



A FORMAÇÃO DE CONDUTORES NA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

ARTIGO ORIGINAL

SCHNEIDER, Elmir Jorge¹, CALLAI, Helena Copetti²

SCHNEIDER, Elmir Jorge. CALLAI, Helena Copetti. **A formação de condutores na educação para o trânsito.** Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano. 07, Ed. 02, Vol. 05, pp. 212-230. Fevereiro de 2022. ISSN: 2448-0959, Link de acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/educacao/formacao-de-condutores>, DOI: 10.32749/nucleodoconhecimento.com.br/educacao/formacao-de-condutores

RESUMO

O presente artigo busca esclarecer a tendência na formação de condutores e a importância dos instrutores de trânsito como verdadeiros educadores e não apenas transmissores de conhecimento. Deste modo, se analisa o processo de formação que ocorre nas autoescolas, com vistas a um trânsito mais seguro. Nesse sentido, parte-se da seguinte proposição: Como ocorre a formação de condutores e sua relação com a educação para o trânsito? O objetivo geral é discutir a formação de condutores com educação para o trânsito. A sustentação teórico-metodológica está pautada em estudos bibliográficos, documentais, entrevistas e legislação vigente no país, que atua na defesa da educação para o trânsito. Quanto aos resultados, as reflexões sinalizam a necessidade de desenvolver metodologias próprias pelos Centros de Formação de Condutores, para que as aulas teóricas e práticas, sensibilizem os futuros condutores para um maior cuidado, com atitudes que gerem gentileza e respeito no trânsito. Essas ações, têm como resultado a proteção da vida e são fundamentais para diminuir o grande número de acidentes que ocorrem em nossa sociedade.

Palavras-chave: Condutores, Educação, Mobilidade, Trânsito.

INTRODUÇÃO

Com a intenção de pensar uma maior segurança no espaço viário, este ensaio busca analisar o tema a partir do seguinte problema: Como ocorre a formação de condutores e sua relação com a educação para o trânsito? Para entender melhor a complexidade



dessa temática, o objetivo proposto é discutir a formação de condutores com educação para o trânsito. Isso mostra que a função das autoescolas, não é apenas preparar seus alunos para a condução veicular, mas, também, para uma direção segura. Nesse sentido, a problemática aqui abordada reflete sobre a possibilidade de melhorar a formação de condutores a partir de uma maior conscientização, analisando a relação entre pessoas, trânsito e espaço urbano.

Para tal, a metodologia teve como base fontes bibliográficas e documentais, legislação vigente e pesquisa empírica desenvolvida no município de Ijuí/RS. O campo empírico teve entrevistas semiestruturadas com perguntas abertas e fechadas, que ocorreram de forma presencial, realizadas no período de agosto/2019 a julho/2020. As entrevistas ocorreram com agentes públicos, instrutores de dois Centros de Formação de Condutores do município e representantes da sociedade em que foram convidadas algumas pessoas habilitadas, isso permitiu identificar o trânsito a partir de uma visão geral dos entrevistados. Para análise do material produzido, foi utilizado o método de análise de conteúdo, com base em Bardin (2011). Trata-se de uma pesquisa qualitativa do tipo exploratória, por investigar traços culturais, atitudes, percepções e posturas no trânsito. A pesquisa empírica, foi submetida ao Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Unijuí e aprovado, conforme parecer número 3.621.167, uma vez que atende a todos os requisitos legais previstos.

Inicialmente, o artigo apresenta uma síntese das etapas que o candidato à habilitação se submete e os requisitos indispensáveis para aquisição da Carteira Nacional de Habilitação – CNH. Nesta parte, são trazidas as questões pedagógicas e legais sobre a formação de condutores e sua preparação para um trânsito mais seguro. Esta formação necessita de uma conscientização e visão crítica sobre o contexto do trânsito, no qual os alunos serão inseridos, de forma responsável, como condutores, após a conclusão das aulas e da avaliação da sua prática de direção.

Num segundo momento, serão discutidas as características da expansão urbana e os cuidados indispensáveis sobre os riscos e consequências das atitudes dos condutores no trânsito. Para abranger todo este contexto, torna-se imperativo envolver também o espaço público, numa discussão em que necessariamente se deve pensar e



considerar o trânsito, posto que a vida acontece numa constante relação de ir e vir das pessoas, em que todos tem sonhos, desejos e objetivos, porém, distante da realidade de um espaço harmônico. Por esses motivos, para reduzir os acidentes e mortes no trânsito, tratar da mobilidade urbana e dos conflitos no espaço público é uma questão essencial na formação de condutores.

EDUCAÇÃO E CIDADANIA NO TRÂNSITO

A educação para o trânsito deve ser trabalhada em diferentes espaços, e isso inclui o centro de formação de condutores. Essa questão parece óbvia, porém, em muitas situações esse princípio não é levado em consideração por parte dos alunos. Por mais que os instrutores[3] de trânsito se esforcem para conscientizar os futuros condutores, o objetivo principal, para grande parte dos alunos, é atingir a nota mínima na avaliação para conseguir a habilitação. Nesse sentido, o esforço dos instrutores para transformar comportamentos e potencializar o desenvolvimento de valores e atitudes, na construção de um consenso sobre as relações do trânsito, necessita ser valorizado.

Por este viés, aborda-se o processo de formação de condutores, conforme previsto na legislação, e se faz uma relação com a educação para o trânsito, algo necessário, na medida em que o conhecimento sobre o trânsito se apresenta muito frágil no processo formativo. No Brasil, grande parte da população somente se preocupa em aprender a conduzir veículo e saber das regras de circulação de trânsito ao completar 18 anos de idade, momento em que procura voluntariamente uma autoescola para se habilitar. Devido a essa condição, muitas das pessoas que chegam ao Centro de Formação de Condutores não conhecem as regras básicas de circulação de trânsito, o que comprova uma carência desse tema no período que antecede essa fase. Iniciar, portanto, a educação para as regras de trânsito de forma prematura e mantê-la de forma constante, pode contribuir para uma maior segurança e a preservação de vidas.

A previsão legal para a formação de condutores é estabelecida pela Resolução Contran nº 789 de 18/6/2020[4]. Essa norma orienta todos os procedimentos que devem ser seguidos pelos candidatos à obtenção de Carteira Nacional de Habilitação – CNH, como a abertura do processo de habilitação inicial, por meio da solicitação ao



órgão ou entidade executiva de trânsito do domicílio de quem solicita o documento. Para tanto, é exigido o preenchimento de alguns requisitos, como: “I – ser penalmente imputável; II – saber ler e escrever; III – possuir documento de identidade; IV – possuir Cadastro de Pessoa Física – CPF” (CONTRAN, 2020, art. 2), condições básicas para dar seguimento ao processo.

Após a abertura do processo de habilitação do condutor, com o devido cadastramento dos dados informativos do candidato no Registro Nacional de Condutores Habilitados – Renach –, faz-se necessário “realizar Avaliação Psicológica, Exame de Aptidão Física e Mental, Curso Teórico-técnico, Exame Teórico-técnico, Curso de Prática de Direção Veicular e Exame de Prática de Direção Veicular, nesta ordem” (CONTRAN, 2020, art. 2º, § 1º). O Exame de Aptidão Física e Mental é preliminar e renovável para cada situação específica, a depender da validade da CNH, que é definida a partir da previsão legal e da avaliação médica.

Art. 147. § 2º O exame de aptidão física e mental, a ser realizado no local de residência ou domicílio do examinado, será preliminar e renovável com a seguinte periodicidade:

I - a cada 10 (dez) anos, para condutores com idade inferior a 50 (cinquenta) anos;

II - a cada 5 (cinco) anos, para condutores com idade igual ou superior a 50 (cinquenta) anos e inferior a 70 (setenta) anos;

III - a cada 3 (três) anos, para condutores com idade igual ou superior a 70 (setenta) anos.

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física ou mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, os prazos previstos nos incisos I, II e III do § 2º deste artigo poderão ser diminuídos por proposta do perito examinador (BRASIL, 2020).

Durante o processo de habilitação, o condutor, após a conclusão do curso de formação, será submetido a exame teórico-técnico, constituído por prova convencional ou eletrônica de, no mínimo, 30 questões. Essa avaliação incluirá todo o conteúdo programático, proporcional à carga horária de cada disciplina, organizada de forma individual, única e sigilosa. Para a aprovação no exame, “o candidato deverá obter aproveitamento de, no mínimo, setenta por cento de acertos nas questões”



(CONTRAN, 2020, art. 11º, § 1º). Quanto ao exame de direção veicular, este é “realizado pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal e aplicado pelos examinadores titulados no curso previsto em regulamentação específica e devidamente designados” (CONTRAN, 2020, art. 12º), e ocorre com o veículo da categoria para a qual o condutor esteja se habilitando.

O veículo utilizado para o exame de direção veicular deverá ser identificado como “aprendiz em exame”, quando não for destinado à formação de condutores. Nos veículos de quatro rodas ou mais, os exames ocorrem em via pública, devendo ter transmissão mecânica e duplo comando de freios, para evitar acidentes. Para veículo de duas rodas, o exame de direção é realizado em área especialmente destinada para esse fim, em pista com largura de dois metros e apresentando alguns obstáculos, para medir a capacidade do condutor em situações que possam representar a realidade de uma via pública.

A CNH será expedida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, em nome do órgão máximo executivo de trânsito da União. Neste sentido, após o candidato considerado apto nas categorias “A”, “B” ou “AB”, “será conferida Permissão para Dirigir (PPD) com validade de um ano e, ao término do período, o condutor poderá solicitar a CNH definitiva, que lhe será concedida desde que tenha cumprido o disposto no § 3º do art. 148 do CTB” (CONTRAN, 2020, art. 28º, § 1º). Assim sendo, somente após concluídas todas essas etapas dos requisitos previstos no processo formativo, o poder público emite um documento oficial para autorizar o cidadão a conduzir veículo automotor.

A metodologia da abordagem didático-pedagógica nos Centros de Formação de Condutores prevê o desenvolvimento dos conteúdos de forma dinâmica e participativa, visando a fazer com que o condutor analise e reflita sobre sua responsabilidade para um trânsito seguro (CONTRAN, 2020). Esses conteúdos devem ser ministrados por meio de técnicas que oportunizem aos condutores fazerem a relação com o contexto do trânsito, o ambiente, a solidariedade e o controle das emoções. A ênfase nessas aulas deve ser de atualização dos conhecimentos e análise do contexto atual do trânsito local e brasileiro.



Assim, de acordo com o Contran (2020), para um aluno iniciante do curso de habilitação de condutores de veículos automotores, a carga horária da formação teórico-técnica tem um total 45 horas aula, com uma estrutura curricular bastante diversificada sobre a legislação de trânsito; direção defensiva; noções de primeiros socorros; noções de proteção e respeito ao meio ambiente e de convívio social no trânsito; além de noções sobre o funcionamento do veículo. A carga horária mínima de direção veicular é de “20 horas-aula para as categorias A e B, sendo, no mínimo, 1 hora-aula ministrada no período noturno” (CONTRAN, 2020, ANEXO II).

Para obtenção da CNH na categoria B, o candidato poderá optar por realizar até cinco horas-aula em simulador de direção veicular, desde que disponível no CFC, que deverão ser feitas previamente às aulas práticas em via pública e poderão ser descontadas da carga horária de prática em veículo de aprendizagem, com exceção da aula em período noturno (CONTRAN, 2020, art. 13, § 4º).

Existe, portanto, com base nas pesquisas empíricas realizadas neste estudo, o entendimento de que “as aulas no CFC formam condutores para dirigir somente dentro das cidades, sem conhecimento suficiente para transitar numa rodovia” (EE1, 17/1/2020, p. 2), o que também é ressaltado na ES2 (5/6/2020, p. 1/2), com a afirmação de que

falta no condutor de hoje é a experiência para conduzir em vias de maior velocidade. Hoje os alunos do CFC são formados para um trânsito mais urbano, que permite uma desatenção um pouco maior que o trânsito de velocidades mais elevadas.

Desse modo, a condução de veículo pelo aluno em uma rodovia de trânsito rápido verifica-se como uma necessidade, considerando as diferentes realidades de cada local.

Neste sentido, de acordo com EE2 (23/1/2020, p. 2), cabe “dinamizar melhor essa carga horária, com a necessidade de levar o futuro condutor em todos os ambientes



de trânsito, seja no espaço urbano como na rodovia”. Conforme o ES1 (23/8/2019, p. 2), que atuou como instrutor durante 15 anos em CFC, menciona que:

Com certeza, 70 horas-aula não prepara para pegar um carro e sair viajar. Mas considerando o que existia antes, quando não se tinha nenhuma informação, 70 horas-aula é uma boa base, apesar de não ser suficiente, acredito que para aqueles que puderem fazer mais horas-aula sempre é bem-vinda. Mas já é uma boa base, dá uma direção e a pessoa sai conhecendo os documentos obrigatórios que precisa para poder conduzir, além dos equipamentos obrigatórios, sabe como e por onde deve andar na via.

Com base nisso, o CFC deveria apenas servir para habilitar as pessoas a conduzirem veículos, ou seja, a formação básica sobre a circulação já deveria estar superada e, nessa situação, a quantidade de horas-aula[5] seria plenamente suficiente. De acordo com ES1 (23/8/2019, p. 2),

as pessoas chegam perdidas no CFC, não sabem nem a documentação que precisa, não sabem quantas horas, o código de trânsito, as regras gerais, não têm conhecimento de nada, e vêm do zero, como se um aluno fosse para a primeira série.

Com esse perfil de alunos nos CFCs, o número de horas-aula para conhecimento das normas do código de trânsito pode ser considerado diminuto.

Quanto ao corpo docente de instrutores de trânsito no Brasil, é necessário que estes tenham Ensino Médio completo e certificado de curso específico. A regulamentação da profissão de instrutor de trânsito dá-se pela Lei 12.302, de 2 de agosto de 2010 (BRASIL, 2010). O exercício da atividade de instrutor de trânsito exige que o indivíduo tenha, no mínimo 21 anos de idade, com o mínimo de 2 anos de efetiva habilitação legal para a condução de veículo e, no mínimo, 1 ano na categoria D; além disso, não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 60 dias, não ter sofrido penalidade de cassação da CNH, além da exigência de participação em curso de direção defensiva e primeiros socorros.

A formação de instrutores também requer o desenvolvimento da parte emocional, com algum conhecimento em psicologia e psicanálise, para que eles possam transmitir a responsabilidade social aos seus alunos, pois “a psicanálise pode transmitir ao



educador uma ética, um modo de ver e entender sua prática educativa. É um saber que pode gerar, dependendo, naturalmente, das possibilidades subjetivas de cada educador, uma posição, uma filosofia de trabalho” (KUPFER, 2001, p. 24). Isso permite aos futuros condutores compreenderem a responsabilidade social a que estão sujeitos no espaço viário.

Num espaço formativo de educação para o trânsito, sempre existe a necessidade de levar em consideração os valores e princípios éticos, que devem ser relacionados às leis e regras estabelecidas no trânsito. Assim, devem ser trabalhados temas que envolvam a ultrapassagem proibida, avançar no sinal vermelho ou desrespeitar a faixa de pedestres, visto que estes são atos corriqueiros que ocorrem no espaço urbano e que fazem parte da vida diária de quem está no espaço viário. Apesar de serem triviais, essas atitudes nem sempre despertam em nós a justa indignação; é o caos do trânsito das cidades, que se repete diariamente e que, curiosamente, não costuma nos levar a fazer protestos em massa ou passeatas.

Argumenta-se que, como benefício, o tema da prática educativa no cotidiano do trânsito suscitará condutores dotados de uma postura mais adequada e consciente no espaço viário. A efetivação de ideias voltadas para uma maior qualidade na formação dos futuros condutores, com educação e exercício da cidadania no espaço público, seja como pedestre, passageiro, ciclista ou condutor, torna o trânsito mais seguro. Dessa forma, será possível criar um ambiente favorável à adoção de uma nova cultura orientada ao trânsito que prima pela cidadania, pela preservação e pela qualidade de vida.

De acordo com Kupfer (2004, p. 75), “conhecer a impossibilidade de controlar o inconsciente pode levar a uma posição ética de grande valor, pois nos coloca diante de nossos verdadeiros limites, e nos reduz à nossa impotência. Por outro lado, também pode ser um saber paralisante”. Pode, por exemplo, levar o educador a refletir sobre que papel realmente exerce no processo de aprendizagem do aluno e o quanto dele depende a possibilidade de o estudante aprender. “O saber da psicanálise poderá inclinar o educador a transmitir e fazer aprender por meio de um ato educativo tal como ele é entendido pela psicanálise: como transmissão de demanda social além do



desejo, como transmissão de marcas" (KUPFER, 2001, p. 118). Diante desse contexto, é possível buscar uma conexão entre a psicanálise e o comportamento humano no trânsito. Sobre essa questão, Herrmann (1999, p. 147) explica

Do ponto de vista da lógica de concepção do real, entretanto, carros são seres feitos, entre outras afinidades, para atropelar. Não fora assim, seria impensável a coabitação nas ruas de carros e pessoas – que passam a ser chamadas de pedestres. As ruas seriam talvez esteiras rolantes, ou, ainda melhor, andaríamos a pé até o trabalho, que nunca distaria mais que algumas centenas de metros. Quer dizer, a realidade carro é uma representação de certas regras da psique do real, que contemplam com benevolência o atropelamento, desde que a serviço do aumento da produção e do consumo. Este é um campo do real.

Segundo Hoffmann e Luz Filho (2007), para a criação de medidas educativas, que são em si preventivas, é preciso entender o homem em sua totalidade, incluindo o meio ambiente no qual ele está inserido, sua realidade social e o contexto a qual pertence. Dessa forma, a educação para o trânsito surge a fim de facilitar a convivência social entre as pessoas, promovendo um maior entendimento das normas, dos valores, dos princípios, dos hábitos, entre outros fatores determinantes para que haja uma boa convivência social, para só então ocorrer a formação de condutores capazes de usar o veículo de forma eficiente e dentro dos princípios da cidadania.

Na compreensão de Pinski; Pinski (2012), a cidadania tem sentido variado no tempo e no espaço; não abrange apenas direitos e deveres, mas envolve o exercício da participação social e a compreensão da vida em sociedade. As interações sociais, a mobilidade urbana e a perspectiva da coletividade são proposições intrínsecas à constituição da cidadania, uma vez que

o comportamento do condutor envolve desempenho, atitude, motivação, personalidade e muitos outros fenômenos, o desafio multidisciplinar é desenvolver modelos e teorias que englobem todos esses processos psicológicos visando a sua aplicabilidade para diminuir danos ao convívio social no trânsito (HOFFMANN, 2005, p. 22).



Da mesma forma, considerando os altos índices de acidente de trânsito e os seus fatores, Rozestraten (2007) afirma que devem ser realizadas medidas educativas que considerem as condições sociais, políticas, econômicas, administrativas, educacionais e culturais dos indivíduos, no intuito de diminuir as problemáticas causadas pelo fenômeno do trânsito.

Ao tornar-se adulto, a responsabilidade e o comprometimento com a segurança no trânsito tornam-se mais exigentes, o que coincide com a transferência destes para o trânsito, de um estilo de vida baseado nos valores, sentimentos, respeito, conceitos e exemplos que foram construídos ao longo da vida. Dessa forma, o Centro de Formação de Condutores passa a ser um local de teste para medir a aptidão sobre as habilidades de participação do trânsito como condutores de veículos, e um importante centro de formação educacional, na medida em que prepara seus alunos para a inserção no espaço viário de forma a comprometê-los com a segurança no trânsito.

Obter, por si só, a Carteira Nacional de Habilitação, não é um direito do cidadão; é, na verdade, um direito concedido pelo Estado, após atender certos requisitos legais (PANITZ, 2006; VASCONCELLOS, 1985), pois, para se tornar um cidadão consciente não basta apenas conhecimento, mas, acima de tudo, disciplina e respeito para com aqueles que nos cercam. A educação para o trânsito aos condutores de veículos baseia-se na criação de condições para que o aluno construa seu conhecimento, crie, questione e exerça suas potencialidades para a convivência colaborativa, levando em consideração a cultura, os valores e sentimentos, abominando a violência e a agressividade no trânsito.

Em conformidade com Bittencourt de Fernández (1999), trabalhar os acidentes de trânsito, no processo educativo, como decorrentes das falhas humanas, apresenta-se como uma excelente proposta metodológica tanto para um Centro de Formação de Condutores quanto para as escolas. É preciso conhecer para respeitar, pois só respeita a lei quem a conhece e, quando se trata das leis de trânsito, cabe dar um passo além, entender o porquê e saber a importância de respeitá-las, como algo que não é apenas para atender a um desejo do Estado, mas necessário para a própria segurança. Dessa forma, além de conhecer as normas e requisitos obrigatórios a



todos os cidadãos, também é necessário aprender o conteúdo atitudinal que envolve os valores de uma convivência com um trânsito organizado e menos violento.

Ao se tratar da mobilidade, da qual todos fazemos parte, é fato que muitos de nós reclamamos dos engarrafamentos, lamentamos o número de acidentes, mas pouco fazemos para mudar essa situação. Via de regra, contentamo-nos em lastimar e criticar os infratores e, não raramente, somos nós também mais um dentre eles. O Código de Trânsito Brasileiro, moderno e rigoroso, foi um passo fundamental para que condutores e pedestres revissem a sua conduta e ponderassem sobre as consequências de um ato infracional no trânsito. Desrespeitar as leis de trânsito passou a ser considerado crime em várias situações, com graves consequências, e sujeito ao rígido sistema de penalidades, inclusive com repercussão financeira ao infrator.

Discutir sobre a mobilidade pode contribuir na efetiva proteção e preservação da vida, com a redução de acidentes, mediante a conscientização e conhecimento das regras de trânsito. A paz no cotidiano dos espaços viários permite certo conforto a tantas pessoas que já perderam familiares, amigos e conhecidos em acidentes no trânsito. Levar ao entendimento dos futuros condutores essa importância e a relevante prática que se faz necessária para o bom relacionamento de todos os cidadãos faz parte do trânsito. Da mesma forma, é indispensável atenção e respeito, para que haja harmonia, bons hábitos e atitudes adequadas nesse espaço.

Com isso, o objetivo principal em um Centro de Formação de Condutores não está voltado apenas ao ensino das regras de circulação que, obviamente, são importantes, pois o bem maior deve ser, sempre, a proteção da vida no trânsito. Assim, abordar a conduta individual de cada condutor quando este estiver no espaço viário é tão ou mais importante quanto o saber das regras. O aluno candidato a condutor deve perceber que todo ato descuidado e desatento de sua parte não põe em perigo apenas a sua vida, mas a vida dos demais passageiros, pedestres e ocupantes de outros veículos que estiverem circulando próximo (PANITZ, 2006). Diante disso, também está em discussão a redução na idade para a habilitação de condutor, conforme estabelecido pelo Clube Detran:



Apesar de existir uma grande parcela da sociedade que aprova esse projeto, existe um outro lado não tão simples e que também entra na mesma discussão, que é a maioridade penal. Uma vez ela sendo diminuída para 16 anos, acarretaria também na sua habilitação, mas o debate vai um pouco além desse critério. Além disso existe uma preocupação do órgão responsável, o Detran, pois acredita-se que não tem estrutura suficiente para receber essa demanda e treiná-la de acordo com o esperado. Afinal são jovens que precisam de uma atenção maior e um treinamento com senso de responsabilidade que talvez a maioria deles ainda não tenha (CLUBE DETRAN, 2021).

Considerando essa realidade, verifica-se que a formação no CFC envolve discussões e possibilidades buscando valorizar a educação no trânsito e atingir a relação humana do sentimento e do comprometimento de forma responsável no espaço viário, com o intuito de afastar certos propósitos mais técnicos, que só têm a finalidade de aprovar o aluno diante da avaliação para habilitação, sem que este tenha uma formação mais humanística de respeito e cidadania no espaço social.

Para uma boa qualidade na formação dos condutores, entende-se como necessária a iniciação dos conhecimentos sobre o trânsito bem antes da entrada no CFC. Isso equivale a dizer que as ações no campo educativo, incluindo campanhas de conscientização, podem contribuir para melhorar a segurança no trânsito e, conseqüentemente, a vida em comunidade. Assim, de acordo com EE10 (2020, p. 1), “as ações formativas desenvolvidas nos contextos escolares contribuem para o processo de formação integral do indivíduo, na condição de pedestres e mesmo, de futuros condutores”. Com esse entendimento, a educação para o trânsito apresenta-se de forma complexa e integra-se à vida em sociedade.

De acordo com as entrevistas realizadas, no quesito idade dos condutores, foram várias as opiniões, incluindo a questão de que cada idade tem suas peculiaridades específicas. No que se refere às pessoas com mais idade, entende-se que “deveria ter algumas aulas práticas, por exemplo com idosos, para os mesmos relembrem e aperfeiçoarem sua conduta no dia a dia” (EE9, 2/6/2020, p. 3). Esse entendimento é reforçado por EE6 (22/5/2020), que reconhece uma mentalidade mais antiga quando se verifica o hábito de não usar o cinto de segurança e o não respeito às regras por pessoas com idade mais avançada. Essa questão relaciona-se a uma conduta



cultural, no desrespeito às regras de trânsito, que não é realizada de forma intencional, mas, pela falta de conhecimento das alterações ocorridas ao longo do tempo na legislação de trânsito.

Em relação aos condutores mais jovens, a dificuldade maior pode estar relacionada à falta de experiência, o que é perfeitamente compreensível, na medida em que somente após algum período de prática é possível adquirir experiência e confiança na direção. Da mesma forma, os motociclistas que aprendem em um espaço exclusivo, podem levar algum tempo para adquirir maior experiência na via pública. Essas questões devem ser consideradas pelo fato de os condutores de veículos não terem prática de direção veicular nas rodovias de maior velocidade, da mesma forma que os condutores de motocicleta, por não terem aulas nas vias abertas à circulação.

Com base na experiência de instrutores de CFCs, a condução veicular também se apresenta de modo diferente, dependendo do perfil do condutor, e isso pode ser constatado entre os diferentes gêneros.

Quando temos uma mulher atrás do volante, a condução tende a ser mais cautelosa, silenciosa, as manobras são feitas mais lentamente e a condutora não perde a paciência tão frequentemente no trânsito. Além disso, parece que as mulheres desenvolvem uma atitude mais responsável em relação às regras de trânsito. Já os homens tendem a apresentar uma atitude de líder de uma maneira geral, e isso também se verifica na condução. Embora os homens sejam condutores bem atentos, eles podem apresentar um excesso de perfeccionismo e isso leva a uma maior irritabilidade durante a condução, principalmente em situações de trânsito lento (EE4, 22/5/2020, p. 2).

Dessa maneira, verifica-se que “aprender no CFC é muito importante, pois aprende a dirigir da forma correta, sem vícios e com uma boa direção defensiva. Os vícios levam a infrações de trânsito que podem gerar acidentes” (ES3, 20/7/2020, p. 2). Quem aprende em um espaço exclusivo para essa finalidade, portanto, tende a tornar-se um condutor melhor preparado, com uma formação específica no aprendizado sobre as regras empregadas no sistema viário, que devem ser aplicadas na prática na condução de um veículo. Assim, também as pessoas que tiveram uma boa formação



básica sobre noções de trânsito terão uma ampla vantagem para se tornarem um condutor mais consciente e responsável no espaço viário.

Discutir a formação básica sobre o trânsito no CFC é dar um passo além da simples prática instrutiva e técnica sobre a formação da condução veicular. Possibilita, ademais, desenvolver práticas educativas, adotando diferentes aspectos, de acordo com o sentido da formação e da concepção que se tem do sujeito. O ensinamento deve abranger a realização de uma conexão entre o trânsito, a educação e as atitudes que se fazem presentes nesse contexto, o que permite que o educar para o trânsito seja considerado uma atividade extremamente difícil, pois dependerá da subjetividade em que o outro se encontra.

Para um instrutor de trânsito de aula prática de direção, “a responsabilidade é tripla, pois há de cuidar da integridade do veículo, da segurança do aluno e prestar atenção aos demais condutores, que na grande maioria não respeita mais quem treina no veículo de autoescola” (PEREIRA, 2014, p. 2). Desse modo, é preciso ter paciência com os alunos e saber transmitir todos os procedimentos utilizados no espaço viário, em linguagem clara e de rápido entendimento. Já ao instrutor de aula teórica, são necessárias constantes atualizações quanto às leis de trânsito, para que este possa ensinar e dirimir dúvidas, visto que um condutor consciente é formado a partir de consistente base teórica.

Um instrutor de trânsito, assim como um professor em sala de aula, é capaz de deixar suas marcas pela forma de conduzir o veículo. Por mais que o aprendiz a condutor tenha experiência de condução veicular anterior a da autoescola, os exemplos aprendidos no CFC normalmente serão levados em consideração na prática do dia a dia, e por este motivo o instrutor de autoescola tem uma importante função para garantir a segurança no trânsito. Toda a responsabilidade para a formação dos alunos condutores e a aptidão para conduzir o veículo, de forma eficiente e com segurança, em boa parte depende dos instrutores. Cumpre destacar que essas ações são



consideradas relevantes para a cidadania no espaço viário, definidas pela formação do condutor.

Uma vez que o comportamento do condutor envolve desempenho, atitude, motivação, personalidade e muitos outros fenômenos, o desafio multidisciplinar é desenvolver modelos e teorias que englobem todos estes processos psicológicos visando sua aplicabilidade para diminuir danos ao convívio social no trânsito (HOFFMANN, 2005, p. 22).

Todo esforço em desenvolver um trabalho de qualidade nos Centros de Formação de Condutores por parte dos instrutores merece um reconhecimento justo por parte da sociedade. Conforme Pereira (2014), os instrutores encontram muitas dificuldades para ministrar suas aulas e são muito desvalorizados diante do processo educativo no CFC. Isso se equivale tanto para os instrutores de aula teórica quanto para os instrutores de aula prática, posto que, muitas vezes, os saberes transmitidos por esses profissionais são ignorados, pela razão de que o objetivo dos candidatos se volta apenas para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. Nesse entendimento, a educação é uma aposta humana que leva tempo e que não significa uma garantia de retorno imediato.

A responsabilidade, tanto do professor quanto do instrutor, é enorme, pois eles não são apenas transmissores de informações das leis de trânsito, mas, sobretudo, responsáveis para chamar a atenção sobre o respeito à vida, usando o processo de ensino-aprendizagem para avaliar se os alunos estão realmente preparados para enfrentar a vida no trânsito. Dessa forma, para Medeiros (2015), alguns instrutores observam a evolução individual de cada aluno, o que faz lembrar a dimensão da subjetividade tal como pensada pela psicanálise, ao apontar que o processo de ensino-aprendizagem é marcado pela existência de desempenhos singulares que dizem respeito à história individual.

O papel do instrutor de trânsito exerce uma grande importância na vida em sociedade, quando o sentimento de proximidade e encantamento desses profissionais com o trânsito torna essa profissão ainda mais especial. Da mesma forma como os médicos preocupam-se com a saúde e recuperação dos pacientes, os instrutores preocupam-



se com um trânsito melhor e mais seguro para todos, pois “a formação não se constrói por acumulação (de cursos, de conhecimentos ou de técnicas), mas sim através de um trabalho de reflexividade crítica sobre as práticas e de (re)construção permanente de uma identidade pessoal” (NÓVOA, 1995, p. 25). Por isso, é tão importante investir na pessoa e reconhecer o saber da experiência.

Quem avalia se o aluno está apto ou não são examinadores, que visam avaliar apenas a parte prática e não o processo e as individualidades dos alunos, percebe-se que não há uma forma padrão de avaliação da aprendizagem feita pelos instrutores que buscam de maneiras particulares avaliar seus alunos (MEDEIROS, 2015, p. 76).

Com isso, entende-se que “o reconhecimento profissional deu aos instrutores de trânsito *status* de educador, formador e transmissor de valores humanísticos (virtudes humanas) e não apenas um simples transmissor de leis de trânsito” (PEREIRA, 2014, p. 3). Caminha na mesma direção o entendimento de Medeiros (2015, p. 50), ao considerar que “os instrutores de trânsito são educadores, que escolheram como profissão formar condutores. A memória educativa como dispositivo nesta pesquisa será utilizada pelo reconhecimento do lugar que eles ocupam como profissionais-educadores”. Isso vale para todo o contexto do CFC, seja para o instrutor de aula teórica ou prática, para ensinar normas, leis, sinalização e conscientização sobre o trânsito, ou mesmo para ensinar o futuro condutor a dirigir, inserindo-o na conjuntura completa do trânsito.

Os instrutores revelam-se responsáveis não apenas para instruir futuros condutores, mas, sobretudo, para educá-los. Os conhecimentos repassados em sala de aula pelos instrutores de aula teórica não se apresentam meramente de maneira informativa, mas, particularmente, fazendo com que os candidatos reflitam sobre o trânsito e, principalmente, sobre a sua postura. Quanto ao instrutor de aula prática, este mostra a realidade complexa do sistema viário no qual o aluno está inserido, e necessita sentir-se responsável nesse espaço, portanto, não ensina apenas a dirigir. Convém ressaltar que a formação de condutores é de responsabilidade exclusiva dos Centros de Formação de Condutores – CFC.



Apesar da importância dessa abordagem sobre o sistema de preparação do condutor de veículo, “não se pode esperar que o desenvolvimento de atitudes seja resolvido pela formação viária em apenas algumas semanas, nos Centros de Formação de Condutores (CFC) uma vez que resta, ainda, uma ampla margem de intervenção” (PERFEITO; HOFFMANN, 2007, p. 85). Defende-se, assim, que o processo de formação para um trânsito seguro ocorre ao longo da vida, e que o sujeito vai adquirindo informações, internalizando-as e apropriando-se desse conhecimento.

A função principal dos instrutores de trânsito está alinhada ao tripé do conceitual, procedimental e atitudinal, conforme abordado por Zabala (2010). Nesse sentido, a abordagem conceitual parte do conhecimento prévio do aluno, e trabalha o ensino das regras de trânsito; o procedimental é o processo de ensino e aprendizagem a partir das diversidades dos alunos; o atitudinal baseia-se nos resultados práticos do dirigir com segurança. Dessa forma, o instrutor não deve ter o foco apenas no ensinar conteúdos de direção defensiva, de legislação ou normas de trânsito, mas analisar, refletir e debater sobre o uso do espaço público e o respeito às normas de trânsito, avaliando a convivência entre as pessoas, que deve estar baseada na cooperação, na tolerância, na igualdade de direitos, na responsabilidade, na solidariedade e em tantos outros valores imprescindíveis para um trânsito mais seguro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para responder à questão problema sugerida no início, num primeiro momento foram apresentados os requisitos legais necessários para habilitação de condutores no Brasil. Seguindo na análise dos principais conceitos desenvolvidos nos Centros de Formação de Condutores e a repercussão dos resultados práticos na mobilidade brasileira a partir das entrevistas no trabalho empírico. Deste modo, diante da pesquisa bibliográfica e confirmada por meio de entrevistas, foi possível concluir que: apesar da previsão legal e das didáticas utilizadas na formação de condutores que levam em consideração a educação para o trânsito, a realidade caminha numa formação técnica focada principalmente no conhecimento das questões aplicadas na prova teórica e na cobrança dos examinadores na avaliação prática. Isso, faz com que o futuro condutor busque se adequar a essas exigências do processo de formação,



sem, no entanto, levar em conta os demais cuidados indispensáveis e fundamentais para uma segurança no trânsito.

Com isso, após discutir o objetivo proposto da formação consciente com educação para o trânsito, se verifica que trabalhar as virtudes, como paciência, tolerância, responsabilidade e gentileza ajudam a tornar o espaço viário mais seguro. Este cuidado de dirigir de forma segura e respeitosa, promove a própria segurança e a dos demais usuários. Assim, o Centro de Formação de Condutores pode servir como uma possibilidade educadora que visa formar cidadãos conscientes do seu papel na sociedade. Isso permite às pessoas conviver e participar da vida no trânsito, construindo o espaço público a partir das regras estabelecidas no respeito individual e no coletivo, que consideram a pluralidade de maneira a torná-la um espaço para todos. Desse modo, ter uma boa formação com um olhar crítico, voltado aos valores humanos da gentileza e das boas práticas, ajuda a tornar o trânsito mais organizado, reduzindo os conflitos que, por vezes, resultam em acidentes.

Por fim, com a intenção de contribuir para uma sociedade melhor com menos acidentes, se propõe uma discussão ampla no que se refere à avaliação dos condutores na sua habilitação. Resgatando dessa forma, a importância da educação para o trânsito e a cidadania, abordadas na formação de condutores de veículos nas autoescolas, como uma questão primordial, visando a segurança a partir de algumas reflexões que trazem uma maior conscientização nos deslocamentos do espaço viário. Isso permite compreender o trânsito como um espaço de convivência e, ao mesmo tempo, analisar e identificar, na prática, as dificuldades e problemas enfrentados neste espaço.

REFERÊNCIAS

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Tradução Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. São Paulo: Edições 70, 2011.

BITTENCOURT DE FERNÁNDEZ, Alice Beatriz. **A falha humana nos acidentes de trânsito**. São Paulo: Musa Editora, 1999.



BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em: 4 ago. 2021.

BRASIL. Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010. **Regulamentação do exercício da profissão de instrutor de trânsito.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Lei/L12302.htm. Acesso em: 1º ago. 2021.

CONTRAN. **Resolução CONTRAN Nº 789, de 18/6/2020.** Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-789-de-18-de-junho-de-2020-263185648>. Acesso em: 4 ago. 2021.

CLUBE DETRAN. **Carteira de Habilitação para menor de 18 anos.** Disponível em: <https://clubedetran.com.br/carteira-de-habilitacao-para-menor-de-18-anos/>. Acesso em: 3 ago. 2021.

EE1 – Entrevista 1: relato [17 jan. 2020, 3 p.]. Centro de Formação de Condutores de Ijuí/RS. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí (RS): 2020. Questionário impresso. Acervo pessoal do Autor. Ijuí: Unijuí.

EE2 – Entrevista 2: relato [23 jan. 2020, 4 p.]. Centro de Formação de Condutores de Ijuí/RS. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí (RS): 2020. Questionário impresso. Acervo pessoal do Autor. Ijuí: Unijuí.

EE4 – Entrevista 4: relato [22 maio 2020, 3 p.]. Centro de Formação de Condutores Pizutti de Ijuí/RS. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí (RS): 2020. Questionário impresso. Acervo pessoal do Autor. Ijuí: Unijuí.

EE6 – Entrevista 6: relato [22 maio 2020, 2 p.]. Centro de Formação de Condutores Pizutti de Ijuí/RS. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí (RS): 2020. Questionário impresso. Acervo pessoal do Autor. Ijuí: Unijuí.

EE9 – Entrevista 9: relato [02 jun. 2020, 3 p.]. Centro de Formação de Condutores Master de Ijuí/RS. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí (RS): 2020. Questionário impresso. Acervo pessoal do Autor. Ijuí: Unijuí.

EE10 – Entrevista 10: relato [25 jun. 2020, 4 p.]. Secretaria Municipal de Educação de Ijuí/RS. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí (RS): 2020. Questionário impresso. Acervo pessoal do Autor. Ijuí: Unijuí.

ES1 – Entrevista 1: relato [23 ago. 2019, 6 p.]. Sede do Departamento Municipal de Trânsito, Ijuí/RS. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí (RS): 2019. Gravação em máquina digital Samsung Galaxy A8. Acervo pessoal do Autor. Ijuí: Unijuí.

ES2 – Entrevista 2: relato [05 jun. 2020, 4 p.]. Sede da Delegacia da Polícia Rodoviária Federal de Ijuí/RS. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí (RS): 2020. Gravação em máquina digital Samsung Galaxy A8. Acervo pessoal do Autor. Ijuí: Unijuí.



ES3 – Entrevista 3: relato [20 jul. 2020, 4 p.]. Sede do Batalhão da Polícia Militar de Ijuí/RS. Entrevistador: Elmir Jorge Schneider. Ijuí (RS): 2020. Gravação em máquina digital Samsung Galaxy A8. Acervo pessoal do Autor. Ijuí: Unijuí.

KUPFER, Maria Cristina. **Educação para o futuro: psicanálise e educação**. 2. ed. São Paulo: Escuta, 2001.

KUPFER, Maria Cristina. **Freud e a Educação – o mestre do impossível**. São Paulo: Editora Scipione, 2004.

HERRMANN, Fabio. **O que é psicanálise – para iniciantes ou não**. São Paulo: HePsiché, 1999.

HOFFMANN, Maria Helena. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. **Psicologia: pesquisa e trânsito**, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, p. 17-24, dez. 2005.

HOFFMANN, Maria Helena; LUZ FILHO, Silvio Serafim. A educação como promotora de comportamento socialmente significativos no trânsito. *In*: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. (orgs.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007. p. 103-120.

MEDEIROS, Bárbara Menezes de. **Educação para o trânsito e o papel dos instrutores: uma leitura psicanalítica**. 2015. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade de Brasília, Brasília, p. 120. 2015.

NÓVOA, Antônio (Coord.). **Os professores e a sua formação**. 2. ed. Lisboa: Dom Quixote, 1995.

PANITZ, Mauri Adriano. **Trânsito e transporte rodoviário**. Porto Alegre: Editora Alternativa Cultural, 2006.

PINSKI, Jaime; PINSKI, Carla Bassanezi (org.). **História da cidadania**. 6. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2012.

PEREIRA, Sérgio. **Direitos trabalhistas dos instrutores de trânsito**. *E-book*. 2014. Disponível em: <http://pt.slideshare.net/caletro/e-book-direitos-trabalhistas-dos-instrutores-de-trnsito>. Acesso em: 5 jan. 2021.

PERFEITO, Juarez; HOFFMANN, Maria Helena. Marketing social e circulação humana. *In*: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. (orgs.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007. p. 75-102.

ROZESTRATEN, R. J. A. Ambiente, trânsito e psicologia. *In*: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. (orgs.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007. p. 31-46.



VASCONCELLOS, Eduardo A. **O que é trânsito**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

ZABALA, Antoni. **A prática educativa**: como ensinar. Porto Alegre: Editora Artmed, 2010.

APÊNDICE - REFERÊNCIA NOTA DE RODAPÉ

3. Instrutores são pessoas que trabalham no Centro de Formação de Condutores e são os responsáveis por ensinar os futuros condutores e, em alguns momentos, também pode lhes ser atribuída a expressão de educador de trânsito.

4. Esse documento consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

5. Com a resolução nº 789, de 18 de junho de 2020 (CONTRAN, 2020), que consolida as normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos, essa quantidade de horas foi reduzida para um total de 65 horas.

Enviado: Setembro, 2021.

Aprovado: Fevereiro, 2022.

¹ Doutor em Educação nas Ciências (PPGEC - Unijuí). Mestre em Direitos Humanos (PPGD - Unijuí). Bacharel em Direito (Unijuí). ORCID: 0000-0001-8641-894X.

² Orientadora. ORCID: 0000-0001-8043-659X.