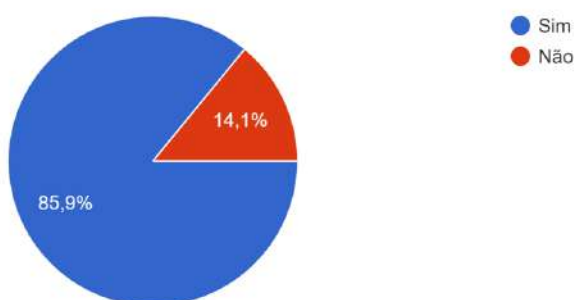
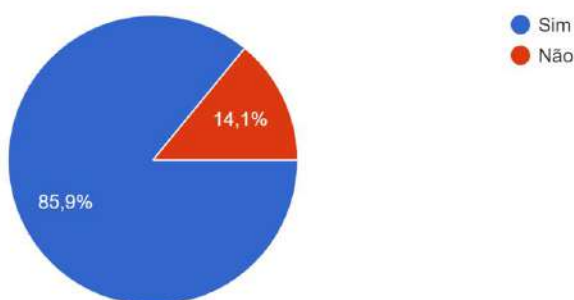


Figura 12:

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. 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://stdetranrs.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://stdetranrs.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.

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.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, parceli 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