

FORMAÇÃO DE INSTRUTORES/AS DE TRÂNSITO E DE CONDUTORES/AS DE VEÍCULOS: Uma Proposta Para EJA e Proeja

Eliane Juraski Camillo¹
Valdecir Kuhn²

RESUMO

A partir de pesquisa de campo, em que foram produzidas informações sobre o perfil acadêmico e a capacitação pedagógica de instrutores de trânsito dos Centros de Formação de Condutores da Região Metropolitana do Extremo-Oeste de Santa Catarina, o presente estudo discute a importância do domínio de conhecimentos de didática, métodos e técnicas de ensino-aprendizagem e o processo de avaliação para a qualidade e eficiência na formação de condutores para o trânsito brasileiro. Concepções pedagógicas de vertente socioconstrutivista servem de base à reflexão. O estudo não esgota o tema, no entanto, vai além da ótica de educação para o trânsito. Busca incentivar o aprofundamento da discussão acerca do modelo de formação de condutores atual diante do crescente indicador anual de vítimas fatais no trânsito. Finalmente, visando a contribuir com alternativas práticas, apresenta proposta para a instituição do curso de formação teórica de condutores como disciplina extracurricular, concomitante ao Ensino Médio, na modalidade Educação de Jovens e Adultos, curso já regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito, considerado viável diante das demais legislações pertinentes à educação.

Palavras-chave: Educação; trabalho; formação de instrutores e condutores de trânsito; currículo.

FORMATION FOR TRAFFIC INSTRUCTORS AND VEHICLE DRIVERS: A PROPOSAL FOR EJA AND PROEJA

ABSTRACT

From field research in which informations were produced on the academic profile and pedagogical formation of traffic instructors of the Conductors Formation Centers of the metropolitan region of the Far-West of Santa Catarina, this study discusses the importance of the knowledge domain of Didactics, methods and techniques of teaching and learning, and the evaluation process, for quality and efficiency in the conductors formation for the Brazilian traffic. Pedagogical conceptions of socio-constructivist serve as a basis for reflection. This study doesn't exhaust the theme; However, it goes beyond the perspective of traffic education. It searches to encourage the deepening of the discussion about the formation model of current conductors through annual indicator growing of fatalities victims in traffic. Finally, aiming to contribute with practical alternatives, presents a proposal for the implementation of the theoretical formation course of conductors as extracurricular discipline, concomitant to highschool, in the youth and adults education modality; the course is already regulated by the National Transit Council and feasible in the face of other legislation pertinent to education.

Keywords: Education; Work; formation of traffic instructions and drivers; curriculum.

Submetido em: 27/6/2020

Aceito em: 11/2/2021

¹ Autora correspondente: Instituto Federal de Santa Catarina, Instituto Federal Santa Catarina. Rua Duarte Schutel, 99 – Centro - CEP 88015640 – Florianópolis/SC, Brasil. <http://lattes.cnpq.br/9912314419153233>. <https://orcid.org/0000-0002-6385-6629>. juraskicamillo@gmail.com

² Polícia Militar do Estado de Santa Catarina – 11º Batalhão de Polícia Militar de Fronteira. Bandeirante/SC, Brasil. <http://lattes.cnpq.br/4659087966192732>. <https://orcid.org/0000-0002-2487-6598>

1 INTRODUÇÃO

Este artigo aborda a formação teórica de condutores de veículos automotores, concomitante ao Ensino Médio, especificamente para as modalidades de Educação de Jovens e Adultos, como proposta de inserção dos/as alunos/as no mundo do trabalho, bem como discute a relevância da formação pedagógica dos/as instrutores de trânsito para a qualidade na formação de condutores e seus reflexos práticos no trânsito brasileiro.

A relevância deste trabalho e proposta centra-se no fato de que o trânsito, no Brasil, tem ceifado mais vidas anualmente que as guerras espalhadas pelo planeta nas últimas décadas, conforme apontou Waiselfisz (2013) no Mapa da Violência.

Não é possível creditar aos condutores de veículos somente a responsabilidade pela totalidade de mortes no trânsito; no entanto, segundo publicou o Observatório Nacional de Segurança Viária (Brasil, 2017), especialistas dizem que mais de 90% das vítimas do trânsito morrem em decorrência de falhas humanas, ou seja, associadas ao ato de dirigir, indicando assim que o aperfeiçoamento no processo de formação de condutores pode contribuir significativamente para a redução desse número de vítimas fatais, desde que estrategicamente pensado e aplicado.

Igualmente, não existem estudos apontando o perfil acadêmico dos instrutores de trânsito em atividade no país; aliás, os achados que, em algum momento abordam o “instrutor de trânsito”, remetem, invariavelmente, para a educação de trânsito nas escolas, com exceção para dois estudos,³ devidamente referenciados neste trabalho: um deles aborda questões de gênero na atividade de instrutor/a de trânsito, e o outro discute a educação de adultos/as, tomando por base dois centros de formação de condutores da cidade de Porto Alegre – Rio Grande do Sul.

Conseqüentemente, diante da escassez de estudos, torna-se difícil saber qual o perfil destes profissionais que atuam na formação de condutores em todo o Brasil. Parece óbvio, no entanto, que a maioria dos instrutores de trânsito não possui formação pedagógica, tampouco dominam teorias e abordagens elementares ao exercício da atividade, que tem em sua essência a Pedagogia como sustentáculo. Diante disso, surge um questionamento relevante: *O modelo atual adotado para a formação de condutores está adequado aos procedimentos metodológicos, teorias e abordagens que norteiam o processo de ensino-aprendizagem? E, ainda: a formação teórica de condutores de veículos, concomitante ao Ensino Médio pode trazer resultados positivos para a segurança dos/as usuários/as do trânsito?*

O presente estudo debruça-se sobre o tema, na ânsia de responder ao questionamento a partir de uma proposta de intervenção. Já há na legislação de trânsito nacional fundamentação legal suficiente à efetivação do curso teórico para formação de condutores como atividade extracurricular aos/às alunos/as do Ensino Médio; da mesma forma, as normas educacionais amparam um projeto de intervenção nesse

³ Consulta realizada nas bases de pesquisa Scielo – Scientific Electronic Library Online, Domínio Público, Banco de Teses da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), Repositório Institucional da Universidade de Brasília (UNB), bem como, no sítio de buscas Google, da rede mundial de computadores, comprovou o déficit já afirmado.

sentido. Por conseguinte, o objetivo maior é perceber se os resultados advindos dessa proposta serão mais eficientes na formação de condutores.

Inicialmente, faz-se necessário entender conceitos e teorias pedagógicas aplicadas na Educação Básica para, após, confrontá-las com o modelo atual de formação de condutores de veículos no Brasil, a fim de compreender o alcance e eficiência desta formação, caso realizada concomitantemente ao Ensino Médio por profissionais pedagogos/as, nos moldes propostos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, por meio da Resolução nº 265/2007, que dispõe “sobre a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores de veículos automotores elétricos como atividade extracurricular no ensino médio e define os procedimentos para implementação nas escolas interessadas” (BRASIL, 2007a).

Tal mister justifica-se, principalmente pela possibilidade da oferta ao/à cidadão/cidadã de um período maior de formação para a habilitação à condução de veículos, em que será oferecido substancial volume de conhecimentos sobre as leis de trânsito, relacionando-as aos aspectos das relações humanas, bem como a oportunidade de realização de avaliações diagnósticas, objetivando averiguar qualitativamente as capacidades desenvolvidas, essenciais à direção segura. Ademais, como será demonstrado, a legislação que regula a atividade profissional de instrutores de trânsito para os centros de formação de condutores, exige apenas a conclusão do Ensino Médio e curso de capacitação específico, no qual muito pouco é dedicado às questões pedagógicas.

Assim, partindo de um breve referencial teórico, norteado por concepções educacionais socioconstrutivistas, discutimos a importância da Pedagogia na formação de condutores de veículos e a eficiência da proposta, já normatizada para alunos/as do Ensino Médio. O referencial teórico foi confrontado por pesquisa de campo, a qual buscou averiguar o perfil acadêmico e profissional dos instrutores de Centros de Formação de Condutores – CFC’s – da Região Metropolitana do Extremo-Oeste de Santa Catarina. Destarte, foi possível verificar as teorias e abordagens pedagógicas relativas ao processo ensino-aprendizagem presentes na formação de condutores pelo modelo tradicional, ou ainda, a ausência destas.

Por fim, propomos a instituição do curso teórico de formação de condutores de veículos junto ao Ensino Médio, na Educação de Jovens e Adultos, como aspecto essencial à capacitação de indivíduos para a atuação nas mais diversas áreas no mundo do trabalho, haja vista que os deslocamentos humanos são imprescindíveis ao exercício de inúmeras profissões, e a segurança é fator inerente à qualidade de vida destes profissionais.

FORMAÇÃO DE CONDUTORES E AS TEORIAS PEDAGÓGICAS

O Código de Trânsito Brasileiro, ao ponderar sobre a habilitação de condutores, no Capítulo XIV, artigo 140, estabelece, como requisitos para habilitar-se, que o/a candidato/a seja penalmente imputável, saiba ler e escrever e possua documento de identidade. Destes pressupostos, um é de extrema relevância ao presente estudo – saber ler e escrever –, pois revela que o público que se submete ao processo de formação de condutores é heterogêneo no que se refere à idade, grau de escolaridade,

capacidade de compreensão e interpretação ou, ainda, ao domínio da leitura e escrita. Pode-se dizer que alguns são apenas semialfabetizados.

Já o artigo 141 do Código de Trânsito Brasileiro delega ao Conselho Nacional de Trânsito a competência para disciplinar a aprendizagem para a condução de veículos automotores e elétricos e a autorização para a condução de ciclomotores, ficando a cargo dos municípios regular a autorização para a condução de veículos de propulsão humana e de tração animal. Nesse contexto, por meio da Resolução Nº 168/2004 (BRASIL, 2004), de 2004 até 2020, e atualmente com a Resolução nº 789/2020 (Brasil, 2020), o Conselho Nacional de Trânsito – Contran –, regula o processo de formação de condutores nos Centros de Formação de Condutores.

Resumidamente, a referida norma estabelece um curso teórico-técnico com 45 horas-aula de duração, para tratar de conteúdos sobre habilitação de condutores, normas gerais de circulação, sinalização de trânsito, infrações e crimes de trânsito, medidas administrativas e penalidades aplicáveis aos infratores, direção defensiva, primeiros socorros, meio ambiente e cidadania e noções básicas de mecânica. Ao final do curso, os/as candidatos/as submetem-se a uma avaliação teórica composta por 40 questões objetivas de assinalar com 4 alternativas cada. Estará aprovado/a o/a candidato/a que alcançar 70% de acertos, ou seja, 28 questões corretas, iniciando o curso prático de direção veicular.

Em 2010, a Lei Federal nº 12.302 regulamentou o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito. Reza seu artigo 2º que: “considera-se instrutor de trânsito o profissional responsável pela formação de condutores de veículos automotores e elétricos com registro no órgão executivo de trânsito dos estados e do Distrito Federal” (BRASIL, 2010). A norma estabelece requisitos, competências, direitos e deveres destes profissionais.

O Conselho Nacional de Trânsito, por meio da Resolução nº 789, de 2020, define os requisitos para as instituições públicas e/ou privadas que queiram se credenciar para ministrar cursos de formação de condutores. Estabelece, também, regras para os/as profissionais que atuam como diretores, instrutores e examinadores de trânsito. Sobre a formação destes profissionais, Gomes (2015) faz uma importante advertência:

...a formação para o trabalho do instrutor de direção veicular brasileiro apresenta fragilidades, pois o processo de formação prioriza uma pedagogia que supervaloriza os aspectos técnicos relacionados à legislação, mecânica, meio ambiente, entre outras questões. Todavia, não prioriza ou não valoriza uma pedagogia para o ensino que inclua os aspectos sociais, subjetivos voltados para a comunicação com os alunos. (p. 179).

Ainda em 2007, o Conselho Nacional de Trânsito já havia publicado a Resolução nº 265/2007 (BRASIL, 2007c), criando regras para a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores de veículos automotores elétricos, como atividade extracurricular no Ensino Médio, permitindo que essa formação seja mediada por profissionais da área da Pedagogia, desde que possuam também capacitação técnica para atuar como instrutores de trânsito. Passados mais de dez anos, são desconhecidos os resultados acerca desse modelo de formação; isso porque, ao que se sabe, não houve implementação ou “projeto piloto”. Uma investigação foi realizada para o presente

estudo, sem lograr êxito em demonstrar experiências práticas baseadas na referida norma.

Enquanto isso não acontece, a formação teórica e prática dos condutores de veículos automotores permanece aos auspícios da Resolução nº 789/2020, que reflete uma infinidade de modificações ocorridas nos últimos 15 anos, visando o aperfeiçoamento do processo, na esperança de reduzir as mortes no trânsito, porém, sem resultado prático aparente, conforme demonstram anualmente os índices apresentados pelos órgãos oficiais.

Em relação às teorias e abordagens pedagógicas, o documento legal explicita um modelo tecnicista de ensino, onde o/a instrutor/a, devidamente habilitado/a, “transfere” sua experiência sobre condutas consideradas adequadas no trânsito aos/às alunos/as “inexperientes”. Já a avaliação tem o objetivo de verificar em que medida a mensagem transmitida pelo/a instrutor/a foi decodificada pelo/a aluno/a no decorrer das 45 horas-aula obrigatórias, a serem frequentadas na autoescola, não havendo a preocupação com a qualidade dessa decodificação para a formação do/a condutor/a.

Quanto aos instrutores de trânsito, segundo consta na legislação ordinária nacional:

São requisitos para o exercício da atividade de instrutor de trânsito: I - ter, no mínimo, 21 (vinte e um) anos de idade; II - ter, pelo menos, 2 (dois) anos de efetiva habilitação legal para a condução de veículo e, no mínimo, 1 (um) ano na categoria D; III - não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 60 (sessenta) dias; IV - ter concluído o ensino médio; V - possuir certificado de curso específico realizado pelo órgão executivo de trânsito; VI - não ter sofrido penalidade de cassação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH; VII - ter participado de curso de direção defensiva e primeiros socorros. Parágrafo único. É assegurado o direito ao exercício da profissão aos instrutores de trânsito que já estejam credenciados nos órgãos executivos de trânsito estaduais e do Distrito Federal na data de entrada em vigor desta Lei. (BRASIL, 2010).

Observamos que não há qualquer referência à capacitação pedagógica para atuação na formação de condutores. O anexo da Resolução nº 789/2020 traz, em seu bojo, estrutura curricular básica para o curso de capacitação desses profissionais, dedicando apenas 36 horas-aula, das quais 16 horas-aula são voltadas para os Fundamentos da Educação e 20 horas-aula para a Didática. Infere-se, assim, que concepções pedagógicas oriundas da Psicologia, Filosofia e Sociologia, como também planejamento, métodos e técnicas de ensino foram considerados saberes de menor importância ao labor nesse processo de formação e apreensão/(re)construção do conhecimento humano, que é a formação de condutores, transformando “o/a instrutor/a de trânsito”, como já citado, em “mero/a transmissor/a” de informações – repetidor/a de técnicas. Sabe-se que o processo de aprender é bem mais que isso.

Ensinar e aprender são duas facetas do mesmo processo, e que se realizam em torno do currículo sob a mediação do professor. Por isso, poderia se considerar que a didática não se reduz à mera repetição de técnicas mesmo que muitos esperem isso dela. Neste sentido, torna-se impossível imaginar a didática enquanto, simplesmente, uma instrumentalização técnica, tratada como um componente isolado

ou algo fechado em si mesmo. Qualquer ação didática está revestida de sua dimensão política e se processa em suas relações com a sociedade em geral. (PANDINI, 2011, p. 28).

Ao abordar as teorias pedagógicas modernas, Libâneo (2005) cita aspectos do Construtivismo e Socioconstrutivismo, afirmando que

[...] a aprendizagem humana é resultado de uma construção mental realizada pelos sujeitos com base na sua ação sobre o mundo e na interação com outros. O ser humano tem uma potencialidade para aprender a pensar que pode ser desenvolvida porque a faculdade de pensar não é inata e nem é provida de fora. [...] o *socioconstrutivismo* mantém o papel da ação e da experiência do sujeito no desenvolvimento cognitivo, mas introduz com mais vigor o componente social na aprendizagem, tornando claro o papel determinante das significações sociais e das interações sociais na construção de conhecimentos. (LIBÂNEO, 2005, p. 27, grifo nosso).

É fato, num passado recente, que a experiência na direção de veículos era passada de “pai para filho”, sem que necessário fosse a presença do “candidato” à habilitação num curso teórico e prático, como ocorre hoje. Naquele cenário, o menino se familiarizava com o carrinho e a menina com a boneca; obviamente, dirigir era “coisa de homem”; as mulheres eram preteridas deste “saber prático”, transmitido pelo patriarca apenas ao progênito. É inegável que resquícios destes valores morais do passado ainda sobrevivem na contemporaneidade, de modo que, na sala de aula de um curso de primeira habilitação, podem coexistir gêneros (masculino/feminino), porém, é certo que, para alguns, as mulheres presentes são “alienígenas”. Muitas vezes, elas se veem assim. Nesse raciocínio, imaginá-las conduzindo um veículo de carga é irracional.

Outrossim, conduzir um veículo nos dias atuais requer muito mais conhecimento que o simples domínio de mecanismos de funcionamento e controle do veículo; principalmente, exige capacidade para estabelecer relacionamentos humanos saudáveis, o que demanda reflexão sobre as normas e os aspectos de convivência humana, tais como política, cultura, interdependência social, comunicação, cordialidade, tolerância, respeito, cidadania e espírito coletivo, respeito ao meio ambiente, entre outros. Parece óbvio que a formação de condutores no modelo ora vigente deveria superar a mera transmissão de experiência prática no uso do automóvel.

Libâneo (2013, p. 16) adverte que “o processo educativo, onde quer que se dê, é sempre contextualizado social e politicamente; há subordinação à sociedade que lhe faz exigências, determina objetivos e lhe provê condições e meios de ação”. O autor explica que as teorias educacionais variam “conforme se situem em relação aos seus temas básicos: a natureza do ato educativo, a relação entre sociedade e educação, os objetivos e conteúdos de formação, as formas institucionalizadas de ensino, a relação educativa”.

Rozestraten (1981, p. 142) afirma que o “comportamento no trânsito é algo que compreende as reações de todas as pessoas que se movimentam, independente de sua idade, condição socioeconômica, nível de instrução, sexo ou profissão. É um campo que envolve grande complexidade de fatores, e por isso mesmo não muito fácil de ser estudado”. Tem-se, então: além de não ser fácil estudar o comportamento humano no trânsito, faz-se necessário que o ato de ensinar “trânsito” esteja alicerçado nas teorias educacionais adequadas.

Considerando que a formação de condutores de veículos se dá na juventude ou idade adulta, também merecem atenção as lições pedagógicas que norteiam e influenciam o processo de ensino-aprendizagem voltado a esse público, o que faz vislumbrar boa receptividade para sua aplicação concomitante ao Ensino Médio na Educação de Jovens e Adultos. Destaca-se, nas diretrizes curriculares para a Educação de Jovens e Adultos, que esta “deve considerar o perfil do seu alunado ao propor um modelo pedagógico” (ABREU, 2014, p. 104).

Novamente, expressam ensinamentos importantes no contexto ora discutido as palavras de Libâneo (2001), ao afirmar que

É certo, assim, que a tarefa de ensinar a pensar requer dos professores o conhecimento de estratégias de ensino e o desenvolvimento de suas próprias competências do pensar. Se o professor não dispõe de habilidades de pensamento, se não sabe “aprender a aprender”, se é incapaz de organizar e regular suas próprias atividades de aprendizagem, será impossível ajudar os alunos a potencializarem suas capacidades cognitivas. (p. 36).

Percebe-se, assim, vital que instrutores tenham um mínimo de conhecimento sobre questões pedagógicas, saberes que orientam o mister daqueles que ensinam, a fim de alcançar resultados satisfatórios para o espaço público do trânsito, ao “entregar-lhe” bons condutores, haja vista que o processo de formação que visa o preparo do indivíduo para conduzir veículo na via pública é mais complexo do que aparenta ter percebido o/a legislador/a brasileiro.

Libâneo (2013, p. 28) explica que “o processo de ensino é uma atividade conjunta de professores/as e alunos/as, organizados/as sob a direção do/a professor/a, com a finalidade de promover as condições e meios pelos quais os/as alunos/as (re)constroem ativamente conhecimentos, habilidades, atitudes e convicções. Este é o objeto de estudo da Didática”. Ressalte-se que o curso de formação de instrutores de trânsito prevê somente 16 horas-aula para Didática, o que “destoa” da afirmação acerca da importância desse ramo da Pedagogia.

Por outro ângulo, mas convergindo para o mesmo núcleo, extrai-se da legislação pátria que “A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho” (BRASIL, 1988, Artigo 205, grifo nosso).

Complementando a regra constitucional, afirma a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, em seu artigo 27, que “Os conteúdos curriculares da educação básica, observarão, ainda, as seguintes diretrizes: [...]. III – Orientação para o trabalho; [...]. (BRASIL, 1996).

Não é diferente o artigo 35 da mesma norma, ao tratar sobre as finalidades do Ensino Médio: “O ensino médio, etapa final da educação básica, com duração mínima de três anos, terá como finalidades: [...]. II – A preparação básica para o trabalho e cidadania do educando, para continuar aprendendo, de modo a ser capaz, de se adaptar com flexibilidade a novas condições de ocupação ou aperfeiçoamento posteriores; [...]”. Seguindo o raciocínio, traz o artigo 36-A da Lei de Diretrizes e Bases: “[...] o ensino

médio, atendida a formação geral do educando, poderá prepará-lo para o exercício de profissões técnicas”.

Já o artigo 37 da norma trata sobre a Educação de Jovens e Adultos:

Artigo 37 - A educação de jovens e adultos será destinada àqueles que não tiveram acesso ou continuidade de estudos nos ensinos fundamental e médio na idade própria e constituirá instrumento para a educação e a aprendizagem ao longo da vida. § 1º Os sistemas de ensino assegurarão gratuitamente aos jovens e aos adultos, que não puderam efetuar os estudos na idade regular, oportunidades educacionais apropriadas, consideradas as características do alunado, seus interesses, condições de vida e de trabalho, mediante cursos e exames. § 2º O Poder Público viabilizará e estimulará o acesso e a permanência do trabalhador na escola, mediante ações integradas e complementares entre si. § 3º A educação de jovens e adultos deverá articular-se, preferencialmente, com a educação profissional, na forma do regulamento. (BRASIL, 1996).

A proposta aventada nesse estudo surge como excelente oportunidade para integrar os três parágrafos do artigo 37, ou seja, consideradas as características e interesses dos/as alunos/as, bem como suas condições para permanecerem na escola, muitas vezes comprometidas, dado o exíguo espaço de tempo entre saída do trabalho e deslocamento ao educandário e, finalmente, considerada a articulação sugerida com a educação profissional, eis que a possibilidade de o/a aluno/a obter sua habilitação já nos primeiros meses de aula, contribuirá sobremaneira para sua permanência na escola; e, assim também, para sua inserção no mundo do trabalho, quando pensadas diversas atividades profissionais que exigem estar habilitado/a para dirigir.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Delineamento da pesquisa

No tocante à *abordagem*, tendo como inspiração Chizzotti (2005), Flick (2009) e Richardson (1989), a pesquisa da qual resultou esse artigo é de cunho qualitativo, por entendermos que a mesma possui alto potencial a dar respostas a problemas formulados no campo educacional, haja vista que descreve a complexidade de determinado problema, analisa a interação das variáveis, compreende processos dinâmicos vividos por grupos sociais, contribui no processo de mudança, possibilitando, em maior profundidade, o entendimento de particularidades dos comportamentos dos indivíduos/sociais.

Quanto ao *tipo*, a pesquisa é bibliográfica – ao procurar dialogar com outras produções que contribuíram para a reflexão sobre o problema levantado – e explicativa, por buscar, exaustivamente, segundo vaticina Gil (2008), identificar os fatores que determinam e/ou contribuem para a ocorrência do problema investigado.

Em relação às hipóteses de pesquisa, cinco foram as abordagens: a) A formação teórica de condutores é exigência relativamente recente; no entanto, as evoluções tecnológicas aplicadas aos veículos automotores, bem como a complexidade das relações humanas neste novo milênio tornam indispensável esse período de formação; b) Para atuar como instrutor/a de trânsito nos centros de formação de condutores, os/as profissionais não necessitam de diplomação no Ensino Superior, bastando a

conclusão do Ensino Médio e certificação em curso de capacitação específico; c) A legislação de trânsito prevê o curso teórico de formação de condutores como atividade extracurricular para alunos/as do Ensino Médio, porém, não se tem conhecimento de experiências práticas neste modelo; d) Não há estudos relacionados ao perfil profissional e acadêmico dos/das profissionais que atuam como instrutores de trânsito, de modo que não se pode afirmar qual a capacitação destes profissionais para a docência; e) Apesar de todos os esforços despendidos na última década, os índices de mortalidade no trânsito estão crescendo assustadoramente, exigindo a reflexão sobre alternativas para aperfeiçoamento do processo de formação de condutores de veículos.

Na pesquisa de campo, sem identificação dos participantes, utilizamos o questionário e a entrevista como instrumentos/métodos de produção de dados. Sobre os/as sujeitos/as da pesquisa, foram entrevistados/as 54 instrutores de trânsito que atuam nos Centros de Formação de Condutores (CFCs) nas cidades que formam a Região Metropolitana do Extremo-Oeste de Santa Catarina, a saber: Bandeirante, Barra Bonita, Belmonte, Cunha Porã, Descanso, Dionísio Cerqueira, Flor do Sertão, Guaraciaba, Guarujá do Sul, Iporã do Oeste, Iraceminha, Itapiranga, Maravilha, Paraíso, Princesa, Romelândia, Santa Helena, São João do Oeste, São José do Cedro, São Miguel do Oeste e Tunápolis. Cabe acrescentar que, ao todo, são 100 instrutores que atuam nesse recorte espacial, e que todos/as foram convidados/as a participar da pesquisa, quer pessoalmente, quer indiretamente, por intermédio da Direção de Ensino dos respectivos CFCs, sendo que os/as 54 concordaram em participar da pesquisa.

Ainda concernente ao delineamento, utilizamos como *instrumento de análise de dados* a análise do discurso, com base em Orlandi (2015) que, de maneira geral, orienta que se preste atenção aos ditos e também aos não ditos dos/as sujeitos/as.

Infelizmente, a exemplo do que ocorre em praticamente todo o Brasil, não existem indicadores estatísticos oficiais atualizados acerca da mortalidade no trânsito neste “pedaço de chão” catarinense. Uma breve busca a notícias publicadas durante o período de 2017 a 2020 nos sítios eletrônicos dos jornais de circulação regional, contudo, permite estimar índices de mortalidade no trânsito bem superiores à média nacional, denotando a importância da temática para a população regional, bem como aos administradores públicos locais.

Descrição e análise dos dados produzidos

Tivemos dificuldades na produção de dados, haja vista que, como afirmado, segundo o imaginário coletivo, dirigir é algo que exige técnica e não ciência pedagógica. Desse modo, foi percebido o desinteresse por parte de alguns/algumas profissionais em responder a todos os quesitos, deixando informações relevantes comprometidas, o que, de certo modo, dificultou a interpretação dos dados, sem, no entanto, comprometer o estudo como um todo, visto que isso também é um elemento importante que, mais uma vez, corrobora para a importância desse estudo. Não há, também, informações oficiais disponíveis quanto ao número total de instrutores de trânsito que atuam na Região Metropolitana do Extremo-Oeste de Santa Catarina. Assim, o indicador de referência para este estudo foi o cadastro de Centros de Formação de Condutores do

Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina – Detran/SC –, acessível por meio do sítio eletrônico do órgão na rede mundial de computadores.

São 20 Centros de Formação de Condutores atuando nos municípios alvos da pesquisa. Considerando que a legislação exige, no mínimo 2 instrutores de trânsito em atividade, além de um/a diretor/a de ensino para cada autoescola, no mínimo 60 profissionais trabalham na formação de condutores. Sabe-se, porém, que há centros de formação de condutores em alguns dos municípios pesquisados que possuem entre 5 e 10 instrutores atuando diariamente, proporcionando a estimativa de uma centena desses profissionais. Observa-se, assim, que a pesquisa alcançou mais de 50% dos instrutores de trânsito que atuam no recorte pesquisado, haja vista, como citado, que foram entrevistados 54 profissionais.

As respostas aos quesitos estão organizadas em sete possibilidades de análise/categorias, a saber: faixa etária e gênero; nível de escolaridade e formação específica; experiência profissional; pesquisa e leitura voluntária sobre conteúdos da área pedagógica; conhecimentos sobre processo de avaliação; fundamentos didáticos; e aspectos socioconstrutivistas da aprendizagem.

Faixa etária e gênero

A supremacia dos homens na profissão “instrutor de trânsito” ficou comprovada na pesquisa de campo. Dentre os/as entrevistados/as, 43 instrutores são do gênero masculino e 11 do feminino, o que “materializa” a fundamentação teórica desse estudo. Já quanto à faixa etária, 46,2% dos/das entrevistados/das, ou seja, 25 tem entre 30 e 40 anos de idade, e apenas 13 estão abaixo de 30 anos. Com mais de 40 anos foram 16 entrevistados/as.

Escolaridade e formação específica

Dos/das 54 profissionais entrevistados/das, 33 possuem apenas o Ensino Médio, o que significa mais de dois terços dos instrutores que atuam na Região Metropolitana do Extremo-Oeste de Santa Catarina; 16 possuem Ensino Superior, igual a um terço do total de entrevistados/das; e 5 possuem Especialização em alguma área. Entre aqueles que possuem Ensino Superior, apenas 3 são habilitados em Pedagogia. Já entre os que cursaram Pós-Graduação, somente 1 indivíduo é especialista em educação. Se considerados/as em conjunto, os instrutores de trânsito habilitados/das na área pedagógica correspondem a 7,4% do total de profissionais entrevistados/as.

Experiência profissional

Em relação à experiência profissional, 10 instrutores afirmaram estar no exercício da profissão há mais de 10 anos, enquanto 32 instrutores entrevistados possuem menos de 5 anos na atividade e, destes, 21 menos de dois anos.

No que se refere à atualização de conhecimentos ou participação em cursos de atualização na área de trânsito, 79,6% dos instrutores de trânsito declararam ter participado de cursos nos últimos três anos. Índice semelhante (75,9%) apresentou a resposta “não” para o quesito “participou de curso de aperfeiçoamento pedagógico”,

ou seja, somente 13 instrutores afirmaram ter frequentado curso de aperfeiçoamento pedagógico.

Ressaltamos que a participação em cursos de atualização de trânsito a cada cinco anos é requisito obrigatório para a renovação do registro junto ao órgão estadual de trânsito. Se comparados os quesitos relativos ao tempo de atividade e participação em cursos de atualização na área, é possível perceber que há uma tendência entre os/as entrevistados/as para a frequência espontânea neste tipo de formação, haja vista que, considerados os números absolutos, somente 22 instrutores estariam obrigados a atualizarem seus conhecimentos; no entanto, 43 respostas ao quesito “participou de cursos de atualização de trânsito” foram afirmativas.

A participação em cursos de atualização de conhecimentos da área de trânsito, em contraponto à participação em cursos de aperfeiçoamento na área pedagógica, denotam o quanto a problemática apresentada neste estudo corresponde à realidade dos/as entrevistados/as, pois foi percebida a participação voluntária nos cursos da área de trânsito; porém, noutro norte “caminham” as respostas quanto aos cursos da área pedagógica, posto que, excluídos/as 4 entrevistados/as que possuem formação superior em Pedagogia, apenas 9 instrutores afirmaram ter frequentado cursos nesta seara do saber. Já os/as profissionais que ainda não estariam obrigados/as à frequência em curso de atualização de conhecimentos de trânsito e que afirmaram participação voluntária, totalizaram 21 respostas “sim”. Verificamos, portanto, clara ênfase ao conteúdo relacionado à legislação/sinalização de trânsito e normas de circulação – em detrimento de outros de igual importância, porém relacionados à Pedagogia.

Iniciativa na busca do conhecimento pedagógico

Três quesitos consideraram a voluntariedade dos/as profissionais que atuam nos cursos de formação de condutores em relação ao aperfeiçoamento pedagógico para melhor desempenho de seu mister. Questionados/as sobre a iniciativa na busca deste conhecimento, 48% disseram que não se consideram autodidatas na área pedagógica, e 17% não souberam/não quiseram responder.

Em relação à leitura de livros ou de artigos relacionados à didática ou métodos de ensino, 40,7 % dos entrevistados/as disseram que não realizam leituras sobre tais assuntos, enquanto 27,7 % afirmaram que o fazem “eventualmente”. Finalmente, quanto ao número de livros ou artigos lidos nos últimos 60 dias, 29 instrutores disseram que não leram ou que leram apenas uma obra da área pedagógica.

Nesse sentido, portanto, dois terços dos instrutores de trânsito submetidos à entrevista não buscam, voluntariamente, conhecimentos da Pedagogia. Somente 3 instrutores afirmaram ser autodidatas na área pedagógica e apontaram a leitura de 5 ou mais livros ou artigos nos últimos 60 dias. Destes, 1 possui Ensino Médio; 1 possui curso superior noutras áreas que não a Pedagogia; e, 1 entrevistado/a possui Especialização, também em área diversa da educação. Curiosamente, 2 instrutores responderam “sim” quanto ao quesito ser autodidata, mas reconheceram não ter lido ou ter lido somente um livro ou artigo em igual período, enquanto 4 entrevistados/as entenderam que ler 5 ou mais livros ou artigos no prazo de 60 dias é considerado leitura eventual. No primeiro caso, ambos/as possuem Ensino Médio; já entre os/as 4 que dedicam mais tempo à

leitura, 1 possui Graduação em Pedagogia, 2 são pós-graduados/as em áreas diversas, e 1 deles também concluiu somente o Ensino Médio.

Desse modo, inferimos, ainda, que quanto maior a formação acadêmica, também maior poderá ser o volume de leitura no cotidiano; no caso em estudo, leitura relacionada ao dia a dia do/a profissional. Não se pode desmerecer, no entanto, aqueles que apenas concluíram o Ensino Médio, em razão de que também surgem dentre essas iniciativas e esforços para o aperfeiçoamento no exercício de suas atribuições. É certo, porém, que a frequência em cursos de Graduação ou Especialização permite ao indivíduo lançar diversas perspectivas sobre o mesmo tema, visto que o espaço acadêmico é “palco” dos embates ideológicos, onde afloram, com maior vigor, as divergências epistemológicas, questões muitas vezes essenciais quando se discute as relações humanas no espaço trânsito e os direitos e deveres dos/as cidadãos/ãs.

Processo de avaliação

Foram elaboradas duas questões visando a identificação de conhecimentos relacionados ao processo de avaliação da aprendizagem. No primeiro quesito, 55,5% dos/as entrevistados/as disseram que consideram adequada a avaliação teórica por meio de prova objetiva, método atualmente aplicado pelo órgão executivo de trânsito do Estado de Santa Catarina. Somente 3 instrutores entrevistados não souberam responder. Cabe salientar que a avaliação é realizada mediante prova eletrônica, composta de 40 questões com 4 respostas cada, em que o/a candidato/a assinala apenas uma alternativa correta, sendo que o tempo total para a prova é de uma hora e meia.

Ainda sobre avaliação, os/as entrevistados/as foram questionados/as sobre qual tipo de avaliação, dentre três opções, consideram mais adequada: prova objetiva, prova descritiva e prova mista. Nesse quesito, 4 instrutores disseram não saber responder, enquanto que, para 29 entrevistados/as, o método de avaliação mais adequado é a prova mista – composta por questões de assinalar e descritivas.

Um fato chamou a atenção nesse quesito: 21 respostas foram contraditórias. Para 16 instrutores, o atual método de avaliação utilizado pelo Departamento Estadual de Trânsito – Detran –, é adequado; no entanto, ao responder sobre o modelo de prova que consideram adequado, esses profissionais apontaram a prova mista ou descritiva como a mais adequada. Inversamente, 5 entrevistados/as responderam que a prova utilizada pelo órgão de trânsito não é adequada, mas, ao responder sobre o tipo de avaliação que consideram adequado, indicaram a prova objetiva. Cabe lembrar que a prova objetiva é o método de avaliação utilizado no atual modelo.

Silva (2014) argumenta sobre o currículo integrado para a educação profissional, de forma integrada à Educação Básica na modalidade de Educação de Jovens e Adultos, e, ao discorrer sobre processos avaliativos, lembra ensinamentos de Luckesi (2011), ao afirmar que:

Para Luckesi (2011), os processos de avaliação exigem como ponto de partida uma ação intencionalmente planejada, que defina aonde se deseja chegar com a ação e quais os meios para chegar aos resultados desejados. Além disso, segundo Lucke-

si, trabalhar com a avaliação na perspectiva de processo e numa concepção construtiva do ensino e da aprendizagem requer o rompimento com a Pedagogia Tradicional. (SILVA, 2014, p. 79).

O autor esclarece, ainda, que “a Pedagogia Tradicional fundamenta-se num olhar estático a respeito do educando e por isso sustenta bem a prática de exames na escola – cuja função é classificar o já dado, o já acontecido –, mas não a prática da avaliação da aprendizagem, [...]” (LUCKESI, 2011, p. 21 *apud* SILVA, 2014, p. 79).

Voltando aos resultados da pesquisa quanto à avaliação, se desprezadas as respostas conflitantes, percebemos que não há consenso entre os/as profissionais quanto ao método de avaliação mais adequado, haja vista que 13 foram as respostas válidas para a prova objetiva e, igualmente, para a prova mista. Destacamos ainda, recordando que 4 profissionais possuem formação acadêmica ou Especialização em Educação, dos quais 1 não respondeu e 3 afirmaram que o método adequado de avaliação é aquele aplicado por meio da prova mista. Parece razoável entender este como o modelo de avaliação mais correto, na medida em que, diante da heterogeneidade do público-alvo do curso de formação de condutores, permitiria “captar”, de maneira mais clara, também a qualidade do conteúdo apreendido nas aulas. Convém esclarecer, no entanto, como já afirmamos, que o processo de avaliação não se resume à prova, sendo esta apenas um *instrumento/uma ferramenta de avaliação*, que não se pode confundir com o *processo de avaliação*.

Nessa questão, inclusive, o documento norteador do Programa Nacional de Integração da Educação Profissional com a Educação Básica na Modalidade de Educação de Jovens e Adultos (BRASIL, 2007a, p. 53), ao tratar sobre a função da avaliação, afirma que esta “tem como função priorizar a qualidade e o processo de aprendizagem, isto é, o desempenho do aluno ao longo do período letivo, quer seja bimestral, semestral, modular, entre outros, não se restringindo apenas a uma prova ou trabalho, [...]”.

O referido documento-base (BRASIL, 2007a) afirma, também, a importância de que sejam consideradas as múltiplas dimensões da avaliação quando se trabalha com jovens e adultos – diagnóstica, processual, formativa e somativa –, cada qual cumprindo “determinado papel” no processo avaliativo. Em se tratando da formação de condutores, no modelo atual de avaliação estabelecido pelo Conselho Nacional de Trânsito, opera-se somente a avaliação somativa, ou seja, o resultado quanto ao desempenho final do/a aluno/a no curso de habilitação, o que caracteriza apenas o “*quantum*” apreendido.

Aspectos de Didática

Os instrutores foram questionados, ainda, a respeito do plano de aula. Dentre os/as 54 entrevistados/as, 42 disseram que seguem um roteiro definido pelo/a diretor/a de ensino do centro de formação de condutores e, destes, 39 afirmaram que os planos de aula são idênticos para todas as turmas. Somente 3 instrutores disseram que elaboram planos de aula diários para os cursos de primeira habilitação. Foram 9 os/as profissionais que deixaram de responder ao quesito.

Surge, aqui, outra questão de relevância ao estudo. Somente 5,5% dos entrevistados/as afirmaram que elaboram diariamente os planos de aula durante os

cursos de formação de condutores. Estes profissionais estão entre aqueles que possuem formação acadêmica na área pedagógica. Os/as demais utilizam-se de planos elaborados de modo padronizado pela autoescola, sendo que utilizam os mesmos planos para todas as turmas, sem considerar o perfil do público-alvo, tampouco questões individuais importantes no processo de ensino-aprendizagem.

Percebemos, no referencial teórico, confrontando-o com o perfil de escolaridade e formação dos instrutores de trânsito entrevistados, incoerente exigir-lhes a elaboração de um plano de aula diário para cada turma, visto que tal atividade está alicerçada em conhecimentos pedagógicos não acessados por mais de dois terços desses profissionais. Como pedir que reflitam sobre características, peculiaridades individuais e necessidades da turma, se não lhes foi “indicado o caminho” para esta reflexão? É certo que o plano seja elaborado pelo/a diretor/a de ensino, ainda que deles também não é exigida formação pedagógica. É inegável, porém, que se trata de “um jeito certo de fazer errado”.

Pensar a atividade docente numa sala formada por jovens e adultos/as, como já abordado, implica considerar conhecimentos presentes em cada indivíduo e também no contexto do grupo: interesses, expectativas, preocupações, opiniões, dentre outros. Um plano de aula engessado e perpétuo torna praticamente impossível que sejam abordados, no decorrer do curso de formação de condutores, informações que estejam “vivas” na mente dos/as alunos/as, a exemplo de fatos recentes, como o rompimento da barragem de Brumadinho, em Minas Gerais, donde se pode extrair do noticiário diário, bem como de vídeos disponíveis na rede mundial de computadores, informações importantes para discutir não somente a questão do meio ambiente, mas, também, temas como sinalização, direção defensiva, cidadania, primeiros socorros, sem contar outras questões político-estruturais mais profundas que incidem na produção da existência das pessoas, como a escolha dos modais de transporte, que, no modo de produção capitalista, assim como outras escolhas no tocante à organização das relações e da vida, não se dão de forma neutra, mas estão carregadas de relações assimétricas de poder – todos constantes da grade curricular do curso de primeira habilitação.

Aspectos socioconstrutivistas da aprendizagem

Segundo Libâneo (2005), os métodos e técnicas utilizados pelo/a professor/a para ensinar possui estreita relação com o conceito de aprendizagem por ele incorporado. Seu modo de ensinar é influenciado pela ideia que tem sobre o modo de aprender do/a outro/a, ainda que o/a educador/a não tenha consciência disso.

Foram elaboradas 3 questões descritivas, com o objetivo de conhecer os principais recursos e equipamentos utilizados nos cursos de habilitação de condutores, bem como identificar estratégias de interação e motivação, além da formulação de exercícios de fixação. Os enunciados das questões foram assim formatados: “Quais os principais recursos e equipamentos que você utiliza na sala de aula?”; “São utilizados métodos para incentivar a interação entre os alunos e o aprofundamento de conteúdos discutidos em sala? Descreva-os.”; “Os exercícios de fixação são formulados com base em situações problemas vivenciados no trânsito da cidade? Indique e comente acerca

do tipo de exercícios aplicados aos/às alunos/as.”. Somente 14 instrutores responderam as referidas questões, correspondendo a 25,9% do total de entrevistados/as.

Os equipamentos disponíveis aos instrutores de trânsito para o curso de primeira habilitação de condutores são, basicamente, quadro branco e multimídia. São utilizados vídeos, *slides* e apostilas. Dois instrutores afirmaram que, no decorrer das aulas, “lançam mão” também de recortes de revistas e de livros e artigos.

Quanto aos métodos utilizados para estimular a interação entre alunos/as e aprofundar conteúdos, a maioria das respostas apresentadas consideraram exemplos práticos relacionados ao veículo e comparados ao que prevê a legislação de trânsito. Houve três respostas afirmando a realização de trabalhos em grupo, com o destaque para uma resposta que dá ênfase à discussão com base nos conhecimentos que os/as alunos/as já possuem sobre o trânsito, e uma resposta que alerta para importância de que o/a instrutor/a, durante as aulas práticas, “remeta” o/a aluno/a aos conteúdos apreendidos no curso teórico.

Em relação aos exercícios de fixação, três profissionais afirmaram que se utilizam da observação do espaço do trânsito em cruzamentos, rotatórias e semáforos, para a memorização, tomando por base situações fáticas do trânsito local. Para os/as demais entrevistados/as, a estratégia é citar exemplos de acontecimentos e aplicação de exercícios de assinalar ou mistos, baseados na legislação de trânsito e conteúdos da apostila do/a aluno/a.

Convém lembrar que as teorias e abordagens pedagógicas atuais convergem no sentido de que o aprendizado se constrói a partir da interação entre os/as sujeitos/as e suas experiências no meio social. Dentre os/as 54 entrevistados/as, apenas 1 considerou importante/lembrou-se de que alunos/as do curso de formação de condutores chegam à sala de aula “carregando bagagem” de conhecimento – cultural, econômico, ético, moral, político, religioso – de relevância no processo de ensino-aprendizagem.

Finalmente, o desinteresse em responder as questões descritivas, dentre outros aspectos, revela o quanto o método e a prática de ensino não são pensados no modelo atual de formação de condutores. Ao que parece, importa obedecer ao mínimo que a legislação reguladora estabelece e, por uma questão óbvia, “fazer passar na prova”. Vale lembrar que os/as alunos/as são consumidores de um serviço e, em geral, buscam o curso “para passar na prova” e não para uma formação adequada à direção segura; afinal, “o melhor instrutor” ainda é o pai, o tio, o irmão, o marido, etc. Isso, no entanto, tem base empírica, despontando, aqui, uma nova vertente de pesquisa: O que os/as alunos/as realmente esperam do curso de formação de condutores?

Talvez seja possível perceber, nesse cenário, também um equívoco do/a legislador/a de trânsito, ao estabelecer os conteúdos mínimos exigíveis à formação de profissionais para os cursos de habilitação de condutores. Ao tratar o/a profissional sob a denominação de “instrutor”, tomou o sentido literal da palavra, afastando, ou ainda, preterindo a cientificidade presente e necessária ao sucesso da *práxis*.

A instrução se refere à formação intelectual, formação e desenvolvimento das capacidades cognitivas mediante o domínio de certo nível de conhecimentos sistematizados. O ensino corresponde a ações, meios e condições para realização da instrução; contém, pois, a instrução.

Há uma relação de subordinação da instrução à educação, uma vez que o processo e o resultado da instrução são orientados para o desenvolvimento das qualidades específicas da personalidade. Portanto, *a instrução*, mediante o ensino, *tem resultados formativos* quando converge para o objetivo educativo, isto é, *quando os conhecimentos, habilidades e capacidades propiciados pelo ensino se tornam princípios reguladores da ação humana, em convicções e atitudes reais frente a realidade*. Há, pois, uma unidade entre educação e instrução, embora sejam processos diferentes; pode-se instruir sem educar, e educar sem instruir; [...], *conhecer os princípios morais e normas de conduta não leva necessariamente a praticá-los*, isto é, a transformá-los em convicções e atitudes efetivas frente aos problemas e desafios da realidade. (LIBÂNEO, 2013, p. 22, grifos nossos).

Tais ensinamentos ratificam a importância do conhecimento pedagógico para o/a profissional que atua na formação de condutores, em virtude de que, no modelo atual da Educação Básica, o trânsito é contemplado apenas de modo implícito nos temas transversais, definidos nos Parâmetros Curriculares Nacionais. Louvam-se as poucas iniciativas isoladas dos educadores, principalmente no Ensino Fundamental.

Em regra, no entanto, o indivíduo chega à autoescola sem, efetivamente, receber educação para o trânsito. Cabe, então, aos instrutores de trânsito dos centros de formação de condutores não apenas preparar as capacidades e habilidades dos/as alunos/as para o uso dos mecanismos do veículo, mas, como apontou Libâneo (2013), motivar atitudes efetivas diante da realidade que se avizinha e que, bem ou mal, influenciarão e serão influenciadas pelo meio social, “desaguardo” resultados concretos que podem ser catastróficos – leia-se, mortes no trânsito.

FORMAÇÃO TEÓRICA DE CONDUTORES, CONCOMITANTE AO ENSINO MÉDIO, NA MODALIDADE EDUCAÇÃO DE JOVENS E ADULTOS

Diante do perfil profissional dos instrutores de trânsito apresentado na pesquisa de campo, fica claro que o atual modelo de formação de condutores prescinde de conhecimentos básicos da ciência pedagógica, motivo pelo qual torna-se oportuno que seja discutido novo método para esta formação, a saber, a proposta do Conselho Nacional de Trânsito para que escolas da Educação Básica do Ensino Médio assumam esse papel no que se refere ao curso teórico. No referido estudo, a proposta é apresentada como disciplina optativa na Educação de Jovens e Adultos. Se ainda cabem motivos para essa escolha diante da revisão bibliográfica já realizada, é oportuna a autocrítica perpetrada pelo Ministério da Educação:

Um agravante na situação brasileira diz respeito à presença forte de jovens na EJA, em grande parte devido a problemas de não-permanência e insucesso no ensino fundamental “regular”. Embora se tenha equacionado praticamente o acesso para todas as crianças, não se conseguiu conferir qualidade às redes para garantir que essas crianças permaneçam e aprendam. Além disso, a sociedade brasileira não conseguiu reduzir as desigualdades socioeconômicas e as famílias são obrigadas a buscar no trabalho das crianças uma alternativa para a composição de renda mínima, roubando o tempo da infância e o tempo da escola. Assim, mais tarde esses jovens retornam, via EJA, convictos da falta que faz a escolaridade em suas vidas,

acreditando que a negativa em postos de trabalho e lugares de emprego se associa exclusivamente à baixa escolaridade, desobrigando o sistema capitalista da responsabilidade que lhe cabe pelo desemprego estrutural. (BRASIL, 2007a, p. 10).

Acrescentamos, nesse contexto, a presença, muitas vezes, da onerosidade financeira ao grupo familiar, no momento em que um de seus membros decide “tirar a carteira” no modelo de formação de condutores atual. Além disso, as possibilidades otimistas acerca dessa proposta foram explicitadas pelo próprio Conselho Nacional de Trânsito, no sítio oficial do colegiado quando, em 26 de fevereiro de 2008, ao explicar a Resolução nº 265, assim afirmou:

A ampliação da carga horária para 90 horas aula possibilitará à escola aprofundar conteúdos especificados na Resolução nº 168/2004, em cada disciplina, assim como trabalhar questões voltadas a temas importantes aos jovens, tais como álcool e direção, velocidade, uso de equipamentos obrigatórios de segurança, entre outros que visem adoção de comportamentos éticos e seguros no trânsito. (BRASIL, 2008).

No caso, os estabelecimentos de ensino interessados em desenvolver a atividade de formação teórica extracurricular de condutores, concomitante ao Ensino Médio, deverão obedecer aos critérios exigidos no Anexo I da Resolução nº 265/2007:

1. Compromissos da escola:

- a) proceder a implementação da atividade extracurricular, quando deferida a autorização pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- b) acompanhar os alunos no decorrer da atividade extracurricular;
- c) controlar a frequência de cada aluno participante da atividade extracurricular;

2. Carga horária:

- a) Mínimo de 90 (noventa) horas-aula presenciais que podem ser assim distribuídas: equitativamente durante os três anos do Ensino Médio; ou equitativamente durante os três últimos anos, nas escolas que mantêm o Ensino Médio em quatro anos; ou equitativamente durante os dois últimos anos do Ensino Médio.
- b) A carga horária referente a cada conteúdo ministrado na atividade extracurricular deve obedecer à proporcionalidade da carga horária estabelecida na legislação vigente.

3. Conteúdo programático:

Conteúdos voltados à formação teórico-técnica do condutor de veículo automotor, estabelecidos em legislação vigente específica, com o objetivo de desenvolver comportamentos seguros no trânsito.

4. Corpo docente:

Os profissionais que constituírem o corpo docente para a implementação da atividade extracurricular na escola deverão: a) apresentar o certificado de conclusão do curso de formação de Instrutor de Trânsito; b) cumprir os critérios estabelecidos pelo CONTRAN para o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito.

5. Alunos participantes:

Poderão optar por esta atividade extracurricular apenas os alunos regularmente matriculados no Ensino Médio da escola autorizada pelo respectivo órgão executivo de trânsito.

6. Cancelamento da autorização:

A escola poderá ter sua autorização cancelada, a qualquer tempo, pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal: a) caso comprovado o não cumprimento do disposto nesta Resolução; b) se, por qualquer motivo, vier a ser impedida de exercer suas atividades pelo Poder Público. (BRASIL, 2007b).

Extraímos, dos requisitos citados, no que se refere ao corpo docente, a exigência de que apresentem certificado do curso de formação de instrutores de trânsito, bem como obediência ao previsto na Resolução nº 168/2004 (em vigor a Resolução nº 789/2020), também do Conselho Nacional de Trânsito. Já a exigência de formação em Pedagogia assenta-se na legislação educacional vigente, que impõe critérios objetivos para o exercício da docência nos educandários do Ensino Regular.

Art. 61. Consideram-se profissionais da educação escolar básica os que, nela estando em efetivo exercício e tendo sido formados em cursos reconhecidos, são: I – professores habilitados em nível médio ou superior para a docência [...]; II – trabalhadores em educação portadores de diploma de pedagogia, [...]; III – trabalhadores em educação, portadores de diploma de curso técnico ou superior em área pedagógica ou afim. IV - profissionais com notório saber [...], exclusivamente para atender ao inciso V do caput do art. 36; V - profissionais graduados que tenham feito complementação pedagógica, conforme disposto pelo Conselho Nacional de Educação. (BRASIL, 1996).

O inciso IV desta lei aplica-se, exclusivamente, aos/às profissionais que pretendem atuar nos cursos de formação técnica e profissional, que não é o caso dessa proposta. Assim, a efetivação desse modelo de formação teórica de condutores está acessível a todas as escolas do Ensino Médio, inclusive da Educação de Jovens e Adultos, carecendo, apenas, da elaboração e encaminhamento do respectivo projeto ao órgão de trânsito. O modelo e instruções para a elaboração do projeto constam no anexo da Resolução nº 265/2007, do Conselho Nacional de Trânsito, de fácil acesso no sítio eletrônico do órgão máximo de trânsito, na rede mundial de computadores, a saber: www.denatran.gov.br, na aba das “Resoluções”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse estudo logrou êxito ao demonstrar que os/as profissionais que atuam na formação de condutores nos centros de formação de condutores da Região Metropolitana do Extremo-Oeste de Santa Catarina, em sua maioria, não possuem conhecimentos da Pedagogia. Assim, atuam como meros “transferidores/as” de práticas e condutas no trânsito, sem conseguir atender às características individuais de cada aluno/a, tampouco avaliar a qualidade e o resultado do aprendizado na abrangência em que os referenciais teóricos aqui discutidos apontam/vaticinam. Não se trata de uma crítica, pois estes profissionais cumprem os requisitos exigidos pela legislação que norteia a atividade e, de modo algum, podemos questionar sua dedicação; em sua maioria, “apaixonados/as” pela profissão, empenham-se em buscar os melhores resultados e, diga-se, são inegáveis os méritos diante do contexto verificado “*in loco*”. É evidente, porém, que se faz necessário prestigiar esses profissionais com capacitação pedagógica; exsurge nova alternativa prática, qual seja, que o órgão máximo de trânsito da União assumira efetivo papel formador, capacitando tecnicamente os instrutores de

trânsito que atuam no país, oportunizando-lhes cursar o Ensino Superior, licenciando-os em Pedagogia.

O trabalho mostrou, ainda, a viabilidade legal para a instauração do curso de formação teórica para condutores de veículos, concomitante ao Ensino Médio, na modalidade de Educação de Jovens e Adultos, considerando as perspectivas positivas relacionadas à eficiência na redução das mortes em acidentes de trânsito e, também, como excelente oportunidade para a ampliação do debate sobre conflitos e preconceitos na ocupação desse espaço enquanto condutor/a de veículos. Trata-se de uma oportunidade que permitirá a quebra de paradigmas, com destaque para a ruptura com a “crença” patriarcal e centrada no homem como sendo aquele mais capaz e habilidoso ao volante.

Finalmente, a proposta se apresenta, ainda, como meio para inserir no trânsito, na condição de condutores, cidadãos/cidadãs oriundos/as das classes desfavorecidas e marginalizadas socialmente, incapazes de “alcançar”, com seus próprios recursos, a tão sonhada carteira nacional de habilitação. Ainda que venham a dirigir apenas quando empregados/as, será esta também a possibilidade de adentrarem a “outras portas” no mundo do trabalho.

É certo, porém, que o estudo não esgotou o tema. Ressaltamos, inclusive, que a pesquisa foi realizada em uma área geográfica delimitada, devendo considerar também as influências culturais e sociais determinantes diante dos resultados alcançados, por exemplo, renda *per capita*, nível médio de escolaridade da população, mercado de trabalho e suas possibilidades para quem está habilitado a conduzir veículo, oportunidades e expectativas dos/as alunos/as que frequentam a Educação de Jovens e Adultos, entre outros aspectos. Outrossim, esperamos que a pesquisa sirva para estimular estudos mais amplos e aprofundados acerca do tema. Quiçá, possa servir de instrumento norteador para projetos mais ambiciosos.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Anderson Carlos Santos de. *Educação de jovens e adultos: caderno pedagógico*. 1. ed. Florianópolis: UDESC/UAB/CEAD, 2014.
- BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.
- BRASIL. *Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996*. Estabelece as Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9394.htm. Acesso em: 5 fev. 2018.
- BRASIL. *Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm. Acesso em: 5 fev. 2018.
- BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito – Contran. Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação especializados, de reciclagem e dá outras providências. *Resolução nº 168*, de 14 de dezembro de 2004. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=0DD25D2C83D358AD950A64EC079CCB10.proposicoesWeb2?codteor=275715&filename=LegislacaoCitada+-PDC+1557/2005. Acesso em: 26 jun. 2020.
- BRASIL. *Lei nº 12.302, de 02 de agosto de 2010*. Regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Lei/L12302.htm. Acesso em: 5 fev. 2018.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito. *Resoluções do Contran*. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br>. Acesso em: 5 fev. 2018.

- BRASIL. Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito. *Para compreender a resolução n. 265/07*. 2008. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br>. Acesso em: 5 fev. 2018.
- BRASIL. Ministério da Educação. *PROEJA – Programa nacional de integração da educação profissional com a educação básica na modalidade de educação de jovens e adultos: educação profissional técnica de nível médio/ensino médio – documento base*. Brasília/DF: MEC, 2007a. Disponível em http://portal.mec.gov.br/setec/arquivos/pdf2/proeja_medio.pdf. Acesso em: 12 jan. 2019.
- BRASIL. Ministério da Educação. Secretaria de Educação Continuada, Alfabetização e Diversidade. *Educação de jovens e adultos: uma memória contemporânea, 1996-2004*. Brasília: MEC/UNESCO, 2007b.
- BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito – Contran. Dispõe sobre a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores de veículos automotores elétricos como atividade extracurricular no Ensino Médio e define os procedimentos para implementação nas escolas interessadas. *Resolução nº 265*, de 14 de dezembro de 2007c. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao_contran_265.pdf. Acesso em: 26 jun. 2020.
- BRASIL. Observatório Nacional de Segurança Viária. *90% dos acidentes são causados por falhas humanas, alerta observatório*. 15 jul. 2017. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/90-dos-acidentes-sao-causados-por-falhas-humanas-alerta-observatorio/>. Acesso em: 5 fev. 2018.
- BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito – Contran. Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos. *Resolução nº 798*, de 18 de junho de 2020. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao_892020r.pdf. Acesso em: 26 jun. 2020.
- CHIZZOTI, Antonio. *Pesquisa em ciências humanas e sociais*. 7. ed. São Paulo: Cortez, 2005.
- COMENIUS, J. A. *Didática magna*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- FLICK, Uwe. *Introdução à pesquisa qualitativa*. Tradução de Joice Elias Costa. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2009.
- FREIRE, Paulo. *Pedagogia da autonomia: saberes necessários à prática educativa*. 34. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.
- GIL, Antonio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- GOMES, Carla Rezende. *Relações de gênero no trabalho e formação de instrutores(as) de direção veicular em Sergipe*. 2015. Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/SE, 2015.
- KIST, Silvério. *Educação de adultos maduros no processo de formação de condutores: um estudo de caso comparativo a partir dos resultados de provas teóricas*. 2018. Dissertação (Mestrado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre/RS, 2018.
- LIBÂNEO, José Carlos. *Adeus professor, adeus professora? Novas exigências educacionais e profissão docente*. 5. ed. São Paulo: Cortez, 2001.
- LIBÂNEO, José Carlos. *Educação na era do conhecimento em rede e transdisciplinaridade*. São Paulo: Alínea, 2005.
- LIBÂNEO, José Carlos. *Didática*. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2013.
- OLIVEIRA NETTO, Alvim Antonio de. *Metodologia da pesquisa científica: Guia prático para apresentação de trabalhos acadêmicos*. 2. ed. Florianópolis: Visual Books, 2006.
- ORLANDI, Erni Puccinelli. *Análise de Discurso: princípios e procedimentos*. 12. ed. Campinas, SP: Pontes, 2015.
- PANDINI, Carmem M. Cipriani. *Didática: caderno pedagógico*. Florianópolis: UDESC/CEAD/UAB, 2011.
- RICHARDSON, Roberto Jarry; PERES, Jose Augusto de Souza. *Pesquisa social: métodos e técnicas*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1989.
- ROZESTRATEN, Reinier J. A. Psicologia do trânsito; o que é e para que serve. *Psicologia: Ciência e Profissão*, Brasília, v. 1, n. 1, p. 141-143, jan. 1981.
- SILVA, Adriano Larentes da. *Currículo integrado*. Florianópolis: IFSC, 2014.
- UNGLAUB, Tânia Regina da Rocha. *História da educação: caderno didático*. Florianópolis: UDESC/CEAD, 2011.

WAISELFISZ, Julio Jacobo. *Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas*. Disponível em: https://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf. Acesso em: 10 set. 2018.

YOUNG, Michael. Teoria do currículo: o que é e por que é importante. *Cadernos de Pesquisa*, v. 44, n. 151, p. 190-202, jan./mar. 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/>

[scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0100-15742014000100010&lng=pt&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0100-15742014000100010&lng=pt&tlng=pt). Acesso em: 15 dez. 2018.

ZWIREWICZ, Marlene. *Seminário de pesquisa e intervenção*. Florianópolis: IFSC, 2014.

Todo conteúdo da Revista Contexto & Educação está
sob Licença Creative Commons CC – By 4.0