

A FORMAÇÃO DE INSTRUTORES DE TRÂNSITO E SUAS IMPLICAÇÕES NA ATITUDE DOS FUTUROS CONDUTORES.

Raquel Xavier dos Santos¹

Sandra Patrícia Ataíde Ferreira²

RESUMO: Objetivou-se analisar como se dá a formação de Instrutores de trânsito de um Centro de Formação de Condutores do Recife, e quais as são as implicações dessa formação na atitude dos novos condutores, no que diz respeito ao convívio no trânsito. Participaram Instrutores, Condutores e a Administradora de um Centro de formação de condutores, em Recife, e a Orientadora Educacional do DETRAN-PE. Para coleta de dados, utilizou-se a entrevista semiestruturada e como procedimento analítico, realizou-se a análise de conteúdo temática. Os resultados demonstram a existência de uma dicotomia entre a teoria e a prática e que tem refletido na qualidade do ensino; também aponta a precariedade dos acompanhamentos pedagógicos causando certo distanciamento entre o DETRAN-PE e as Instituições de ensino; ainda mostram as condições precárias de trabalho do instrutor como a falta de formação continuada e a carga horária de trabalho extensiva e isso tem implicado negativamente na qualidade do ensino; e por fim, uma percepção, mesmo que apenas cognitiva dos condutores, sobre a importância de mudança de atitude no trânsito. Essas questões têm refletido de certa forma, no cenário do trânsito.

Palavras-Chave: Trânsito, Formação de Instrutores, Condutores, Atitude.

1. INTRODUÇÃO

Transitar hoje nas grandes cidades é um dos grandes desafios da sociedade contemporânea. Com o crescimento da população, os problemas que são do planejamento urbano passaram a ser confundidos com os problemas que dizem respeito ao trânsito, dificultando ainda mais o entendimento dos usuários sobre as vias públicas. Compreendendo esta questão na visão de Vasconcelos (1998, p.8), “... o trânsito vai generalizar-se como problema urbano, à medida que as cidades crescem: a ‘questão’ do trânsito faz parte da ‘questão’ urbana de nossa época”. Dessa forma, as construções desordenadas, aumento considerável do número de condutores e as disputas pelos espaços, sem a reflexão dos indivíduos sobre consequências de suas práticas, têm repercutido negativamente no comportamento e na qualidade de vida dos moradores das localidades.

¹ Graduanda do Curso de Pedagogia – UFPE – E- mail: raquelxavier73@hotmail.com

² Professora Doutora do Departamento de Psicologia e Orientação Educacionais - Centro de Educação-UFPE- E- mail: tandaa@terra.com.br

Diante dessas questões, são perceptíveis alguns fatores que são considerados agravantes no ato de transitar, como a de ordem técnica, com a falta de contingente que fiscalize as irregularidades ocorridas constantemente, a de ordem social, que é a falta ou ineficiências das políticas públicas pensadas e executadas, que atendam às necessidades de forma imediata, solucionando os problemas recorrentes nos centros das cidades, nos bairros, nas ruas e no trânsito, e os de ordem política, que envolve os interesses particulares de cada indivíduo, sem a preocupação com o bem estar coletivo.

E ao refletir sobre os frequentes problemas que enfrentamos nas grandes cidades, vale salientar que, todos os dias um número expressivo de pessoas buscam os Órgãos competentes para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) como está previsto no Art.19 do Código de Trânsito Nacional. E para atender essa demanda, os Centros de Formação de Condutores vêm se expandindo na cidade do Recife e na região metropolitana. No período do ano de 2010 a 2013, nesta mesma cidade, o crescimento dos CFC'S foi de 07 (sete) e na Região Metropolitana, o aumento foi de 11 (onze).³ Esses espaços formativos são credenciados pelos Departamentos de Trânsito e regulamentados pela Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) Nº 33, mantida no Artigo 156 do atual Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 23 de Setembro de 1997).

Os Centros de Formação de Condutores (CFC'S) possuem administração própria e corpo técnico com curso específico de instrutor de trânsito, objetivando a capacitação teórico-técnica e prática de direção aos candidatos a condutores e especialização de condutores de veículos automotores.

Partindo dessa perspectiva, o presente trabalho visa tratar a respeito da Formação de Instrutores de Trânsito da Cidade do Recife prevista na Resolução No 358/10 do Código Nacional de Trânsito (CONTRAN) e no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Isto com o intuito de compreender como se dá a formação dos mesmos e analisar as implicações dessa formação na atitude dos novos condutores no que diz respeito ao convívio no trânsito.

O interesse pelo tema de pesquisa surgiu devido às problemáticas do cenário atual do trânsito da cidade do Recife e Região Metropolitana, e pelas experiências

³ Dados fornecidos pela Diretoria de Operações do DETRAN-PE.

vividas pela primeira autora deste trabalho durante o estágio no Departamento da Educação de Trânsito do DETRAN-PE, o qual despertou o desejo de entender como se dá a formação dos instrutores de trânsito, cuja função é a formação dos futuros condutores, que passarão a conviver com outros atores que fazem parte do mesmo espaço social, o trânsito, o qual a cada dia tem agregado diversos comportamentos, tendo como resultado um transitar dos sujeitos alheios às regras de convivência e sem a preocupação para um melhor convívio social.

Segundo Gullo (2000 apud OLIVEIRA, 2010, p.7), “[...] as ações educativas que promovam a formação de atitudes contribui para um trânsito mais humano e para a melhoria da qualidade de vida”. Dessa forma, compreende-se que as práticas educativas oferecidas nos centros de formação de condutores devem levar o educando (condutor) a refletir a respeito das suas ações, proporcionando-lhes uma educação mais humana, que possa promover os sujeitos como um todo e não de forma fragmentada; uma educação que os prepare para assumir as reponsabilidades, contribuindo assim para um transitar mais consciente, responsável e respeitoso.

Conseguir educar-se requer não somente frequentar os espaços de formação, mas também, fazer-se disponível para a tomada de consciência, com a finalidade de refletir e compreender como se dão as concepções de educação. E essa compreensão ajuda a refletir a respeito das dimensões básicas que de acordo com Röhr (2007) fazem parte do ser humano, como o corpo físico, a sensorial, a emocional, a mental e a espiritual, como também, as dimensões temáticas, que são muitas e de difícil sistematização, como a social, a política, a econômica, a ética etc. As interligações e o equilíbrio entre as duas dimensões mostram-se essencial para contribuir com o processo das relações de convivência do homem na sociedade e nos espaços de convivência como o trânsito. E de acordo com Dourado (2007, p.923), “A concepção de educação é entendida como prática social, portanto, constitutiva e constituinte das relações sociais mais amplas, a partir de embates e processos em disputa que traduzem distintas concepções de homem, mundo e sociedade”.

Diante disso, a sociedade precisa (re) pensar as regras e normas que possam orientar e conduzir os sujeitos nos espaços em que se encontram inseridos, pois sem as orientações devidas e direcionadas para cada seguimento, seria quase impossível conseguir conviver com o outro devido às diferentes personalidades e comportamentos

inerentes a cada ser humano. E sendo o trânsito, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997), Art. 1º, § 1º, “[...] a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (p.3); espera-se que através de um conjunto de Leis, o trânsito consiga organiza-se, a fim de melhorar a circulação em todos os seus aspectos. E, nesse sentido, (ROZESTRATEN 1988, p.5) afirma que: “O sistema funciona através de uma série bastante extensa de normas e construções e é constituído de vários subsistemas, dentre os quais os três principais são: o homem, a via e o veículo. O homem aqui é o subsistema mais complexo e, portanto, tem maior probabilidade de desorganizar o sistema como um todo”.

Partindo, então, da questão das relações pessoais que envolvem os atores do trânsito, são feitos os seguintes questionamentos: Como as instituições de ensino, responsáveis pela formação dos instrutores de CFC’S, orientam os instrutores de trânsito, a respeito da qualidade social e das regras de convivência nas vias públicas? Como a formação oferecida por instrutores tem impacto na atitude dos condutores sobre a qualidade social e as regras de convivência no trânsito? Como se dá a parceria do DETRAN-PE com as instituições responsáveis pela formação dos instrutores de trânsito dos centros de formação de condutores CFC’? Partindo então das questões de pesquisa, foi formulado o seguinte objetivo geral: Analisar como dar-se a formação de Instrutores de trânsito em um Centro de Formação de Condutores do Recife, e quais as são as implicações dessa formação na atitude dos novos condutores, no que diz respeito ao convívio no trânsito.

A partir desse objetivo geral, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos: (i) Analisar se a qualidade social e as regras de convivência são abordadas no decorrer da formação de Instrutores de trânsito; (ii) Verificar de que maneira dar-se a parceria das Instituições de ensino que formam os Instrutores de trânsito, dos Centros de Formação de Condutores (CFC’S), com o DETRAN-PE; (iii) Investigar como a formação oferecida por Instrutores tem impacto na atitude dos condutores sobre a qualidade social e as regras de convivência no trânsito. Mediante o levantamento da literatura foi possível encontrar estudos anteriores a respeito da educação para o trânsito com foco na escola, como o que traz o tema trabalhado com o seu direcionamento no papel do PET- Programa de educação de trânsito- (BARCELOS E GÓES, 2007) como

também o que discorre a respeito da formação e atuação do Instrutor de Trânsito, focando na análise teórica e prática da formação do educador/instrutor de trânsito com um olhar psicopedagógico (STEFFENS, 2009), e ainda sobre o perfil profissional dos instrutores de centro de formação de condutores que atuam na cidade de Rio Claro (BENDILATTI, 2010), e por fim, um outro estudo sobre a abordagem quanto à percepção de qualidade de serviço junto aos CFCs perante o candidato à primeira habilitação de condutor. (ALMEIDA, 2012), mas não foram encontrados estudo que abordassem a formação de instrutores e suas implicações no comportamento dos futuros condutores.

Dessa forma, busca-se contribuir socialmente e academicamente para uma melhor compreensão no que diz respeito à qualificação dos Instrutores de trânsito, no sentido de favorecer reflexões e ações que provoquem melhorias dos problemas do trânsito que acontecem de forma recorrente no Recife e Região Metropolitana, cooperar com os estudos posteriores, uma vez que há uma escassez no que diz respeito à formação de Instrutor de Trânsito e colaborar para possíveis melhorias na prática educativas dos Instrutores de trânsito, no que se refere à formação dos futuros condutores.

2. MARCO TEÓRICO

Para discussão da formação de instrutores será abordado o conceito de trânsito, fazendo consideração sobre os princípios como as Leis de trânsito, os conflitos no trânsito, as estatísticas dos acidentes de trânsito, segurança no trânsito e educação para o trânsito, bem como a Resolução 358/10 do CONTRAN, responsável pela fundamentação da formação de instrutores de trânsito.

2.1- O trânsito e seus conflitos

Segundo o CTB (97, p.3): “considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. Tendo em vista esta definição, torna-se imprescindível a discussão a respeito de como funciona a

circulação dos sujeitos nas vias das cidades contemporâneas. Ademais, o crescimento da população, e o desenvolvimento social e econômico têm gerado problemas de várias ordens, influenciando de forma considerável o comportamento dos indivíduos no ato de transitar. A respeito disso, Vasconcelos (1998, p.11) diz que “o trânsito não é apenas um problema ‘técnico’, mas, sobretudo uma questão social e política, diretamente ligada às características da nossa sociedade capitalista”.

Com o aumento do poder aquisitivo e da necessidade da agilidade na locomoção dos cidadãos, houve aumento da frota de veículos. De acordo com Rodrigues (2013, p.4), “o crescimento da frota foi de em 104,5% no período de 2001 a 2012, enquanto que a população brasileira, segundo os Censos demográficos de 2000 a 2010 cresceu 11,8%.” É preciso lembrar que, na maioria das cidades brasileiras, as suas vias continuaram as mesmas e, em consequências disso, em algumas cidades, foi implantado o sistema de rodízio, com o intuito de reduzir os problemas do cotidiano, como, por exemplo, congestionamentos, acidentes e conflitos. E sendo os conflitos uma das consequências do ato de transitar e algo que mais preocupa a nossa sociedade hoje, a disputa pelo espaço físico nos chama muito atenção, pois tem levado os sujeitos a agirem de forma agressiva e individualista, focando apenas nos seus próprios interesses. Neste sentido, Vasconcelos (1988, p. 19) afirma que

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos; é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas às características da nossa sociedade, não se dá entre pessoas “iguais”: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder.

E é no cotidiano do trânsito que vivemos essa disputa e que percebemos as posições que os sujeitos ocupam em nossa sociedade. Exemplo disto são os desrespeitos que acontecem nas vias públicas, nas quais os motoristas agem de forma abusiva e violenta em detrimento dos pedestres, e estes tendem a se submeter às imposições dos condutores, que também impõe seus interesses sob os demais condutores, agindo sem levarem em consideração as consequências negativas de um transitar alheio e sem responsabilidades, ferindo, dessa forma, os direitos de cada cidadão.

Com relação aos interesses dos usuários das vias, Vasconcelos (1988, pp.23-24) ressalta que “é fundamental, por último, não esquecer que os conflitos têm uma base física, ou seja, é na disputa pelo espaço que os interesses, diversos se encontram”. Tais

interesses possuem várias origens, que costumam ser influenciados pela herança cultural do indivíduo, uma vez que os interesses individuais tendem a prevalecer sobre os coletivos. Nesse sentido, no que diz respeito ao trânsito, de forma política, o autor ainda afirma que, “[...] os interesses conflitantes das pessoas que fazem o trânsito [buscam] sempre algum tipo de equilíbrio entre vantagens e desvantagens”. Essas questões de comportamento atravessam o tempo e são sempre perpassadas pelo poder.

A respeito disso, Rozestraten (1998, p.4) lembra que “Leonardo da Vinci, no século XVI, já oferecia uma solução para o aumento do trânsito nas cidades e os problemas dos pedestres. Propôs colocar os passeios e o leito carroçável em níveis diferentes”. A história mostra que apenas no começo do século XX surgiria um sistema capaz de possibilitar o entrecruzamento diário de grande quantidade de pessoas e veículos, além da criação de normas cuja finalidade principal seria a redução de acidentes. Um trânsito seguro e ideal significa ter zero acidente, porém como isto não é possível é preciso reduzir ao máximo a quantidade de sinistros. Contudo, o que se tem visto são os altos índices de ocorrências de traumas decorrentes de acidentes de trânsito, registradas pela Organização Mundial da Saúde, atualizado pelo Mapa da Violência, e este traz as estatísticas do aumento do número de acidentes vitimando principalmente os motociclistas, que de acordo com Waiselfisz (2013, p.6)

No Brasil, no ano de 2011, 66,6% – dois terços – das vítimas no trânsito foram pedestres, ciclistas e/ou motociclistas, mas as tendências nacionais da última década estão apontando uma evolução marcadamente diferencial à do resto do mundo: Quedas significativas na mortalidade de pedestres; Leve aumento da mortalidade de ocupantes de automóveis e Pesados aumentos na letalidade de motociclistas... De 2003 a 2012, 2.209 óbitos foram causados por acidentes de trânsito na capital pernambucana, uma média anual de 221 mortes.

No processo de prevenção de acidentes no trânsito, o fator humano é muito preponderante nestes casos. Neste sentido, (ROZESTRATEN 1988, p. 8 e 28) afirma que “peça de maior importância no sistema de trânsito, o homem é o subsistema mais complexo, no qual há muitos fatores em jogo. Por isto é a maior fonte de acidentes [e] pelo menos 80% dos acidentes são devidos a fatores humanos”. E na capital pernambucana os números de acidentes de trânsito são tão alarmantes que

Com o intuito de reduzir os altos índices de acidentes o DETRAN-PE em parceria com a Organização das Nações Unidas (ONU) e Organização Mundial da Saúde (OMS) dão início a uma campanha global intitulada ‘Década de Ações para Segurança Viária 2011-2020’, da qual o DETRAN é copartícipe. A meta é reduzir em 50% o número de vítimas fatais no trânsito durante a próxima década.

Isto é um grande desafio para todos envolvidos nesse processo de redução dos acidentes e para alcançar os objetivos, o Detran de Pernambuco precisa intensificar as fiscalizações nas vias de trânsito, principalmente no que diz respeito ao uso de bebidas alcoólicas, responsáveis por incrementar os altos índices de sinistros no trânsito. Em relação ao uso do álcool, que é tipificada como infração, de acordo com o Art. 165 do CTB, “Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”. E atualmente, com o crescente aumento da popularização ao acesso e uso de veículos, além da preocupação com os acidentes, outros problemas acarretados pelo ato de transitar começaram a surgir, tais como a sustentabilidade ambiental e a qualidade de vida.

Desse modo, o CTB, no Art. 6º dos Objetivos, afirma que se deve: I- “estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental, e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento”. No que tange à fluidez, de acordo com o dicionário Houaiss (2009, p.353), esta significa “estar sem engarrafamentos, sem retenções”, porém, atualmente, vive-se, nos grandes centros urbanos, um dos maiores problemas que afeta a qualidade de vida de todos os indivíduos presentes no trânsito, que são as obstruções das vias, ocasionando uma circulação lenta. Esse trânsito caótico tem causado várias doenças como as do trato respiratório, como as alergias, por exemplo, e as do trato psicológico, como é o caso do estresse.

Apesar da fiscalização de nossas vias terem melhorado e as leis se tornado mais rigorosas, é notório que ainda há muito a ser realizado no que se refere às questões do trânsito brasileiro. Refletindo a respeito dos problemas que envolvem o trânsito, é possível perceber que a maioria deles é reflexo da postura dos sujeitos perante os demais. Dessa forma, é importante que haja uma sincronia no modo de pensar e agir perante si e com o outro. É fundamental que os sujeitos de acordo com (QUINTÁS, 2004) pensem com rigor nas consequências dos seus atos e, dessa forma, passem a agir de maneira autêntica, praticando a regra do bom convívio no seu cotidiano, respeitando as diferenças individuais e compreendendo que a qualidade de vida está diretamente ligada às ações humanas.

2.1 O trânsito sob o olhar da educação.

O processo educativo como um fenômeno que busca direcionar o conhecimento em várias dimensões, precisa proporcionar ao educando uma formação emancipadora a fim de torná-lo um ser autônomo e crítico. A educação do trânsito faz parte desse conjunto maior. E neste sentido complexo, Líbâneo (2001, p.5) diz que educação,

[...] é o conjunto das ações, processos, influências, estruturas que intervêm no desenvolvimento humano de indivíduos e grupos na sua relação ativa com o meio natural e social, num determinado contexto de relações entre grupos e classes sociais visando à formação do ser humano.

Posto isto, a educação para o trânsito precisa ser construída de forma interdisciplinar, em todos os níveis da educação, por meio de planejamento e ações coordenadas que permitam ir além da mera transmissão de conhecimentos, desenvolvendo comportamentos e atitudes que tenham como objetivos um convívio social harmonioso e seguro.

Se a educação para o trânsito é um direito de todos, ela deve estar presente em todos os espaços educativos que promovam a emancipação dos sujeitos, que os preparem em uma perspectiva integral, preparando-os, inclusive, para o convívio no trânsito, uma vez que o trânsito é composto por uma diversidade de pedestres e veículos que circulam em vias públicas, conforme normas estabelecidas e com o objetivo de proteger seus participantes. A educação para o trânsito assume um sentido de orientar os sujeitos sobre a necessidade de seguir regras e normas de convivência, agindo de forma solidária, prevenindo a competitividade e respeitando as diferenças. Neste sentido, Tonet (2006, p.6) afirma que

A educação deve formar o homem, vale dizer, indivíduos capazes de pensar com lógica, de ter autonomia moral; indivíduos que se tornem cidadãos capazes de contribuir para as transformações sociais, culturais, científicas e tecnológicas, que garantam a paz, o progresso, uma vida saudável e a preservação do nosso planeta. Portanto, pessoas criativas, participativas e críticas. Afirma-se que isto seria um processo permanente, um ideal a ser perseguido na escola de forma especial e também fora dela.

Pensar na formação dos sujeitos que possibilite uma transformação social, remete-nos também à educação para o trânsito, no sentido de como essa questão está no imaginário das pessoas, uma vez que o que se tem em mente são as práticas e processos que ocorrem nos centros de formação de condutores (CFC), cuja formação é proporcionada de forma prática e objetiva, apenas com o objetivo de orientar os futuros condutores para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Dessa forma,

negligencia-se uma formação integral dos indivíduos, tolhendo-os de refletir a respeito da sua própria representação de vida. Diante disso, pensa-se se esses candidatos estão preparados para serem inseridos em um espaço de convivências múltiplas, se eles refletem sobre o seu papel nesse espaço, sobre a formação desses sujeitos e a respeito da formação dos formadores desses condutores. Portanto, busca-se compreender a respeito da constituição do instrutor de trânsito e sobre a suas práticas no que se refere ao reflexo delas no comportamento dos futuros habilitados para o trânsito.

No Brasil, a partir da implementação da Lei Nº 12.302 de 02 de agosto de 2010, os profissionais de trânsito dos centros de formação de condutores passaram a exercer a profissão de acordo com as exigências do Art. 1º dessa Lei.. E já no Art. 2º é Considerado 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 Distrito Federal.

No Art. 4º da Resolução Nº 358 de 13 de agosto de 2010, está estabelecido o credenciamento das Instituições de Ensino para exercerem as atividades de formação de diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e de examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção. O curso de instrutor de trânsito teórico-prático para Centros de Formação de Condutores (CFC) tem como público alvo pessoas com ensino médio completo, com CNH definitiva e com aprovação no exame psicológico, este indispensável para os inscritos e deve ser feito no próprio DETRAN.

No que diz respeito às competências do instrutor de trânsito, o Artigo 25, inciso I, (a), da Resolução 358 do Conselho de Trânsito Nacional (CONTRAN), diz que é de competência do Instrutor de Trânsito transmitir conteúdos teóricos e práticos exigidos pela legislação vigente. Assim, o papel do instrutor-educador é de facilitador e mediador no processo de ensino-aprendizagem dos educandos. Deste modo,

É importante preparar e capacitar cada vez mais os instrutores para que desempenhem as suas tarefas de repassar conhecimentos aos seus alunos, a fim de torná-los aptos a conviverem em harmonia com todos os elementos, garantindo a sua própria segurança, como os demais componentes do trânsito. (STEFFENS, 2009, P.26)

E segundo Bendilatti (2010, p.22), a respeito do perfil do Instrutor, diz que este “deve estar consciente de suas limitações”. Ademais, ressalta que para ensinar não basta ao instrutor instruir, pois seu papel é de educador. Posto isto, o instrutor:

Deverá ter consciência do grau de maturidade física ou psicológica do seu aluno, que independe da idade física, ver o trânsito como um ato coletivo da cidadania, capacidade de se auto modificar: criar empatia, confiança, envolver o aluno com atmosfera propícia: quando em dúvida saber procurar e ter onde procurar ajuda. (BENDILATTI, 2010 (apud Menezes 2002) .

Assim, a educação surge como elemento transformador da vida do sujeito, promovendo-o a ser autônomo capaz de elevar seu potencial, contribuindo, assim, para que ele possa trilhar seu próprio caminho dando, então, sentido a sua vida Röhr (2007). Para tanto,

O Instrutor nesse contexto deve ter em mente a necessidade de se colocar em uma postura norteadora do processo ensino-aprendizagem, levando em consideração em que sua prática pedagógica em sala de aula tem papel fundamental no desenvolvimento intelectual do educando, podendo ele ser o foco de crescimento ou de introspecção do mesmo quando da sua aplicação metodológica na condução da aprendizagem. (SENAT, 2008,p.19)

Nesse caso, segundo Röhr (2007), as ações do educador precisam condizer com aquilo que ele se propôs a fazer, e ter clareza quanto a sua responsabilidade com o educando, colocando ele como elemento principal no cumprimento da tarefa educacional. É saber estar preparado para lidar com as interferências externas, como as de ordem cultural, política e social, que são questões intrínsecas ao ato de educar. Contudo, o essencial é que o educador não perca o foco que é a promoção do educando, objetivo maior na prática do educador. E de acordo com Almeida (2012):

A reflexão sobre os problemas educacionais inevitavelmente nos levará à questão dos valores, procurando-se saber o que se visa, ou seja, quais os seus objetivos. Determinar os objetivos implica definir prioridades, decidir sobre o que é válido e o que não é válido. Além disso, a educação visa o homem. A educação se destina à promoção do homem. (p.21).

Desse modo, a formação de Instrutores precisa ter como foco principal a capacitação do educando em sua integralidade, com práticas educativas que possam proporcionar a este não só as questões teóricas e práticas, mas também conteúdos que trabalhem o desenvolvimento de habilidades e o despertar de novas atitudes que contemplem a dimensão ética, trabalhando valores, como o respeito do direito de ir e vir do outro, que irão norteá-lo para uma vida com ações assertivas, enfatizando comportamentos necessários a um melhor convívio no trânsito e na vida.

É nesse viés que se procura direcionar a nossa pesquisa, que visa discutir a formação de instrutores e seus impactos na formação de novos condutores.

3. METODOLOGIA

Esta pesquisa tem um caráter qualitativo, o qual, segundo Richardson (1999, p.80),

Podem descrever a complexidade de determinado problema, analisar a interação de certas variáveis, compreender e classificar processos dinâmicos vividos por grupos sociais, contribuir no processo de mudança de determinado grupo e possibilitar, em maior nível de profundidade, o entendimento das particularidades do comportamento dos indivíduos.

Neste caso, foi realizado um estudo de caso, que, segundo Gil (2006) é um estudo aprofundado, de um ou poucos objetos, o qual permitindo em sua amplitude o seu detalhamento.

Como técnica de construção de dados, foi utilizada a entrevista semiestruturada, que segundo Gil (2006, p.117), é caracterizada quando é guiada por relação de pontos de interesse que o entrevistador vai explorando ao longo do seu curso.

Esta pesquisa teve como loco o DETRAN-PE e um Centro de Formação de Condutores, localizado na zona oeste do Recife, o qual foi escolhido por fazer parte da maior rede de autoescolas da região metropolitana dessa cidade. Participaram 7 instrutores, 6 condutores em formação, bem como o Gestor do Centro de Formação e a Orientadora Educacional da Gerência de Produção Pedagógica do DETRAN-PE, Setor também responsável pelo credenciamento e acompanhamento pedagógicos das Instituições de formação de Instrutores e dos CFC'S de Pernambuco.

Os dados foram coletados em três momentos, utilizando um roteiro semiestruturado. Em um primeiro momento, foram realizadas entrevistas com os Instrutores e os condutores em formação, envolvendo questões sobre a formação de Instrutores e de condutores. No segundo momento, foi feita a entrevista com a administradora do CFC, com questões sobre a parceria do CFC com o DETRAN-PE, sobre o material e acompanhamento pedagógico utilizados na formação dos condutores. Por fim, foi desenvolvida a entrevista com a Orientadora Educacional da Gerência de Produção Pedagógica do DETRAN-PE, com perguntas a respeito da parceria do DETRAN-PE com as Instituições de Formação de Instrutores, os CFC'S, sobre o

acompanhamento pedagógico nos CFC'S e nas Instituições de Formação de Instrutores, sobre o material didático utilizado na formação de Instrutores e sobre a formação dos mesmos. Todos foram entrevistados individualmente no próprio local onde se realizou a pesquisa, ou seja, no CFC e/ou DETRAN-PE. As entrevistas tiveram tempo médio de 6 minutos e foram gravadas em um aparelho de celular e transcritas em protocolos individuais.

Como procedimento analítico, utilizou-se a Análise de Conteúdo Temática, que segundo Bardin (1977, p.95), é organizada em três etapas: 1) pré-análise, 2) exploração do material, 3) tratamento dos resultados, inferência e interpretação. A pré-análise é a fase em que se organizam os documentos a ser analisado com o objetivo de torná-los operacionais, sistematizando as ideias iniciais. A exploração do material consiste na compreensão do texto, transformando-o em categorias de acordo com os dados previamente coletado. Já a etapa de tratamento dos resultados, inferência e interpretação, consiste em tratar os resultados fazendo interpretações e inferências a partir do marco teórico trabalhado inicialmente. Para utilização dos trechos de falas dos entrevistados, no momento das análises, utilizaram-se a seguinte nomenclatura: Instrutor 1 (I1); Condutor 1 (C1) e assim por diante; Orientadora Educacional (OE) e Administradora (ADM)

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir dos procedimentos da análise de conteúdo temática, considerando também os objetivos dessa investigação, foi possível elaborar três temas principais, a saber: (i) Relação entre a teoria e a prática na formação de Instrutores de trânsito; (ii) Relação entre as Instituições formadoras e o DETRAN; (iii) A atitude do condutor no contexto do trânsito e a da formação recebida por eles, os quais passam a ser discutidos a seguir.

Relação entre a teoria e a prática na formação de Instrutores de trânsito

Articulação entre a teoria e a prática no campo educacional é algo que nos leva a refletir a respeito da dicotomia e o descompasso que, na maioria das vezes, ocorre nas práticas educativas em sua abrangência, mas que, como adverte Pimenta (2010, p.93), são elementos indissociáveis como práxis, reafirmando que a educação é uma prática social. Mas a prática não fala por si mesma porque exige uma relação com a teoria.

Dessa forma, se é recomendado um planejamento em que se possam aplicar na prática os conceitos apreendidos durante o processo de formação, pois, como afirma Freire (2011), caso não haja uma relação entre a teoria e a prática, a primeira corre o risco de ficar só na conversa e a segunda à mercê da doutrinação. Algo, aliás, semelhante quando o tema são as questões que envolvem o trânsito, especificamente, falando da formação de Instrutores que formarão futuros condutores para a convivência no trânsito, embora nem sempre as relações imbricadas entre teoria e prática sejam contempladas nas reflexões realizadas por esses profissionais, participantes desta pesquisa:

“[...] o pessoal sai daqui do curso teórico e chega às aulas práticas totalmente desinformados, a gente tenta passar a informação da forma correta, mas esse não é o papel do instrutor prático, esse é o papel do instrutor teórico que deveria ser acompanhado pelo DETRAN”! (I 1- 12 anos de atuação)

“[...] o aluno passa pelo curso teórico, e aí é abordado vários fatores, direção defensiva, educação no trânsito, quando chega à parte prática a gente dá o reforço. Isso daí é o que a autoescola faz mesmo”! (I 5 – 4 anos de atuação)

“[...] acredito que ainda existe ainda muita deficiência em relação ao ensino. As pessoas se preocupam mais com a parte prática do que a teórica também, mas é para ter uma junção, mas a carga horária deveria ser melhorada, a forma de ensino também, porque é muitas vezes é muito pacata também a qualidade de ensino, deveria ser melhorada sim, de outra forma de vez de ser duas semanas, mais tempo... Infelizmente, o Centro não tem oferecido muito, só aquele básico, rampa, garagem e baliza e a parte de tirar a carteira, o foco é tirar a carteira e não a parte principal do trânsito, do dia a dia, que cada dia está mais difícil né? Trabalhar”.(I.7.- 15 anos de atuação!)

Ao analisar as falas desses três Instrutores, pode-se perceber que o I.1 enfatiza a dualidade do objeto em questão, diferentemente do que dizem o I.5 e o I.7 que deixam transparecer uma tentativa de superação da dicotomia teoria e prática, ou uma reflexão sobre essa questão. Isto nos leva a questionar a respeito da formação do instrutor e do seu papel enquanto formador de condutores, nos seguintes termos: será que o papel do Instrutor prático é restrito ao ensino dos procedimentos, às questões mecânicas do aprender a dirigir? Ele não seria um modelo de condutor no trânsito? A formação desse instrutor deveria ser diferente para atuar na prática e na teoria?

A maneira como é concebida essa relação por alguns educadores de condutores de veículos, traz como consequência a padronização do processo de ensino, a qual tem refletido em uma prática educativa pautada na reprodução de conteúdos preestabelecidos, transferidos aos educandos, sem permitir que eles reflitam em conjunto a respeito do processo ensino/aprendizagem (FREIRE, 2011).

A formação de Instrutores busca prepará-los para atuarem não apenas como Instrutor, mas também como educador, uma vez que, o primeiro assume a função de mero transmissor e reproduzidor dos saberes instituídos, submetendo os indivíduos aos ditames estabelecidos; já o segundo passa pelo já instituído e busca instituir novos saberes (ARAÚJO, sd) Neste sentido, o Instrutor educador prima por uma formação com práticas no sentido de proporcionar ao condutor não só os conteúdos conceituais e procedimentais mas também conteúdos atitudinais que trabalhem o desenvolvimento de habilidades e o despertar de novas atitudes que contemplem a dimensão ética.

“A gente tenta passar aqui uma forma correta, a gente tenta buscar a perfeição do aluno, certo? No trânsito e as manobras que são exigidas lá no DETRAN, que são a baliza, garagem e rampa, então a gente tenta atingir a perfeição nesses fatores. então a gente tenta atingir a perfeição nesses fatores, ensinando o que? Pedestre sempre tem preferência, sinal, nunca furar sinal, parar sempre antes da faixa, essas coisas que tem no trânsito.”(I- 2, 1 ano de atuação).

Isto com o objetivo de trabalhar com os valores humanos, o direito de ir e vir do outro, que podem norteá-lo para uma vida com ações assertivas, enfatizando comportamentos necessários a um melhor convívio no trânsito e na vida (SENAT, 2008). Nesse sentido, a Orientadora Educacional diz que:

“[...] temos todos os conteúdos que são necessários ser desenvolvidos, mas acima de tudo, é muito importante nesse processo de formação, tanto do Instrutor como do futuro condutor, a ética, o respeito, o compromisso, a solidariedade, tanto é que existem conteúdos que são postos na resolução que são conteúdos atitudinais”.

E é nesse viés de aperfeiçoamento dos conteúdos, que busca-se construir uma formação que contribua para melhorar o cenário atual do trânsito, com práticas educativas comprometidas com atitudes que possam promover e direcionar os sujeitos que se encontram envolvidos no processo de ensino-aprendizagem, uma vez que,

“[...] normalmente, o instrutor teórico, ele foca aquilo, só a matéria que ele está dando, um exemplo, o instrutor de legislação, ele vai procurar só falar de legislação, dificilmente ele vai falar, pessoal não buzine, evite criticar as pessoas no trânsito, xingar o companheiro que está do lado no carro, então, coisas que às vezes iriam facilitar o convívio das pessoas né? dentro do próprio trânsito... Então, está faltando muito isso, está faltando visar esse lado, o lado humano da coisa, em cada carro existe uma pessoa e cada pessoa tem uma cabeça, e essas pessoas, às vezes, não estão nem preparadas para está conduzindo um veículo. (I.1, 12 anos de atuação)

O relato do Instrutor 1 deixa transparecer a preocupação que ele tem com a dificuldade, por parte de alguns Instrutores tem em trabalhar os conteúdos programáticos de uma forma mais ampla, na formação oferecidas por eles aos futuros condutores, na qual se tem priorizado só as questões de conteúdo específico que ele foi designado a abordar durante suas aulas, sem primar também por aquelas que envolvam

valores, normas, atitudes e outras representações que possam contribuir para uma convivência melhor (SENAT, 2008).

E é no sentido de melhorar a formação do Instrutor, que se vem repensando e reformulando as concepções que fundamentam o processo de formação oferecida a esses profissionais, como ressalta a Orientadora Educacional da Coordenadoria de Educação para o Trânsito, do DETRAN-PE

“Antes se focava muitas e muitas vezes só a questão digamos específica do conteúdo... de conteúdo conforme está na legislação, conteúdos de trânsito e os conteúdos voltados apenas na formação de condutor. Então, hoje a gente tem mais conteúdos, mas não só isso, mas a própria concepção de como se dá esse processo de formação de instrutor, então, isso eu já vejo um grande ganho, e que a gente está avançando e que nós vamos avançar cada vez mais, visando justamente um processo de formação mais completo, mais integral, né? Então, se temos Instrutores mais capacitados, nós acreditamos que teremos também condutores mais bem preparados para estar atuando no trânsito”. (OE, 4 anos de atuação)

A visão otimista a respeito do processo de mudança de concepção que norteia a formação de Instrutores mostra que, na atualidade, não basta uma formação focada apenas em conteúdos que darão subsídios para preparar o futuro condutor para a obtenção da CNH, mas que também lhe proporcione formação mais reflexiva a respeito do que se é visto durante o processo de formação e como utilizar o que foi apreendido no cenário de atuação.

Embora tenha havido mudanças na proposta curricular para a formação de Instrutores, como ressalta a Orientadora, ainda se percebe, através do discurso dos Instrutores, que esta ainda é focada em conteúdos conceituais e não atitudinais, e que há uma incongruência nas atividades do instrutor responsável pela formação teórica e daquele responsável pela formação prática, como se a formação do condutor não fosse um todo integral. Assim, dos sete instrutores entrevistados, seis se referem à Mecânica como a disciplina que contribuiu de forma mais expressiva na formação para Instrutores de trânsito. Além desta, há também ênfase nas disciplinas de didática, legislação e direção defensiva, o que reforça a hipótese de que as questões das regras de convivência e a qualidade social são secundárias na formação de Instrutores. Além disso, constatou-se que a Instituição de ensino, objeto de estudo deste trabalho, tem andado na contramão quando o assunto é a continuidade da formação desses profissionais,

“Até agora assim, as autoescolas não fazem nenhuma reciclagem e nenhum treinamento com os instrutores não! O que as autoescolas oferecem mais para os instrutores é uma cobrança, de ter uma qualidade de ensino, mas não dá

nenhum suporte de treinamento não e a carga horária da autoescola também é abusiva, a gente trabalha dez horas por dia! Entendeu? Então, isso aí também empata muito a qualidade de ensino” (I.5, 4 anos de atuação).

É perceptível na fala do Instrutor 5 a insatisfação em relação às condições de trabalho as quais ele e os demais são submetidos, como também, a necessidade de que se promovam cursos de formação continuada aos Instrutores. Afinal, como se sabe, o curso inicial não se basta por si só para dar conta das constantes mudanças ocorridas no âmbito das atividades laborais, como é o caso da atuação no trânsito, sendo a formação continuada um meio de aperfeiçoamento profissional e desenvolvimento além do exercício do trabalho (LIBÂNEO, 2004). Sendo assim, é de suma importância uma parceria entre as Instituições de Ensino e a Gerência de Ensino de Trânsito, no sentido de dá continuidade à formação dos Instrutores de trânsito. Neste sentido, busca-se a seguir discutir como tem ocorrido essa relação.

Relação entre as Instituições formadoras e o DETRAN.

As relações existentes entre as Instituições de formação de Instrutores e condutores se dão em vários âmbitos, tanto no que se refere ao credenciamento dessas Unidades de ensino, as quais são avaliadas para verificar se têm condições de cumprir as exigências postas na Resolução N° 358 do CONTRAN de 2010 e do CTB de 1997, como também as questões que envolvem a parte operacional, que é acompanhada pela Gerência de Habilitação; e a parte pedagógica que é acompanhada pela Gerência de Coordenadoria de Educação para o Trânsito. Quanto aos Centros de Formação de Condutores, o Instrutor 1 e a Administradora do CFC ressaltam que

“[...] não existe fiscalização, os centros de formação de condutores, com relação ao que está sendo passado, o que está sendo ministrado nas aulas teóricas e nas aulas práticas. Antigamente, a gente via um pouco de fiscalização nas aulas práticas, os examinadores ou fiscais do DETRAN iam nos pátios, nas áreas de treinamentos, e eles fiscalizavam os instrutores juntos com os alunos para ver se eles estavam todos regularizados, mas essa fiscalização parou e eu não sei qual é o motivo! Faz uns três anos que eu não sei nem o que é ver um carro de fiscalização do DETRAN, então, a coisa começa a desandar”! (I.1, 12 anos de atuação)

“[...] assim, a gente tem fiscalização da parte do DETRAN, é trimestral, de três em três meses vem o pessoal de pedagogia do DETRAN acompanhar aqui, tanto o curso teórico como o prático, aí a gente é fiscalizado, a parte toda teórica, eles fiscalizam a gente tanto no prático como teórico pelo índice de aprovação do CFC... E eles acompanham toda documentação que a gente tem que mandar acompanhamento dos alunos e a documentação do instrutor tanto prático como teórico”. (ADM)

A fala do Instrutor revela a sua preocupação com a falta de fiscalização e acompanhamento dos cursos ministrados pelos Centros de formação, o que, em sua opinião, tem gerado um retrocesso na formação que eles oferecem. Por outro lado, a Administradora do Centro reforça a intenção de planejamento de fiscalização periódica por parte do DETRAN-PE às Instituições, embora, de maneira implícita, revele a precariedade desse acompanhamento e dos limites dos critérios de avaliação.

Com relação aos acompanhamentos pedagógicos, o que se verifica nos relatos é a intencionalidade de se fazer um trabalho que prima por uma melhor desenvoltura dos Centros de Formação, em que se busca identificar e conhecer os possíveis problemas existentes, tanto nas Instituições de Ensino, como também, nos documentos que fundamentam o currículo. Sobre essa questão, a Orientadora Educacional afirma que

“[...] existem duas unidades que fazem justamente esse processo de gestão dos CFC’S. Tem justamente a Gerência de Habilitação que é mais a parte operacional e credenciamento, e nós que fazemos justamente a parte pedagógica. Então, geralmente o que acontece? Nós fazemos visita aos CFC’S, onde a gente observa as aulas, a gente procura conhecer a realidade justamente da sala de aula, como as aulas estão acontecendo, então, a partir daí gera justamente demandas na produção de material é... promoção de eventos, geralmente, de capacitação, oficinas, seminários, então, a partir das informações que a gente colhe, então, a gente vai justamente focar a questão de temática da necessidade que os instrutores estão tendo. Então, o nosso intuito na visita é conhecer a realidade, para posteriormente produzir algum material, alguma coisa de apoio [...] Nós acompanhamos e visitamos essas entidades, acompanhamos os cursos, ao mesmo tempo, analisamos a Legislação vigente que regulamenta o funcionamento desses cursos, além dos funcionamentos dos cursos, digamos assim, a parte operacional da entidade, também toda base curricular da entidade, análise de material, então, tudo é desenvolvido através da nossa equipe, através do nosso acompanhamento, então, a gente oferece orientação, ao mesmo tempo, a gente procura desenvolver instrumentos que possam servir como apoio e, às vezes, a Legislação vigente... ela deixa algumas lacunas e que é também competência justamente do órgão normatizar aquilo que não está normatizado pelo CONTRAN”. (OE, 4 anos de atuação)

O relato da Orientadora aponta para o modo como é planejado, desenvolvido e sobre o que é esperado com os acompanhamentos pedagógicos nas Instituições de formação de Instrutores e de Condutores, pela equipe do DETRAN-PE. Ou seja, afirma que o objetivo desse acompanhamento é fazê-los se apropriar das necessidades dos Órgãos, orientá-los e desenvolver meios que possam contribuir para um melhor funcionamento e desenvolvimento. Em contrapartida, ainda em relação aos acompanhamentos, relata que

[os acompanhamentos] olha, (pausa) geralmente [acontecem] uma vez ao ano, uma vez ao ano porque nós temos mais de 250 CFC’S, não te digo

precisamente, porque praticamente a cada dois ou três dias, muitas vezes, tem um CFC novo se credenciando e nossa equipe para dar justamente esse suporte, e pra fazer essas visitas, a todo Estado, porque nós temos CFC'S em todo o Estado, nós temos apenas 6 pessoas, e essa equipe não desenvolve especificamente só essas ações. Então, a gente gostaria de ir mais vezes, mas é por conta da quantidade dos CFC'S e da equipe reduzida, a gente não consegue dar uma assistência mais efetiva como nós gostaríamos de fazer [...] dentro do nosso programa existe justamente a proposta de uma visita a cada três meses, mas muitas vezes, o que é que acontece? Muitas vezes, a entidade ela tem uma necessidade até mesmo de vir e, muitas vezes, a gente pode nos antecipar e por conta de algum problema, prestar orientações necessárias ou a entidade é, muitas vezes, também é convocada para vir aqui, muitas vezes, quando a gente precisa passar uma informação, que é comum a todas as entidades ou até mesmo para tratar questões específicas (O.E 4 anos de atuação)

As divergências dos discursos possibilitam pensar a respeito das questões que envolvem o campo educacional atual no que se refere ao objeto deste estudo, em que as deficiências e precariedades existentes têm gerado problemas de diversas naturezas como, por exemplo, as dificuldades da equipe responsável por fazer os acompanhamentos pedagógicos, apesar do que está previsto no Artº 2, Parágrafo único, da Resolução 358/10, sobre as providências relativas às condições que promovam o acompanhamento operacional, administrativo e pedagógico referente às funções ligadas à circulação nas cidades.

E é o cumprimento dessas exigências que permite que as Instituições responsáveis pelas formações dos Instrutores e de condutores tenham condições de desenvolver e desempenhar atividades necessárias e pertinentes à formação de Instrutores e Condutores, previstas em lei, para promover um trânsito mais humanizado.

A atitude do condutor no contexto do trânsito e da formação recebida por eles.

Ao pensar no contexto do trânsito é impossível deixar de refletir sobre a percepção que o futuro condutor tem, quando busca um Centro de formação com a finalidade de obter a permissão para dirigir, frente ao processo de formação que eles precisarão percorrer para alcançar tal finalidade, como os conteúdos postos na Resolução, como também, às questões recorrentes no ato de transitar, como, por exemplo, a violência gratuita, os acidentes que poderiam ser evitados, o desrespeito às regras e leis devido à sensação de impunidade por parte dos infratores. Porém, esses são apenas alguns dos inúmeros problemas que presenciamos no nosso cotidiano e que têm resultado em uma convivência conflituosa por conta de divergências de interesses dos seus usuários, condutores ou não, ao transitarem de forma alheia, comprometendo dessa forma o respeito com os demais atores que o compõe (VASCONCELOS, 1998b).

Portanto, a formação dos futuros condutores tem um grande desafio a ser encarado, pois não é bastante que essa formação seja pautada no objetivo único de obtenção para a permissão para dirigir, ou seja, no desenvolvimento de habilidades que o permitam se locomover utilizando um automóvel, mas que ainda é o foco dos condutores, como eles afirmam

“[...] É porque eu sempre tive o sonho de tirar a carteira de habilitação, aí quando eu completei 22 anos eu tive o interesse agora e quero tirar a minha carteira de motorista, quero comprar uma moto, um carrinho, aí eu quero andar certinho, com a carteira de habilitação” (C. 1, 22 ANOS)

“[...] surgiu porque meu marido vai comprar um carrinho, ele vai ter condições para a gente dar um passeio, entendeu? Ele resolveu e me incentivou para eu aprender para tirar a carteira”. (C.4. 60 ANOS)

O objetivo único de obtenção da CNH assumido pelos futuros condutores também é percebido pela Administradora do CFC, que diz

“[...] tirar a carteira! Eles só querem tirar a carteira! Eles não pensam assim em meio ambiente, cidadania, que os Instrutores ensinam dentro de sala de aula, eles não se preocupam com isso, eles chegam aqui agoniados só para tirar a carteira, só querem tirar a carteira, o foco principal é tirar a habilitação”. (ADM)

E para dar conta de controlar as ansiedades dos futuros condutores de obter a habilitação, os Instrutores se utilizam de várias estratégias de ensino com o intuito de não só prepará-los para tal objetivo, mas também para serem inseridos nas vias, de forma que eles compreendam e respeitem os sistemas que envolvem o trânsito. O que se pode observar nos relatos dos Instrutores é que estes também enfatizam, na organização da formação de condutores, o objetivo maior dos alunos, uma vez que revelam que os assuntos mais expressivos durante o curso de Condutores são aqueles abordados na prova do DETRAN. Ação esta que provavelmente mecaniza o ensino e a aprendizagem dos condutores, não lhes proporcionando subsídios que possibilitem uma formação integral pautada em valores e atitudes que auxiliam no processo ensino-aprendizagem e no sentido de direcionar os sujeitos para um transitar com mais responsabilidade (VASCONCELOS 1998b). Assim, o Instrutor 5 afirma que

“[...] esses valores eles afetam tanto o professor prático como os alunos, porque muitas vezes o instrutor prático está dando aula e tá atendendo ao telefone dirigindo na frente do aluno, né? Muitas vezes, andando em uma velocidade acima do permitido, e aí o aluno acha que aquilo é normal, mas o aluno de autoescola não é criança, tanto ele pode achar normal como ele pode condenar aquela prática”. (I-5, 4 anos de atuação)

Em conformidade com uma formação mais completa, pode-se perceber que o posicionamento do Instrutor 5 faz uma crítica negativa a respeito da conduta por parte de alguns dos seus pares, e que tem refletido significativamente na formação e no comportamento dos futuros condutores, e esse reflexo são expressados pelos Instrutores 6, 5 e 7 que refletem que

“[...] hoje a formação tá boa! Mas tem que melhorar um pouco. Mas isso vai também de profissional para profissional, tem profissional que só aborda determinados assuntos e outros só vão focando o que vai cair na prova, então, eles têm que distribuir essa orientação referente tanto ao assunto da prova como também no dia a dia, o que pode vir acontecer com ele no trânsito” (I-6, 4 anos de atuação)

“[...] a gente que está trabalhando em sala de aula e sabe muito bem disso, a gente está trabalhando e as pessoas não estão nem aí com as aulas teóricas, querem saber da prática, não sabem eles que o que tem na teórica vai colocar 99% em prática, mas eles não estão preocupados com isso, eles estão preocupados em possuir a máquina e dirigir a máquina, só isso”!(I-7, 15 anos de atuação)

“[...] muitas vezes o aluno trata você bem, porque ele quer atingir o objetivo dele, mas depois que tem o objetivo, nem sequer ligar para o professor, ligar para dizer: ‘obrigado professor, por causa do senhor eu cheguei ao meu objetivo’”. (I-5, 4 anos de atuação)

Os relatos dos Instrutores dão indícios da desvalorização deste profissional, e também dos conteúdos abordados durante a formação oferecida pelo mesmo, que têm refletido negativamente, tanto nas aulas teóricas como nas práticas, embora os futuros condutores se coloquem de forma positiva quanto às perspectivas das suas formações e das suas atuações no trânsito, quando dizem:

“Eu aprendi muita coisa, porque a gente tem que ter atenção, está entendendo? Muita atenção, com os pedestres, com as pessoas, com o carro também, se o carro quebrar não pode funcionar, eu aprendi muita coisa mesmo, muito interessante. E é bom mesmo a gente aprender porque hoje em dia muita gente dirige sem saber!”. (C4, 60 anos, sexo feminino)

“Eu sei que a minha mente está mais diferente em relação ao trânsito. Eu vou ter mais cuidado, vou ter mais paciência, vou ter mais atenção ao pedestre, é isso aí!”. (C5, 43 anos, sexo masculino)

“Eu creio que o respeito, entre as pessoas no trânsito, um respeitando os outros, tendo consciência, isso tem ajudado bastante, vai me ajudar com certeza a respeitar.” (C6, 33 anos, sexo masculino)

Os discursos dos condutores em processo de aprendizagem vão de encontro aos discursos dos Instrutores e da Administradora do Centro quanto aos objetivos de aprendizagem dos condutores, visto que estes demonstram que há uma satisfação em relação ao que foi apreendido durante a formação sobre as posturas no trânsito e sobre o

como (con)viver com os seus vários componentes. Mesmo em busca de alcançar seu objetivo maior, o de obter a habilitação, os condutores em formação trazem nas suas falas, uma percepção, ainda que apenas cognitiva, sobre a importância de mudança de atitude no trânsito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista o objetivo geral deste estudo, analisar como se dá a formação de Instrutores de trânsito de um Centro de Formação de Condutores do Recife, e quais as implicações dessa formação na atitude dos novos condutores, no que diz respeito ao convívio no trânsito, os resultados indicam a existência de uma dicotomia entre a teoria e a prática no processo de formação dos Instrutores. E isso tem como decorrência um descompasso entre as práticas educativas realizadas e a postura desses profissionais com relação à formação que eles oferecem aos futuros condutores, como, por exemplo, a de não reforçar no curso prático, conteúdos, como os atitudinais, que foram abordados no teórico (SENAT, 2008).

Verificou-se também a precariedade do acompanhamento pedagógico nos Centros de Formação de Condutores, devido à falta de contingente na equipe responsável para tal atividade, como é previsto na Resolução 358/10 que rege as formações de instrutores e condutores. Essa precariedade no acompanhamento tem gerado distanciamento entre o DETRAN-PE e as Instituições de ensino, o que, segundo os participantes instrutores, tem refletido negativamente na formação oferecida pelo Centro de Formação.

Quanto à atuação dos Instrutores, os resultados revelam que as condições de trabalho são precárias, com uma carga horária extensa e com exigência acerca da qualidade de ensino, sem a contrapartida de uma formação continuada que garanta essa qualidade na formação de condutores. Algo que está de acordo com os resultados do estudo de Steffens (2009), que verificou a relevância atribuída pelos Instrutores de trânsito à formação continuada para se manter na profissão, bem como para favorecer uma formação de condutores que privilegie uma convivência no trânsito pautada na ética.

Com relação à atitude dos condutores, percebeu-se que o objetivo principal que os motiva a participar no curso diz respeito à aprendizagem de competências necessárias para manejar o veículo, sem muita preocupação com a dinâmica e os personagens que circulam no trânsito (VASCONCELOS, 1998). Por outro lado, constatou-se que existe a noção de que é necessária uma mudança de atitude dos condutores no trânsito, tendo em vista o caos na circulação urbana que se vive nos grandes centros urbanos do Brasil.

Diante disso, recomendam-se novas pesquisas no sentido de acompanhar as possíveis mudanças na formação de Instrutores de trânsito e de futuros condutores, e suas implicações nas questões que dizem respeito à educação para o trânsito de forma mais humanizada. Isto, talvez, a partir de uma investigação-ação de caráter longitudinal.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Bráulio Meira de. *Percepção da Qualidade de Serviço e sua Influência na mudança de atitude do candidato à primeira habilitação de condutor: caso de Centros de Formação de Condutores no bairro de Boa Viagem, Recife-PE*. 2012. Disponível em: www.favip.edu.br/arquivos/BraulioMediradeAlmeida.pdf. Acesso em: 18/01/2014.

ARAÚJO, Miguel Almir L. de. *O Professor Instrutor e o Professor Educador*. Disponível em: <http://www.infoescola.com/educacao/o-professor-instrutor-e-o-professor-educador/>. Acesso em: 09/07/2014.

BARCELOS, Jaqueline do Nascimento e GÓES, Valdinete Vieira. *Educação de Trânsito na Sala de Aula: Qual o Papel do Pet?* Disponível em: www.ufpe.br/.../educacao%20de%20trnsito%20na%20sala%20de%20aula...

BARDIN, Laurence. *Análise de Conteúdo*. Ed. 70 – Lisboa Portugal, 1977.

BENDILATTI, Daniele Izilda. *O Perfil dos Instrutores do Centro de Formação Teórico-Técnico (cfc-a) da Cidade de Rio Claro*. Centro Universitário de Araras – UNAR. Araras, 2010. Acesso: 27/12/13.

BRASIL. *Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Código Nacional de Trânsito. Disponibilidade: http://www.denatran.gov.br/ctb_compilado.htm, Acessado em: 25/11/13.

DOURADO, Luiz Fernandes. *Políticas e gestão da educação básica no Brasil: limites e perspectivas*. Educação e Sociedade. Vol. 28, n.100 p. 921-946, out, 2007. Disponível em: <http://www.cedes.unicap.br>

FREIRE, Paulo. *Pedagogia da Autonomia: Saberes Necessários a Prática Educativa*. Ed. 43 - São Paulo: Paz e Terra, 2011.

FOLHAPE. *Capacitação para Instrutor de Trânsito Foca Conscientização*. Disponível em: http://www.folhape.com.br/cms/opencms/fohape/pt/edicaoimpressa/arquivos/2012/11/26_11_2012/0064.html. Acesso em 28/01/14.

GIL, Antônio Carlos. *Como Elaborar Projetos de Pesquisa*. São Paulo, 2006. Editora Atlas S.A.

LIBÂNEO, José Carlos. *Pedagogia e Pedagogos: Inquietações e buscas*. Educar, Curitiba, n. 17, p. 153-176. 2001. Editora da UFPR. Disponível em: www.educadores.diaadia.pr.gov.br/.../Pedagogia2/apedagogiaepedagogo. Acesso em: 07/07/2014.

LIBÂNEO, José Carlos. *Organização e Gestão da Escola – Teoria e Prática*. Goiânia: Alternativa, 2004.

MADEIRA, I. E. C. (2009). *Perfil das hospitalizações no ano de 2008 decorrentes de acidentes de trânsito na cidade de Governador Valadares/MG*. Monografia, Universidade Vale do Rio Doce, Governador Valadares. Disponível em: www.pergamum.univale.br/.../Perfildashospitalizacoesnoanode2008deco.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Décadas de Ações para a Segurança Viária 2011-2020*. Disponível em: http://www.detran.pe.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=989:detran-se-engaja-em-acao-mundial-para-reducao-de-acidentes&catid=2:transito&Itemid=256. Acesso em 01/02/14. DETRAN-PE.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. *Acidentes de Trânsito*. Disponível em: http://www.viasseguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_ministerio_da_saude/mapa_da_violencia_2011_acidentes_de_transito. Acesso em: 01/02/2014.

OLIVEIRA, Soraya Freire. Projeto: *Educação para o Trânsito na Escola - Uma Questão de Direitos Humanos*. Manaus, 2010. Disponível em: portaldoprofessor.mec.gov.br/storage/materiais/0000016233.pdf. Acesso em: 21/01/2014.

PASQUALOTTO, Maria Marlene do Carmo. Reflexões: *Pedagogia e Educação de Jovens e Adultos*. Universidade Tuiuti do Paraná. Disponível em: www.boaaula.com.br/iolanda/producao/me/pubonline/marleneart.html. Acesso em: 04/02/2014.

PIMENTA, Selma Garrido. *O Estágio na Formação de Professores – Unidade Teoria e Prática?* 9ª. Ed. – São Paulo: Cortez, 2010.

QUINTÁS, López Alfonso. *Inteligência criativa: descoberta pessoal de valores*. Tradução: José Afonso Berfaldin da Silva. São Paulo: Paulinas, 2004.

RECIFE, PE. *Comitê Municipal de Prevenção aos Acidentes de Trânsito do Recife*. Disponível em: www2.recife.pe.gov.br/prefeitura-do-recife-lanca-projeto-transito-e-vida/. Acesso em 01/02/14.

RESOLUÇÃO Nº 358 DE 13 DE Agosto DE 2010. Disponível em: www.denatran.gov.br/.../RESOLUCAO_CONTRAN_358_10_RET.pdf. Acesso em: 16/12/2013.

RICHARDSON, Roberto Jarry. *Métodos quantitativos e qualitativos*. São Paulo, SP. Atlas, 1999, (70-89)

RODRIGUES, Juciano Martins. *Evolução da Frota de Automóveis e Motos no Brasil (2001 – 2012)*. (Relatório 2013) Observatório das Metrôpoles. Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia. Rio de Janeiro, outubro de 2013. Disponível em: http://www.observatoriodasmetrosoles.net/download/auto_motos2013.pdf em 30/01/2014.

RÖHR, Ferdinand. *Reflexões em torno de um possível objeto epistêmico próprio da Educação*. Pro-posições, v.18 n.1(52) jan/abr. 2007, (51-70).

ROZESTRATEN, R. J. A. *Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos*. São Paulo: EPU: Editora da Universidade de São Paulo. 1988.

SENADO FEDERAL. *A Regulamentação da Profissão de Instrutor de Trânsito*. Lei 12.302 de 02 de agosto de 2010. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/atividade/materia/getPDF>. Acesso em: 04/02/14.

SENAT, *Apostila de Prática de Direção Veicular*, Brasília 2008.

SIMIONI, Viviane, *Educação e Trânsito: Uma Mistura que dá Certo*. Disponível em: www.unioeste.br/cursos/cascavel/.../72%20Viviane%20Simioni.pdf.

STEFFENS, Fabrício. *A Formação e Atuação do Educador de Trânsito: Um Olhar Psicopedagógico*. Novo Hamburgo, Maio de 2009. Disponível em: <https://www.feevale.br/...e.../formacao-de-instrutor-de-transito-29-edicao>. Acesso em: 27/12/2013.

TONET, Ivo. *Educação e Formação Humana*. Maceió, 2006. Disponível em: www.ivotonet.xpg.com.br/arquivos/EDUCACAO_E_FORMACAO_HU. Acesso em: 14/01/2014.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. *Transporte Urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo, 2ªed. Editora Annablume, 2001.

VASCONCELOS, E. A. *O que é trânsito?* 3 Edição. São Paulo: Editora Brasiliense. Circulação urbana e trânsito, 1998a, p. 7-12.

----- *O que é trânsito?* 3 Edição. São Paulo: Editora Brasiliense. Conflitos na circulação, 1998b, p. 13-30.

WASELFISZ, Júlio Jacobo. *MAPA DA VIOLÊNCIA 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas*. Rio de Janeiro 2013. Disponível em: www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf. Acesso em 01/02/2014.