



UNIVERSIDADE
CATÓLICA
PORTUGUESA

BRAGA

**Políticas Públicas de Educação para o Trânsito: Uma
Análise das Demandas dos Conselhos Comunitários de
Segurança Pública do Distrito Federal, Brasil**

Dissertação de Mestrado apresentada à
Universidade Católica Portuguesa
para obtenção do grau de mestre em
**Ciências da Educação – Administração e
Organização Escolar**

Carla Silva Barbosa

Faculdade de Filosofia e Ciências Sociais

JULHO 2022



CATÓLICA

FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS SOCIAIS

BRAGA

**Políticas Públicas de Educação para o Trânsito: Uma
Análise das Demandas dos Conselhos Comunitários de
Segurança Pública do Distrito Federal, Brasil**

Dissertação de Mestrado apresentada à
Universidade Católica Portuguesa
para obtenção do grau de mestre em
**Ciências da Educação – Administração e
Organização Escolar**

Carla Silva Barbosa

Sob a Orientação do
Prof. Doutor **Carlos Alberto Vilar Estêvão**

DEDICATÓRIA

*Dedico esse trabalho à minha família,
razão de todas as minhas lutas e
alegrias, incentivo e amor.*

AGRADECIMENTOS

Ao finalizar esta pesquisa, quero agradecer de coração:

A todas as pessoas que direta e indiretamente me ajudaram com suas contribuições, quer sejam com palavras de incentivo, quer sejam com captação de dados, e com a pronta disposição no fornecimento de dados para composição e estudo.

A Deus, pela minha existência.

Ao professor Doutor Carlos Alberto Vilar Estêvão pelos ensinamentos, compreensão e por tudo o que me proporcionou, minha gratidão.

À minha família, por todo suporte e incentivo.

Às amigas tão queridas e especiais que sempre estiveram ao meu lado, me ajudaram e incentivaram em momentos diferentes, mas sempre importantes.

A todos os professores que tive a honra de conhecer, no Brasil e em Portugal, toda a minha gratidão.

Aos colegas de curso, foi uma honra dividir esse período de aprendizagem com vocês.

À Diretoria do DETRAN-DF pelo suporte técnico essencial para este estudo.

À Escola Pública de Trânsito do DF pelo apoio e por permitir fazer esse estudo, colaborando, fornecendo-me dados para enriquecimento de meu trabalho.

A todas as pessoas que se disponibilizaram a colaborar comigo para que esse trabalho fosse possível.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	13
2 REFERENCIAL TEÓRICO	16
2.1 Meio de Transporte: agente estruturador da mobilidade urbana	19
2.2 A Locomoção Humana.....	21
2.2.1 <i>Transporte e o desenvolvimento social.</i>	22
2.2.2 <i>O meio de transporte é essencial à sociedade.</i>	24
2.2.3 <i>O Trânsito nas cidades</i>	25
2.3 Educação para o Trânsito	26
2.3.1 <i>Políticas Públicas para Desenvolvimento Sustentável.</i>	27
2.4 Educação.....	32
2.4.1 <i>Política educacional como um desafio</i>	34
2.4.2 <i>Educação no Trânsito</i>	38
2.4.3 <i>Educação para o Trânsito.</i>	40
2.5 Antecedentes Históricos e Estratégias de Regulação do Trânsito.....	42
2.5.1 <i>Estratégias para regular o tráfego: Sistema de Gestão de Tráfego</i>	45
2.6 Conselhos Comunitários de Segurança Pública do Distrito Federal.....	53
2.7 Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões - Década 2018-2028.	54
2.8 Política de Educação para o Trânsito no Distrito Federal	56
3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	70
3.1 A Pesquisa Qualitativa e Quantitativa	70
3.1.1 <i>Questionário</i>	76
3.1.2 <i>Entrevista</i>	79
3.2 O Contexto de Realização da Pesquisa	82
3.3 Organização dos Dados	97
3.4 Análise e Interpretação de Dados	104
3.4.1 <i>Questionários</i>	104
3.4.2 <i>Entrevistas</i>	122

3.5 Conclusões.....	143
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	152
ANEXOS.....	160

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Cronologia dos meios de transporte humano	23
Quadro 2: Vantagens e desvantagens do questionário	77
Quadro 3: Vantagens e desvantagens da entrevista.....	80
Quadro 4: Perfil sociodemográfico dos participantes da pesquisa	98
Quadro 5: Perfil sociodemográfico dos participantes da entrevista	99
Quadro 6: Perfil dos gestores.....	100
Quadro 7: Categorias de análise do questionário	103
Quadro 8: Categorias de análise das entrevistas.....	104

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Índice de acidentes de trânsito no DF de 2004 a 2018.....	49
Figura 2: Acidentes fatais no período 2010 a 2018	50
Figura 3: Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno	56
Figura 4: Volume populacional por Regiões Administrativas. DF 2019	57
Figura 5: Acidentes fatais nas vias urbanas do Distrito Federal.....	59
Figura 6: Atropelamento e acidentes fatais e não fatais com pedestres e ciclistas.....	61
Figura 7: O ciclo da política pública	69
Figura 8: Linha da Pesquisa.....	75
Figura 9: Sujeitos da pesquisa	76
Figura 10: Questões da pesquisa	78
Figura 11 Sistema Nacional de Trânsito	84
Figura 12 Estrutura Organizacional do DETRAN-DF.....	85
Figura 13: Secretaria Nacional de Trânsito	89
Figura 14: Princípios de gestão do DETRAN-DF.....	91
Figura 15: Organograma da Diretoria de Educação	92
Figura 16: categorias de análise da entrevista com os docentes:.....	123
Figura 17: categorias de análise da entrevista com os gestores.....	134
Figura 18:: Gráfico de índice de redução da violência no Trânsito do DF	143
Figura 19:: Políticas Públicas de Educação de Trânsito.....	147
Figura 20:: Índice de vítimas fatais no trânsito do DF	148
Figura 21:: Demonstrativo de diminuição de vítimas fatais.....	151

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo principal apresentar políticas públicas realizadas pelo DETRAN do Distrito Federal, bem como mostrar que ao serem aplicadas com o caráter educativo, podem contribuir para a redução das taxas de mortalidade e para o combate à violência recorrente no trânsito.

O estudo foi realizado com abordagem metodológica qualitativa e quantitativa, com análise para a qual os dados foram coletados junto a uma turma de instrutores do curso de Formação, oferecido pela Escola de Trânsito do DF que, no cumprimento das políticas públicas vigentes, executam e implementam projetos educativos, junto à sociedade com a finalidade de melhoria da situação do tráfego no Distrito Federal.

A análise realizada apresenta-se de forma descritiva, de acordo com a metodologia de análise de conteúdo, segundo Bardin (2001), observando os objetivos, os modos de execução do programa de educação para o trânsito, com os estudantes instrutores como participantes da pesquisa. Os resultados alcançados permitem inferir que o projeto de ações da escola é bastante amplo e possui objetivos viáveis para as campanhas educativas promovidas pela Escola Pública de Trânsito do DF.

Consiste, portanto, em uma proposta que objetiva favorecer positivamente, a segurança da população, pois visa mudança nas práticas sociais e comportamentos para o uso das vias públicas para a redução de acidentes e da violência no trânsito e a promoção da cultura de paz, lema do DETRAN-DF. No entanto, a pesquisa revelou a necessidade de reestruturar a prática pedagógica adotada pela Escola de Trânsito do DETRAN para a realização de capacitação e aperfeiçoamento de instrutores, uma vez que os participantes da pesquisa revelaram insatisfação com as atividades e com os professores que ministraram o curso.

Sugere-se, portanto, uma intervenção política no modelo organizacional para que a Escola de Trânsito possa elevar o nível de satisfação dos instrutores a se inscreverem em novas edições de curso.

Palavras-chave: Educação no trânsito. Políticas Públicas. DETRAN.

ABSTRACT

This research has as main objective to present public policies carried out by the DETRAN of the Federal District, as well as to show that when applied with the educational character, can contribute to the reduction of mortality rates and to the fight against recurrent violence in traffic.

The study was carried out with a qualitative and quantitative methodological approach, with analysis for which data were collected from a group of instructors from the Training course, offered by the Escola de Trânsito do DF, which, in compliance with current public policies, carry out and implement educational projects, together with society, with the aim of improving the traffic situation in the Federal District.

The analysis performed is presented in a descriptive way, according to the content analysis methodology, according to Bardin (2001), observing the objectives, the modes of execution of the traffic education program, with the instructor students as participants in the research. The results achieved allow us to infer that the school's action project is quite broad and has viable objectives for the educational campaigns promoted by the Public School of Traffic in the DF.

It consists, therefore, of a proposal that aims to positively favor the safety of the population, as it seeks to change social practices and behaviors for the use of public roads to reduce accidents and violence in traffic and the promotion of a culture of peace, motto of the DETRAN-DF. However, the research revealed the need to restructure the pedagogical practice adopted by the Escola de Trânsito do DETRAN for the training and improvement of instructors, since the research participants revealed dissatisfaction with the activities and with the teachers who taught the course.

Therefore, a political intervention in the organizational model is suggested so that the Escola de Trânsito can raise the level of satisfaction of instructors to enroll in new editions of the course.

Key words: Education for the transit. Publics Politics. DETRAN.

LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina do Tráfego
AMB	Área Metropolitana de Brasília
CEMADEN	Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais
CEPAL	Comissão Econômica das Nações Unidas para América Latina e Caribe.
CFC	Centros de Formação de Condutores
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CONSEG	Conselho Comunitário de Segurança Pública
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento de Trânsito do Distrito Federal
DF	Distrito Federal
EJA	Educação de Jovens e Adultos
EPT	Escola Pública de Trânsito
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INPI	Instituto Nacional de Propriedade Industrial
MEC	Ministério da Educação
MPDFT	Ministério Público do Distrito Federal e Territórios
MS	Ministério da Saúde
ODS	Objetivo do Desenvolvimento Sustentável
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONSV	Observatório Nacional de Segurança Viária
ONU	Organização das Nações Unidas
PARADA	Pacto Nacional pela Redução de Acidentes no Trânsito
PMUS	Planos de Mobilidade Urbana Sustentável.
PNATRANS	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões
RA	Região Administrativa
RIDE	Região Integrada do Distrito Federal e Entorno
SEINFRA	Secretaria de Infraestrutura de Transportes
SENATRAN	Secretaria Nacional de Trânsito
SESP/DF	Secretaria de Estado da Segurança Pública do Distrito Federal

SIM	Sistema de Informações sobre Mortalidade
SMT	Sistema de Multas de Trânsito
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
SUS	Sistema Único de Saúde

EPÍGRAFE

*A educação é constituída como dois
locais naturais de aplicação,
consolidação e expansão de duas
direções humanas.*

(Estevão, 2011b, p.24).

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, a sociedade brasileira começou a se preocupar, reconhecer e se interessar por problemas do trânsito. Ocorreu-se devido ao avanço econômico que, ao mesmo tempo, houve também o aumento do número de veículos nas ruas e, conseqüentemente, tornou-se alarmante o crescimento da estatística de vítimas de acidentes. Diante de tal problema, o assunto tornou-se cada vez mais discutido como pauta na mídia e assim, veio a necessidade de mobilizar soluções para a minimização de acidentes como situações de violência no trânsito.

Nesta pesquisa intitulada Políticas Públicas de Educação para o Trânsito: Uma análise das demandas dos Conselhos Comunitários de Segurança Pública do Distrito Federal, Brasil com o tema Políticas Públicas de Educação no Trânsito, apresenta as ações educativas de maior destaque, propostas pela Escola Nacional de Trânsito do Distrito Federal, com enfoque no Curso de Formação de Instrutores.

Busca-se mostrar como ocorre uma relação causal que envolve pessoas como atores sociais, comportamentos e práticas sociais voltadas à cultura de trânsito. Pois são os níveis culturais que envolvem as práticas estabelecidas e delas é que surgem os fatores determinantes das demandas necessárias para o desenvolvimento saudável da sociedade.

O Distrito Federal é visto como um local com uma população participativa e socialmente consciente. Isso porque constituiu-se na configuração de um modelo de desenvolvimento formado por pessoas advindas de várias regiões do país que migraram a procura de melhores condições econômicas na capital do país. Esse formato populacional e geopolítico gerou demandas sociais, econômicas e ambientais diferenciadas na região.

No que diz respeito à educação para o trânsito, atualmente foi necessário definir metas por período, destacando-se assim, que até 2030 o papel principal da política de atenção à educação para o trânsito estabelece que “as bases para a aprendizagem de uma cultura de estrada ao longo da vida favoreçam o bem-estar, e a preparação progressiva”, conforme alerta Unesco (2015, p. 38) ¹ para o desenvolvimento profícuo de uma sociedade.

¹ Disponível em:

<https://www.unesco.org/archives/multimedia/producer/brasil.+minisériio+da+justiça,+departamento+nacional+d e+transito>. Acesso, 22 de abril de 2022.

Nessa perspectiva, o objeto de estudo desta pesquisa busca focar na educação para o Trânsito no Distrito Federal, Brasil, tendo como hipótese norteadora a educação como coparticipante principal para a segurança do trânsito, visto que uma cidade educada respeita a lei e ajuda a promover uma cultura de paz. Espera-se, portanto, compreender como as políticas públicas de educação para o trânsito são contributivas para que as pessoas se conscientizem e, ao mesmo tempo, reduzam os índices de violações de trânsito.

A pesquisa, portanto, tem como objetivo apresentar as políticas públicas de educação para o trânsito promovidas pela Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal e mostrar como tem sido a contribuição dessas ações para redução das taxas de violência no trânsito, tendo como fundamento motivador do estudo os atuais problemas existentes no DF.

Para tanto, desenvolveu-se uma pesquisa de caráter qualitativo e quantitativo junto à Escola de Trânsito do DF, organizou os dados recolhidos a respeito das ações educativas existentes, e aplicou-se questionário aos estudantes instrutores do curso de Formação oferecido pela Escola de Trânsito do DF, procedeu à análise a fim de mostrar como as políticas públicas, voltadas à educação para o trânsito, são realizadas no Distrito Federal e como, de fato, têm contribuído para redução de taxas de acidentalidade e mortalidade, e para a minimização da violência no trânsito.

Para o alcance desses objetivos, a pesquisa foi encaminhada pelas seguintes questões que orientaram a análise:

- Quais são as problemáticas atuais do trânsito no Distrito Federal?
- Como os Conselhos comunitários contribuem com as políticas públicas de educação para o trânsito do Distrito Federal?
- Como as ações na educação para o trânsito contribuem para diminuir os índices de acidentalidade e mortalidade no Distrito Federal?

O percurso metodológico adotado seguiu a vertente qualitativa e quantitativa com análise das opiniões dos instrutores, a fim de organizar uma amostra robusta e de credibilidade científica. Os dados constituem-se das informações impressas e divulgadas nos documentos de fontes autênticas como do DETRAN-DF e da Direção da Escola Pública de Educação de Trânsito. Embora haja uma lista extensa de ações, desenvolvidas pelo DETRAN-DF, foi escolhido o Curso de Instrutores porque é visto como um projeto de teor superlativo entre os mais relevantes para alcançar os objetivos inicialmente propostos para a pesquisa.

A estrutura da dissertação está organizada em capítulos, sendo o primeiro composto por duas seções subdivididas em tópicos nos quais se encontram as bases teóricas e conceituais mais importantes para o estudo. Com esse encaminhamento, o primeiro capítulo oferece uma visão geral do transporte, reconhecendo a importância como elemento articulador das diferentes atividades que intervêm no trabalho da cidade e como agente estruturador da mobilidade urbana sustentável.

Na sequência do capítulo, encontra-se a contextualização geográfica e cultural onde se realiza o estudo, relacionando a conjuntura atual das políticas públicas de educação para o trânsito com a importância dos projetos que visam contribuir para a sensibilização da população da necessidade de prevenção e cuidados para a diminuição de ocorrência de acidentes no trânsito no Distrito Federal.

Os tópicos são relacionados às questões que envolvem o trânsito seguro e mobilidade urbana, características e estratégias para a regulamentação necessária prevista legalmente pelo Departamento de Trânsito e de acordo com as demandas dos Conselhos Comunitários de Segurança Pública do Distrito Federal. Todos os tópicos voltados para a questão central da educação para o trânsito e cidadania, vinculando atitudes educativas de solidariedade e respeito ao próximo como pontos fundamentais para a paz no trânsito.

A fundamentação e caracterização teórica dos tópicos permite resgatar histórico da relação entre a indústria automobilística e o desenvolvimento do país, enfatizando sua influência no processo de modernização e no elo dependente estabelecido entre o progresso e a educação.

No capítulo dois encontra todos os procedimentos metodológicos e os dados da pesquisa, originados do programa denominado DETRAN nas escolas do Distrito Federal.

Os resultados alcançados permitem inferir que as campanhas educativas promovidas pela Escola Pública de Trânsito no DF, favorecem de modo significativo a segurança de toda a população, uma vez que promove a educação para o trânsito por meio de subsídio técnico em cumprimento da legislação e das políticas públicas de educação para trânsito, elaborando projetos educativos que possam ser realizados a fim de contribuir para que a sociedade crie hábitos e comportamentos apropriados para o uso das vias públicas, tanto como pedestre como condutores de veículos.

É possível entender que a gestão flexível adotada pelo DETRAN-DF envolve os diferentes setores sociais fundamentais na promoção de uma cultura de paz no trânsito, atua como elemento integrador de grande importância para o sucesso das ações educativas que se desenvolvem na Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal.

Destaca-se, nesse sentido, que o uso de faixas de pedestres, manutenção de semáforos, agentes preparados nas ruas, palestras nas escolas, entre outras são ações educativas desenvolvidas no âmbito da diversidade de projetos que desenvolve, junto à população, bem como apoia a frequente implementação de políticas públicas desenvolvidas pela Escola de Trânsito, que têm contribuído de forma contínua e significativa para a qualidade de vida de motoristas e pedestres em Brasília e em todo o Distrito Federal.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

O Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF), no âmbito do Plano Plurianual, está inserido o Programa Segurança com Cidadania – Paz no Trânsito - pela Diretoria de Educação de Trânsito, que diz respeito à Segurança para Todos e tem por objetivo preservar os direitos e garantias individuais por meio de ações de redução da criminalidade violenta e contra o patrimônio, de educação, fiscalização e engenharia de trânsito, de prevenção e respostas a desastres e de melhoria da qualidade dos serviços de segurança pública em geral, incluindo a perspectiva cidadã às intervenções.²

O objetivo específico do DETRAN-DF é promover a paz no trânsito como uma política permanente de educação ampliando, modernizando e aperfeiçoando a educação, a fiscalização, a engenharia e a segurança viária de forma a prevenir ocorrências e interferências no fluxo de pessoas, bens e serviços de modo a reduzir os índices de acidentes.

Dessa forma, é atribuída ao DETRAN a responsabilidade de garantir proteção contra a violência no trânsito, para que possam promover ações oportunas que atendam à necessidade de prevenir acidentes e declarar uma responsabilidade ética e legal do Estado de criar condições para proteger e melhorar o bem-estar de toda a sociedade. (Chiavenato, 2003, 591-594)

Por esse motivo, saúde, vida e morte são termos diretamente relacionados a questões ambientais vivenciadas por pessoas ou grupos sociais; em nossos dias, os acidentes causados

² Lei nº 5.602/2015 de 30 de dezembro de 2015, PPA/2016-2019. Disponível em: <http://www.pcdf.df.gov.br-2020.pdf> – acesso em: 10/07/2022.

pela ignorância da Educação para o trânsito são considerados graves, pois vêm aumentando em todo o mundo. Assim, nota-se a falta de soluções para esse problema o que se tornou uma das principais razões da preocupação e da escolha do tema da pesquisa.

É uma preocupação que reconhece precedentes no contexto internacional, pois que a Organização Mundial da Saúde (OMS) já fez alerta sobre a realidade, apontando que a cada ano aproximadamente 1,3 milhão de pessoas morrem como resultado de acidentes de trânsito no mundo, e entre 20 e 50 milhões de pessoas sofrem traumas não fatais e outras, de alguma forma, carregam alguma incapacidade permanente.

Por causa desses dados, a OMS classificou os acidentes de trânsito como a décima principal causa de morte no mundo e projetou-se que, se nenhuma ação fosse tomada, ela se tornaria a terceira principal causa de morte em todo o mundo.

O campo educacional não pode ficar alheio a essa experiência, pois, sabe-se que alunos, professores e pais costumam ser vítimas de tragédias no trânsito, que, em muitos casos, poderiam ter sido evitadas. Conseqüentemente, as políticas de educação no trânsito no Brasil são projetadas para assumir a posição do Estado de levar conhecimento à sociedade (Oszlak, & O'Donnell, 1995, p.99-128)³.

Por essa razão, historicamente, gestores públicos se preocupam com as questões sociais que envolvem as questões de trânsito, no entanto, agem como organizadores de *benchmarks* regulatórios, estabelecendo padrões e definindo direitos e obrigações e, desse modo, estabelecem princípios regulatórios ao integrar um sofisticado sistema de vigilância e controle.

Essa distinção se faz aqui, pois a educação, entendida como registro analítico, é um espaço ainda mais amplo de formação e constituição de subjetividades. A esse respeito, um processo educativo (entendido como o processo pelo qual o indivíduo é tentado ou convidado a se formar como sujeito com certas características, ou como se verá adiante, a fazer parte de um discurso) vai além do ambiente institucionalizado da escola, enquanto a formação pode se dar em diversos espaços e práticas, tais como na família, e, portanto, em qualquer relação social (Balança e Ruiz Muñoz, 2022, 1-17).⁴

³ OSZLAK, Oscar; O'DONNELL, Guillermo. Estado y políticas estatales em América Latina: hacia una estrategia de investigación. *Redes*, Argentina, v. 2, n. 4, p. 99-128, 1995. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=90711285004>>. Acesso em: 05 de julho de 2022.

⁴ Vera-Balanza, María-Teresa y Ruiz-Muñoz, María-Jesús IMPLEMENTACIÓN DE PERSPECTIVAS DE GÉNERO EN LOS ESTUDIOS DE COMUNICACIÓN SOCIAL. *Cadernos de Pesquisa* [online]. 2022, v. 52

Isso é de extrema importância para este trabalho, pois já nos mostra a força que a escola e a aprendizagem têm sobre os demais espaços constituintes das subjetividades.

Os elementos implícitos na Lei nº 9.503/1997, de 23 de setembro, que instituiu o Código Nacional de Trânsito no Brasil (CTB), visam permitir que a mobilidade seja vista como uma gestão responsável dos motociclistas e pedestres na segurança no trânsito, como expressão de respeito à vida. Portanto, o desconhecimento das regras de comportamento como pedestre, passageiro e ou motorista, torna-se necessário conhecimentos e habilidades sociais para que possam se mover com segurança na estrada e nas ruas da cidade.

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), fatores estruturais relacionados a estradas, veículos, leis e controles, nos quais os adultos responsáveis devem agir, são fatalmente combinados com negligência, não conformidade com regulamentos e descrença no que sustenta a evitabilidade de acidentes além dos aspectos culturais em que a ação da escola é especialmente oportuna.

Trata-se então, de alcançar a população regional que necessita adquirir uma educação adequada para o trânsito, o que implica um dos grandes desafios das sociedades pós-modernas, marcadas pelo desenvolvimento de metrópoles, cidades e mesmo nos setores rurais onde a incursão dos veículos tem primazia sobre as pessoas

A Educação no Trânsito no Brasil e no DF é concebida em uma perspectiva abrangente que envolve o conhecimento sobre a educação viária, entendida como a aquisição de hábito que permite o cidadão a adaptar-se às regras e aos princípios de segurança no trânsito.

O que distingue o Distrito Federal de outros Estados da federação são as contínuas e intensas transformações no seu espaço geográfico. Devido ao grande êxodo rural e, por ser a sede da capital do país, onde ficam as instituições públicas geradoras de emprego políticos ou por meio de concursos, os deslocamentos ocorrem como busca de trabalho para melhoria das condições de vida. Os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) indicam que Brasília é a terceira capital mais populosa do país, ficando atrás de São Paulo e do Rio de Janeiro. Além da população urbana da capital conta com a circulação diária de muitas pessoas

pertencentes à população das cidades do entorno e, com isso, eleva-se uma estimativa de que a região chega a 4.758.469.⁵

A ruas e avenidas da capital passaram então a receber um fluxo intenso, pois diante de todos esses fatos, houve também aumento de políticas de incentivo à aquisição de veículos, associadas à necessidade de locomoção dos cidadãos.

A realidade urbana exigiu atualização imediata de políticas públicas para o trânsito voltadas para uma mobilização mais segura. Sabe-se que a implementação efetiva de uma educação para o trânsito eficaz requer teorias precisas traduzidas em políticas públicas, como base legal para sua realização.

A Constituição Federal de 1988 diz no seu artigo 23 que “é comum a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios estabelecerem e implementarem uma política educacional para o tráfego seguro” ações asseguradas pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que estabelece que a Educação para o Trânsito é direito de todos.

Um cidadão deve tomar conhecimento dos seus direitos pois o resgate da cidadania passa primeiro pela mudança individual de atitudes e pela participação das autoridades, em busca de soluções como um compromisso.

A seguir, foi realizada uma pequena alusão acerca da importância do Estado ser um agente estruturador da mobilidade urbana diante do aumento da circulação de veículos nas cidades.

2.1 Meio de Transporte: agente estruturador da mobilidade urbana

Os atuais estudos sobre o crescimento da circulação dos veículos nas cidades, têm sido voltados às questões de trânsito, bem como às demandas acerca da mobilidade da população.

De acordo com a pesquisa desenvolvida pelo IPEA, assinada por Carvalho (2016, p. 345- 359)⁶, “os princípios e os instrumentos estabelecidos no Estatuto da Cidade, os quais

⁵ Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/df/brasil.html> -acesso em: 10/07/2022

⁶ Carvalho, Carlos Henrique Ribeiro de (Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea. - Mobilidade Urbana: avanço, desafios e perspectivas. Disponível Em <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9186/1/Mobilidade%20urbana.pdf> Acesso: 10/07/2022.

favorecem um aproveitamento do solo compatível com a infraestrutura urbana, especialmente a de transporte”, resultam em sistemas de mobilidade mais eficientes e sustentáveis.

Segundo o pesquisador, algumas medidas são necessárias, tais como, “uma melhor distribuição das atividades urbanas no território; a minimização dos impactos ambientais e de trânsito”, entre outras favorecem o transporte público urbano e desestimulam o uso do transporte individual.

No que diz respeito às questões de políticas de mobilidade, a Constituição de 1988 estabeleceu a definição da responsabilidade da administração de cada cidade para atenção à gestão do transporte coletivo, do sistema viário e de circulação. Isso, ao mesmo tempo, atribuiu à União o poder e o dever de instituir as diretrizes da política de desenvolvimento urbano, conforme artigo 182 da Constituição Federal para os transportes urbanos, no inciso XX do artigo 21. Dessa forma, a Lei nº 12.587/2012, chamada Lei da Mobilidade Urbana, veio regulamentar estes artigos, dando as diretrizes gerais para os sistemas de mobilidade.⁷

Dessa forma, a Constituição Federal de 1988 abriu espaço para uma série de modificações na política urbana brasileira, tanto no campo do ordenamento territorial e desenvolvimento urbano, na qual o Estatuto da Cidade foi o grande marco inovador – Lei no 10.257/2001 (Brasil, 2001) –, quanto no campo da mobilidade urbana, com a aprovação da Lei da Mobilidade (Lei no 12.587/2012).

Quanto ao Estatuto da Cidade, segundo Carvalho (p. 346) estabeleceu alguns princípios gerais da política urbana que também atingiam as políticas de mobilidade, como o direito a cidades sustentáveis, com destaque para o transporte e as infraestruturas urbanas; a gestão democrática na execução das políticas; o planejamento do desenvolvimento das cidades.

Nesse sentido, entende-se que as políticas de investimentos têm avançado, com criação do metrô, mas também é necessário avançar nas políticas focadas no preço do transporte público, de forma a torná-lo mais atrativo economicamente em relação ao transporte individual.

É preciso haver preocupação por parte da gestão pública, ou seja, haver políticas de redução das tarifas públicas, com a incorporação de novas fontes de financiamento, focadas no

7 IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Mobilidade urbana no Brasil. Brasília: Ipea, 2010. Matteo, M.; Carvalho, C. H. R. Dinâmica populacional e sistema de mobilidade nas metrópoles brasileiras. Brasília: Ipea, 2011. (Comunicados do Ipea, n. 102).

transporte privado individual e outros segmentos que se beneficiem da estrutura de mobilidade, além da melhoria da gestão e da regulamentação dos sistemas de transporte.

O crescimento das cidades em curto tempo ocorreu, em sua grande parte, em um ambiente desordenado e desregulado. As cidades cresceram sem que houvesse a expansão proporcional da infraestrutura de transporte e trânsito. Fatores, que certamente, provocam a desarmonia e por consequência as violações no trânsito.

Entretanto, as políticas sociais focadas na mobilidade dos menos favorecidos socialmente, são importantes, pois diminuiria a exclusão existente hoje no acesso aos transportes públicos urbanos, e possivelmente contribuiriam para a harmonia nos usos dos espaços públicos.

O seguinte tópico está dedicado às questões de locomoção urbana.

2.2 A Locomoção Humana

A locomoção humana tem sido estudada por diversas disciplinas, dentre as quais destacam-se médica, pedagógica, psicológica; nesse sentido, vários autores se aventuraram neste estudo (Quintero e Gonzalez, 2017, p. 57-72) e concebem-na como uma aquisição motora precoce que se desenvolve durante o primeiro ano de vida, existem diferentes formas de locomoção, como consequência da evolução maturacional do ser humano.⁸

Consiste, portanto, em um processo fluido, organizado, próprio e implícito (não aprendido) que está vinculado à informação sensorial, curiosidade, necessidade de interagir com o ambiente e investigar o ambiente, ou seja, vinculado ao seu desenvolvimento mental. A locomoção humana, como qualquer tipo de locomoção, baseia-se em três princípios constitucionais.

Em 1988, o poder constituinte originário promulga a Constituição Cidadã, que vigora atualmente. Em seu contorno jurídico atual, o direito fundamental à liberdade comporta

⁸ Quintero-González, J. R. (2017). Del concepto de ingeniería de tránsito al de mobilidade urbana sostenible. *Ambiente y Desarrollo*, 21(40), 57-72. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.ayd21-40>. doi:10.11144/Javeriana.ayd21-40.citm -Acesso em 05 de julho de 2022.

diversas outras liberdades, como a liberdade de locomoção, de pensamento, de opinião, de religião, de consciência e artística.

Quanto à primeira delas que diz respeito a liberdade de locomoção, representa o direito do indivíduo de ir, vir, ficar, permanecer, bem como de circular pelas vias públicas. Logo, a liberdade de locomoção é um direito fundamental de primeira geração e que não pode ser restringido de forma arbitrária pelo Estado, de forma que se deve respeitar o devido processo legal para que haja esta privação.

Estudos desenvolvidos por Machado (2001, p. 54), percebem a locomoção como deslocamento físico. Uma pessoa, quando caminha, apela à locomoção das pernas, assim, pode partir de um lugar e chegar a outro, portanto, a locomoção é essencial em todas as áreas da vida.

Desse modo, o exercício da cidadania, exige condições para que as pessoas se movimentem, locomovendo-se de um espaço a outro para atender tanto às suas necessidades básicas, como comer ou ir ao banheiro, quanto para exercer suas atividades profissionais e cidadãs. Quando existem razões físicas que impedem a locomoção, é necessária assistência permanente, uma vez que devem promover adaptações para que os espaços tenham as condições de atender à mobilidade de todas as pessoas, pois a locomoção está entre as necessidades de controle para um ambiente exercer atividades sociais e profissionais.

2.2.1 Transporte e o desenvolvimento social.

A história do transporte é a história da humanidade. Cada uma das sociedades teve a necessidade de mover objetos e mercadorias e distribuí-los entre diferentes territórios como forma de negócio. No início, o transporte terrestre era feito a pé, usando a força de animais ou por meio de canoas ou barcos, aproveitando a corrente dos rios para levar suas mercadorias ao destino desejado.

Com a Primeira Guerra Mundial, as necessidades de transporte aumentaram e, assim, surgiram os ônibus e a grande indústria automobilística existente passou a incluir tantos meios de transporte diferentes quanto ferroviário, urbano, metroviário ou ferroviário de alta velocidade. A evolução foi essencial para garantir o fornecimento de alimentos e serviços e para o avanço da humanidade.

Nesse sentido, vários pesquisadores Hoffmann *et al*, (2004) se aventuraram no estudo cronológico dos eventos mais destacados em relação à evolução e desenvolvimento de

diferentes tipos de transporte e, como fonte de informação, encontra-se transcrito com adaptações aqui na base teórica a fim de enriquecer a visão geral da evolução do transporte em todo o mundo, embora em certos casos a data exata das inovações ou descobertas ou seu uso não possa ser especificada. em um determinado país.

Quadro 1: Cronologia dos meios de transporte humano

No	Ano	Tipo de transporte
1	5000 AC	Invenção da roda na Mesopotâmia.
2	1600	Leonardo da Vinci projeta transportes aquático, terrestre e aéreo.
3	1662	Blaise Pascal, cria primeiro sistema de transporte público - Paris.
4	1747	França cria a Escola de Pontes e Estradas.
5	1813	As primeiras locomotivas a vapor carvão- Inglaterra.
6	1828	Primeiro serviço de ônibus em Paris.
7	1830	A primeira rede de bondes de cavalos em Nova York. (9)
8	1861	Pierre e Michaux implementam pedais giratórios em bicicletas.
9	1879	O primeiro trem elétrico de Berlim.
10	1886	Daimler projeta o carro, em Manheim, Alemanha.
11	1895	Ônibus a gasolina entram em serviço nos EUA.
12	1903	Industrialização do automóvel por Henry Ford.
13	1905	Davidson e Indiano (EUA)- motocicletas.
14	1933	A primeira locomotiva diesel-elétrica aparece.
15	1934	Nos Estados Unidos, primeiro trem de carga.
16	1934	Porsche projeta o Volkswagen.
17	1981	Os EUA colocam o ônibus espacial "Enterprise" no espaço.

Fonte: Hoffmann et al (2004). Adaptado pela pesquisadora

Desse modo, pode-se ressaltar que os diferentes modos de transporte ao longo da história contribuíram para o aumento da prosperidade em todo o mundo, principalmente desde a década de 1960, o que é confirmado pelo volume e troca de bens e serviços em escala mundial.

Diante desse viés político, no Distrito Federal, foi disponibilizado em pontos estratégicos, bicicletas públicas para serem compartilhadas. O projeto foi criado, segundo o secretário de Transporte e Mobilidade do DF, para atender a população, reduzir a poluição e incentivar a mobilidade ativa na capital, gerando qualidade de vida para a população.

Na perspectiva de cidade sustentável, as pessoas podem percorrer grandes distâncias em pouco tempo, superando as limitações de sua própria locomoção mesmo sem um veículo poluente. Sabe-se que os grandes centros urbanos trazem consigo problemas crônicos como crescimento desordenado, empobrecimento da população, e má gestão que permeiam quase que inevitavelmente grande parte dos centros urbanos.

No entanto, conforme a visão do DETRAN-DF, que é “ser referência nacional em Gestão, Governança e Educação para o Trânsito, propiciando a preservação de vidas, o aumento da satisfação e da confiança da população com a instituição e com serviços ofertados”. Entende-se a preocupação institucional da gestão com a locomoção saudável como uma questão de educação, por isso, a Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal foi criada a fim de promover projetos educativos junto à sociedade.

Daí a importância e a essencialidade do meio de transporte, sendo utilizado de forma benéfica, educativa, não só para o deslocamento das pessoas, mas como meio de desenvolver estratégias de mercado profissional na sociedade.

2.2.2 O meio de transporte é essencial à sociedade

Compreender a complexa realidade do meio de transporte, em todos os lugares do mundo, bem como investir na educação como a melhor saída dos problemas recorrentes na capital do país, proporciona a oportunidade de examinar, entender e dominar as muitas e variadas situações que contribuem para busca de novos projetos que envolvam a sociedade de modo mais amplo a fim de encontrar soluções a prazos mais breves, visto que o meio de transporte é um recurso essencialmente de grande importância para a sociedade.

Ao analisar aspectos como o volume de possibilidades abertas por meio de uso de veículos de transporte, notam-se os avanços que foram evidenciados em termos de desenvolvimento tecnológico, quer seja para modernização dos veículos, quer seja para a aprendizagem de modos viáveis para impedir danos materiais e danos à vida das pessoas que circulam nas ruas das cidades.

Pode-se relacionar, portanto, o desenvolvimento acelerado da capital com a rápida evolução do transporte e a necessidade de se educar para viver melhor. Nesse sentido, segundo Ferreira A. (2008, p.54-57), um entendimento completo das regras do transporte e a

consequente exploração dos benefícios deles derivados são elementos sobre o qual incide o maior potencial de melhoria competitividade das empresas e seus produtos.

Sabe-se, dessa forma, que tanto na estrada quanto em vias urbanas, é essencial que a função de transportar coisas ou mercadorias não seja vista como uma simples transferência de produtos, por isso, desde o início de uma transação comercial, a escolha cautelosa de uma pessoa para conduzir um veículo junta-se aos aspectos relacionados à segurança dos itens e dos objetos de transporte. Todos os riscos são de grande responsabilidade das partes e, sendo assim, devem elaborar um sistema de logística para otimizar resultados e aumentar as oportunidades.

Dessa forma, o sistema logístico deve ser organizado de acordo com os objetivos do negócio, envolvendo atenção particular na avaliação e organização. Destaca-se assim, a importância de o condutor do veículo ser acompanhado em todas as suas fases até o destino, a fim de garantir a eficácia e otimizar os resultados

2.2.3 O Trânsito nas cidades

Hoje em dia, as cidades estão em constante movimento e transformação, graças às medidas e ações implementadas pela gestão governamental de cada região, com vistas ao sucesso harmonioso de viagens urbanas que buscam ser cada vez mais eficientes.

O cuidado com o trânsito nas cidades tornou-se um grande desafio do futuro, pois estima-se que cerca de 75% da população mundial viverá nas grandes cidades em 2050, fenômeno que representa enorme desafios para atender às necessidades de infraestrutura, transporte e serviços básicos. Precisamente, a expansão das cidades desencadeia problemas de trânsito e poluição devido ao uso dos veículos poluentes para a locomoção (Huertas, 2010, 166-168).

Com frequência nas primeiras páginas dos jornais, manchetes dos noticiários da televisão e rádio encontram-se as notícias sobre os sérios problemas que ocorrem no trânsito. De um modo geral, o centro das atenções dos meios de comunicação volta-se com vigor para as tragédias. Infelizmente, as notícias de trabalhos realizados em prol da segurança e de educação para o trânsito não são divulgadas.

O desenvolvimento do país despertou o interesse de deslocamento das pessoas para as cidades que se tornaram pequenas, sem infraestrutura para atender às necessidades da população. Dessa forma, adveio a expansão dessas cidades, incluindo Brasília, com a concepção

de cidades satélites cada vez mais longínquas do centro onde ficam os órgãos públicos ou empresas que geram grande número de empregos.

Essas mudanças fizeram com que o número de veículos majorasse e, conseqüentemente, aumentaram os chamados congestionamentos, ampliando a concorrência pelo uso dos espaços públicos, e por consequência o número de acidentes no trânsito aumenta a cada dia. Fatores que exigem ações que venham a promover a harmonização no uso desses espaços.

2.3 Educação para o Trânsito

Diante do perfil social das cidades atualmente, bem como a complexidade dos problemas que surgem no cotidiano das cidades, veio, de forma brusca, a necessidade de uma conscientização ampla e urgente voltada para a Educação no Trânsito. Hoje pode-se dizer que toda a sociedade está envolvida, sob diferentes aspectos, com os problemas pautados sobre o trânsito.

O Departamento de Trânsito volta-se para o problema central do Trânsito e busca junto aos seus colaboradores, propor ações que possam contribuir para a formação de cidadãos conscientes e motoristas educados, reduzindo as estatísticas de acidentes. Esse é o desafio para este século pois, enquanto tentam uma mudança de um lado, no quadro de ocorrências, do outro, os incidentes prevalecem, fazendo novas vítimas a cada dia, a toda hora, sem distinção. As pessoas envolvidas pertencem às diversas classes sociais, culturais e de variadas idades.

Acredita-se que, inserindo a educação para o trânsito em todos os níveis escolares, desde Educação Infantil até o Ensino Superior, respeitando os limites necessários para a aprendizagem, de acordo com cada faixa etária, o conseqüente resultado seja positivo, transformando comportamento e atitudes dos motoristas.

Sabe-se que essa é uma questão cultural, pois a escola carrega o instrumento de apropriação do saber, assume um papel representativo na sociedade. Assim, a Educação para o Trânsito não pode ser isolada do contexto da cidade, mas sim, deve estar ligada ao contexto social e cultural mais amplo. Trânsito é pedestre, é passageiro, é ciclista, é catador de papel, condutores e toda a população. Preparar culturalmente a sociedade para a paz no Trânsito, é transformar a história a favor da preservação da vida.

A situação faz com que nos alertemos em relação às questões de cidadania, pois as relações no trânsito englobam valores e princípios fundamentais para um convívio social

saudável como o respeito ao próximo, a obediência às leis, a solidariedade, a prudência. São práticas sociais que coadunam com a vida no exercício da cidadania. No entanto, percebe-se que atualmente existe uma fragilidade desses valores, indicando uma sociedade em crise, marcada pela agressividade, individualismo e desrespeito.

Ao considerar que a escola se constitui como um espaço significativo de educação e de formação dos seres humanos torna-se relevante analisarmos como as escolas estão abordando a Educação para o Trânsito, pois a situação é um problema de educação que envolve não somente veículos, mas também envolve pessoas.

Para Vasconcelos (1988, p.8), é neste século, no entanto, que o trânsito vai generalizar-se como problema urbano, à medida que as cidades crescem, aumentam acidentes, congestionamentos, barulho, poluição parecem configurar um conjunto de condições adversas, que fazem com que o trânsito tenha uma imagem negativa, de caos, entre a maioria das pessoas que moram nas grandes cidades.

Desse modo, é necessário que as normas e condutas relacionadas ao trânsito sejam compreendidas e assimiladas por todos. E na escola, pensando na educação para o trânsito, conforme os projetos da Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal, pode-se deparar com maior contribuição para assimilar esse processo.

Assim, ao levar ensinamentos às salas de aula das escolas, pode-se perceber que, na infância e na adolescência fica mais fácil de obter maior aceitação de ensinamentos e de condutas, visando um futuro sem violência no Trânsito.

2.3.1 Políticas Públicas para Desenvolvimento Sustentável

Sob a perspectiva de ser um caminho para o desenvolvimento nacional, a Constituição Federal de 1988 elenca diversos objetivos fundamentais, que dependem do planejamento e execução de políticas públicas eficientes e efetivas, para as quais experimentos conduzidos com base na ciência comportamental podem contribuir.

A expressão *policy analysis* (análise de política) foi introduzida por Harold Lasswell (1936 *apud* Sousa, 2006, p. 4), como forma de conciliar conhecimento científico com a produção empírica dos governos. Sobre isso, o autor diz que a “análise de política” recorre às contribuições de diversos campos do conhecimento, a fim de interpretar as causas e

consequências da ação do governo, em particular, ao voltar sua atenção ao processo de formulação de política.

A questão política é uma subárea aplicada, cujo conteúdo não pode ser determinado por fronteiras disciplinares, mas sim por uma abordagem que pareça apropriada às circunstâncias do tempo e à natureza do problema. Desta forma, desenvolver uma análise de política significa para Dye (1976 *apud* Ham & Hill, 1993, p. 18), “descobrir o que os governos fazem, porque fazem e que diferença isto faz”. Assim, podemos dizer que compreender as questões políticas é compreender questões relacionadas às pessoas com legitimidade, eficácia e solidez da ação pública.

Assim, para que se compreenda com a necessária profundidade a temática das políticas públicas e sua estreita relação com a materialização de direitos sociais, em especial saúde e educação, deve-se construir abordagens fundamentadas na interdisciplinaridade e aperfeiçoar ferramentas de pesquisa empírica capazes de indicar caminhos seguros para esse objetivo.

Para Saraiva e Ferrarezi (2006, p. 19-67) políticas públicas são estratégias voltadas para a resolução de problemas públicos. A abordagem de Políticas Públicas tem duas dimensões: o estudo da multicausalidade dos processos decisórios e o conhecimento da melhor opção para a obtenção de soluções.

A ação pública, nessa perspectiva, é a construção de problemas coletivos por uma sociedade, problemas que pode delegar ou não a um ou mais órgãos governamentais, no todo ou em sua parte, bem como a elaboração de respostas, conteúdos, instrumentos e processos para seu tratamento. Focada em problemas públicos, essa definição incorpora a noção de uma resposta conjunta do governo e da sociedade, da mesma forma.

Com outro olhar, Torres (2001, p.8) expressa a política pública como “o que deliberadamente as várias autoridades e entidades públicas, juntamente com indivíduos ou grupos na sociedade, fazem no espaço público para resolver os problemas ou questões de interesse para alcançarem propósitos construídos coletivamente”. Torres também especifica algumas características distintas dessa definição, tais como:

- a) A ação pública é o resultado de um ato de vontade política.
- b) Os governos interagem com outras instituições públicas e grupos e indivíduos da sociedade, em um ambiente democrático e com canais de participação social.

Para autor, uma política deve ter aproveitamento social e para que seja democraticamente aceitável, ela deve fazer parte das políticas gerais de reintegração trabalhista, cultural e social.

Portanto, as representações políticas são responsáveis para planejar ações para a implementação de políticas públicas sociais propostas pelo Objetivo 11 e indicador 11.2 da Agenda 2030 (p. 51) que se propõe “até 2030, proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, acessíveis e sustentáveis para todos e melhorar a segurança viária, em especial pela ampliação do transporte público, prestando especial atenção às necessidades de pessoas vulneráveis, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos”.⁹

Conforme explica o coordenador de Geografia do IBGE Claudio Stenner é preciso pensar que para o alcance desse amplo objetivo, é indispensável intensificar a atenção à questão populacional das cidades e à urbanização em si, o que consiste em abrir um leque de indicadores diversificados. Um dos principais desafios é a demanda por informações locais, que muitas vezes não têm harmonização metodológica, um gargalo que ainda persiste em situações de demandas sociais como no caso do sistema de trânsito no Distrito Federal.

O coordenador esclarece em entrevista ao Jornal local que foi formado um grupo de trabalho para atingir o objetivo do desenvolvimento sustentável (ODS) inclui, além do próprio IBGE, o Ministério da Integração, a Secretaria da Defesa Civil, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), o Ministério das Cidades, o Ministério do Meio Ambiente, o Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI), o Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (CEMADEN), o Ministério da Saúde (MS) e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

Para iniciar o trabalho, de acordo com a necessidade dos grupos sociais, é preciso colher uma grande quantidade de informações básicas e locais. Por exemplo, para o indicador que trata dos assentamentos precários das cidades, colhe-se as informações sobre a situação fundiária das áreas, o número de pessoas por família, as atividades desenvolvidas e como se locomovem para as atividades sociais. Quem detém essas informações é a administração de cada município, mapeando as necessidades dos grupos locais. Depende-se desse modo de uma parceria

⁹ Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, resultou na criação de 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que se baseiam nos antigos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM). Disponível em: www.agenda2030.org.br. Acesso em 10-07-2022.

federativa de políticas públicas seguras para reunir as informações necessárias para esse objetivo do desenvolvimento sustentável (ODS).

Enquanto muitas organizações e atores sociais criam políticas as quais seus membros devem aderir, acata-se a definição de políticas públicas como ações de governos que afetam e influenciam todos os membros de um estado-nação. A definição específica claramente que o principal agente da formulação de políticas públicas é o Estado havendo muitas vezes participação de grupos comerciais privados, organizações de caridade, grupos de interesse ou outros grupos sociais.

Embora todos possam ser atores importantes com algum papel nos processos de formulação de políticas governamentais, os governos gozam de um status especial na formulação de políticas públicas, devido à sua capacidade única de tomar decisões autorizadas em nome dos cidadãos, isto é, as decisões são respaldadas pelo potencial de sanções para transgressores em caso de não conformidade.

Conforme Macedo *et al* (2016, p. 595) “as políticas públicas são fundamentais para as democracias modernas – é essencialmente por meio delas que o Estado ou os governos entram em ação (DYE, 2009; SOUZA, 2006)”.

Nesse sentido, compreende-se que as políticas públicas podem partir também de ações do mercado e da sociedade e é fundamental que exista participação em todas as etapas de elaboração, ou seja, desde a demanda da sociedade até a avaliação.

As políticas públicas são, na sua forma mais simples, uma escolha feita pelo governo para seguir algum curso de ação necessária para determinados grupos sociais. Assim, uma decisão negativa de um governo de não fazer nada e simplesmente manter o curso de ação atual é tanto uma decisão política quanto também poder da escolha.

Macedo (2016, p. 595) cita Souza (2006) para lembrar que não há consenso acerca do conceito de políticas públicas. Portanto, são encontradas diversas definições clássicas: decisões e análises que visam responder quem ganha o que, por que e que diferença faz, conforme Lasswell (1951 apud Souza, 2006) e ainda a definição de “tudo o que o governo faz e deixa de fazer (Dye, 2009).

Em termos de conceito, as políticas públicas melhor se caracterizam como:

[...] um processo de decisão política que se materializa em objetivos com resultados esperáveis, normalmente vinculados à transformação de uma dada realidade, com vetores distintos, e que envolvem: a) técnicos estatais e não governamentais, burocratas e políticos (tomadores de decisão); b) atores distintos (com “recursos de poder” assimétricos), cenários e conjunturas (por vezes voláteis); c) capacidade e viabilidade de o Estado disponibilizar recursos orçamentários, humanos, legais e logísticos; d) mecanismos de mensuração dos resultados (FONSECA, 2013, p. 405, apud Macedo, 2016, p. 595).

Importante, quando se define políticas públicas, é frisar como esta pode ser influenciada tanto por entes não governamentais como também intergovernamentais. Indivíduos e grupos muitas vezes tentam moldar políticas públicas por meio da educação ou mobilização de grupos de interesse. As políticas públicas são obviamente diferentes nas democracias ao estilo ocidental, mas é razoável supor que o processo sempre envolva esforços de grupos de interesses concorrentes para influenciar os formuladores de políticas ao seu favor, conforme Mancuso e Gozetto (2011, 1-21).

No campo viário, foram feitos progressos significativos na construção de consensos sobre princípios, critérios e boas práticas de segurança, por meio de planos estratégicos que levariam a tempo à implementação das recomendações da Organização Mundial da Saúde, da OMS e do Banco Mundial.

Além disso, foi instituído por essas organizações, como um dos princípios básicos, de que a Segurança Viária deve constituir uma Política de Estado, inclusive em seus três poderes e formulada com a participação e consenso das forças políticas de cada país. Lembrando que o conceito de segurança viária é utilizado para referir ao conjunto de medidas, disposições e normas existentes em relação à circulação de pessoas e automóveis pelas ruas e rodovias, com o objetivo de prevenir acidentes de trânsito aos sujeitos envolvidos.

Acrescenta-se que, cada país deve promover suas capacidades de segurança viária e ter, entre outras coisas, uma agência estatal responsável, um sistema de coleta e processamento de dados confiável e um plano de estratégia e ação, com recursos adequados para promover intervenções multissetoriais que valorizem o bem-estar de todas as pessoas utentes.

Nessa perspectiva, as avaliações, no caso deste estudo, concentram-se no efeito causado após a execução dos projetos de educação para o trânsito no Distrito Federal como houve a aplicação ou desenvolvimento de projetos com intuito de promover redução das ocorrências de

mortes no trânsito, tendo como resultado investimentos ostensivos em políticas públicas para esse fim.

Para tanto, o resultado positivo deve-se à dedicação e lutas visando às práticas educativas, porque falar em educação na perspectiva de transformação e valorização da vida é preparar um cidadão para ser respeitoso, informado e sábio. Mostrar como é trânsito no Brasil, acidentes de trânsito é de grande valor, e por fim educação de trânsito, na realidade brasileira e os motivos da necessidade de mudança de atitudes.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) apresenta o quesito da Educação para o Trânsito. Consta no capítulo VI, da lei: artigo 76 que educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus [...] e no inciso I que a adoção, em todos os níveis, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito; no II, sobre a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores.¹⁰

Nesse sentido, a Educação, torna-se um importante papel na preparação para a locomoção dentro da cidade e em estradas, na formação da sociedade, na função do cumprimento das políticas públicas.

2.4 Educação

Educação, no sentido formal é todo o processo contínuo de formação de ensino aprendizagem que faz parte do currículo dos estabelecimentos oficializados de ensino, sejam eles públicos ou privados. No Brasil, a Lei de Diretrizes e Bases, rege as ações voltadas ao ensino do nível Básico até o ensino superior.

Em um processo educativo, os conhecimentos e habilidades são repassados sempre com a finalidade de desenvolver o raciocínio dos alunos, ensinar a pensar sobre diferentes problemas, auxiliar no crescimento intelectual e na formação de cidadãos capazes de gerar transformações positivas na sociedade.

¹⁰ Código de Trânsito Brasileiro Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm- Acesso em: 10-07-2021

Educar é visto como um ato de amor e coragem, que está relacionado ao diálogo, ao debate e à discussão sobre determinado tema. Em uma sociedade democrática todos os seres humanos vivem em constante processo de aprendizado, pois a cada dia surgem novos conhecimentos, novos saberes. A educação, portanto, não se restringe apenas às normas morais e intelectuais, mas está também relacionada com o aspecto social, voltada à prática cidadã como é o caso da educação para o trânsito.

A escola é considerada como agência educativa, no sentido de que ela coloca em ação os principais meios para que sejam atingidos os parâmetros considerados ideais pela sociedade. Ela reproduz os modelos, as normas, as ideias da sociedade e da humanidade em geral. A escola, portanto, é arquitetada como um lugar de aprendizagem e não como um espaço onde professor se limita a repassar conhecimentos.

Sabe-se que a escola deveria ser um local onde são elaborados os meios para desenvolver atitudes e valores e adquirir competências. Para Martins (2007, p.33), "a educação se processa por meio de razões e motivos. Um motivo é o efeito da descoberta de um valor. Há, pois uma estreita relação entre motivos e valores e entre valores e educação."

A Lei das Diretrizes e Base da Educação reza que a escola deve ter o compromisso de educar os estudantes dentro dos princípios democráticos. Nesse sentido, deve encaminhar conteúdo para que os estudantes possam ser capazes de entender que a cidadania implica em exercer os direitos e deveres. Como cidadãos, no dia a dia, deve-se preocupar com os modos de aplicar valores como, por exemplo, o ato de ser solidário, justo e de respeitar o próximo. Diante de situações sociais, deve-se posicionar, de maneira crítica, sempre dialogando para resolver conflitos e tomar decisões. Uma escola de qualquer nível de ensino deve valorizar a diversidade, rejeitando qualquer tipo de discriminação.

Só assim, é possível sentir-se parte do meio ambiente e contribuir para a melhoria, em todos os aspectos, bem como ser capaz de assumir hábitos saudáveis e usar as diferentes linguagens com a finalidade de expressar suas ideias, saber manusear equipamentos tecnológicos, de uso pessoal e profissional, com a finalidade de construir a cada dia variedade de conhecimentos.

Sendo assim, inovar metodologias de ensino é a alma de qualquer projeto educacional e com a educação de trânsito não é diferente. Pensando nisso, o DETRAN-DF, por meio da

Escola Pública de Trânsito, atua exaustivamente, construindo novos projetos com intuito de contribuir para reformulação pedagógica nos cursos de formação de condutores.

2.4.1 Política educacional como um desafio

Não se pode ter uma postura ingênua, defendendo que as políticas educacionais requerem apenas uma abordagem "técnica" e que tais soluções "técnicas" serão alegremente aceitas pelos atores políticos e sindicais. Propostas técnicas, em qualquer democracia, devem passar pelo "moedor de carne" do sistema político — às vezes corrupto ou demagógico — e devemos saber como encontrar as melhores janelas de oportunidade cronológica para avançar certas ideias.

Para Lovato *et al* (2018, p. 156), “o objetivo da educação é visto como a formação de estudantes com competência e criatividade, capazes de gerenciar sua própria liberdade de apreender.” Os autores referem-se a Dewey (1979b) concebe a educação como um processo de descoberta, uma busca ativa de conhecimento por parte do aluno exercendo sua liberdade de apreender.

A palavra educar está relacionada à noção de (De origem latina que quer dizer conduzir para fora; é composto pela união do prefixo *ex*, que significa “fora”, e *educere*, que quer dizer “conduzir” ou “levar”). Era empregada, segundo dicionário etimológico online, no sentido de preparar pessoas para o mundo e para viver em sociedade.¹¹ Assim, a educação é deliberada e esperançosa. É o aprendizado que se pretende fazer acontecer na crença de que as pessoas podem ser mais informativas, respeitosas e sábias. Um processo de convidar à verdade e à possibilidade.

A educação então, é uma atividade cooperativa e inclusiva, que visa ajudar as pessoas a viverem, da melhor forma, suas vidas, oferece a melhor maneira possível. Ela também é libertadora da criatividade humana e, hoje, uma condição necessária para uma vida plena e feliz. Se for dado um passo decisivo e correto na educação, ele se colocará no caminho do verdadeiro desenvolvimento e poderá ir muito além dos objetivos estabelecidos em relação aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.

¹¹ Dicionário etimológico. Disponível: <https://www.dicionarioetimologico.com.br/educar/>-Acessado em 10/07/2002.

Nesse sentido, a *Yidan Foundation* e a *The Economist* publicaram pela primeira vez o Global Educations Index for the future em 2017¹². Ao contrário de inúmeros índices baseados em resultados padronizados de testes, mede três insumos-chave para o desenvolvimento futuro de sistemas educacionais, tais como, a) até que ponto as políticas públicas priorizam a formação educacional para o futuro; b) a importância da formação de professores; e c) a abertura da sociedade em questões como equidade de gênero, diversidade cultural, tolerância e liberdade de imprensa.

No caso da educação, sob o ponto de vista deste estudo acadêmico, percebe-se que junto ao crescimento das cidades, a questão do trânsito nas ruas e a forma de lidar com o espaço de cada ator social ao acessar as ruas, ganham importância. Porém, para além de planos diretores que são responsáveis pelo planejamento formal urbano, a agenda de mobilidade precisou ser pensada de outro ponto de vista, com uma educação para o trânsito.

Esse tema tem-se mostrado fundamental porque, diante de problemas urbanos e de questões ambientais, é importante que cidadãos e organizações mudem de comportamento diante do desafio de uma política pública para a educação no trânsito. Por isso, campanhas oriundas do poder público e de entidades privadas cumprem um papel na garantia da segurança e em formas mais saudáveis de ocupar e compartilhar o espaço público.

Londres, a capital inglesa, foi pioneira ao compreender a importância de educar cidadãos para o trânsito. A capital inglesa adotou a taxa de congestionamentos em 2003. A política deu certo e a ciclomobilidade mais que triplicou na área central, além de haver um aumento no uso de transporte coletivo. No entanto, o número de acidentes com ciclistas aumentou, ainda que por pouco tempo, e em uma incidência proporcionalmente pequena. Atentos, perceberam que o fenômeno indica que quem pedala por lazer não necessariamente sabe pedalar em vias compartilhadas com carros e ônibus.

Seguindo o exemplo inglês, São Paulo, Brasil, enfrentou uma séria polêmica a respeito da velocidade nas vias marginais da grande metrópole. Conhecidas por serem os principais condutores viários da maior cidade brasileira — norte-sul e Leste-Oeste, as avenidas tiveram a velocidade máxima aumentada no início de 2017. Poucos meses depois, foi possível mensurar um aumento de 60% nos acidentes de trânsito, uma vez que a tolerância provocou uma conduta

¹² Yidan Foundation. “Worldwide Educating for the Future Index: Disponível em: <https://educatingforthefuture.economist.com/>. Acessado em: 10/07/2022.

no volante menos prudente. Como pode ser percebido, é preciso experimentar as políticas adotadas como medidas que deveriam solucionar o problema, e que, no entanto, muitas vezes agravam ainda mais porque faltou aquele detalhe que só é possível por meio de ações educativas.

O principal desafio político do Detran-DF então, é superar a cultura de um trânsito centrada no veículo e apostar em modelos mais sustentáveis, orientados por uma preocupação coletiva. Esse é um dos motivos pelos quais as questões voltadas ao trânsito devem receber uma política de educação e de formação específicas, centradas na vida dos cidadãos e com promoção de saídas concretas.

A educação para a mobilidade, por exemplo, faz parte dessa proposta e não deve ser uma carta de princípios desconectada da realidade social. Muitas pessoas que necessitam de recursos especiais para estacionamento ou para acessibilidade e acabam deixando seus carros em casa, devido as dificuldades encontradas de espaços especificados nas vias públicas para estacionarem seus veículos, além de enfrentarem enormes trajetos de congestionamentos.

São situações recorrentes, embora não seja o anunciado, pois é um direito que lhes é garantido pelas Leis Federais 10.048 e 10.098, ambas do ano de 2000, regulamentadas pelo Decreto Federal nº 5.296/2004, coordenam sobre a reserva de vagas para pessoas com deficiência física ou visual nos estacionamentos de veículos, definindo inclusive o porte de identificação.

Esse é um conteúdo abordado nas salas da Escola Pública de Trânsito do DF, pois existem condutores desavisados que, mesmo com identificações, ainda desrespeitam esses espaços. A vaga especial é um direito assegurado por Lei Federal com uso regulamentado por Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que determina 5% do total de vagas do estacionamento sejam destinadas a idosos e 2% a portadores de deficiência.

Uma educação de trânsito voltada para a questão do pleno exercício da cidadania pode ser uma saída ideal para melhores práticas cidadãs nas vias públicas. Nesse caso, já houve campanhas para transporte solidário, mas, pode-se dizer que, não é resolutivo defender que trabalhadores residentes em áreas desabastecidas por transporte coletivo renunciem a locomoção em seus carros, e sim, é justo que se faça uma política pública para o trânsito mais viável, desde que seja vestida pela prática de uma educação cidadã e pela cultura da paz.

“Cultura de Paz” é um termo usual pelo Departamento de Trânsito no Brasil que diz respeito a um conjunto de valores, atitudes, tradições, comportamentos e estilos de vida, baseados no respeito à vida, no fim da violência e na promoção e prática da não-violência por meio da educação, do diálogo e da cooperação. No contexto brasileiro, atualmente há uma demanda pública que pede por paz, então, a política de educação para o trânsito seria uma das políticas públicas que o Estado adotou a fim de promovê-la.

O termo foi definido pela ONU na *Declaração e Programa de Ação sobre uma Cultura de Paz*, em 13 de setembro de 1999, da seguinte maneira:

“Uma Cultura de Paz é um conjunto de valores, atitudes, tradições, comportamentos e estilos de vida baseados: No respeito à vida, no fim da violência e na promoção e prática da não-violência por meio da educação, do diálogo e da cooperação; No pleno respeito aos princípios de soberania, integridade territorial e independência política dos Estados e de não ingerência nos assuntos que são, essencialmente, de jurisdição interna dos Estados, em conformidade com a Carta das Nações Unidas e o direito internacional; No pleno respeito e na promoção de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais; No compromisso com a solução pacífica dos conflitos; Nos esforços para satisfazer as necessidades de desenvolvimento e proteção do meio-ambiente para as gerações presente e futuras; No respeito e promoção do direito ao desenvolvimento; No respeito e fomento à igualdade de direitos e oportunidades de mulheres e homens; No respeito e fomento ao direito de todas as pessoas à liberdade de expressão, opinião e informação; Na adesão aos princípios de liberdade, justiça, democracia, tolerância, solidariedade, cooperação, pluralismo, diversidade cultural, diálogo e entendimento em todos os níveis da sociedade e entre as nações; e animados por uma atmosfera nacional e internacional que favoreça a paz”.

Nesta mesma Declaração, também foram definidos os oito campos de ação em que o Estado e a sociedade civil devem atuar para garantir a promoção da cultura de paz. São eles:

- a. Educação para a paz;
- b. Desenvolvimento econômico e social sustentável;
- c. Direitos humanos;
- d. Igualdade entre os gêneros;
- e. Participação democrática;
- f. Compreensão, tolerância e solidariedade;
- g. Comunicação participativa e livre circulação de informação e conhecimento; e

h. Paz e segurança internacionais

Isso mostra que é fundamental que haja uma forma de diálogo com os cidadãos desde cedo em campanhas para viabilizar políticas públicas para a educação para o trânsito efetiva, construindo uma agenda social que responda pelas condições concretas em cada região e que esse tema se converta em uma variável importante no cotidiano das pessoas desde a infância.

Uma Cultura de paz é uma cultura que promove a diversidade pacífica. Tal cultura inclui modos de vida, padrões de crença, valores e comportamento, bem como os correspondentes arranjos institucionais que promovem o cuidado mútuo e bem-estar, bem como uma igualdade que inclui o reconhecimento das diferenças, a guarda responsável e partilha justa dos recursos da Terra entre seus membros e com todos os seres vivos (Jesus e Milani, 2003, p. 35).

Ao observar a *Declaração e Programa de Ação sobre uma Cultura de Paz*, da ONU, percebe-se o quanto é importante que o Estado Democrático de Direito esteja aberto a ouvir a sociedade e estimulá-la a formatar as suas demandas. Portanto, cabe ao Estado, por meio de departamentos específicos, receber tais demandas, normatizá-las e atender à população, na forma de políticas públicas.

2.4.2 Educação no Trânsito

A palavra Trânsito carrega o conceito da utilização das vias pelos veículos motorizados, por veículos não motorizados, pedestres e animais de tração, para fins de circulação, parada, estacionamento ou parada passageira. Para harmonização desse espaço e dos modos de movimentação existem as leis de trânsito, as quais administram o tráfego e regulamentam os veículos, enquanto leis da estrada são regras informais que se desenvolveram ao longo do tempo para facilitar e ordenar o fluxo mal preciso do trânsito.

O trânsito prioriza-se, geralmente, pela organização, fluindo em faixas de tráfego em uma direção particular, com cruzamentos e sinais chamados de trânsito para serem seguidos e observados no percurso. Pode ser separado em classes e pedestres. As classes diferentes podem compartilhar limites de velocidade e direitos, ou podem ser segregadas.

No que tange à educação para o trânsito, o objetivo é que não haja atitudes que conduzam à segregação e sim, que possam desenvolver a prática do respeito ao outro, dirimindo as discordâncias e aprimorando a convivência social, pois a proposta é que se pense em uma formação como um ser respeitoso, social e sábio.

Estêvão (2006), lançando mão de Benevides (2003), enriquece o conceito de que a educação não pode ficar alheia à formação do cidadão com base em valores sociais de convivência, ao afirmar que a “formação de uma cultura de respeito à dignidade humana mediante a promoção e a vivência dos valores da liberdade, da justiça, da igualdade, da solidariedade, da cooperação, da tolerância e da paz” (Benevides, 2003, p. 309; citado por Estêvão, 2006, p. 92).

Ao lado do respeito pelo outro, vem o respeito por si mesmo. Sem ele é difícil ver como podemos florescer - e se podemos ser educadores. O autorrespeito não deve ser confundido com qualidades como autoestima ou autoconfiança. Pelo contrário, tem a ver com o nosso valor intrínseco como pessoa e o sentido de nós mesmos como seres importantes.

Nessa perspectiva, envolve uma convicção segura de que vale a pena ter respeito pois é simplesmente o retorno do respeito que se tem pelos outros. Além disso, como defende John Rawls, o respeito é vital para a felicidade e deve ser apoiado como uma questão de justiça.

Por exemplo, Miller (1999 citado por Yus, 2002, p.13) argumenta que “cada pessoa encontra identidade, significado e propósito na vida por meio de conexões com a comunidade, o mundo natural e valores espirituais, como compaixão e paz”. O respeito ao mundo é central para o pensamento daqueles que defendem uma visão mais holística da educação para formação integral do indivíduo para o convívio social.

Em alguns aspectos, é necessária a sabedoria - não tanto no sentido de sabermos ou aprendermos muito, mas somos capazes de ajudar as pessoas a fazer bons julgamentos sobre problemas e situações. Conforme Gadotti (2000, p. 9):

Vale mais hoje a *competência pessoal* que torna a pessoa apta a enfrentar novas situações de emprego, mas apta a trabalhar em equipe, do que a pura *qualificação profissional*. Hoje, o importante na formação do trabalhador, também do trabalhador em educação, é saber trabalhar coletivamente, ter iniciativa, gostar do risco, ter intuição, saber comunicar-se, saber resolver conflitos, ter estabilidade emocional.

São, acima de tudo, *qualidades humanas* que se manifestam de forma positiva, nas relações interpessoais, mantidas no trabalho. Desse modo, ser sábio e ser respeitoso são elementos alargados quando se trata de ações educacionais, pois são de grande importância para alcançar os objetivos de forma mais ampla como no caso de projeto de educação para o trânsito,

voltado para a formação de Instrutores, com vistas a alcançar uma população mais ampla, uma vez que a aprendizagem da sala de aula chega às pessoas circulam no trânsito da cidade.

A proposta da Escola Pública de trânsito do DF é ser capaz de levar ao grupo de interesse, as políticas públicas relacionadas às diretrizes da educação de trânsito, visando à locomoção segura e mobilidade para todas as diversidades possíveis, de forma a garantir bem-estar e qualidade de vida à sociedade.

2.4.3 Educação para o Trânsito.

O Conselho Nacional de Trânsito na Resolução 166 de 2004, descreveu Educação para o Trânsito:

A educação para o trânsito pode ser definida como uma ação para desenvolver, no ser humano, capacidades de uso e participação consciente do espaço público, uma vez que, ao circular, os indivíduos estabelecem relações sociais, compartilham os espaços e fazem opções de circulação que interferem direta ou indiretamente na sua qualidade de vida e daqueles com quem convivem nesse espaço. Essa afirmação permite-nos refletir sobre a complexidade de conceitos e conteúdo que compõem o estudo da circulação e nos permite ainda afirmar que, fazer educação para o trânsito, vai muito além do estudo das regras, símbolos e convenções estabelecidas no sistema de trânsito.

A educação para o trânsito é definida como qualquer tipo de educação formal ou informal focada em aprender e melhorar o conhecimento, percepção, habilidades e atitudes necessárias para uma participação segura no trânsito, incluindo a vontade de participar do trânsito com segurança.

A educação formal no trânsito é definida como as formas de educação oferecidas em um programa ou projeto educacional, geralmente fornecido por uma escola ou instituto educacional. Já a informal compreende as atividades dos pais na vida diária para ajudar seus filhos a adquirir os conhecimentos e as habilidades necessárias para uma participação segura no trânsito. Aqueles que oferecem educação no trânsito podem ser escolas (a educação no trânsito é uma parte legalmente obrigatória do currículo nas escolas primárias), mas também pais de jovens e organizações e de segurança no trânsito.

A educação no trânsito é basicamente destinada a todos os usuários dos espaços públicos em todas as funções de trânsito que não possuem conhecimento, percepção, habilidades e atitudes suficientes para participar do tráfego com segurança e que são capazes de aprender. Portanto, não é apenas para motoristas iniciantes, mas também para crianças, motoristas com experiência (antigos) etc. (Corrêa, 2013, p.106)

A educação contínua no trânsito visa proporcionar educação para o trânsito em todas as fases da vida e funções de trânsito. Existem também os chamados cursos de atualização que se concentram principalmente no conhecimento das regras de trânsito entre os motoristas que possuem sua carteira de motorista há algum tempo. (*ibidem*, p.106)

No artigo 268 do CTB prevê a frequência obrigatória em curso de reciclagem, sendo aplicada pela autoridade de trânsito, quando da penalidade de suspensão do direito de dirigir. Onde, o condutor é obrigado a realizar, nos órgãos e entidades de trânsito ou instituições especialmente credenciadas, um curso teórico, com carga horária de 30 h/a, que engloba as disciplinas “Legislação de trânsito”, “Direção defensiva”, “Noções de primeiros socorros” e “Relacionamento interpessoal”, nas modalidades de curso presencial ou à distância, na conformidade da Resolução do CONTRAN nº 789/2020.

Não se sabe muito sobre a efetividade da educação no trânsito para a melhoria da segurança no trânsito – uma vez que se atribui, mormente, que as quedas sazonais de acidentes com vítimas se devem à criação de dispositivos de coerção legal, e não à formação dos participantes do trânsito. Um efeito na taxa de falhas ainda não foi demonstrado. Avaliações indicam que a educação no trânsito pode afetar a atitude ou o comportamento (autorrelatado) (MPDFT, 2014; DETRAN/MS, 2016; Almeida, 2018, s/p), desde que o programa esteja configurado corretamente. Os requisitos para um programa bem configurado são segundo Corrêa (2014, p. 79-90):

- a) Concentrar-se no comportamento que demonstrou ter uma relação clara com a segurança no trânsito.
- b) Concentrar-se no grupo que mostra o comportamento do problema; esse grupo é capaz de mudar o comportamento.
- c) Considerar as razões pelas quais o grupo mostra o comportamento.
- d) Oferecer a possibilidade de aprender com as próprias experiências.

É importante, dessa forma, avaliar os projetos de educação no trânsito quanto à sua eficácia (melhoria de comportamento, conhecimento ou atitudes), qualidade didática e/ou

alcance do grupo-alvo. Isso possibilita o uso de programas fortes com mais frequência e a interrupção ou melhoria de programas fracos.

Por sua vez (Calleja, 2008 p.109) ¹³define dois tipos de educação em trânsito:

- I.Educação formal: que corresponde ao sistema educacional hierarquicamente estruturado, com cursos estabelecidos em ordem cronológica, geralmente oferecidos por um centro de educação de natureza estruturada.
- II.Educação informal: entendida como o processo pelo qual o indivíduo assimila atitudes valoriza habilidades e conhecimentos através da experiência cotidiana com a família, amigos pares que compartilham os mesmos interesses da mídia e outros fatores que afetam o ambiente de uma pessoa.

Associada a este conceito de Calleja (2008, p. 109) o exemplo de política pública de educação no trânsito, foi o estabelecimento de critérios de padronização das Escolas Públicas de Trânsito (EPT) por meio da Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) nº 929 de 28 de março de 2022, em todo o território brasileiro.

Tal resolução define que a “EPT, em suas atividades, priorizará o desenvolvimento do convívio social no espaço público, promovendo princípios de equidade, de ética, visando uma melhor compreensão do sistema de trânsito com ênfase na segurança e no meio ambiente.” Também, apresenta que são as escolas as responsáveis “prioritariamente à execução de cursos, ações e projetos educativos, voltados para o exercício da cidadania no trânsito.”

Os elementos desenvolvidos em relação à educação são de grande importância para alcançar uma população, capaz de assumir políticas públicas relacionadas às diretrizes de trânsito e mobilidade, de forma a garantir seu bem-estar e qualidade de vida.

2.5 Antecedentes Históricos e Estratégias de Regulação do Trânsito.

Conforme Tolentino (2006, p.1), o trânsito se apresenta como um conjunto de deslocamentos diários de pessoas por calçadas e vias, tratando-se da movimentação geral dos

¹³ Ruiz Calleja, J.M. (2008). Os professores deste século. *Revista Internacional Universidad Tecnológica: Investigación, Biodiversidad y Desarrollo*. Recuperado em 07e julho de 2022, de: <https://docplayer.com.br/40065001-Jose-manuel-ruiz-calleja.html>

pedestres e diferentes tipos de veículos. Conforme o autor, o trânsito refere-se a um conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos em vias públicas, em um sistema convencional de normas cuja finalidade é garantir a integridade de seus participantes.

De acordo com Skinner (1984a, p. 207), “uma cultura bem planejada é um conjunto de contingências de reforço, sob o qual os membros se comportam de acordo com procedimentos que mantêm a cultura, capacitam-na a enfrentar emergências e modificam-na de modo a realizar essas mesmas coisas mais eficientemente no futuro”.

Muitas pessoas se empenham no planejamento e reformulação dos costumes culturais, propondo maneiras melhores do que as que se dispõem em um determinado momento, sustentando-as com o auxílio de prognósticos e resultados mais reforçadores. Quando Skinner afirma sobre cultura bem planejada, ele quer dizer que uma nova prática baseada em uma educação eficiente deve ser produzida por causa de necessidade de consequências futuras mais favoráveis à sociedade.

Entende-se, desse modo, que o trânsito acontece em espaço público, refletindo o movimento de interesses múltiplos, dentre os quais, o atendimento de necessidades de trabalho, educação, saúde, lazer etc., muitas vezes conflitantes entre si. A fim de assegurar o equilíbrio entre os interesses particulares e coletivos, são firmados acordos sociais, o que ocorre por meio de regras, normas, sinais, formando as leis e assegurando a proteção da vida das pessoas que circulam nesses espaços.

Santos, *et al.* (2017, p. 109-119) entendem que o trânsito será o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos nas calçadas e vias da cidade, ocorrendo nas ruas por meio da movimentação geral dos pedestres e veículos. Nesse sentido, o trânsito significa o deslocamento feito pelas pessoas que fazem uso – natural ou artificial – de qualquer forma de deslocamento. Os autores explicam que esses deslocamentos, por vezes, não são realizados de maneira pacífica, podendo existir conflitos de interesses e ocasionando os acidentes de trânsito.

Embora as normas de trânsito possam variar de acordo com a cidade ou região que se observa, é de opinião geral que as normas de trânsito no Brasil são contínuas e propositadamente descumpridas pelos motoristas e pedestres brasileiros (Machado, 2001, p. 49). Acredita-se que este descumprimento possa ser a consequência da violência e o crescente número de acidentes de trânsito, que ainda se apresenta no Brasil.

Nesse sentido, a história do trânsito foi condicionada tanto pelo passado quanto pelo presente. O processo evolutivo foi lento, mas seu ímpeto cresceu rapidamente durante o século XVIII, por um lado, graças à revolução industrial que aumentou a necessidade de um método que permitisse a transferência de materiais e bens, mas também um produto da emigração das áreas rurais para as cidades, o que estimulou a melhoria dos meios de transporte e serviços do final do século XVIII e início do século XIX.

O maior *boom* nos desenvolvimentos dos transportes foi o século XIX; a incorporação de trem e bonde, como o transporte mecânico adaptado à cidade, não só significou maior movimento, mas também condicionamentos na morfologia das cidades. Essas consequências não foram apenas formais, mas estendidas ao aumento do volume de movimento, sua composição e aos objetivos de deslocamento.

Assim, outras formas de deslocamento apresentaram vantagens na acessibilidade a diferentes áreas urbanas e promoveu a segregação no uso dos espaços públicos. Sendo possível com o avanço tecnológico do transporte urbano, no sentido de que permitiu a expansão das cidades.

Portanto, seguindo o desenvolvimento tecnológico e seu impacto no crescimento automotivo, diversos estudos já foram desenhados para garantir estratégias que contribuam para uma regulação eficiente do trânsito, como forma de atender às necessidades sociais e econômicas. Diante do crescente índice populacional, a gestão das cidades em si é um dos principais desafios para o desenvolvimento das atividades que exigem deslocamentos. A ideia para implantar no Século XX seria as técnicas de uma cidade Inteligente.

No entanto, seja por comodismo ou por receio de perder poder (político, social, econômico), muitos “líderes” permanecem resistentes à integração e ao compartilhamento de informações necessárias para a criação da infraestrutura básica para as grandes cidades. No Distrito Federal não é diferente porque alguns projetos são desenvolvidos de maneira isolada, sem o compartilhamento de recursos de tecnologias de informação ou mesmo de informações. Assim, essa mentalidade é considerada pelos especialistas uma das principais barreiras para a disseminação da tecnologia nas cidades, que acabam gerando a duplicação de investimentos e esforços, dificultando ainda mais a evolução da infraestrutura necessária para que as cidades se tornem mais inteligentes.

Neste sentido, foram identificados ao menos três grupos de invenções, que descrevem importantes como por exemplo, a sinalização nas chamadas estradas inteligentes ou vias inteligentes, nas quais a sinalização é realizada sobre a própria pavimentação das vias públicas por meio de LED abastecidos por painéis solares também dispostos sobre o asfalto. Então um sistema de “vias inteligentes”, é aquele que, usando painéis solares, iluminando *displays* de LED de forma a informar dinamicamente as condições de tráfego. Há também a invenção que permite variar uma sinalização luminosa às margens de estradas de forma a gerar alertas em caso de acidentes. Há outros ainda em experiência que poderão ser implantados no Distrito Federal.

Para que cheguem até o Distrito Federal essas inovações com sucesso, é necessário o surgimento de políticas públicas e incentivos governamentais, que estimulem o crescimento destas tecnologias de controle do tráfego, com o objetivo de economizar os recursos que atualmente são gastos com saúde pública devido aos números alarmantes de acidentes de trânsito.

Por fim, devido à relevância do tema para a vida urbana, estima-se que poderá ocorrer um aumento de ações que venham fortalecer a ideia de cidades inteligentes nos próximos anos, em particular, das tecnologias relacionadas ao controle de tráfego.

Assim, o Brasil não ficaria de fora dessa impactante modernidade, pois é a oportunidade de ter um papel relevante nesta tendência mundial de investir em cidades inteligentes, principalmente se tratando de controle de tráfego inteligente. Caso contrário, o Brasil ficará dependente tecnologicamente de quem desenvolve essas tecnologias. Contudo, se comparado a alguns países mais desenvolvidos nesta área, o Japão, por exemplo o Brasil ainda tem um longo caminho a percorrer.

2.5.1 Estratégias para regular o tráfego: Sistema de Gestão de Tráfego

O crescimento acelerado das grandes cidades causou uma série de efeitos negativos, como a diminuição de espaços possíveis para mobilidade pelo aumento do congestionamento, aumento do consumo de energia e aumento da poluição o do ar que impacta a qualidade de vida dos cidadãos. Foram necessários sistemas básicos em computadores e telecomunicações para gestão e controle de tráfego urbano ou conjunto de aplicativos e serviços necessários para melhorar a mobilidade.

Atualmente, o controle e gestão do tráfego urbano no Brasil faz parte do quadro daqueles chamados ITS (*Intelligent Transportation Systems*). O conceito ITS é um termo que descreve uma gama de tecnologias baseadas em ciência da computação, comunicações e engenharia de tráfego destinadas a resolver o tráfego e a gestão de transportes.

Os objetivos de um Sistema de Gestão e Controle de Tráfego Urbano são estabelecidos nas três áreas seguintes:

- Social: Um confortável sistema de transporte de cidadãos a serviço da comunidade.
- Meio Ambiente: Um sistema de transporte cidadão que fornece níveis de poluição atmosférico e acústica aceitável.
- Econômico: Um sistema de transporte cidadão eficiente e sustentável.

O conceito de gestão de Trânsito Urbano inclui as seguintes áreas de aplicação:

- Gestão e controle de sistemas semafóricos;
- gestão do transporte público na cidade;
- gestão de segurança em túneis urbanos;
- gestão de vias pedagiadas urbanas;
- gestão de sistemas de estacionamento;
- gestão de áreas de tráfego restritos a determinados veículos;
- gestão de áreas municipais dedicadas ao tráfego de pedestres e bicicletas; serviços de engenharia de regulação e
- gestão de trânsito, e sistemas de informação ao usuário de trânsito e transporte.

Com tantos setores de gestão, é de grande importância conhecer as bases tecnológicas do Sistema de Gestão e Controle de Tráfego Urbano, bem como o sistema de controle semafórico como estratégia de controle de tráfego, de modo a garantir um sistema centralizado de controle atue na rede semifinal de uma cidade.

É preciso ter a garantia de que atenda às necessidades da população, bem como as estratégias de mobilidade necessárias para desenvolver e satisfazer as atividades econômicas e sociais da comunidade.

Desse modo, portanto, o cumprimento das políticas públicas, implementando programas de educação para o trânsito e outras atividades impostas pelas demandas sociais, será grande a contribuição para impedir que infrações de trânsito sejam cometidas.

Então, os objetivos a serem alcançados são que a segurança do trânsito é máxima e o custo para seus usuários é mínimo, medido em termos de horários de viagem e número de paradas em cruzamentos equipados com semáforos. Portanto, um dos meios que a Engenharia de Tráfego tem para atingir esses objetivos é a regulação das travessias por meio de sinais de luz semafóricas coordenados entre si. Quando um sistema de regulação de tráfego visa minimizar o custo total do processo de transporte dentro de uma área urbana, dizemos que realiza um controle otimizado de tráfego.

É evidente que o fato de haver instalações semi-símicas nos cruzamentos das ruas de uma área urbana, ao mesmo tempo em que aumenta a segurança e a fluidez total do tráfego, resulta em cada um dos veículos circulando uma restrição. Essa restrição pode ser quantificada e avaliada através de uma função de custo linear que depende de duas variáveis.

O primeiro é o tempo adicional que a presença de semáforos aumenta o tempo livre de viagem, ou seja, o tempo que um veículo levaria para passar pela área semafórica se não houvesse semáforos ou outros veículos dificultando a passagem.

Na terminologia da técnica de regulação do tráfego, este tempo adicional é chamado de atraso. A segunda é o número de paradas e partidas completas que a presença de semáforos vermelhos exige que o veículo seja feito. A função de custo é obtida multiplicando o atraso pelo custo a que valorizamos cada unidade de tempo, atraso e o número de paradas pelo custo em que valorizamos o combustível gasto em cada início.

Por sua vez, o custo de cada unidade de tempo de atraso pode ser considerado igual ao custo da gasolina gasto quando o veículo é parado com o motor em desarmamento, além do custo pelo qual valorizamos o tempo para os passageiros do veículo. Esse custo é uma função de dois fatores fundamentais.

Uma delas é a distribuição de intensidades de tráfego que convergem em cada um dos cruzamentos da área regulamentada e o outro é o agendamento de horários de semáforos que na terminologia da regulação do trânsito é chamado de Plano de Trânsito. Um sistema que executa controle de tráfego otimizado minimiza a função de custo usando um modelo

matemático que permite calcular o plano de tráfego. Todas essas estratégias e sua implementação contribuem para uma melhor mobilidade urbana e redução de acidentes, aspectos que serão avaliados abaixo em relação à análise da situação aos dados que refletem a situação do trânsito no Brasil.

Discutiu-se anteriormente o conceito de trânsito. Também foi mencionada a não obediência das normas, que por consequência marca o Brasil como detentor de um dos trânsitos mais perigosos. Para falar melhor dos dados no Brasil faz necessário entender o conceito de acidentes.

Melo Jorge e Latorre (1994, p.19-44) explicam que um índice significativo de óbitos na história está relacionado a ocorrências no trânsito. Acidentes de trânsito correspondem a uma parcela significativa de danos à saúde e integridade física e/ou da morte de pessoas todos os anos.

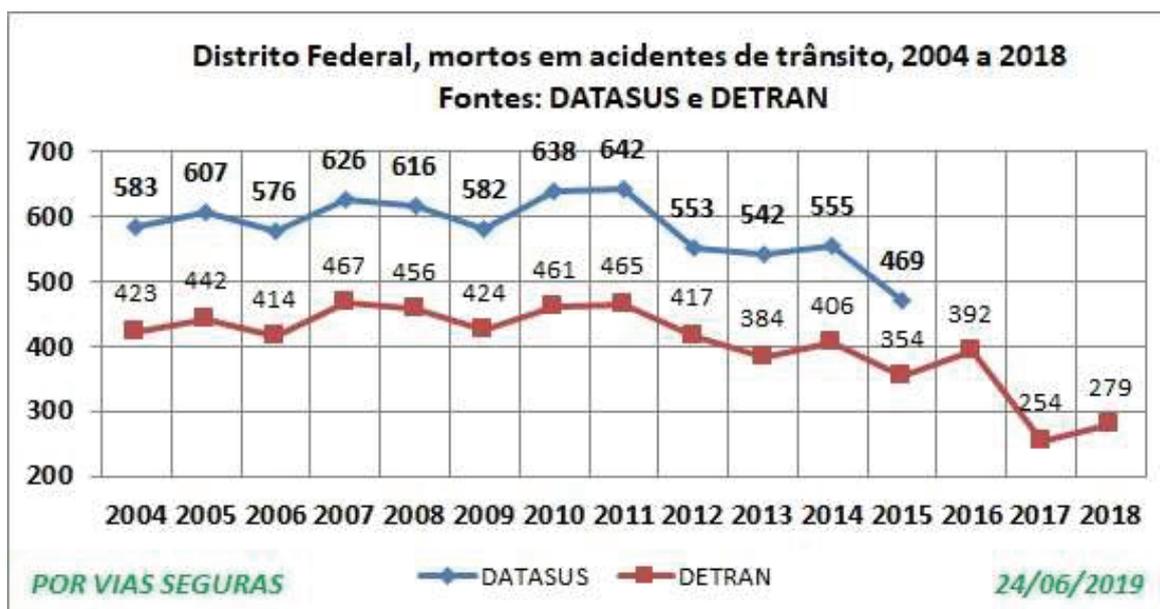
Já Pereira *et al.* (1997, p.189-192) explicam que os acidentes de trânsito são também uma das principais causas de invalidez e morte, especialmente entre pessoas mais jovens, o que se reflete na redução da população potencialmente ativa, aumentando os custos com a saúde pública.

No Brasil, os dados oficiais do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, referentes a 2015, informa que 38.651 morreram de acidentes de trânsito. Esse número foi 11% menor que 2014, mas ainda é alto e em ritmo lento, dado o objetivo de um dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da seja s Nações Unidas (ONU), que é reduzir pela metade as ocorrências até o final da década, em 2020. Os casos envolvendo automóveis caíram 23,9% e as mortes por atropelamentos 21,5%. Já os registros referentes aos motociclistas diminuíram com menor intensidade (4,8%).¹⁴

No DF não é diferente conforme demonstrado no gráfico do DATASUS e DETRAN a seguir. A violência no trânsito tem se tornado perene. Diante desse quadro, é necessário ampliar a política de educação para o trânsito.

¹⁴ Nota Técnica - 2021 - Maio- Número 81- Diset-Por uma Agência Nacional de Prevenção e Investigação de Acidentes de Transportes- Autores: Ana Flávia Silva de Paula, Erivelton Pires Guedes, Paulo César Pêgas Ferreira, Bruno Portes Costa de Castro, Luciana Freitas de Andrade e Luiza de Alencar -Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38040. Acesso em 08-07-22.

Figura 1: Índice de acidentes de trânsito no DF de 2004 a 2018



Disponível em: <http://vias-seguras.com/educacao> - Acesso em 3 de maio de 2022.

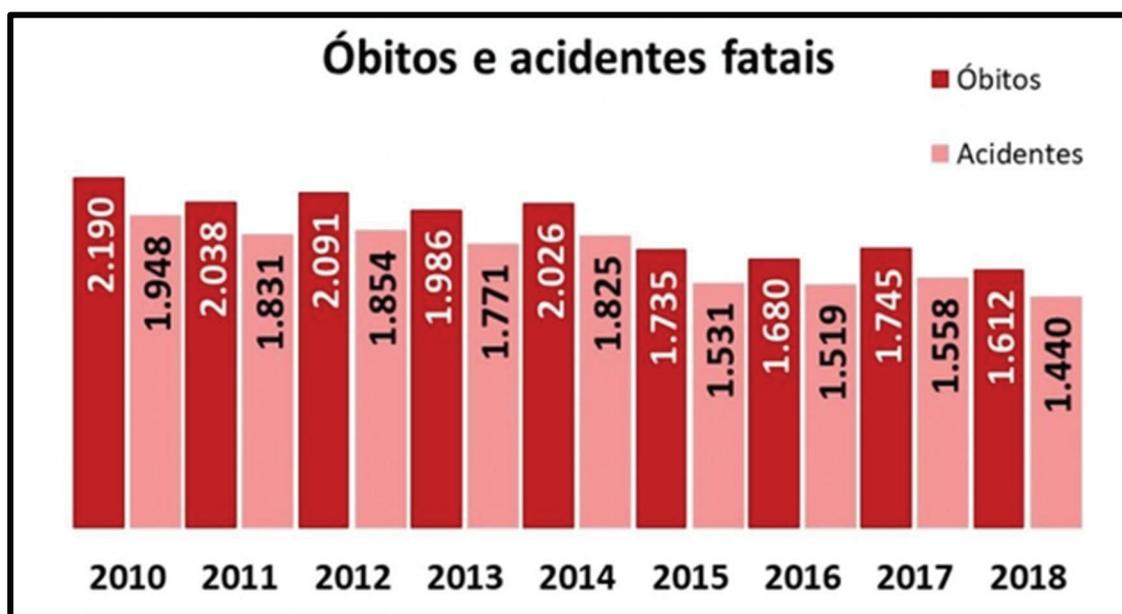
Para uma mudança mais expressiva de casos de violência no trânsito, o trabalho relacionado à Educação para o Trânsito precisa ser implementado iniciando desde a infância. É importante que programe ações na proposta pedagógica das escolas públicas, inserindo as atividades sugeridas, assim como outras ações que sigam a mesma linha, levando em conta as fases de desenvolvimento das crianças, observando-as e respeitando-as em suas diferenças individuais.

O tema trânsito pode despertar uma série de brincadeiras interessantes nas quais as crianças podem, inclusive, demonstrar de maneira simbólica o comportamento dos pais e de amigos no trânsito.

Assim, a Escola de Trânsito do DETRAN-DF notou a necessidade de adentrar às Escolas e Universidades Públicas com mais efetividade. Isso porque a faixa etária mais acometida pela violência são os jovens entre 20 e 39 anos. Os números fazem parte da pesquisa VIVA Inquérito 2017, realizada a cada três anos.

Em 2018, a taxa de mortalidade por lesão no trânsito foi de 14,8 óbitos por 100 mil habitantes. Já no ano de 2010, a mesma taxa era de 21,8 óbitos a cada grupo de 100 mil habitantes. Em 2019, o número de mortes cresceu 1,2%, passando para 5.332. Foi o primeiro aumento em sete anos.

Figura 2: Acidentes fatais no período 2010 a 2018



Fonte: DETRAN-DF

A sociedade brasileira sofre de um flagelo destruindo a vida e a esperança: acidentes de trânsito. Por isso, o Departamento de Trânsito, desde 2016, adotou um grupo de medidas como parte das ações desenvolvidas pela Comissão Nacional de Segurança Viária para aumentar o rigor com os transgressores da Lei Federal 9.503/97 "Código de Trânsito Brasileiro (CTB)" e reduzir o impacto da acidez no país.

Atualmente, no Brasil, existem cerca de um milhão e 630 mil motoristas licenciados com um número tão alto de pessoas ao volante, as medidas tomadas buscam um cumprimento mais rigoroso das disposições contidas no CTB, que estão associadas à suspensão e cancelamento da carteira de motorista, bem como obedecem à avaliação do motorista implantado pelo DETRAN e de todos os seus órgãos subordinados no território nacional.

Entre as disposições de ações educativas aprovadas pelo Detran -DF está o reexame de motoristas que estão em violação das leis do trânsito, método que obriga os motoristas a serem mais prudentes e responsáveis na estrada e nas ruas. Essa é uma forma inédita introduzida pelo CTB e que possibilita aumentar o rigor de fiscalização e de penalização, consiste na reorganização das revisões previstas na norma brasileira. Desta forma, o motorista deve realizar novos exames teóricos e práticos como elemento adicional às sanções correspondentes.

Em 2018, mais penalidades por suspensão das carteiras de habilitação começaram a ser impostas, representando 13.508 penalidades, superiores a 2017. Da mesma forma, até junho, mais de 2.000 suspensões de carteiras de motorista haviam sido aplicadas para o acúmulo de pontos em infrações mais perigosas, observando que 1.566 estavam dirigindo baixo nos efeitos das bebidas alcoólicas. Nesse sentido, foram feitos 1.533 cancelamentos de carteira de motorista, sendo 428 incorridas pela ingestão de bebidas alcoólicas. As causas básicas desta suspensão da carteira de motorista estão associadas ao excesso de velocidade; à violação da lei por não parar no sinal vermelho do semáforo e pela ingestão de bebidas alcoólicas.

Como parte do rigor dessas sanções, precisamente em todos os casos em que duas infrações do primeiro grupo estão presentes, elas estão sujeitas ao reexame, em conjunto com a suspensão da carteira de motorista.

Por outro lado, essas ações são realizadas em busca da melhor formação de pessoas, para circularem em espaços públicos, como por exemplo, o Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres e do Departamento Nacional de Trânsito (SENATRAN), promoveu a 7ª edição do maio Amarelo em 2020, cuja campanha estava voltada para os profissionais que prestam serviços essenciais para treinamento, com o Tema: “Perceba o risco. Proteja a vida”.¹⁵

Bacchieri e Barros (2011, p. 949-963) comentam que o Brasil não demonstra estar na direção correta para combater os acidentes de trânsito, uma vez que há o aumento do número de mortes e a manutenção de taxas de mortalidade e hospitalizações decorrentes deles. Ao longo do tempo, rede informatizada de dados, facilidades de compra e melhora de equipamentos tecnológicos – como os bafômetros, radares, lombadas eletrônicas etc. – promoveram mais segurança no trânsito, bem como o desenvolvimento da engenharia de trânsito e dos serviços de emergência pré-hospitalar contribuíram para isso.

Porém, mesmo assim, tais ações ainda não são suficientes para reduzir de forma expressiva os acidentes de trânsito, o que sugere que seja adotado outros caminhos. Dentre o uso de aparato tecnológico para o controle e prevenção dos acidentes. Além, da conscientização em massa da população em torno da cultura de paz que se torna possível a efetiva educação para o trânsito.

¹⁵ Maio Amarelo. Disponível em: <https://maioamarelo.com/o-movimento/>. Acessado em: 11/10/2022.

Para tanto, tem sido realizadas atividades como campanhas de comunicação persuasivas que trabalhem os seguintes eixos temáticos: a) O uso excessivo de álcool episódico como problema de saúde pública; b) os efeitos do consumo de álcool no corpo, que representam um risco ao dirigir; c) mitos instalados em torno de como mitigar os efeitos do álcool no corpo para ser capaz de dirigir.

O Detran vê a importância, sem dúvida, de promover esses tipos de campanhas a partir de abordagens não tradicionais, como aquelas destinadas exclusivamente a dar informações sobre as consequências da condução embriagada. Nesse sentido, o Detran-DF recorre à emoção e a experiência relacionadas às situações recorrentes de tragédias de trânsito. Nesse sentido trabalhar especificamente na conscientização dos jovens sobre o consumo do álcool na condução, realizando oficinas e dias de reflexão para sensibilizar para a necessidade de se educar para um trânsito mais humanizado, voltado à cultura da paz.

Ainda para esse fim são realizadas reuniões com jovens em espaços públicos como escolas, centros de saúde e parques propostos por diferentes parceiros que possam ser do campo da educação, saúde, segurança viária e/ou associações civis. Esses encontros são momentos de reflexão para trabalhar o fator de risco que permite espaço para os jovens falarem sobre tabus ponto a ponto, desarmar tabus. Nesse sentido, é adotada uma abordagem comunicativa persuasiva que desafie a população, e evitar abordagens tradicionais que apontem diretamente para a proibição de conduta ou a mera entrega de informações.

Essa atividade, no Distrito Federal, traz uma caracterização desse pico em relação às políticas públicas implementadas. Também são desenvolvidas ações para a implementação do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões. São ações relacionadas à educação de trânsito, bem como a gestão de veículos com objetivos específicos, tais como, orientações para diminuir os índices de insegurança viária e risco de pedestres e, em geral, com o objetivo de melhorar as condições de habitabilidade.

São ações que se tornaram insuficientes por diferentes razões entre elas, porque priorizam o ordenamento do veículo, muitas vezes deixando de lado o acompanhamento das políticas de educação e informação cidadã, relacionadas à cultura de pedestres e ao envolvimento do cidadão nessas ações. Ademais, a educação de trânsito continuada para os colaboradores ou servidores do DETRAN-DF como prioridade efetiva, por muitas vezes, não fora adotada a contento pela autarquia. A mudança tem sido uma luta ininterrupta para alcançar as metas definidas pela Organização Mundial da Saúde (ONU).

2.6 Conselhos Comunitários de Segurança Pública do Distrito Federal

A Lei Orgânica do DF, no seu artigo. 100, inciso X, decreta a criação, no âmbito do Distrito Federal, os Conselhos Comunitários de Segurança - CONSEG. E assim, surge essa importante entidade comunitária, de caráter consultivo e deliberativo, sem fins lucrativos e de cooperação voluntária com a política de segurança pública do Distrito Federal.¹⁶

Os Conselhos Comunitários de Segurança têm como objetivo promover a organização e a integração das comunidades locais com os órgãos de segurança, e outros que concorram para este fim, por intermédio da Secretaria de Estado da Segurança Pública do Distrito Federal (SESP/DF).

Para alcançar os objetivos propostos pelos CONSEG, eles funcionam com as seguintes atribuições:

- I - Receber reclamações, denúncias, críticas, sugestões e informações dos membros da comunidade, debatendo e encaminhando as demandas relacionadas à prevenção e repressão da violência, da criminalidade e das desordens públicas definidas pela Secretaria de Estado da Segurança Pública do Distrito Federal aos órgãos competentes nas respectivas áreas de abrangência dos CONSEG.
- II - Constituir fonte de obtenção de subsídios da sociedade para aperfeiçoar a atuação dos órgãos governamentais que compõem o Sistema de Segurança Pública do Distrito Federal ou que concorram para este, em benefício da sociedade civil.
- III - Reunir as lideranças comunitárias e as autoridades locais com o objetivo de definir ações integradas de segurança que resultem na melhoria da qualidade de vida da comunidade e na valorização dos órgãos que compõem o Sistema de Segurança Pública do Distrito Federal.
- IV - Mobilizar a comunidade ou profissionais de um setor específico, visando à solução de problemas que possam trazer implicações à segurança pública do Distrito Federal;
- V - Estimular a participação da comunidade no processo político que impacta diretamente na segurança da sua região administrativa.
- VI - Estimular o desenvolvimento de valores cívicos e comunitários.
- VII - Estimular a participação da comunidade em processos e ações que impactam diretamente na segurança da sua região administrativa.
- VIII - Sugerir programas que estimulem maior produtividade dos agentes de segurança pública da área, reforçando sua autoestima e contribuindo para reduzir os índices de criminalidade.

¹⁶ Lei Orgânica do DF. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/70442> Acesso em 08-07-2022. http://www.tc.df.gov.br/sinj/DetalhesDeNorma.aspx?id_norma=5ea653cd93cb410599c0a715c96ffed6.

- IX - Incentivar a integração e a interação da comunidade com as lideranças comunitárias, com os órgãos que compõem o Sistema de Segurança Pública do Distrito Federal.
- X - Promover palestras, conferências, fóruns de debates, campanhas educativas e atividades culturais que orientem a comunidade na percepção de riscos à sua segurança.
- XI - Realizar estudos e pesquisas com o fim de proporcionar o aumento do nível de segurança na comunidade e maior eficiência dos órgãos que compõem o Sistema de Segurança Pública e do Departamento de Trânsito do Distrito Federal, inclusive mediante parcerias com órgãos, entidades e instituições públicas e privadas.
- XII - Encaminhar às autoridades competentes, com a supervisão da SSP/DF, propostas ou subsídios para elaboração de ações em prol da segurança pública.
- XIII - Levar as reivindicações e queixas da comunidade ao conhecimento das autoridades.
- XIV - Colaborar com outros órgãos da Administração Pública do Distrito Federal quando o objetivo das ações envolver problemas relacionados à segurança pública.¹⁷

Na perspectiva de melhoria da segurança das pessoas, o DETRAN, com mais esse apoio, inicia-se o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões para a década 2018-2028.

2.7 Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões - Década 2018-2028.

Com os índices, ainda, alarmantes da violência no trânsito, associados às recomendações da Organização das Nações Unidas - ONU, a Organização Mundial da Saúde - OMS apresentou o "Plano Global para a Década de Ação para Segurança Viária 2011-2020", para orientar o desenvolvimento dos planos de ação e facilitar a implementação de medidas que levem o alcance dos objetivos da década.

O Brasil aderiu à recomendação da ONU e com a Lei nº 13.614 2018, lançou o PARADA - Pacto Nacional pela Redução de Acidentes no Trânsito - Um pacto pela Vida, que é um programa coordenado pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, com objetivo de promover campanhas e ações educativas para minimizar a violência no trânsito. Um dos principais objetivos do Pacto Nacional pela Redução de Acidentes no Trânsito é a construção do "Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020".

¹⁷ Decreto 39.910, de 26 de junho de 2019. Dispõe sobre os Conselhos Comunitários de Segurança no Distrito Federal. Disponível em: http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/5ea653cd93cb410599c0a715c96ffed6/Decreto_39910_26_06_2019.html

A proposta do Plano Nacional converge com a recomendação da ONU, contida no Plano Global, que está dividido em seis áreas temáticas: sistema de gestão, fiscalização, saúde, infraestrutura, segurança veicular e educação para cidadania no trânsito. Ao desenvolver o Plano Nacional, após adesão à ONU, para o Brasil ficou clara a necessidade de incluir a sociedade organizada em torno do processo de desenvolvimento e implementação das atividades.

Ainda dentro da proposta do Plano Global, a Organização Mundial da Saúde (OMS), apresentou-se o projeto denominado *Road Safety in Ten Countries*, com objetivo de prevenir acidentes de trânsito. O projeto ficou conhecido como “Vida no Trânsito”, criado para fortalecer as políticas de prevenção de mortes e lesões no trânsito através de informações, planejamento, monitoramento e avaliação das intervenções, voltadas para o enfrentamento de fatores de risco como excesso de velocidade e dirigir após consumo de bebida alcoólica.

O projeto foi iniciado em Belo Horizonte (MG), Curitiba (PR), Palmas (TO), Campo Grande (MS) e Teresina (PI), sendo que ainda em 2012, o Ministério da Saúde ampliou o projeto para todas as capitais do país e para o Distrito Federal (Sousa, 2017).

Em 2014, a Organização Mundial da Saúde (OMS) conduziu uma revisão completa do sistema regulatório de segurança rodoviária do Brasil, avaliando a abrangência das leis e regulamentos federais. O relatório identificou lacunas relacionadas a atenção sobre dinâmicas aplicadas sobre o uso de álcool na direção.

Desde então, a OMS facilitou a colaboração por meio de *workshops* técnicos e discussões com líderes políticos para formular políticas baseadas em evidências relacionadas principalmente ao dirigir após o consumo de bebida. Essas atividades contribuíram para melhorar as disposições regulamentares sobre esses tópicos.

O objeto deste estudo sobre Educação de Trânsito, englobam cinco iniciativas desafiadoras, e que, o tempo dirá se juntas aos demais pilares, são essenciais ou não ao alcance da redução dos índices de violências de trânsito no Brasil. São elas:

- a) Transversalizar a educação para o trânsito no ensino básico;
- b) Fomentar o incremento de disciplinas sobre segurança viária no ensino superior;
- c) Promover ações de educação para o trânsito;
- d) Aprimorar e direcionar campanhas educativas de segurança viária; e

e) Aprimorar a formação dos condutores.

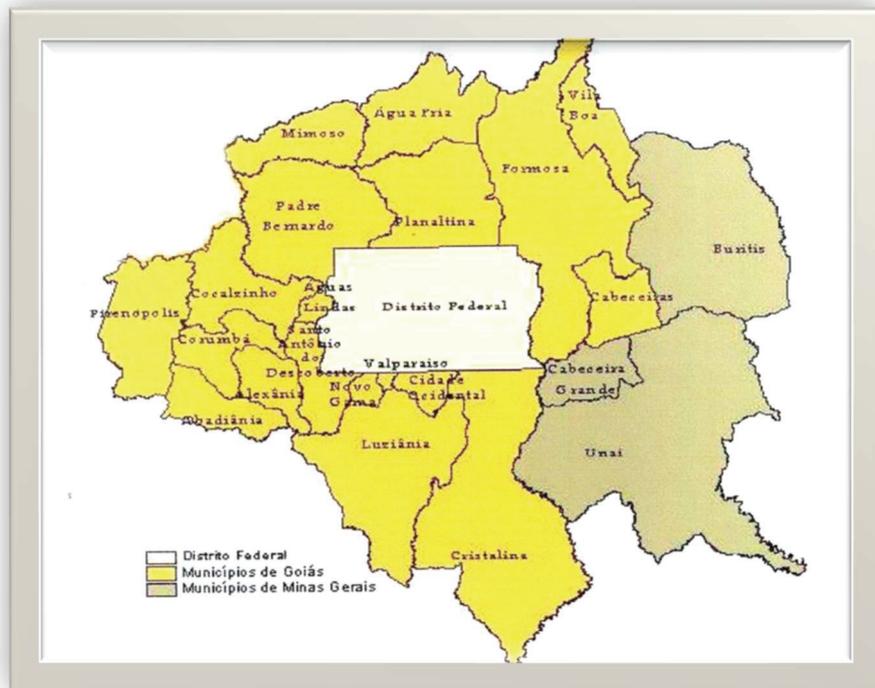
A Lei que definiu o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões (PNATRANS) não traz o Ministério de Educação e Secretarias de Educação em seu escopo, porém menciona da importância de suas ações que envolvam os órgãos e entidades de educação.

2.8 Política de Educação para o Trânsito no Distrito Federal

Quanto ao contexto geográfico do estudo, o Distrito Federal localiza-se entre os paralelos 15°30' e 16°03' de latitude sul e os meridianos 47°25' e 48°12' de longitude WGr, na Região Centro-Oeste. Ocupa uma área de 5.789,16 km² no Planalto Central do Brasil, centro-leste do Estado de Goiás, equivalendo a 0,06% da superfície do país. Encontra-se nos limites do rio Descoberto a oeste, e do rio Preto, a leste.

Na sequência, encontra-se Os Mapas I e II que apresentam a localização do Distrito Federal na Área Metropolitana de Brasília (AMB), ou seja, na Região Integrada do Distrito Federal e Entorno (RIDE):

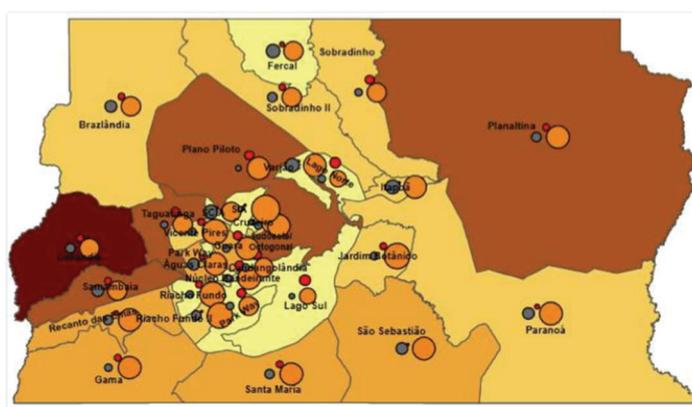
Figura 3: Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno



Fonte: <http://prof.reginaldoveras.com.br/wp-content/upads/2018/02/historia-e-geografia-DF>

Como pode ser visto, a região é integrada, devido ao caráter peculiar do Distrito Federal, com a Capital, Brasília rodeada de cidades, constituindo um volume populacional extenso que precisa de espaço para circulação entre as cidades que se instalaram no pequeno Distrito Federal. O trabalho do Departamento de Trânsito é oferecer informações para que todas as pessoas possam circular com segurança, independente de usarem algum veículo ou de optarem pela caminhada natural. Esse volume pode ser observado pelos mapas representados pelas Figuras 3 e 4.

Figura 4: Volume populacional por Regiões Administrativas. DF 2019



Legenda

Volume populacional



Fonte: CODEPLAN - Projeções Populacionais por Regiões Administrativas do Distrito Federal - 2010-2020, 2019.

Observa-se, portanto, que Distrito Federal tem hoje 420 km de malha viária. O esforço na criação e melhoria de espaços próprios para certos grupos somente alcançará os resultados desejados com o empenho da população, sejam pedestres ou motoristas – no sentido de adotar boas práticas, no dia a dia, de respeito ao próximo, de solidariedade e de empatia.

A sociedade é regida por um conjunto de normas e regras, de certa forma, construídas e pactuadas por todos. No campo da ética, estão aquelas condutas conhecidas e percebidas como as melhores práticas. No plano legal, leis e códigos servem de paradigma para orientação do que é ou não aceitável.

Assim, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) traz um bloco recheado de normas que visam proporcionar a ordem e o respeito para que as pessoas, sejam pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas transitem com segurança pelo espaço público. Esse código é divulgado pelas mídias acessíveis a todas as pessoas, no entanto, para maior propagação ele também é levado às escolas por meio de campanhas realizadas pela Escola de Trânsito junto à Secretaria de Estado e Educação.

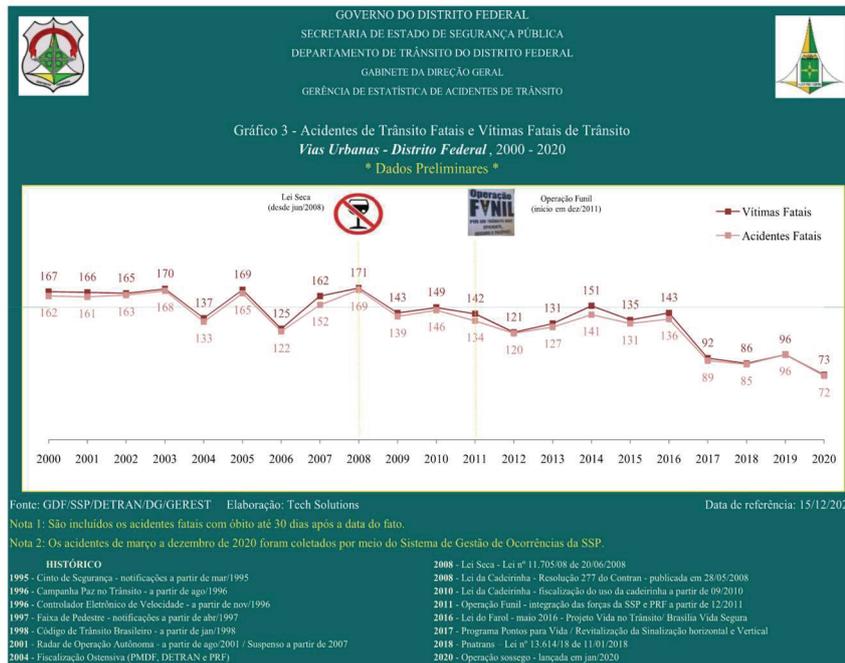
O trabalho do DETRAN, nesse sentido, além de garantir um ordenamento suficiente para permitir que pessoas possam ir e vir com segurança, também oportuniza o exercício da cidadania. Ser capaz de intervir e de transformar o meio social, vislumbrando o bem-estar e a harmonia, o que se consegue quando se cumpre deveres e se reconhece os direitos alheios.

Sabe-se que a situação do Distrito Federal está distante de ser a ideal, pois embora o desejo das autoridades públicas e de toda a sociedade, atingir zero em número de acidente de trânsito a realidade ainda é outra. No mundo, e na região do Distrito Federal, os acidentes de Trânsito figuram entre as principais causas de traumatismos e de mortes. Segundo dados da Organização Mundial da Saúde – OMS, a quantidade de mortos em decorrência de acidentes de trânsito supera as ocorridas em virtude do diabetes e da hipertensão. Motivo pelo qual há um movimento do Detran junto à Escola de Trânsito para transformar a realidade.

Ressalta-se que a maioria dos acidentes ocorre na sexta-feira à noite, e que atropelamentos de pedestre ocorrem em faixa de pedestre sem semaforização e que a faixa etária de 20 a 29 anos representou maioria das vítimas fatais, sendo que 85% do total é do sexo masculino. No mundo, o acidente de trânsito figura-se entre as principais causas de traumatismos e de mortes. Segundo dados da Organização Mundial da Saúde – OMS, a quantidade de mortos em decorrência de acidentes de trânsito supera as ocorridas em virtude do diabetes e da hipertensão. Diante desse fato é que afeta também o sistema de saúde.

A imagem a seguir representa o comportamento dos dados anuais de 2000 até 2020, em relação aos acidentes fatais de trânsito nas vias urbanas do Distrito Federal. Na própria imagem encontra-se o histórico das causas de cada um dos acidentes.

Figura 5: Acidentes fatais nas vias urbanas do Distrito Federal.



Fonte: Disponível em: http://www.DETRAN.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/01/graf_02_fatal_df_acidente_vitima.pdf - Acesso em 03 de maio de 2022.

É de fundamental importância entender por que acontecem. Tantos acidentes e esse diagnóstico as instituições públicas buscam encontrar um modo de contribuir para a solução do problema, junto à população da melhor forma. A definição da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), para acidente de trânsito, é compreendida como um evento que ocorre de forma não premeditada, resultando em lesões em pessoas e animais e dano a veículo ou carga, em que pelo menos uma das partes está em movimento. Por esta ótica, parece ser mesmo algo inevitável. Sabe-se, contudo, que, em sua maioria, o acidente no trânsito pode ser evitável.

Não se envolver em um acidente de trânsito passa pela segurança viária, que deve ser compartilhada entre entes públicas e sociedade civil, e é reflexo de infraestrutura deficiente, de má conservação dos veículos e, em 90% dos casos, de atitudes equivocadas de condutores e de pedestres no uso do espaço público. Se nove em cada dez acidentes resultam da ação humana, é razoável questionar não só o porquê de ocorrerem, mas se poderiam ser evitados.

Sendo assim, pode-se dizer até mesmo de forma avaliativa que se a noção da questão central que envolve casos de acidente de trânsito, vista como algo imprevisto é

errônea e, ainda que não pretenda, retira parcialmente a responsabilidade subjetiva de cada agente, quando, na realidade, os estudos feitos pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), apenas no que concerne a acidentes graves e fatais, apontam que enquanto 5% tem motivação em falhas mecânicas e outros 5% estão associados ao fator via, todos os demais resultam da ação humana. Daí o motivo da classificação de acidentes, desse modo ser 99% enquadrados nos modos de atitudes e do comportamento humano.

Nessa perspectiva, vale destacar o valor social da Educação para o trânsito como objeto deste estudo científico, pois busca uma abordagem analítica do trânsito, considerando os documentos que mostram os projetos e as lutas políticas, modos e motivos do deslocamento, propondo aplicação da moderação do tráfego no Distrito Federal com implantação de medidas abrangendo elementos participantes da circulação onde a sequência de acidentes é frequente.

“Partiu-se, então, do cenário de que os princípios determinantes do limite da velocidade nem sempre são respeitados por não existir uma harmonização viária, ou seja, diversas velocidades para a mesma via ou de características diferentes com limites iguais. Essa situação promove o desrespeito aos limites de velocidade pelos usuários, provocando acidente na via” (Chagastelis e Santa Cruz de Oliveira, 2018, p.5).

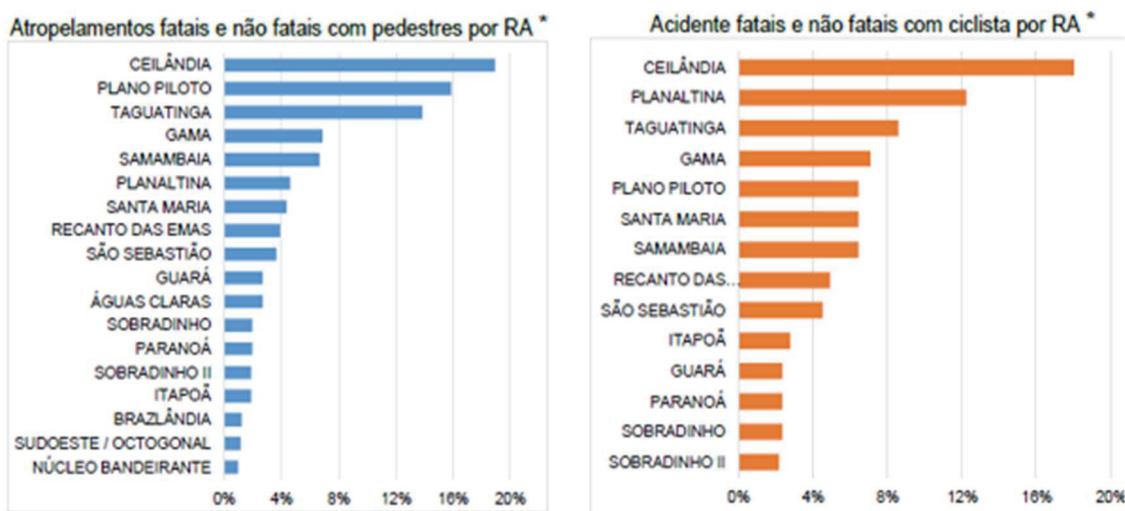
De acordo com pesquisa realizada por Chagastelis e Santa Cruz de Oliveira (2018, p. 1-46) no ano de 2015, os locais no DF onde ocorreu o maior percentual de atropelamento de pedestre fatais e não fatais foi nas Regiões Administrativas (Ras) de Ceilândia com 18,95%, Plano Piloto5, 15,87%, Taguatinga, 13,85% e Gama, 6,88%. Esse comportamento se confirma, também, no percentual de acidente com bicicleta, que é particularmente elevado nas RAs da Ceilândia, 18,03%, seguida de Planaltina com 12,23%, Taguatinga, 8,58%, Gama, 7,08% e Plano Piloto, 6,44%.

O Gráfico a seguir mostra o percentual de atropelamento de pedestre, por população e malha viária. No entanto, Ceilândia que possui uma malha viária de 7,64%, a maior população do DF, com 16,50% dos habitantes, detém o recorde de quase 19% de atropelamentos de pedestres. Samambaia, segunda RA mais populosa do DF (8,89%), com malha viária representando 5,56% do total, tem um percentual de atropelamento de pedestre de 6,64%, ficando abaixo do Plano Piloto, com 7,23% de população, 15,87% de atropelamento de pedestres e 10,84% de malha viária. Por fim, Taguatinga, com 7,12% de população, 13,85%

de atropelamento de pedestres e 4,70% de malha viária (Chagastelis e Santa Cruz de Oliveira, 2018, p.9).

Observa-se na figura 6, que se encontra na sequência, a representação percentual de atropelamentos e de acidentes fatais e não fatais com pedestres e ciclistas, por Região Administrativa (RA) do Distrito Federal.

Figura 6: Atropelamento e acidentes fatais e não fatais com pedestres e ciclistas



Fonte: Detran/DF

(*) As tabelas com os dados estão no anexo deste trabalho.

Mas esse número atualmente é outro pois, o número de internação de motociclistas envolvidos em acidentes de trânsito com motos e ciclistas, segundo o SUS, bateu recorde nos primeiros meses de 2021. Ao todo, naquele período, foram registradas 71.344 ocorrências, número 14,3% maior que o registrado em 2020 e 8,3% mais alto que o computado em 2019. Isso ocorreu porque se tornou o meio de transporte mais usado, nesse período, devido à intensificação da prática de entrega de compras feitas online durante a pandemia.

Um estudo divulgado pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (ABRAMET) alerta sobre a crescente taxa de acidentes com motos e as consequências que isso traz para o sistema de saúde pública. Além dos danos – que podem ser até irreversíveis, estima-se que o Sistema Único de Saúde (SUS) tem gastado milhões para tratar motociclistas que sofreram traumas que podem ser evitados.

A presença de motos no trânsito aumentou significativamente nos últimos anos, sobretudo durante a pandemia, período em que eles alçaram relevância ainda maior para a sociedade. É um público muito exposto ao risco e mais vulnerável a sofrer lesões no caso de se envolver em um sinistro de trânsito. Por isso, precisa de políticas específicas que ajudem a preservar a vida e proteger a saúde desses condutores.

Completa que pelo terceiro ano consecutivo, o Distrito Federal registra redução de acidentes fatais no trânsito. De acordo com levantamento preliminar do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF), a queda é de 26% no número de mortes, em comparação com 2020, o que por sua vez, já havia registrado um quantitativo 17% menor, se comparado a 2019.

O Diretor-geral do DETRAN, atribui essa contínua redução nos números de mortes ao trabalho intenso das equipes do Departamento e sua direção até comemora, pois “Nada nos deixa mais realizados do que ver os números de óbitos no trânsito despencarem. São vidas que estamos preservando ao conseguir conscientizar a população de agir de forma responsável no trânsito, tanto por meio da educação, como das ações de fiscalização e de engenharia.”

Sabe-se que no ano pandêmico, houve redução do trânsito nas ruas, mas as ações do DETRAN-DF não pararam. Somente na área da Educação de Trânsito, em 2021, o Departamento realizou 1.268 ações, entre blitzes educativas, apresentações teatrais, cursos e palestras, alcançando um público estimado de 147.651 pessoas. O destaque vai para as ações voltadas para quem pedala com o Projeto Bike em Dia e para o Circuito Passeio Ciclístico, juntamente com ações de construção de ciclovias, junto às administrações das Regiões Administrativas, culminaram numa queda acentuada no número de acidentes.

As ações Educativas de Trânsito, como por exemplo, as *blitzen* educativas (parada policial sem aviso prévio), jogos interativos, apresentações teatrais são atividades realizadas em instituições de ensino, órgãos públicos e privados, e vias públicas com o objetivo de conscientizar condutores e pedestres para o comportamento adequado no trânsito¹⁸.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, são realizadas campanhas educativas de trânsito pontuais e continuadas. Além dos pontos estratégicos definidos pelo Detran-DF,

¹⁸ Blitzen (palavra alemã) de trânsito são conhecidas como blitz de trânsito, Trata-se de uma batida policial que ocorre sem aviso prévio. Sua finalidade é impedir a ocorrência de qualquer tipo de ilegalidade, identificar motoristas que dirigem sem documentação regular, além de manter a segurança das vias públicas.

para a realização destas atividades, elas são realizadas, paralelamente, às campanhas em outros locais previamente solicitados. Diante desse quadro alarmante da situação do trânsito no Distrito Federal, percebe-se que os pedestres, ciclistas e motociclistas são os menos protegidos no trânsito e correm maiores riscos do que os motoristas ou passageiros dos veículos automotores. No entanto, pode-se afirmar que é possível evitar a maioria das colisões e mortes no trânsito, que costumam ser acidentais.

Embora as vias na maioria sejam concebidas para sua diversidade de tráfego, ou seja, possuem informações e sinalizações quanto ao seu uso. Muitas vezes, os pedestres sequer usam passarelas ou passagens para pedestres, mesmo que constituam a maioria dos usuários da via (Chagastelis e Santa Cruz de Oliveira, 2018, p.12). Mais um motivo de valorizar ainda mais as ações questão da educação para o trânsito.

Por sua vez, vale o destaque aqui para a questão da ingestão de bebidas, pois, sabe-se que o álcool é classificado como uma droga de efeitos sedativos, mas também estimulante e tem sido motivo de muitos acidentes. Estudos em vários países têm aumentado a partir de um acidente de trânsito não só no DF, mas também, no mundo, por isso a Organização Mundial da Saúde (OMS) considera e o incluiu como um fator de risco muito importante em seu relatório de prevenção de Acidentes do Trânsito.

Nesse sentido, estudos mostram que o comportamento do transporte automotivo que o álcool é muito desfavorável à segurança viária no Distrito Federal. A consequência negativa, nesse sentido, ocorre devido a necessidades de diversidades urbanas que impôs a construção de estradas e pistas largas de alta velocidade, com alto risco para os usuários, o que se explica como um fator que altera o comportamento humano, implica o aumento dos acidentes graves e até a mortalidade no trânsito.

Vale lembrar neste ponto que, em Brasília, a maioria dos veículos circulam em vias com velocidade de 80 km/h, como as Estradas Parques, eixos de circulação e transportes, que, também são as vias que apresentam as maiores extensões de engarrafamento. No entanto, assim que uma infraestrutura viária é posta em operação com eficiência, a velocidade média da viagem tende a aumentar.

A velocidade média desse modo é variável de ajuste para percorrer a mesma distância. Logo se a velocidade média cresce, a amplitude do movimento aumenta. Isso significa que um território urbano acessível é mais sensível à velocidade do sistema de transporte que lhe serve.

É óbvio que a mobilidade não deve ser afetada de forma alguma, pois essa mobilidade depende de uma parte significativa da produtividade econômica do DF.

Por isso, e em busca da promoção da Educação de Trânsito, diferentes formações, cursos, palestras, bem como, constituem conteúdo a serem desenvolvidos nos diferentes currículos dos ensinamentos. É necessário e essencial que, a partir de escolas e salas de aula, a educação de trânsito seja incentivada, a fim de conscientizar e preparar os alunos para que possam desenvolver hábitos, atitudes e costumes seguros e responsáveis sobre o uso de vias públicas e veículos, a fim de reduzir a taxa de acidentes, mas acima de tudo melhorar a convivência de todos no meio ambiente.

Nesse sentido, a educação de trânsito, como a prevenção primária de acidentes e transtornos em vias públicas, é concebida, entretanto, um grupo de especialistas na área, liderados, aponta que a educação viária tem como objetivos principais:

- a) Evitar acidentes de trânsito tanto para pedestres, quanto para motoristas.
- b) Identificar objetos e recursos tecnológicos que afetam os meios de transporte, ao mesmo tempo em que desenvolve uma atitude crítica para possíveis consequências negativas do uso incorreto e indiscriminado deles.
- c) Conhecer e praticar as primeiras medidas de segurança em caso de acidente, bem como as regras de salva-vidas e primeiros socorros.
- d) Conhecer as regras e placas relativas à movimentação desses veículos.
- e) Identificar os principais grupos de risco e analisar e identificar as causas da acidentalidade.
- f) Conhecer as características dos veículos envolvidos.
- g) Assumir uma atitude responsável na condução de bicicletas e ciclomotores, tendo consciência dos perigos que podem representar e respeitando as regras e sinais relacionados à circulação desses veículos.
- h) Avaliar campanhas institucionais em relação à melhoria da segurança no trânsito.

A partir dos objetivos listados se pode perceber tudo o que precisa ser abordado na educação de trânsito (e qual é a sua real importância), ensinar o que crianças e jovens devem saber para evitar se tornarem vítimas de um acidente de trânsito, como eles podem cuidar de alguém ferido enquanto o socorro chega, como os mecanismos de segurança devem ser ajustados e colocados, pois é importante respeitar os limites de velocidade e evitar o uso de

celulares enquanto caminha ou dirige na cidade, entre outros aspectos (Chagastelis e Santa Cruz de Oliveira, 2018, p. 7).

Conseqüentemente, o CTB estabelece a necessidade e a importância da inclusão da educação de trânsito em todos os níveis de escolaridade, a fim de que as escolas possam incorporar metodologias para ensinar como as pessoas devem circular em espaços públicos. Também, possibilitou implementar um conjunto de políticas e programas coordenados com todas as jurisdições educacionais, com o objetivo de reduzir a taxa de acidentes.

No desenho curricular nacional, o tema educação e segurança de trânsito é explícito em todo o ensino fundamental e mesmo no primeiro ano do ensino médio é considerado na área de formação cidadã e cívica.

Além disso, desde 2008, foi criado o Programa de Educação em Segurança de Trânsito, que visa a capacitação de professores no nível do ensino fundamental e técnico para desenvolver temas e conteúdo de educação de trânsito nas salas de aula das instituições de ensino do país. O objetivo deste programa é gerar nos alunos, de ambos os níveis, valores de respeito às regras de convivência na sociedade priorizando aqueles relacionados ao uso correto das estradas, respeito às regras de trânsito e segurança viária.

Nesse contexto, a educação de trânsito é considerada como um processo educacional abrangente e permanente que visa capacitar as pessoas para o uso adequado, responsável e solidário do espaço público; por isso, é essencial, como parte das políticas públicas nessa área, desenvolver ações educativas sistemáticas, neste caso, de formação de professores, e promovendo uma nova cultura de trânsito a partir do sistema educacional, que visa melhorar a qualidade de vida de todos os cidadãos.

Trata-se de assumir a tarefa central de capacitar os cidadãos para entender a complexidade das situações de trânsito nas vias públicas, o conhecimento de regulamentações que promovem a circulação segura, a reflexão sobre as causas dos altos índices de acidentes e a conscientização voltada para a prevenção de acidentes de trânsito.

Por isso, é critério de Saviani (1985, p.27) que as escolas sejam um fator importante na promoção do processo de ensino de aprendizagem com base nos alunos que adquirem conhecimento produzido pelo homem para serem utilizados em benefício social, portanto, e em busca da aquisição de conhecimentos sobre Educação de Trânsito, os currículos padrão foram

projetados em , o CTB diz ainda no artigo 76 que a Educação para o Trânsito será promovida a partir da pré-escola até nível universitário, e para isso será estabelecido convênios entre o Ministério da Educação e o Esporte, o Conselho Nacional de Trânsito e o Conselho de Reitores das universidades brasileiras.

De acordo com Rodrigues (2007, p. 1-10), a escola é um bom lugar para registrar eventos, experiências em torno da educação de trânsito, mas seu papel específico e insubstituível reside na possibilidade de complementá-los com uma variedade de propostas de ensino alternativas sistemáticas, graduadas e sustentadas, através das quais cada professor proporciona aos seus alunos a possibilidade de adquirir os conhecimentos necessários para sua atuação segura como transeunte, abordando temas, conteúdos, questões e/ou problemas típicos de trânsito e circulação. Respeito, cortesia, cooperação, solidariedade e responsabilidade são os eixos decisivos da transformação do comportamento do homem no trânsito. Sugere o pesquisador que:

Para haver maior segurança no sistema viário e diminuir o índice de violência, sejam necessários empreender esforços que visem valorizar a vida humana. Se o indivíduo não tiver motivos para preservar sua própria vida, nenhum esforço será suficiente para adequar seu comportamento para o trânsito. A educação para o trânsito, caso seja introduzida no currículo escolar, além de seu objetivo que é o de desenvolver atitudes corretas para a prática do Trânsito, precisa voltar-se para o preparo do cidadão para o exercício da cidadania, a valorização e a promoção da vida (Rodrigues, 2007, p. 8).

Da mesma forma, Kutianski (2001, p. 42) afirma que os conteúdos ligados à educação para o trânsito devem ser incorporados por meio de metodologias lúdicas que, de forma divertida, gerar hábitos, comportamentos corretos, que a criança pode vir a internalizar. O jogo tem valor importante como metodologia e contribui para o desenvolvimento da criança, podendo interagir com os outros através de diferentes meios de comunicação.

Dessa forma, os currículos devem ser pautados nos ensinamentos em relação à educação para o trânsito, conforme Faria e Braga (2005, p. 100-11), e para isso, a sugestão é traçar objetivos, tais como:

- Desenvolver e fortalecer comportamentos e atitudes nos membros da comunidade para minimizar riscos em suas viagens e desfrutar de espaços públicos seguros.

- Promover a prática de ações significativas, promovendo o respeito às regras de trânsito e assumindo responsabilidades do cidadão em face da segurança viária.
- Contribuir para o desenvolvimento de uma consciência cidadã que permita compartilhar no espaço público onde o respeito ao próximo e a segurança viária são privilegiados como um bem comum.
- Adotar comportamentos, atitudes e hábitos relacionados à proteção à saúde e à segurança, no âmbito da cultura de trânsito e da segurança viária. Tome medidas de segurança de trânsito.
- Observar diferentes comportamentos, atitudes e hábitos, desenvolver critérios adequados de ação em situações de trânsito, a fim de gerar uma cultura de prevenção para os mais vulneráveis.
- Observar e explorar o ambiente para conhecer e interpretar os fenômenos e fatos mais significativos.
- Descobrir os elementos fundamentais do trânsito (pessoa, veículos e estrada) e identificar áreas seguras para os pedestres.
- Conhecer os caminhos de viagem e, conseqüentemente, a importância do trânsito.
- Entender como usar as faixas corretamente e se comportar adequadamente como passageiro, pedestre ou motorista.

Dessa forma, é evidente que, tendo como base os estudos realizados, é possível pensar de forma positiva e acreditar no alcance de muitos desses objetivos tanto por parte de educadores, instrutores quanto por parte das pessoas de todos os níveis sociais. É preciso coragem para iniciar os primeiros passos na educação para o trânsito e, sem descanso, avançar em busca de uma conscientização cidadã.

Pensa-se que tal conscientização deve estar comprometida com a valorização da vida e da segurança viária. Há urgência de ações que mobilizem uma política distrital com o reconhecimento do problema e da necessidade de solução educativa por toda a sociedade do Distrito Federal.

E os Centro de Formação de Condutores (CFC), tem como objetivo primordial fornecer as lições educativas necessárias para a formação dos candidatos à carteira de condutores de veículos automotores e sua subseqüente integração ao trânsito. Entre seus serviços estão oferecidos: Habilitação; Troca de Categoria da Carteira de Habilitação (CNH); Renovação; Moto; Direção Hidráulica; Carro; Carreta; CNH; Adição de Categoria.

O Programa Educativo desenvolvido pelo Detran-DF visa implantação e implementação da Educação para formação e qualificação de Instrutores de Trânsito, de realização de palestras na Rede Pública de Ensino, de maneira constante, de sugerir a inserção de conteúdos de educação de trânsito no Projeto Político Pedagógico das escolas, por meio da capacitação de profissionais de magistério da Secretaria de Educação do Distrito Federal, distribuição de material de apoio didático com a temática “trânsito” para os estudantes da Educação Básica e, oferecer subsídios educativos para a circulação segura no trânsito para as modalidades de Educação Especial, Educação de Jovens e Adultos – EJA e Educação Profissional.

O contexto da atual realidade brasileira consiste em uma profunda divisão social e injusta distribuição de renda, além da polaridade ideológica e enfrentamento da pandemia de Covid 19, não há como negar as dificuldades enfrentadas para o desenvolvimento de ações mais efetivas em um processo democrático que oportunize a inclusão de todos em uma sociedade na qual os valores de respeito, solidariedade, dignidade e honestidade estejam presentes.

Tais dificuldades, porém, não podem se tornar elementos impeditivos de ações educativas que planejadas para a formação de indivíduos conscientes, críticos, com valores morais éticos, movido por atitudes, hábitos e habilidades que possam vir a transformar essa realidade (Adrino, 2001, p. 92).

Para transformar essa realidade, surge o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária de 2011 – 2020, apresentado pela Organização das Nações Unidas – ONU, que tem, entre as diretrizes gerais, o alcance da meta de redução de 50% dos acidentes de trânsito. Deste modo, para essa mudança, medidas sustentadas por cinco pilares devem ser tomadas: fiscalização, saúde, infraestrutura, segurança veicular e educação. Ainda pensando na questão da educação, destacam-se algumas ações relevantes a serem implementadas pelo Programa DETRAN nas Escolas para cultura da paz no trânsito, e que vêm ao encontro do alcance da meta das Organizações das Nações Unidas:

- a) Capacitação de profissionais com conhecimento indispensável de Trânsito;
- b) Implementação da Educação para o Trânsito com ações pedagógicas permanentes nas escolas;
- c) Capilarização da Educação para o Trânsito, para a valorização da segurança, das regras e da cidadania no trânsito;
- d) Difusão de políticas e ações com foco na promoção da vida no trânsito;

- e) Disponibilização de obras técnicas e científicas, artigos e outras informações de interesse da comunidade, relacionadas ao trânsito

Ressalta-se ainda que a previsão de alcance da meta inicialmente seria o registro de uma média de redução anual de 71% de 2014 a 2019. Com a implementação dos projetos educativos, notou-se uma redução expressiva, entretanto, menor do que o necessário para os próximos anos. Precisa, dessa forma, ser sustentada em um intervalo maior, e assim, impulsionar as ações em relação ao atual quadro, com a meta de chegar a uma redução em pelo menos 50% do atual número de acidentes com vítimas graves e fatais de violência no trânsito até 2030. Com o objetivo, o movimento na busca de políticas públicas para o trânsito é intensificado, na busca de atender às demandas da sociedade, conforme está representado na figura:

Figura 7: O ciclo da política pública



Fonte: Em: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/revisao-pnatrans>-Acesso em 5 -7-2022.

A seguir, encontram-se os procedimentos metodológicos, realizados na parte empírica da pesquisa.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Nesta parte do trabalho, encontra-se o recorte metodológico que se adequa mais prontamente para esta pesquisa ética e socialmente comprometida. No tópico 3.1 apresento a pesquisa qualitativa e quantitativa como procedimento para o trabalho empírico. No tópico 3.2 discute-se o contexto de realização da pesquisa. No tópico 3.3 encontra-se a sistematização dos dados que compõem o corpus e a análise dos dados (recortes) selecionados dos instrumentos de pesquisa, aplicados aos instrutores de trânsito, aos docentes e aos gestores como participantes da pesquisa.

3.1 A Pesquisa Qualitativa e Quantitativa

O método de uma pesquisa delinea-se como instrumento fundamental para o êxito na sua realização, uma vez que permite a execução de todos os procedimentos previsíveis, bem como orienta alguns imprevistos durante o percurso. Segundo Gil (1999, p. 26), um “conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos”.

Assim, considerou-se a necessidade de um método de pesquisa que pudesse abranger o objeto com coletas de dados que permitissem a visualização do fenômeno e suas vinculações com o contexto em que o sujeito estivesse inserido, bem como com seus relacionamentos e percepções sobre a realidade.

Segundo Gil (1999, p. 12), a abordagem de natureza *qualitativa* surgiu da inquietação de cientistas que queriam alcançar a compreensão do homem como um sujeito social e contextualizado numa sociedade com história, valores, significados e intenções que constroem a subjetividade dos atos humanos. Sendo, portanto, apropriada para uma pesquisa que se propõe a trabalhar com valores, crenças, representações, hábitos, atitudes e opiniões. A pesquisa qualitativa aprofunda a complexidade de fenômenos, fatos e processos; passa pelo observável e vai além dele ao estabelecer inferências e atribuir significados ao comportamento. De acordo com Minayo e Sanches (1993, p. 239-248) ela “procura aprofundar a compreensão de problemas, de pessoas e de relacionamentos, abrindo perspectiva para estudos posteriores.”

Já a abordagem *quantitativa*, muitas vezes, questionada em relação ao seu modelo teórico matemático, no final do século XX, contribui para a leitura da realidade social e

histórica, e revela dados que podem conduzir para investigações mais complexas de natureza híbrida, representando, assim, um modelo de muito valor investigativo.

Nessa perspectiva, ambas contribuem para este estudo, enquanto a *qualitativa* faz parte do um debate, visto que não fixa verdades, podendo ser caracterizada como exploração, elaboração e sistematização de significados dos fenômenos identificados, a *quantitativa* contribui para conduzir à escolha e quantificação do problema particular, dos dados e analisá-lo em sua complexidade.

Trata-se, dessa maneira, de um modo de representação instrutiva de manipular e organizar dados, conforme os significados das questões ou problemas delimitados.

Para Silva (*apud* Biasoli-Alves & Romanelli, 1998, p. 165), a relação entre o quantitativo e o qualitativo é complementar, isto é, o quantitativo se ocupa de ordens, grandezas e suas relações e o qualitativo formula um quadro de interpretações para medidas ou a compreensão para o que não é quantificável.

Sobre a qualitativa e quantitativa, Gunther (2006, p. 28) afirma que não devemos colocar uma metodologia contra a outra, mas que deve ser aplicada aquela que esteja de acordo com os recursos materiais, temporais e pessoais, disponíveis ao pesquisador e correspondente à pergunta científica. Assim ele poderá usar uma abordagem teórico-metodológica que melhor contribua para a compreensão do fenômeno e para o avanço do bem-estar social.

Minayo (1994) citada por Silva (1998, p. 160) aponta que:

- 1) As duas metodologias não são incompatíveis e podem integrar um mesmo projeto;
- 2) A pesquisa quantitativa pode conduzir o investigador à escolha de um problema particular a ser analisado em sua complexidade, através de métodos e técnicas qualitativas e vice-versa;
- 3) A investigação qualitativa é a que melhor se harmoniza ao reconhecimento de situações particulares, grupos específicos e universos simbólicos;
- 4) O conhecimento social (quantitativo ou qualitativo) é possível por recorte e aproximação;

- 5) Toda produção e aproximação do fenômeno não podem perder de vista que o social é qualitativo e que o quantitativo é uma das formas de expressão;
- 6) As abordagens qualitativas e quantitativas não se opõem, elas se complementam como teorias e métodos de análise e interpretação.

Desse modo, as abordagens quantitativas e qualitativas que se empreendem, neste estudo, são usadas conjuntamente, para fornecer mais informações do que poderia ser fornecido, se utilizasse um dos métodos isoladamente, uma vez que são complementares nos estudos e na leitura e compreensão da realidade.

Por outro lado, Bauer *et al* (2002, p.19), indicam quatro dimensões na investigação social que descrevem a combinação de elementos por meio dessas dimensões:

A primeira dimensão relaciona o delineamento da pesquisa com base em princípios como levantamento por amostragem, observação participante, estudos de caso. A segunda refere-se aos métodos de coleta de dados, tais como entrevista, observação e busca de documentos. Na terceira, há o tratamento analítico dos dados, tais como análise de conteúdo, análise retórica, análise de discurso e análise estatística. E, por último, destaca-se a dimensão em que os interesses do conhecimento a respeito do controle, da construção do consenso e emancipação dos sujeitos do estudo são caracterizados.

Quanto às dimensões, acrescento, para este trabalho, a dimensão organizacional que se configura como uma dimensão que contribui de forma determinante para a realização de qualquer atividade que envolva as práticas educacionais e formação de pessoas.

Conforme Guimarães (2000, p. 2), as transformações sociais e tecnológicas induzem a necessidade de busca de modelos organizacionais mais eficazes. Para autora, ao gestor cabe a opção de armar de conhecimentos científicos capazes de guiá-lo e capacitá-lo na busca de melhores soluções através de todos os esquemas administrativos desenvolvidos no decorrer dos tempos, permitindo-o a desenvolver o seu próprio modo de administrar.

Os autores mencionados enfatizam que essas dimensões se posicionam como escolhas relativamente independentes no processo da pesquisa e que a opção qualitativa, ou não, define-se como uma decisão sobre a geração de dados e os métodos de análise e apenas secundariamente sobre os demais.

Desse modo, destacam que há dois tipos de dados sociais: comunicação formal e comunicação informal. Esta se caracteriza pelo planejamento, pela necessidade de competência e do domínio do conhecimento especializado. A formal, por outro lado, baseia-se na existência de poucas regras explícitas. Contudo, pela natureza da presente pesquisa que se orienta pela análise de textos do gênero *questionário*, aplicados a um grupo de estudantes do curso de formação de instrutores de trânsito da Escola Pública de Trânsito do DF, e *entrevistas* realizadas com docentes e com gestores do DETRAN-DF, destaca-se a opção pelo pensamento de Bauer *et al* (2002, p. 22):

Os dados formais reconstroem maneiras pelas quais a realidade social é representada por um grupo social [...] O que uma pessoa lê, olha ou escuta, coloca essa pessoa em determinada categoria e pode indicar o que a pessoa pode fazer no futuro. Categorizar o presente e, às vezes predizer futuras trajetórias é o objetivo de toda pesquisa social.

Certamente, a reflexão acima conduz o propósito que guia essa pesquisa: analisar e questionar as relações estabelecidas entre os significados produzidos pelo DETRAN- DF, uma vez que há na instituição de caráter público e governamental um domínio social; interpretar os questionários respondidos pelo estudante instrutor, que participou do curso de formação, demonstrando a necessidade de um esforço pessoal para conquistar o espaço no mundo profissional que lida com o modo ideal de participação cidadã junto à sociedade; bem como os docentes e gestores que ocupam um lugar de destaque no mundo profissional para fomentar ações educativas de trânsito e para gerir ações que efetivam as políticas públicas de trânsito, advindas da demanda social.

Conforme Goldenberg (2011, p.16), os métodos de uma pesquisa pressupõem a aceitação de que existe um espaço entre o objeto da pesquisa e a descrição do investigador. Tal fundamentação, na verdade, revela que a análise é produto da representação da realidade. O mesmo sentido, há de se considerar que o mundo social pode ser representado de maneiras particulares, mas depende de diversos fatores contextuais para que essas representações tenham efeitos ou modificação dessa realidade social.

Em virtude desta pesquisa pautar-se em um objeto acerca das políticas públicas de educação para o trânsito no Distrito Federal, com o enfoque no curso de formação de instrutores, a familiaridade do escopo metodológico adotada ajusta-se ao viés das ciências

sociais, o que justifica a explanação feita de forma favorável à coerência do enquadre conferido aos dados desta pesquisa.

Assim, a metodologia qualitativa e quantitativa, portanto, vistas como complementares é uma das formas de pesquisa que mais contribui para evidenciar os indicadores que permitam inferir sobre uma realidade que poderá ser ou não beneficiada.

Nessa perspectiva, para início da pesquisa, definiu-se a educação como coparticipante principal para a segurança do trânsito, visto que as instituições governamentais envolvidas com o trânsito acatam a filosofia de que uma cidade habitada por pessoas educadas, que conhecem e respeitam as leis, e que acreditam nas benesses possíveis quando se promove uma cultura de paz no trânsito, contribuem para que a cidade se torne um lugar cada vez mais agradável para viver.

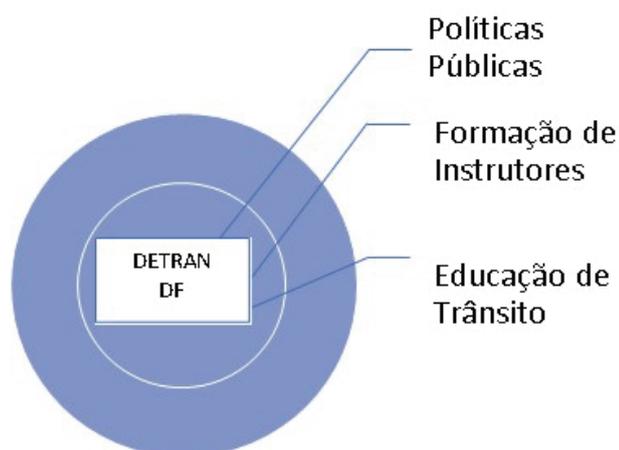
É relevante, portanto, para esta pesquisa, de caráter social e político, conhecer as ações da Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal, porque o discurso conhecido é que as políticas do DETRAN-DF buscam alcançar as comunidades sociais para a qualidade de vida, não só para quem mora no centro da capital, mas também para quem se desloca para o trabalho todos os dias das cidades do entorno.

Investiga-se, desse modo, como as políticas públicas de educação para o trânsito, bem como o curso específico para formação de instrutores e projetos de educação da Escola Pública de Trânsito do DETRAN-DF podem ser vistos como ações contributivas para que as pessoas se conscientizem e, ao mesmo tempo, circulem com segurança ao perceberem que, há meios possíveis de reduzir os índices de violações de trânsito.

Por isso, entende-se que o método *quantitativo* vai estar presente no momento da estruturação para coletar dados por meio dos instrumentos adotados e das amostras estatísticas apontadas em gráficos no decorrer da pesquisa, enquanto o método *qualitativo* se encontra no interesse de recolher informações, nos argumentos e discursos dos participantes da pesquisa de maneira mais abstrata. Dessa forma, os dois métodos são utilizados, já que a pesquisa qualitativa pode apresentar informações que traduzam ou representem os dados numéricos obtidos na pesquisa quantitativa.

O trabalho norteia-se, portanto, pelos seguintes aspectos da organização administrativa do DETRAN-DF.

Figura 8: Linha da Pesquisa



Fonte: Elaborada pela pesquisadora.

Desse modo, a pesquisa tem como objetivo principal apresentar ações educativas de trânsito como política de educação para o trânsito, promovidas pelo DETRAN-DF, por meio da Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal:

Os objetivos específicos são:

- a) Realizar pesquisa de campo junto a Escola de Trânsito do DF.
- b) Identificar, por meio de análise do questionário como instrumento de pesquisa, as potencialidades e fragilidades do curso de formação de instrutores, oferecido pela Escola de Trânsito do Distrito Federal.
- c) Apresentar as contribuições das ações educativas do DETRAN- DF para a cultura de Paz no Trânsito.
- d) Defender a educação como coparticipante principal para a segurança do trânsito, visto que o lema da Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal é "uma cidade educada respeita a lei e ajuda a promover uma cultura de paz".

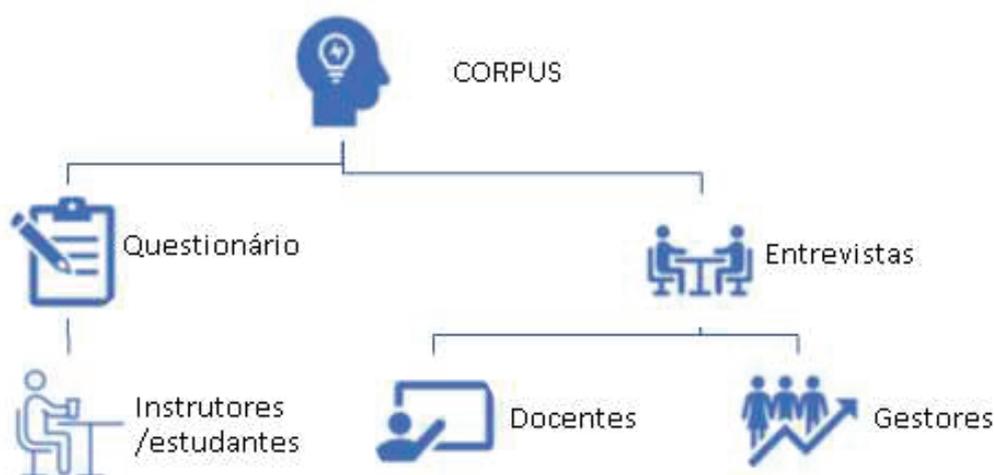
Diante à inquietação acerca dos problemas enfrentados com o trânsito da cidade, visto como, a cada dia, tem se mostrado caótico, espera-se que os resultados desta pesquisa possam manifestar como uma contribuição efetiva para o fortalecimento das ações educativas existentes para redução dos índices de violência no trânsito.

Ao iniciar a pesquisa, houve uma preocupação com os atuais problemas existentes no Distrito Federal, os quais estão salientados na parte teórica e serão lembrados nas discussões subsequentes.

Em seguida, realizou-se uma pesquisa empírica, junto à Escola Pública de Trânsito, vinculada ao DETRAN-DF, órgão responsável pelas ações de segurança e organização do trânsito em Brasília e cidades do entorno, com a finalidade de organizar dados, referentes a uma amostra representativa do amplo projeto que envolvem ações educativas existentes na programação como política pública adotada pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal.

Os sujeitos da pesquisa são representados, conforme a ilustração:

Figura 9: Sujeitos da pesquisa



Fonte: Elaborada pela pesquisadora

Define -se assim, que os instrumentos de pesquisa utilizados se constituem de *questionários* e *entrevistas*. O primeiro (o questionário) foi aplicado aos instrutores que fizeram o Curso de Formação oferecido pela Escola Pública de Trânsito; o segundo (a Entrevista), foi realizada com os docentes e com os gestores do DETRAN-DF.

Desse modo, o corpus de análise foi delineado em conformidade com instrumentos especificados a seguir,

3.1.1 *Questionário*

O questionário (em anexo) foi utilizado por ser um instrumento seguro de coleta de dados, constituído por perguntas a serem respondidas por escrito pelo informante, sem a presença do pesquisador. Teve como objetivo levantar opiniões, crenças, sentimentos, interesses, expectativas, situações vivenciadas pelos participantes do curso de formação de instrutores.

A linguagem utilizada no questionário foi simples e direta para que os participantes pudessem responder com clareza, demonstrando a compreensão do que foi perguntado. O questionário foi enviado a trinta e cinco estudantes, via e-mail, para que respondessem e que fizessem a devolutiva o mais rápido possível.

Como o tempo para realização da pesquisa já estava exaurindo-se, não foi possível deixar de alertar sobre a precisão e agilidade para devolverem o questionário respondido. Sabe-se que o uso do questionário tem vantagens e desvantagens, conforme apresenta no quadro:

Quadro 2: Vantagens e desvantagens do questionário

QUESTIONÁRIO	
Vantagens	Desvantagens
<ol style="list-style-type: none"> 1. Economiza tempo e obtém grande número de dados. 2. Atinge maior número de pessoas simultaneamente. 3. Abrange uma área geográfica mais ampla. 4. Economiza pessoal, tanto em treinamento quanto em trabalho de campo. 5. Obtém respostas mais rápidas e mais precisas. 6. Propicia maior liberdade nas respostas, em razão do anonimato. 7. Expõe a menos riscos de distorções, pela não influência do pesquisador. 8. Permite mais uniformidade na avaliação, em virtude da natureza impessoal do instrumento 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pequena a percentagem dos questionários que voltam. 2. Não pode ser aplicado a pessoas analfabetas. 3. Não é possível ajudar o informante em questões mal compreendidas. 4. Leva a uma uniformidade aparente devida à dificuldade de compreensão por parte dos informantes. 5. Uma questão pode influenciar outra quando é feita a leitura de todas as perguntas antes do início das respostas.

Fonte: Adaptado de: <http://www.lcsantos.pro.br/arquivos/Técnicas de Coleta de Dados> Acesso em: 27 junho de 2022.

Sendo assim, a escolha do questionário foi importante para impulsionar a pesquisa. Ao receber os questionários, foi feita a seleção e organização dos dados para que pudesse seguir com a análise interpretativa dos dados.

Espera-se que, de fato, as ações educativas realizadas pelo DETRAN, pela Escola Pública de Trânsito, por intermédio da Diretoria de Educação de Trânsito do Distrito Federal, visando à formação de instrutores têm contribuído para redução de taxas de acidentalidade e

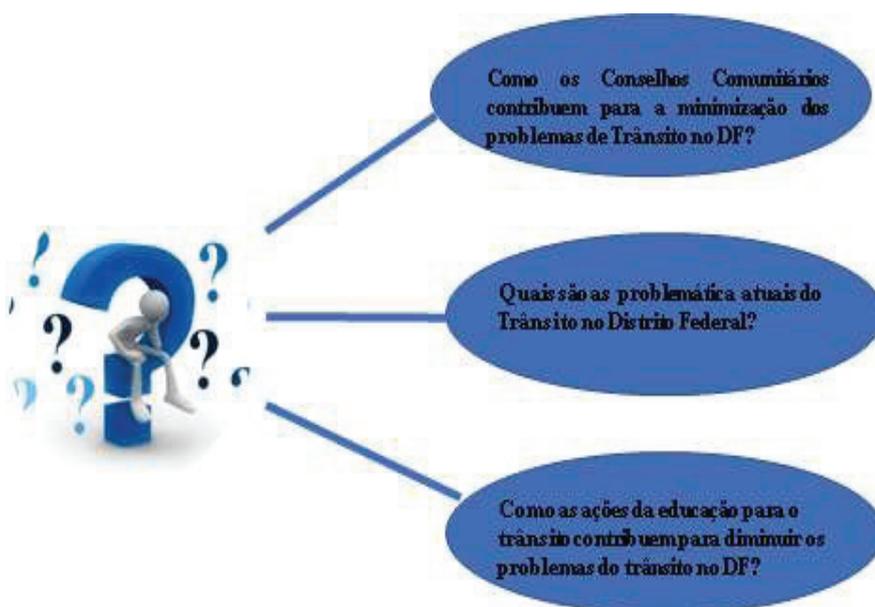
mortalidade e para a minimização da violência no trânsito nas ruas da capital, Brasília, nas estradas e cidades do entorno.

Com o intuito de testar a hipótese e alcançar os objetivos propostos, ressalta-se que a pesquisa foi encaminhada, primeiramente, pelo referencial teórico, seguiu o balizamento por meio de questões, conforme orienta Flick (2009, p.102). Segundo autor, as questões de pesquisa são importantes porque conduzem a um estudo bem-sucedido. Em suas palavras, “as questões constituem pontos centrais de referência para as decisões a serem tomadas pelo pesquisador em vários momentos, tornando-se determinantes para a seleção e análise do material selecionado”.

Dessa forma, as questões especificadas a seguir, ajustam à sequência metodológica do estudo para atingir os objetivos e desvelar a hipótese definida e, em seguida, apresentadas de forma multimodal ilustrativa:

- 1) Como os Conselhos Comunitários contribuem para a minimização dos problemas de Trânsito no DF?
- 2) Quais são as problemáticas atuais do trânsito no Distrito Federal?
- 3) Como as ações de educação para o trânsito contribuem para diminuir os índices de acidentalidade e mortalidade no Distrito Federal?

Figura 10: Questões da pesquisa



Fonte: Elaborada pela pesquisadora.

A análise empreendida traz teor crítico descritivo, interpretativo com a finalidade de identificar aspectos cruciais à contribuição das ações educativas aplicadas para diminuir os índices de acidentalidade e mortalidade no Distrito Federal e de apresentar a política pública adotada pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal, voltada à educação para o trânsito.

Já de posse do primeiro corpus, entendeu-se que seria viável aplicar mais um instrumento de dados e, desta vez optou-se pela *entrevista* com outro grupo de participantes (docentes e gestores), servidores do DETRAN porque certamente iriam fornecer dados relevantes e enriquecedores para a pesquisa.

Assim, após preparar um roteiro, a entrevista foi realizada com os docentes do curso com a finalidade de compreender como foram realizadas as práticas pedagógicas na sala de aula.

Esse instrumento foi utilizado, partindo do pressuposto de que a pesquisa científica se define como uma atividade voltada para o esclarecimento de situações-problema ou de novas descobertas e, desse modo, viabilizou-se um caminho mais razoável a ser seguido no desenrolar do estudo.

3.1.2 *Entrevista*

A *entrevista* (em anexo) como instrumento de pesquisa representa uma técnica de coleta de dados na qual permite ter um contato mais direto com a pessoa entrevistada, no sentido de inteirar de opiniões, acerca do assunto. É um instrumento que não escapa ao planejamento necessário para realização da pesquisa, uma vez que requer um cuidado especial na sua elaboração, desenvolvimento e aplicação, sem contar que os objetivos propostos devem ser efetivamente delineados, a fim de que se obtenha o resultado pretendido.

Segundo Dencker (2000, p.125), as entrevistas podem ser estruturadas, constituídas de perguntas definidas e/ou semiestruturadas, permitindo uma maior liberdade ao pesquisador.

Dessa forma, optou-se pela entrevista com questões predefinidas, conforme orienta Lakatos e Marconi (2005, p.199) e seguiu um roteiro preestabelecido, com questões

previamente determinadas e delineadas. O motivo de optar por esse modelo de questões é a necessidade de se obter dos entrevistados respostas que pudessem permitir a comparação entre o conjunto de respostas e dados.

A característica principal de entrevista estruturada é que deve haver o cuidado e o rigor em restringir a entrevista às perguntas formuladas e não elaborar novas questões, além daquelas anteriormente previstas. Tendo em vista o objetivo aqui proposto para a pesquisa a entrevista foi considerada como forma produtiva de se obter o resultado esperado. O motivo, então, de realizar esse tipo de entrevista é a possibilidade de promover enriquecimento da análise interpretativa das respostas.

As entrevistas estruturadas são muito utilizadas, por exemplo, em pesquisas de opinião. É o que interessa aqui neste trabalho. Entre os benefícios da escolha por uma entrevista estruturada é que o resultado da pesquisa independe da opinião externa (do entrevistador, por exemplo) e, assim, é possível alcançar agilidade nos resultados, evitando-se que o viés da entrevistadora interfira no resultado da pesquisa.

Quadro 3: Vantagens e desvantagens da entrevista

ENTREVISTA	
Vantagens	Desvantagens
<p>O principal motivo para realizar uma entrevista é a versatilidade de estudar os problemas a partir da perspectiva dos próprios sujeitos de pesquisa.</p> <p>Assim, é possível ter uma visão ampla e acessível sobre a compreensão do fenômeno estudado.</p>	<p>A principal desvantagem refere-se à possibilidade de parcialidade da pessoa entrevistadora.</p> <p>O retorno pode ser maior, pois as pessoas têm maior paciência e motivação para falar do que para escrever.</p>

Fonte: Elaborado pela pesquisadora

Outro ponto positivo da entrevista é permitir maior profundidade nas respostas e surgimento de outros dados complementares para dar mais legitimidade e enriquecimento na abordagem de assuntos complexos, como é o caso do fenômeno em análise nesta pesquisa.

No entanto, houve, na aplicação, a diminuição quantitativa de participantes, dado a característica de ser feita uma de cada vez, diferente da forma de aplicar os questionários. Para evitar perda de objetividade e afetação do entrevistado pelo entrevistador, foi estabelecida uma relação amistosa para a troca de informações com os docentes e gestores entrevistados.

Com a entrevista, buscou-se mostrar a importância de se promover ações educativas do Detran-DF para o fortalecimento da cultura de paz no Trânsito no Distrito Federal.

Para finalizar essa parte tratou dos modos de captação de dados, realizou-se ainda a análise do documento (em anexo) usado como fio condutor da ação educativa da Escola de Trânsito em pauta, como meio de compreender com mais clareza e consolidar o resultado encontrado após análise dos questionários e entrevistas.

Segue-se, dessa forma, a apresentação desse documento que também foi utilizado como material do *corpus* deste estudo.

3.1.3 O Curso de Formação de Instrutores como Ação Educativa do Detran

O curso de Formação de Instrutores de Trânsito faz parte do rol de ações educativas e metas definidas pelo DETRAN, por meio da Escola Pública de Trânsito com o intuito de desenvolver no candidato a instrutor de trânsito competências que o tornem capaz aplicar conhecimentos para que sua atuação como mediador do processo de ensino-aprendizagem seja eficiente e eficaz tanto na atuação teórica quanto na atuação prática, tais como:

- a) As concepções de educação, ensino-aprendizagem, planejamento e metodologias de ensino, ética, dentre outros temas são conhecimentos que norteiam e direcionam a prática do instrutor de trânsito em sala de aula e na instrução prática.
- b) O domínio da língua portuguesa, de forma clara e precisa, com foco na relação entre instrutor de trânsito e candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), aprimora a habilidade de comunicação, indispensável no processo educativo.
- c) Capacitação do futuro instrutor de trânsito com conhecimentos pedagógicos e de comunicação é um passo fundamental para que o profissional alcance sua missão de contribuir com a transformação dos candidatos à obtenção da CNH para condutores-cidadãos, conscientes, éticos e sobretudo comprometidos com a mobilidade segura e com a corresponsabilidade pela vida no trânsito.
- d) Capacitar o estudante instrutor para exercer a prática educativa voltada para a cultura de paz e de respeito à legislação de trânsito em todos os níveis, desde as ações educativas de

trânsito para a Escola Pública até aos cidadãos que desejam circular em diferentes veículos. Enfim, para orientar à sociedade com abrangência a fim de contribuir para a promoção da harmonia e do respeito no trânsito.

Conforme Cellard (2008, p. 301) “é importante assegurar-se a qualidade da Informação transmitida”. Para o autor, em uma análise de documentos é necessário observar a relação existente entre o autor idealizador e os parceiros do documento, pois o que legitima o Projeto do curso de Formação de Instrutores do DETRAN, é a identidade social e cultural do DETRAN/DF, que está diretamente atrelado a todo o processo.

Dessa forma, junto à Diretoria de Educação de Trânsito, o DETRAN-DF assume a marca dada ao projeto como ação educativa, pois é uma organização pública de credibilidade social que tem a missão de promover a segurança, a fluidez e a civilidade para o trânsito com excelência, bem como potencializar as ações de inovação nos serviços oferecidos à sociedade.

Enfim, os objetivos definidos para a pesquisa pretendem ser alcançados após:

- a) Observação das condições da organização, de elaboração e do processo de realização da política pública de trânsito que demanda da sociedade, para compreender os meios e o sistema de conhecimentos, a partir dos quais formulou-se o objetivo da pesquisa.
- b) Análise dos dados coletados por meio do questionário aplicado, junto aos participantes do curso de instrutor oferecido pela Escola Pública do DETRAN-DF.
- c) Análise da entrevista realizada com docentes do curso.
- d) Análise da entrevista realizada com os gestores do DETRAN-DF.

A seguir, encontra-se a descrição detalhada do contexto social e organizacional de realização da pesquisa.

3.2 O Contexto de Realização da Pesquisa

Considera-se inicialmente que a pesquisa no contexto do Distrito Federal e do Departamento de Trânsito envolve valores social e político de grande relevância porque visa contribuir para a compreensão das ações propostas junto à sociedade e, identificar as deficiências que porventura possam existir e, estabelecer assim, um canal de participação mais efetiva, junto às políticas públicas sociais para o trânsito no DF.

Para encaminhar o delinear da pesquisa, é necessário compreender o contexto organizacional do estudo.

A base jurídica do Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN-DF, consiste na sua criação como órgão público pelo Decreto-Lei nº 315, de 13 de março de 1967, alterado pela Lei nº 6.296, de 15 de dezembro de 1975 e pelos artigos 117, inciso IV e 124 da Lei Orgânica do Distrito Federal. Projetou-se politicamente com as seguintes características:

- a) É uma entidade autárquica;
- b) Integra o Sistema Nacional de Trânsito;
- c) Possui Personalidade Jurídica de Direito Público e autonomia administrativa e financeira;
- d) É vinculado à Secretaria de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal;
- e) Reger-se-á pela legislação federal sobre trânsito, por seu regimento próprio e demais normas baixadas pelo Distrito Federal.

O objetivo do DETRAN-DF foi firmado, desde sua criação como o dever de proporcionar segurança e fluidez do trânsito viário à sociedade, contribuindo para melhor qualidade de vida.

Desde 1995, a Lei nº 6.296 o instituiu como uma autarquia que significa ter serviço autônomo, criado por lei, com personalidade jurídica, patrimônio e receita próprios, para executar atividades típicas da Administração Pública, que requeiram, para seu melhor funcionamento, gestão administrativa e financeira descentralizada.

Assim, por decisão legal, o Departamento de Trânsito do Distrito Federal criado pelo Decreto-lei nº 315, de 13 de março de 1967, fica transformado em autarquia, com personalidade jurídica própria e autonomia administrativa e financeira, sede e foro em Brasília e jurisdição em todo o território do Distrito Federal.

O Sistema Nacional de Trânsito é formado por órgãos normativos e executivos. Sendo, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) responsável por estabelecer normas, normatizar procedimentos e zelar pelo seu cumprimento, conclui-se que ele é o mais competente para ser consultado em caso de dúvidas ou qualquer outro questionamento a respeito das normativas.

Por isso, ele é também o órgão consultivo de trânsito da União e sua organização pode ser ilustrada da seguinte forma:

Figura 11 Sistema Nacional de Trânsito



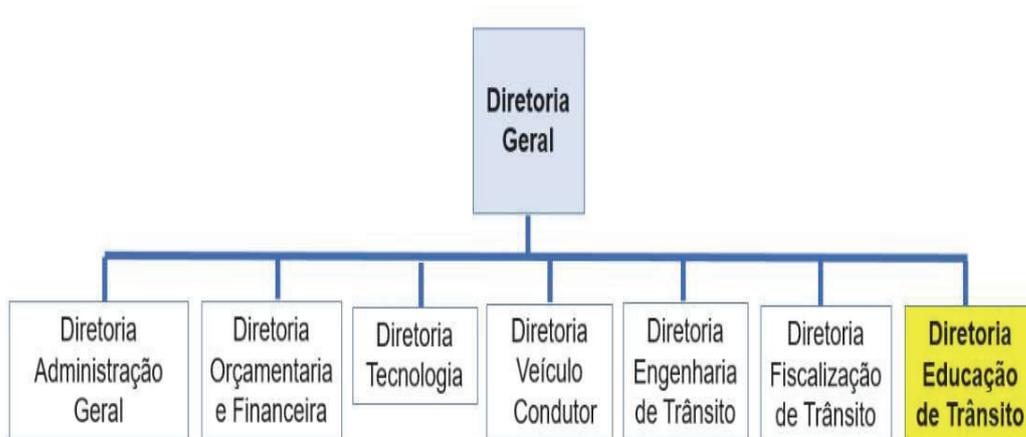
Fonte: Elaborado pela pesquisadora.

A estrutura representada nos ajuda a observar e classificar os principais aspectos da anatomia organizacional e, até mesmo, compará-lo com outras organizações. Segue Modelo mais bem definido como sendo a estrutura ou a rede de relações entre indivíduos, posições e tarefas em um ambiente de trabalho.

Dessa forma, a estrutura organizacional do DETRAN apresenta duas dimensões básicas: vertical e horizontal, sendo que a vertical predomina no que diz respeito à Diretoria de Educação e Diretoria Geral. No topo, está a Direção Geral seguido por uma divisão de superiores, líderes e colaboradores.

Esse é o modelo tradicional, composto por diversos departamentos, facilitando a distribuição de tarefas e a definição de responsabilidades, desde que sejam todas sob o comando de um poder centralizado, o da Direção Geral.

Figura 12 Estrutura Organizacional do DETRAN-DF



Fonte: DETRAN-DF-Adaptado pela pesquisadora

Como pode perceber-se, a Diretoria de Educação, bem como as outras diretorias são subordinadas diretamente à Direção Geral do DETRAN-DF.

Reitera-se que o Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN-DF é entidade autárquica de administração superior integrante do Sistema Nacional de Trânsito, com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira, vinculada à Secretaria de Estado de Segurança Pública.

Sua estrutura organizacional foi reformulada pelo Decreto Distrital nº 33.235, de 30/09/2011, constando no organograma atualizado, que permite uma identificação das principais unidades envolvidas. Revela assim, uma estrutura burocrática, conforme modelo desenvolvido por Weber (1964).

Conforme explica Estevão (2018, p. 15), o modelo burocrático racional, tem se constituído “como um dos mais perenes”. Para o autor, a teoria weberiana “é na sua dimensão sociológica, enquanto teoria que destaca as questões de racionalidade e da dominação, uma das abordagens mais coerentes e imprescindíveis para compreendermos as organizações e que ultrapassa, assim, a sua problematização meramente como uma abordagem normativa enfeudada no valor da eficiência” (ibidem, p. 15).

Argumenta ainda, que a organização é “um problema político”, uma “forma de dominação legítima”. Ao mesmo tempo, segundo o pesquisador, “a organização também é instrumental ao serviço de metas e interesses diferenciados”. De tal modo, a organização burocrática apresenta um conjunto de dimensões que a distinguem e que dão à burocracia uma clara dimensão de superioridade técnica sobre outras formas ou modelos organizacionais alternativos.

Destacam-se algumas características da burocracia, de acordo com Estevão (ibidem, p. 16):

- 1) A centralização da estrutura de autoridade, com cadeias de comando formais entre diferentes níveis hierárquicos.
- 2) A orientação por metas.
- 3) Um grau de formalização e de complexidade acentuado.
- 4) Processos racionais e centralizados de tomada de decisão e controle.
- 5) O exercício profissionalizado de funções, conforme Hall (1978).

Nessa perspectiva, o grau de ausência ou presença das características é que determina a definição de uma organização como mais ou menos burocrática.

Para o autor, organização é vista como:

uma estrutura de órgãos e funções, como uma estrutura social formalmente organizada, como uma entidade que responde a um esquema ideal concebido pela direção da organização e em que a contribuição pessoal dos membros é subestimada uma vez que o seu comportamento deve refletir as posições predeterminadas na estrutura e não tanto as suas qualidades ou sua experiência individual” (Estevão, 2018, p. 16).

É nesse sentido, conforme o autor, que surge no modelo burocrático racional a necessidade de se distinguir a estrutura formal da dimensão pessoal dos seus membros, tendo em vista a definição racional das condutas na realização das metas da organização.

A visão institucional, conforme Machado *et al* (1999) é que as organizações são compostas por dois ambientes essenciais: a técnica e a institucional. O ambiente técnico caracteriza-se pela troca de bens e serviços, enquanto o ambiente institucional conduz o estabelecimento e a difusão de normas de ativação, necessárias ao alcance da legitimidade organizacional. Deste modo, organizações submetidas a pressões do ambiente técnico e do ambiente institucional são avaliadas, respetivamente, pela eficiência e pela adequação às exigências sociais (Machado *et al*, 1999, p. 113).

Como está representado no organograma da instituição, destaca-se que o DETRAN, por intermédio da Diretoria de Educação, conforme a normatização do CONTRAN, que as Ações Educativas de Trânsito são realizadas, em vários ambientes como em instituições de ensino, em órgãos públicos e privados, e em vias públicas, sempre com o objetivo de conscientizar condutores e pedestres para o comportamento que consideram adequado no trânsito. Conforme modelo de organização burocrático racional, o trabalho é desenvolvido por metas, tal como a meta da diretoria do DETRAN de preparar mais instrutores para desenvolver o trabalho educativo.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), são realizadas campanhas educativas de trânsito pontuais e continuadas. Além dos pontos estratégicos definidos pelo DETRAN-DF, para a realização destas atividades, poderão ser realizadas, paralelamente, campanhas em outros locais previamente solicitados.

Como percebe-se, é um trabalho dinâmico que pode ser definido como ação educativa contínua, daí a necessidade de contar com grande número de pessoas preparadas.

Ainda de acordo com a legislação, no artigo 2º da lei 12.302, considera-se instrutor de trânsito o profissional responsável pela formação de condutores de veículo automotores e elétricos com registro no órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Além disso, dentre as competências do instrutor destacam-se: instruir seus aprendizes acerca dos conhecimentos teóricos e das habilidades necessárias à atenção, alteração, renovação da permissão para dirigir e da autorização para conduzir ciclomotores; ministrar cursos de especialização e similares definidos em resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), orientar com segurança a aprendizagem de direção de veículos.

Apesar da legislação não reconhecer os instrutores como formadores, educadores ou professores, em seu texto, afirma que o profissional responsável pela formação de condutores é o instrutor. Parece ser até mesmo incoerente, uma vez que as atribuições são bastante similares.

De acordo com buscas feitas on-line foram encontrados os seguintes significados para a palavra instruir: 1- Ensinar a fazer algo; 2-Preparar para julgamento. 3-Dar ou adquirir instrução; 4- Fornecer ou obter informações ou esclarecimentos. 4- Verbo transitivo direto e intransitivo (pronominal), significando transmitir ou adquirir conhecimentos; educar(-se). 5- Verbo bitransitivo: dar notícia; comunicar, cientificar, informar.

Conhecendo esses significados, neste estudo, considera-se que os instrutores devem possuir práticas educativas e não somente práticas instrutivas, técnicas. Pois acredita-se que uma formação, como está explícita na legislação, vai além do que simplesmente instruir.

No Brasil, o trânsito é considerado um dos piores e mais perigosos do mundo, conforme dados Secretaria Nacional de Trânsito, impactando diretamente na saúde pública do país. A mortalidade decorrente de acidentes de trânsito, de acordo com a Organização Mundial da Saúde (2010) está entre umas das causas que mais matam no país.

De acordo com a Confederação Nacional do Transporte (2015) um levantamento da Polícia Rodoviária Federal (PRF) no ano de 2014 indicou que nove em cada dez acidentes, nas estradas federais, são causados por falhas humanas. Excesso de velocidade e ultrapassagens proibidas estão entre os principais fatores por trás das colisões que deixam vítimas fatais nas estradas do Brasil.

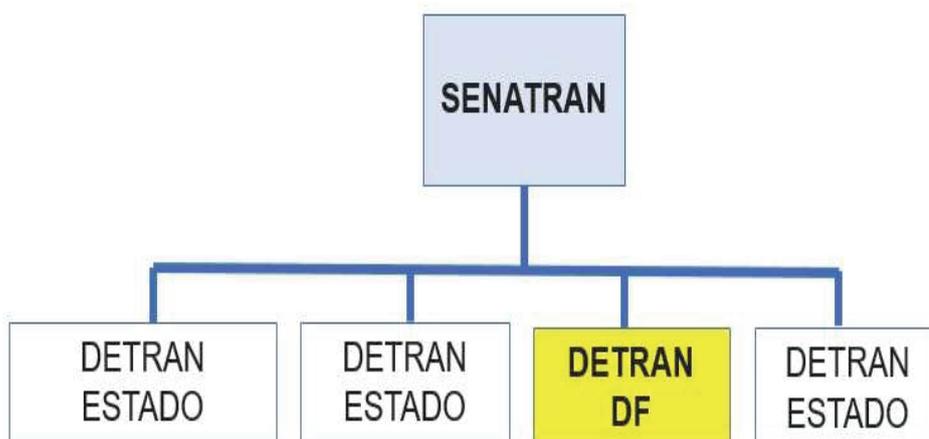
Diante de tantos acidentes, o trânsito gera inúmeros impactos na saúde pública. Os acidentes de trânsito, além de consistirem em uma das principais causas de óbito, são também responsáveis por importante ocorrência de morbidade, aí incluídas lesões em variados graus de extensão e magnitude, incapacidades permanentes e temporária, sequelas, dor e sofrimento para as vítimas. (Oliveira; Mello Jorge, 2008, p. 420). Conhecendo o problema e corroborando com as pesquisas realizadas em nosso país percebe-se a necessidade de mudanças através de medidas urgentes, sobretudo educacionais, com o intuito de transformar essa conjuntura altamente burocrática.

A Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), órgão Federal que determina as ações imperativas aos departamentos de trânsito estaduais e do Distrito Federal, traz em uma deliberação acerca da educação para o trânsito, alertando que “não existe lei alguma determinando que todas as pessoas devem ser motoristas”.

Além dessas considerações, destaca-se que o mais importante é que a escola não é caracterizada como um Centro de Formação de Condutores (CFC) e, portanto, o professor do curso de Formação de Instrutores não tem a atribuição específica de ensinar conteúdos de direção defensiva ou mesmo a legislação etc.¹⁹

A seguir, organograma da Secretaria Nacional de Trânsito:

Figura 13: Secretaria Nacional de Trânsito



Fonte: Elaborado pela pesquisadora.

Nesta mesma construção, a SENATRAN, em publicação recente afirma que a função da escola é analisar, refletir e debater sobre o respeito às leis de trânsito e o espaço público; sobre a convivência entre as pessoas pelas ruas da cidade, baseada na cooperação; sobre tolerância, igualdade de direitos, responsabilidade, solidariedade e tantos outros valores imprescindíveis para um trânsito mais humano.

¹⁹ SENATRAN-Disponível em: <https://transitoweb.com.br/importancia-dos-cfcs-no-processo-ensino-aprendizagem/>Acesso em 20 de junho de 2022.

Sabe-se que já tem sido feito trabalhos, assim, nas escolas públicas do DF, com discussões sobre os problemas do trânsito, no entanto, pouco se tem falado e pesquisado acerca dos sujeitos que hoje atuam com o objetivo de se conseguir formação para o trânsito: os instrutores de trânsito. Ao contrário do que ocorre, há muitos trabalhos científicos sobre o trabalho pedagógico de professores de todos os níveis de ensino.

Dessa forma, fica claro que, apesar de levarem a educação de trânsito às escolas, a formação específica está a cargo de instrutores, que, como conceituam os técnicos gestores, eles são preparados pelo DETRAN. A formação é oferecida como técnica, embora seja muito comum associarem a educação para o trânsito com a educação nos moldes escolares.

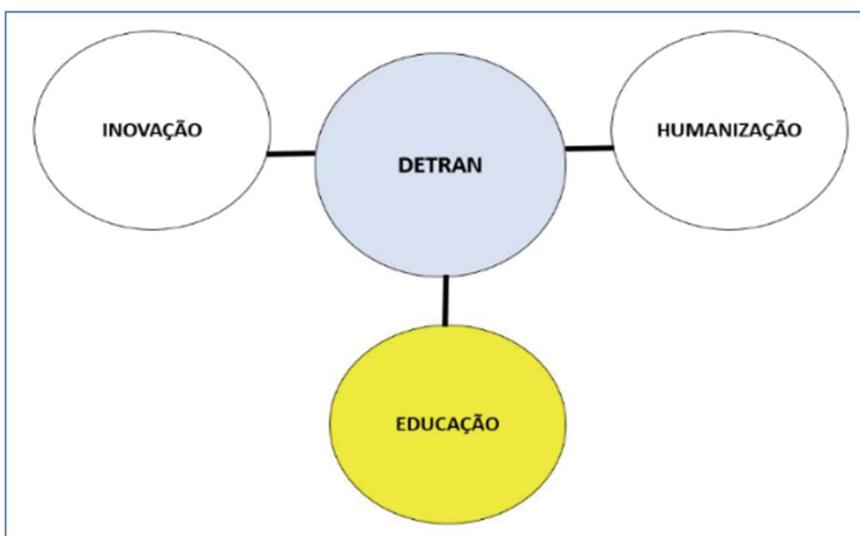
No Brasil, para ser instrutor de trânsito é necessário Ensino Médio completo e certificado de curso específico, a lei que regulamenta a profissão de instrutor de trânsito é a 12.302, de 2 de agosto de 2010. Além disto, para o exercício da atividade de instrutor de trânsito é necessário ter, no mínimo, 21 (vinte e um) anos de idade; pelo menos, 2 (dois) anos de efetiva habilitação legal para a condução de veículo e, no mínimo, 1 (um) ano na categoria D20; não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 60 (sessenta) dias; não ter sofrido penalidade de cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH além da participação em curso de direção defensiva e primeiros socorros.

Vale ressaltar que apesar da profissão ter sido regulamentada no ano de 2010, muitos instrutores ainda trabalham como autônomos, não possuem carteira assinada, jornada de trabalho adequada e nem direitos trabalhistas de modo geral. Um curso feito na Escola Pública de Trânsito do DETRAN é passaporte para se obter um melhor currículo, pois com uma qualificação e com certificação, a notoriedade profissional é percebida no momento da seleção de trabalho será bem maior.

O Departamento de Trânsito do Distrito Federal vem, nos últimos dois anos, desenvolvendo um conjunto de ações com vistas ao alcance da excelência no serviço prestado à sociedade. Para tanto, utiliza-se de um conjunto de práticas de gestão alicerçado no tripé: Inovação, Humanização e Educação.

20 CNH da categoria D - é a carteira com permissão para dirigir veículos para o transporte de passageiros que acomodem mais de 8 passageiros. Aqui, entram os ônibus e vans. Com ela, o condutor também pode comandar todos os veículos inclusos nos outros tipos, ou sejam, menores.

Figura 14: Princípios de gestão do DETRAN-DF



Fonte: Elaborado pela autora

Neste sentido, o pilar da inovação apresenta um papel-chave para a mudança econômica e social, sendo efetiva para o desenvolvimento de ideias, que servem como um processo de resolução dos problemas e desafios estabelecidos.

É por esse caminho que o DETRAN-DF começa a ressignificar seus processos e serviços, pautados em recursos tecnológicos que são direcionados à sociedade.

Soma-se a isso, o pilar da *humanização*, uma vez que os serviços da Autarquia em todas as suas áreas de atuação são direcionados à sociedade e, portanto, devem ser pautados na relação humana mais humanizada possível.

É nessa perspectiva que o DETRAN-DF consolida sua gestão do relacionamento com o cidadão, bem como na relação entre os servidores, fomentando o comprometimento organizacional, reforçando o respeito e a cooperação, proporcionando resultados e melhores entregas à população para um melhor atendimento à comunidade.

Por sua vez, o pilar da *educação* reforça a competência fundamental do DETRAN-DF na construção de uma sociedade cordial, responsável e que respeita às normas do trânsito. Dessa forma, busca-se gerar mais segurança e qualidade de vida a todos os cidadãos que vivem na região do DF.

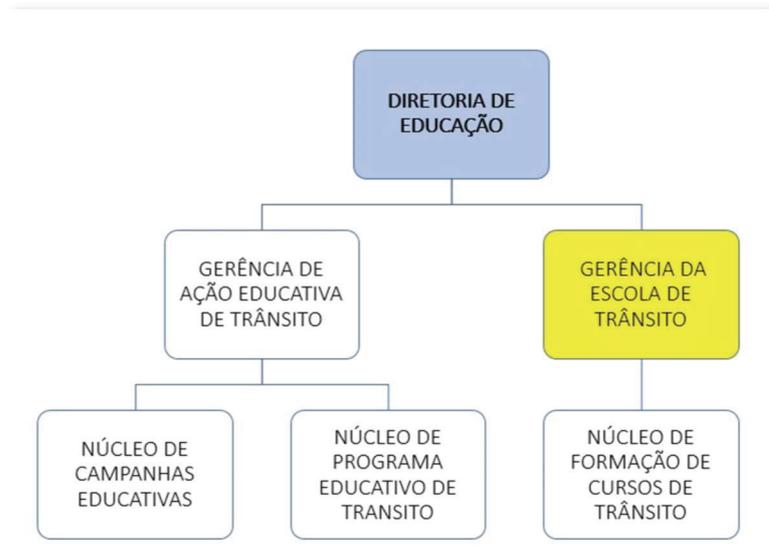
Ainda sobre a estrutura organizacional, vale destacar que as Diretorias seguem o modelo burocrático racional, e que a Diretoria de educação não saiu do perfil, buscando cumprir as metas do planejamento estratégico institucional. Para além deste aspeto, no Código de Trânsito Brasileiro, artigo 74, diz que “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.

No parágrafo 1º obriga a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade executivo de trânsito; o parágrafo 2º prevê que estes deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito.

A seguir, o organograma da Diretoria de Educação, responsável pela Escola Pública de Trânsito. A ilustração representa o modelo organizacional adotado pela instituição.

A Diretoria de Educação de Trânsito constitui-se, conforme o organograma a seguir:

Figura 15: Organograma da Diretoria de Educação



Fonte: Elaborado pela autora

A Escola Pública de Trânsito deve, então, se preocupar com as pessoas que precisam de paz e segurança, independente se estão a pé, em ônibus, carros, carroças, caminhões, bicicletas, motos, triciclos, charretes. Seja conduzindo, seja conduzido. Esse convívio social no trânsito requer educação universal – portanto, essa é a razão de sua existência.

Nessa perspectiva, para atender a pauta de política pública, o Contran, por meio da Resolução nº 207, de 20 de outubro de 2006, estabeleceu critérios de padronização para o funcionamento dessas escolas.

Segundo a norma, as Escolas Públicas de Trânsito devem conduzir prioritariamente à implementação de cursos, ações e projetos educativos, voltados para o exercício da cidadania do trânsito. Os profissionais das escolas devem ter formação e/ou capacitação específica em trânsito.

Dessa forma, percebe-se que a Escola Pública de Trânsito, além de ser uma organização pautada no modelo burocrático racional, é complementada pelo modelo político.

Conforme esclarece Estêvão (2018, p. 21), “o modelo político dá relevo a outros conceitos e a outras problemáticas, necessários também para a explicação das dinâmicas organizacionais.”

Entende-se, desse modo, que tanto no DETRAN - DF, como na Escola Pública de Trânsito há também essa caracterização do modelo político visto que, apesar de haver uma árdua participação dos atores sociais nas atividades desenvolvidas, ao mesmo tempo, elas se caracterizam de forma incerta, ou seja, as metas são traçadas, mas sempre estão sujeitas às interpretações e interesses políticos negociáveis.

Essa observação advém do conhecimento da recorrente alteração das cadeiras das funções de maior poder da instituição, as quais alteram sempre que há mobilidade de poderes como, por exemplo, o governador do Distrito Federal, o Secretário Nacional de Trânsito, Diretor de Educação de Trânsito, bem como as outras funções diretivas.

Nesse sentido, os processos de tomada de decisão, conforme Estêvão (2018, p. 22), “desenham-se também como processos complexos de negociação, propiciando aos atores a mobilização estratégica dos seus recursos de poder no sentido de reverterem seus valores e metas em influência efetiva”.

Teoricamente, Estêvão (2018, p. 23) fundamenta que “aplicado às organizações educativas, o modelo político realça-as também como construções sociais, como arenas de luta e liberdade.”

Dessa forma, conclui o autor, que:

o modelo político oferece uma alternativa ou um complemento analítico ao modelo burocrático racional, pois evita a reificação das organizações em virtude de se atribuírem os interesses e os poderes a indivíduos e à grupos humanos e de se especificar ainda, o processo como as preferências são impostas à organização pela agência humana, contribuindo assim, para dar uma imagem mais diferenciada, e até fragmentada da construção da ordem organizacional interna (Estêvão, 2018, p. 26).

Após reflexão sobre os dois modelos de organização, percebeu-se que ambos apresentam suas fragilidades, embora interajam bem.

Com os avanços atuais de programas voltados à humanização e as contribuições sociais, mais especialmente, no que diz respeito às organizações educativas, entende-se que a Escola Pública do Detran é uma organização institucionalizada, além das características que se adequam aos modelos burocrático racional e político.

No que diz respeito à Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), a Escola Pública de Trânsito está destinada ao planejamento e desenvolvimento de programas e ações de Educação para o Trânsito, devendo ter como princípio básico a adequação dos conteúdos técnicos às atividades propostas correspondentes às diversas faixas etárias e categorias, em conformidade com o contexto socioeconômico e cultural da clientela envolvida (CTB, artigo 74).

A SENATRAN esclarece que compete a cada órgão executivo de trânsito, de acordo com suas capacidades técnicas e administrativas, implementar a escola. Assim, o Departamento de Trânsito regulamentou a Diretoria de Educação de Trânsito, por meio do Decreto nº 27.784, de 16 de março de 2007, que dentre outras competências destaca-se:

- a) propor as metas e os programas anuais de trabalho relativos a campanhas educativas de trânsito, apoio pedagógico, à Escola Pública de Trânsito e à Biblioteca Especializada;
- b) propor programas e ações relacionadas à educação para o trânsito, capacitação, aperfeiçoamento e atualização de servidores do órgão;
- c) propor acordo de parceria com pessoas físicas ou jurídicas para o desenvolvimento de trabalhos, programas ou palestras relacionadas à educação para o trânsito.

Quanto à dimensão organizacional, destaca-se além dos modelos abordados, o modelo burocrático racional e o modelo político, “outro modelo pode oferecer contributos sociológicos

pertinentes à análise de algumas dimensões das organizações educativas, conforme explica Estêvão (2018, p. 40). Esse modelo denominado (neo) institucional visa entre outros objetivos, ultrapassar as limitações dos modelos citados anteriormente.

As organizações segundo o modelo (neo) institucional recebem influências e impactos externos, das políticas organizacionais advindas da sociedade e interno, advindos dos valores e sentidos construídos por meio de inferências culturais. Assim, ao cumprir as exigências institucionais, privilegia a dimensão democrática do poder, não passando desse modo de um sistema ideológico.

Com essa caracterização, conforme os imperativos culturais e sociais e aos sistemas de sentido e padrões de comportamento vigentes na sociedade, a organização (neo) institucional ancora na cultura e nos valores institucionais como garantia de legitimação do conjunto de mecanismos e práticas que fazem parte da estrutura de uma organização. Não constitui simplesmente uma resposta às exigências técnicas e econômicas, “considerando que a existência da organização depende dessa atenção e da capacidade de adaptação às diferentes configurações de recursos do meio” (*Ibidem*, p. 41- 42).

Diante das pressões e exigências de ambas as partes, nem sempre coerentes, quer de uma ordem institucional, quer do objetivo de cumprir uma política social, entende-se que a uma organização escolar nesse modelo não se detém apenas à eficácia e à melhoria que determinam as ações educativas. Compreende-se, desse modo, que as escolas operam em ambientes altamente institucionalizados e que os seus atores e as suas lideranças até desenvolvem projetos pedagógicos que alimentem a melhoria na prestação de serviço educativo, entretanto conforme Estêvão (2018, p. 42), são organizações que se preocupam mais em “manter a face”, visto que recorrem muito mais às soluções organizacionais, ou com as respostas e estratégias políticas que lhes permitam garantir a legitimidade organizacional e a credibilidade social da organização educativa.

Assim, o modelo (neo) institucional da organização é a forma cultural proeminente das sociedades modernas; portanto, os (neo) institucionalistas revelam impacto das pressões, dos meios ou dos ambientes institucionais. (organizacional, interorganizacional e societal e mundial) (*Ibidem*, p.41).

Nesta ordem de ideias, em contextos marcados pela incerteza, é a melhor forma das organizações garantirem a credibilidade e a aceitabilidade social por meio da imitação dos

modelos que são reconhecidos pelo seu elevado estatuto ou imagem pública. Sendo assim, as organizações educativas são, conforme Estêvão (2018, p.43), organizações eminentemente *institucionalizadas*, ou seja, são criadas e legitimadas e ganham sentido e identidade, pela estrutura institucional ou pelas regras culturais da sociedade por parecerem escolas e se estruturarem com rituais estabelecidos, funcionam, conforme as regras institucionalizadas pela sociedade.

Assim, de um modo cerimonialista, as organizações (neo) institucionais investem na sua identificação com alta discrição interna, minimizando a possibilidade de avaliações ou controles externos que possam levantar quaisquer dúvidas quanto à eficácia da sua estrutura, promovendo assim, a pretensa confiança. Isso para que possam sobreviver, além de adotar a conformidade com os imperativos culturais e sociais mais amplos, ao sistema de sentido e aos padrões de comportamento vigentes na sociedade para não serem questionados quanto ao sentido de sua existência.

É nesse sentido que, Estêvão (2018, p. 42), referindo-se às organizações educativas de caráter (neo) institucional, salienta que, de um modo cerimonial, elas:

- investem na identificação com as definições institucionais (de escola, de sucesso, por exemplo);
- estruturam-se com categorias rituais (de aluno, de professor, de turma, de ano de escolaridade);
- desarticulam o nível técnico (o que os professores fazem na sala de aula) do nível institucional (nível político ou definição de valores, orientações, estratégias por parte dos responsáveis da escola);
- mantém alta discrição interna evitando avaliações ou controles externos que possam levantar dúvidas quanto à eficiência e eficácia da sua estrutura e das regras que definem o que é uma *educação adequada*; (enquanto não houver suspeita confirmadas, mantém-se o mito do profissionalismo docente, ou seja, todos os professores são bons profissionais!);
- promovem a ‘lógica da confiança’ e da ‘boa fé’, a qual vai unir a ação à intenção e constituir-se no grande processo que mantém coesa a organização (por exemplo, uma escola é escola porque a sociedade acredita que ela tem tudo pra ser uma escola e porque funciona mesmo com uma escola) (*Ibidem*, 2018, 42).

Desse modo, há de se considerar o que indica Estêvão (*Ibidem*, p. 43) sobre a importância de determinados processos como a gestão da imagem, visto que são processos significativos que contribuem decisivamente para manter a confiança na escola, dando plausibilidade à ordem estabelecida para se identificar como uma verdadeira escola.

Outro detalhe importante salientado por Estêvão (*Ibidem*, p. 45) é que esse é um modelo que “possibilita a compreensão das formas organizacionais racionais cuja explicação não pode ater-se exclusivamente à reiteração da predominância da racionalidade técnica”, todavia, atende também “à adoção cerimonial de mitos institucionalizados acerca das formas organizacionais legítimas”.

A seguir, encontra-se a organização dos dados coletados, a caracterização sociodemográfica dos participantes da pesquisa, métodos de análise e os resultados alcançados.

3.3 Organização dos Dados

Neste tópico encontra-se todo o processo de desenvolvimento da pesquisa, percorrendo a identificação dos participantes, o corpus e a análise dos dados.

3.3.1 Sobre os Participantes

Os participantes, estudantes do curso de Instrutores da Escola de Trânsito do DETRAN-DF, foram selecionados a partir do critério proposto e apresentado para fim da pesquisa realizada on-line, ou seja, aqueles que aceitaram a proposta de responderem ao questionário enviado são considerados como participantes da pesquisa.

Para conseguir os dados da pesquisa, que foram enviados questionários a uma turma de trinta e cinco (35) estudantes do curso de instrutores e vinte e dois (22) deles enviaram as respostas.

A título de ilustração, apresentamos dados sociodemográficos no quadro abaixo, relacionados aos sujeitos que participaram da pesquisa.

Em relação ao gênero dos sujeitos, participaram da pesquisa 18 mulheres e 17 homens, embora não tenha sido necessidade de identificar o gênero na análise dos dados. As idades dos participantes variam entre 32 e 58 anos. O tempo de experiência profissional varia

entre 8 e 20 anos. Em relação à escolaridade, todos os estudantes possuem Ensino Superior completo e participaram pela primeira vez o curso de instrutor de Trânsito.

Vale ressaltar que os nomes não foram apresentados na descrição das informações a fim de preservar a identidade dos participantes.

O quadro a seguir demonstra o perfil sociodemográfico dos participantes da pesquisa que responderam ao questionário aplicado.

Quadro 4: Perfil sociodemográfico dos participantes da pesquisa

IDENTIDADE Nº e LETRAS	FAIXA ETÁRIA	ESCOLARIDADE	ÁREA DE ATUAÇÃO	TEMPO DE ATIVIDADE
1-A	30-40 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
2-B	40-50 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
3-C	50-60 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
4-D	30-40 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
5-E	40-50 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
6-F	40-50 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
7-G	40-50 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
8-H	50-60 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
9-I	40-50 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
10-J	40-50 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
11-K	40-50 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
12-L	30-40 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
13-M	50-60 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
14-N	50-60 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
15-O	40-50 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
16-P	40-50 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
17-Q	30-40 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
18-R	40-50 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
19-S	30-40 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
20-T	40-50 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
21-U	30-40 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos
22-V	40-50 anos	Superior	Instrutor Teórico	8-20 anos

Fonte: Elaborado pela pesquisadora

Esse é o perfil dos estudantes, instrutores, sujeitos participantes da pesquisa, ressaltando que vinte e dois deles responderam ao questionário e não informaram qual é a atividade que desempenham no momento, no entanto, todos são servidores do DETRAN-DF.

Isso mostra que o interesse desse grupo pelo curso de Formação de Instrutores pode ser interpretado como pelo mérito promocional que será alcançado após a certificação, bem como pela necessidade de atualização dos conteúdos. Pode ser analisado ainda, que há sensato desejo de melhorar o perfil profissional por parte dos participantes que são servidores públicos do DETRAN.

Na leitura das opiniões dos instrutores como estudantes sobre práticas educativas, compreendemos que os motivos que os impulsionaram a escolher o curso de Formação são inúmeros. Alguns iniciaram no trabalho muito jovens, outros mais velhos, no entanto, independente do motivo, as falas dos instrutores revelam que todos foram movidos por um desejo, por buscarem preencher algo que faltava, seja a realização profissional, a questão financeira ou a satisfação pessoal.

Quanto aos docentes participantes da entrevista, eles são servidores públicos do quadro de pessoal do DETRAN -DF, com os seguintes perfis:

Quadro 5: Perfil sociodemográfico dos participantes da entrevista

IDENTIFICAÇÃO N° e LETRAS	FORMAÇÃO	ESCOLARIDADE	DISCIPLINA DE ATUAÇÃO	TEMPO DE ATIVIDADE
Do-1	Secretariado	Pós-graduação em Docência do Ensino Profissional e Superior	Legislação de Trânsito I	27 anos
Do-2	Ciências Contábeis	Pós-graduação em Gestão, Educação e Segurança de Trânsito	Legislação de Trânsito II	20 anos
Do-3	Educação Física	Graduação	Didática	15 anos
Do-4	Pedagogia	Docência em Ensino superior	Didática II	8 anos

Fonte: Elaborado pela pesquisadora

Esse é o perfil dos docentes participantes da pesquisa, ressaltando que a entrevista foi realizada individualmente, com horário previamente agendado, e para obter as informações pretendidas foi feito um guia(anexo) mais ou menos estruturado para que não houvesse desvio

do foco, primando assim, pela objetividade no momento do contato presencial com os participantes.

A seguir, o perfil dos gestores do Detran-DF como participantes da pesquisa respondendo à entrevista.

Quadro 6: Perfil dos gestores

Identificação Nº e letras	Formação	Escolaridade	Área de atuação	Tempo de experiência
Ge-1	Turismo	Especialização em Segurança no Trânsito	Chefe	23 anos
Ge-2	Direito	Especialização em Direito Constitucional	Diretor (2020-2021)	30 anos
Ge-3	Direito	Especialização em Gestão e legislação de Trânsito.	Chefe	25 anos
Ge-4	Pedagogia	Especialização em Gestão, Educação e Segurança Pública.	Gerente.	35 anos

Fonte: Elaborado pela pesquisadora.

Esse é o perfil dos gestores participantes da pesquisa, ressaltando que todos são estão em uma faixa etária entre 50 e 60 anos, com mais de 20 anos de experiência no serviço público.

3.3.2 Corpus de Análise

O primeiro bloco de dados consiste em uma seleção de recortes das respostas ao *questionário* aplicado aos participantes (Instrutores) do curso de formação realizado pelo DETRAN-DF junto à Diretoria de Educação.

O segundo bloco de dados consiste em recortes selecionados da entrevista com os docentes e com gestores do DETRAN-DF. Por fim, o terceiro bloco apresenta uma análise sucinta, direcionada aos objetivos propostos por esta pesquisa.

A análise do corpus busca, desse modo, demonstrar que os programas educacionais desenvolvidos pela Diretoria de Educação de Trânsito têm sido coparticipantes para a segurança do trânsito no Distrito Federal, visto que o lema da Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal é "uma cidade educada respeita a lei e ajuda a promover uma cultura de paz".

Ressalta-se que na captação de dados junto aos estudantes, houve o cuidado ético e necessário, como pesquisadora, de apresentar o Termo de Consentimento Livre Esclarecido para que lessem e que, ao responder e enviar, seria considerado como o “de acordo” do participante. Além disso, foram esclarecidos, por meio da mensagem encaminhada sobre a importância da devolução do questionário respondido e quanto à garantia do sigilo dos dados pessoais ao organizar os dados da pesquisa. Da mesma forma procedeu-se com os docentes e gestores que se colocaram à disposição para colaborar para a realização da pesquisa.

Atenta às questões iniciais da pesquisa, os recortes do questionário e da entrevista, foram selecionados de acordo com os objetivos definidos, buscando desvelar a hipótese de que as ações educativas realizadas pelo DETRAN-DF, por meio da Escola de Trânsito do Distrito Federal, têm contribuído para redução de taxas de acidentalidade e mortalidade e para a minimização da violência no trânsito nas ruas da capital, Brasília, nas estradas e nas cidades do entorno.

E assim, com a análise, buscou-se comprovar que a Educação e o DETRAN-DF têm sido coparticipantes para a segurança do trânsito no Distrito Federal, visto que o lema da Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal é "uma cidade educada respeita a lei e ajuda a promover uma cultura de paz".

Desse modo, os objetivos predefinidos voltam-se à possibilidade de serem alcançados pelo DETRAN-DF, por meio das ações promovidas pela Diretoria de Educação de Trânsito, apresentar formas de intervenções práticas possíveis para a melhoria e qualidade do trânsito no DF.

A primeira dessas intervenções práticas coaduna com a oferta do curso de formação de instrutores, tendo como proposta a orientação das formas de trabalho a esse profissional para que ele possa levar as melhores e mais atualizadas informações sobre as questões que envolvem o trânsito do Distrito Federal.

Recorreu-se, então, a Bardin (2001) e Franco (2008) para os procedimentos de análise, e assim, de posse das formas de utilização da análise de conteúdo foi possível compreender que uma análise assim empreendida deve apoiar-se em uma abordagem metodológica crítica e epistemologicamente amparada numa concepção de ciência que reconhece o papel ativo do sujeito na produção do conhecimento.

De acordo com as autoras Bardin (2001, p. 40) e Franco (2008, p. 24) a análise de conteúdo iniciou-se quando se tentava decifrar as parábolas e as metáforas dos textos bíblicos, valendo-se inclusive de classificações temáticas e até a quantificação.

Para Bardin (2001, p.40) o termo “análise de conteúdo designa um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter inferências de conhecimentos relativos às condições de produção e recepção destas mensagens”.

De forma prática, Franco (2008, p. 38) explica que “a expressão verbal pode ser vista como indicador indispensável para a compreensão dos problemas ligados às práticas educativas e seus componentes psicossociais”.

Ainda, de acordo com a autora, na sequência de argumentos “a linguagem é compreendida a partir de uma concepção crítica e dinâmica”. Assim é entendida como uma “construção real de toda a sociedade e como expressão da existência humana que, em diferentes momentos históricos elabora e desenvolve representações sociais”.

A análise de conteúdo, segundo a perspectiva de Bardin (2001, p. 42), consiste “em uma técnica metodológica que se pode aplicar em discursos diversos e a todas as formas de comunicação, seja qual for à natureza do seu suporte”.

De outro modo, Franco (2008, p. 24) pontua que “a análise de conteúdo não se resume a análise de mensagens, mesmo que estas sejam um ponto de partida, expressem um significado e um sentido, a análise de conteúdo é direcionada sobretudo pela sensibilidade, intencionalidade do pesquisador.

De tal maneira, para a autora, “toda mensagem falada, escrita ou sensorial, contém, uma grande quantidade de informações sobre seu autor: suas concepções de mundo, traços psicológicos, motivações, expectativas” (*Ibidem*, p.25).

Assim, possibilita, inclusive, uma análise acerca do que se encontra nas entrelinhas da mensagem, o que nos encaminha para além do que pode ser identificado e teoricamente relacionado, para que possa ser decifrado mediante códigos especiais e simbólicos e interpretações. O que está escrito constitui-se então, do ponto de partida para a identificação do conteúdo seja ele explícito ou implícito.

Na perspectiva organizacional e pedagógica, busca-se analisar o conteúdo das opiniões dada pelos estudantes acerca do curso de instrutor por meio do questionário aplicado e encaminhado via e-mail; as informações dos docentes acerca da prática pedagógica e dos gestores da Escola de Trânsito acerca do papel que exercem na organização voltado à tomada de decisões acerca das ações educativas do Detran.

Franco (2008, p. 28) nos traz que os resultados devem refletir os objetivos da pesquisa e ter como apoio não apenas os indícios manifestos no âmbito das falas e do material escrito produzido, mas também os conteúdos não ditos, implícitos também são considerados demasiadamente relevantes.

Na mesma tendência, Bardin (2001, p. 45) aponta que “o pesquisador precisa aprofundar em busca de algum indício que tenha valor para o estudo”.

Sobre a criação de categorias, pode ocorrer como um processo desafiante. Desse modo, decidiu-se que neste estudo chamaremos de dimensões por ser uma palavra mais expressiva para as discussões que envolvem questões de cunho social

Por fim, ressalta-se que as dimensões (categorias), foram elaboradas no decorrer da análise dos dados, na medida em que eram sinalizadas no percurso da discussão.

Quadro 7: Categorias de análise do questionário

Quadro das Categorias					
	Dimensão Identitária	Dimensão Organizacional	Dimensão Pedagógica		Dimensão motivacional
			Subdimensão Potencialidades	Subdimensão Fragilidades	
CATEGORIAS	Refere-se a classificação onde cada um dos participantes está contido, seja por faixa etária, escolaridade, modalidade do curso e tempo de atividade.	Refere-se à estrutura e funcionamento, processos e práticas de funcionamento do Detran-DF como organização pública. planejou e executou.	Refere-se às práticas pedagógicas adotadas e dos objetivos do curso, sob o olhar dos participantes.	Refere-se aos apontamentos dos participantes sobre o curso, que podem ser convertidos em oportunidades para melhoria do curso.	Trata-se dos sentimentos dos participantes em relação às metodologias e práticas adotadas no curso.

Fonte: Elaborado pela pesquisadora

Quadro 8: Categorias de análise das entrevistas

Categorias de análise das entrevistas			
CATEGORIAS	Dimensão organizacional	Avaliação	Modalidade
		Refere-se à estrutura e funcionamento, processos e práticas de funcionamento do Detran-DF como organização pública. planejou e executou.	Como os valores são realizados pelos docentes.

Fonte: Elaborado pela pesquisadora.

Esclarece-se que o número das categorias a ser aplicado foi definido em conformidade com o interesse e objetivo da análise e de acordo com a natureza da pesquisa.

A seguir, discute-se a análise com base nos recortes dos questionários e na sequência, com os recortes das entrevistas.

3.4 Análise e Interpretação de Dados

Esta seção destina-se à análise e interpretação de dados. Busca-se analisar os recortes selecionados nos questionários e nas entrevistas realizados a fim de identificar significados que possam encaminhar às evidências de que as ações educativas do Detran-DF têm contribuído para redução de taxas de acidentalidade e mortalidade e para a minimização da violência no trânsito nas ruas da capital, Brasília, nas estradas e cidades do entorno, promovendo assim, a cultura da paz no trânsito.

3.4.1 Questionários

Inicia-se com a análise dos questionários, observando a ordem do quadro das categorias e indicando os recortes selecionados e as interpretações e significados a que cada uma das dimensões está relacionada.

3.4.1.1 DIMENSÃO 1: IDENTITÁRIA

Quanto à primeira dimensão, pensou-se sobre a necessidade de conhecer um pouco a *identidade dos estudantes*, concluintes do curso de Instrutores. Esse processo de identificação em relação a esse grupo social, participante da pesquisa, necessitou ser minucioso, pois é por meio dele que podemos examinar quais são os principais aspectos que a envolvem e estimulam essas pessoas a pertencerem a determinada cultura e seu conjunto de significados.

Conforme Castells (2008, p. 23), essa “construção de significados possibilita ao indivíduo assumir diferentes identidades, gerando tensões e contradições pelos papéis que se optou em assumir, sejam eles individuais ou coletivos”. Assim, com esse mundo de mudanças incontroláveis tendem a reagrupar pessoas em identidade, sejam elas religiosas, étnicas, profissionais, entre outras.

Reforça o autor, que “a busca por uma identidade coletiva ou individual, torna-se uma fonte básica de significado social, porém cada vez mais as pessoas organizam seu significado com base no que são ou no que acreditam que são”, ressalta Castells (*ibidem*, p. 23).

O efeito da aquisição identitária no campo de trabalho e as transformações das identidades profissionais são decorrentes das mudanças no campo de trabalho bem como são efeitos das transformações sociais e culturais.

Para tanto, inicialmente, despertou-se a intenção de conhecer um pouco mais sobre a dimensão identitária dos participantes da pesquisa e, para isso, a questão abaixo que compôs o questionário abre a análise proposta e traz o recorte das respostas enviadas.

Questão 1:

Escreva o motivo que o levou a fazer a escolha de se candidatar ao curso de Instrutor do DETRAN-DF?

Sabe-se que para se fazer qualquer escolha na vida, as pessoas passam por dúvidas e até conflitos de identidades. Os motivos que os impulsionaram a escolher o curso são variados, alguns acreditam que foram escolhidos pela profissão, no entanto, independente do motivo, os textos dos instrutores revelam que todos foram movidos por um desejo único: o de completar algo que faltava. Em suas palavras:

- (1A) “a realização profissional;”
- (2B) “a questão financeira;”

- (3C) “a obter satisfação pessoal;”
- (6F) “por causa das lembranças da infância;”
- (8H) “porque adoro carros;”
- (13M) “a boa oportunidade;”
- (14N) “a necessidade de trabalhar e gostei;”
- (17Q) “a necessidade de trabalhar;”
- (20T) “a primeira oportunidade de trabalho;”
- (21U) “o gosto pelo tipo do trabalho;”

Sabe-se que o contexto social é de suma importância e influencia as nossas escolhas. Esse aspecto está implícito nos recortes selecionados, mais especificamente quando apontam a “oportunidade” e “a necessidade de trabalhar” como aspectos que os motivaram a exercer a profissão de instrutor.

Observou-se também que os motivos se repetem com palavras sinônimas, mas prevalece a questão da “oportunidade” e a “realização profissional”.

De maneira bem pragmática destaca-se ainda, o que disse o instrutor “5E” ao escrever que:

“O motivo é simples, é mais uma oportunidade de trabalho. Quero um dia ser professor de direção, preparando pessoas para a prova do DETRAN, e, por isso, estou aqui”.

É possível supor que não é algo somente “simples” assim. Certamente, há algo além de uma simples escolha, podendo ser outras propriedades pessoais como não ser acomodado ou mesmo porque sente prazer no que faz, a questão de gostar, de ser feliz neste trabalho.

Segundo Torres (1998, p. 12), há duas dificuldades fundamentais para o processo de escolha profissional: “de um lado, as transformações atuais no mundo do trabalho e, de outro, o momento em que ela comumente se dá e quando são frequentes os conflitos, as dúvidas, as ansiedades, os medos, o desconhecimento e a falta de preparação para enfrentar as questões que certamente irão apresentar-se no curso da vida”.

No caso do Instrutor 5E, há o pressuposto de que havia um estado de ansiedade para encontrar mais habilidade profissional e, certamente, familiarizado com o contexto do DETRAN, também viu a oportunidade de se obter mais uma fonte de renda.

Quanto à importância desta questão identitária para a pesquisa é que se o instrutor traz em sua escolha, profissional, aspectos positivos ou negativos, e, segundo Carvalho (2012, p.365) todos os aspectos emocionais e sociais podem influenciar as ações pedagógicas tanto para a aprendizagem quanto para as práticas a serem desenvolvidas.

Nessa dimensão identitária, Ciampa (1994, p. 127) diz que a “identidade deve ser vista não como uma questão apenas científica, nem raramente acadêmica: é, sobretudo, uma questão social, uma questão política”; ou seja, para o autor a estrutura social mais ampla é a que oferece padrões de identidade, destacando aspectos sociais e institucionais na construção da identidade humana.

A identidade profissional do instrutor é elemento essencial para o desenvolvimento de suas atividades. O termo profissional considera-se as transformações que vão acontecendo a cada etapa para a efetivação do trabalho, que nada mais são do que o conjunto de ações e relações desenvolvidas pelos sujeitos que afetam o trabalho e propiciam a eles vivências de realização, afirmação, frustração, individualidade, representação, cultura e filosofias dotadas de potencial influenciador, não só da configuração da identidade profissional, mas de outras formas identitárias.

3.4.1.2 DIMENSÃO 2: ORGANIZACIONAL

Foi feita a questão 2:

- Como percebeu a dimensão organizacional do DETRAN-DF, ao oferecer o curso, junto à Diretoria de Educação (divulgação do edital, inscrições e informações gerais):
- 22(vinte e duas) respostas
- 6 (seis) indicaram que é excelente
- 12 (doze) indicaram que é boa
- 4 (quatro) responderam que é regular

Quanto à dimensão organizacional, além de marcarem a resposta, os participantes fizeram observações mais contundentes, tais como:

O Instrutor 6F mostrou-se como um problema para os participantes no que diz respeito à divulgação do edital. Segundo ele:

“O edital foi publicado de forma urgente, com um tempo de apenas 3 dias. É pouco tempo para a pessoa se organizar e se inscrever,”

O participante, de certa forma, sentiu-se prejudicado, pois acredita que preparar os documentos exigidos para a inscrição em um curto tempo, dificulta o cumprimento de todas as etapas com mais tranquilidade e corre o risco de ficar fora da seleção.

Percebe-se que o reflexo dos modelos organizacionais adotados pela instituição como uma organização autárquica, orientada por características intrínsecas do modelo burocrático racional, em que os papéis são atribuídos com vistas aos objetivos previamente definidos, orientando-se pelo funcionamento, embasado no cumprimento do que é previsto, há um risco maior de não ser possível atender às necessidades dos grupos sociais envolvidos.

Infere-se que isso ocorreu quando o edital foi publicado em caráter de urgência, o que nos leva a crer que o tempo já estava realmente curto, devido talvez, o período de pandemia que acabou trazendo alguns transtornos para as organizações.

O curso foi destinado aos servidores públicos efetivos do quadro de pessoal que estejam atuando no DETRAN-DF, conforme Edital número 2 publicado no Diário Oficial do DF de 17 de março de 2022, que preenche os requisitos: ser maior de 21 (vinte e um) anos; comprovar escolaridade de ensino superior completo; ser habilitado no mínimo há 2 (dois) anos, com CNH do Distrito Federal; ser servidor público efetivo, nos termos do item 2.1: Servidores públicos efetivos, requisitados, à disposição por meio de convênios ou termo de cooperação técnica no exercício de suas atividades no DETRAN-DF que preencham os requisitos estabelecidos no § 2º do artigo 1º da Lei Distrital nº 4.687/2011).

Pelo número (de participantes) que assinalou a opção “Excelente” (apenas 6 participantes), avalia-se como um número baixo para se considerar que houve satisfação do grupo em relação à organização institucional.

Nesse momento de resgate do convívio presencial no trabalho, uma vez que a questão pandêmica está sob controle pelo sistema de saúde brasileiro, e os servidores públicos e demais pessoas, na maioria, se encontram em trabalho presencial, o que provocou o avanço nos acidentes que envolvem o trânsito do DF.

Esse é um entendimento de que há um problema iminente que pode ter sido iniciado pelos modelos da organização e envolve os setores cruciais como é a Diretoria de Educação que precisa de ter autonomia para preparar suas ações com tempo e com os devidos recursos necessários para desenvolvê-las.

Quanto ao espaço físico, o *Instrutor 21U* alertou:

“O mau funcionamento do ar-condicionado prejudica muito para aprender.”

O Instrutor 4D escreveu:

“A gente sente a necessidade de ser mais valorizado”.

Esse participante demonstrou insatisfação em todos os itens do curso, incluindo a metodologia e o conteúdo.

Percebeu-se que há certa insatisfação dos participantes quanto à forma adotada por parte do setor de comunicação responsável para serem avisados a tempo sobre as oportunidades que a Escola oferece. Sabe-se que as barreiras nas organizações ocorrem, quase sempre por falta de planejamento, por má distribuição de orçamento e perda de transmissão de mensagens.

Assim, pode -se concluir que a comunicação entre as diretorias e servidores carece de uma estratégia mais fluida de envio e de troca de informações, uma vez que as formas de comunicação organizacional é uma iniciativa que deve ser desenvolvida com eficácia, visando resultados e ganhos de imagem e identidade junto aos colaboradores e público de interesse.

Quanto às questões apontadas sobre o espaço físico, a “manutenção predial” deve ficar atenta às necessidades de reparos permanentes, evitando que sejam surpreendidos com algum evento em espaço deteriorado. Para esse fato, destaca-se observação do Instrutor 13H, que “um pequeno descuido pode colocar a vida em risco.”

Essa impressão é traço negativo, que pode ser revertido, embora seja um aspecto de cuidado e zelo de grande necessidade que toda organização pública, especificamente o DETRAN-DF, tem dado atenção prioritizada.

3.4.1.3 DIMENSÃO 3: PEDAGÓGICA

Questão 3:

O que percebeu quanto à organização pedagógica, cronograma, orientações e esclarecimentos de dúvidas?

O discurso da Escola é que as bases de nossos cursos são assimilação de conteúdos e informações necessárias para um conhecimento apurado sobre o trânsito; metodologias de ensino para superar as barreiras do ensino da aprendizagem para diversos contextos; prática de valores essenciais para a construção humana no trânsito.

Esclarece aos candidatos ao curso que conta com material didático exclusivo e atualizado, com corpo docente altamente especializado, ferramentas didáticas eficazes para que o candidato possa se destacar na área de instrução para o trânsito.

Sendo assim, surpreendem as respostas dos instrutores participantes da pesquisa:

O Instrutor B2 escreveu:

“Incoerência entre a metodologia utilizada para ministração das aulas e avaliação de aprendizagem.”

“Se utilizar um método pedagógico para ministração das aulas este mesmo método deve ser utilizado para avaliar o aprendizado”.

É de recordar aqui que os participantes que devolveram os questionários, como ocorre em toda aplicação de avaliação, não responderam todas as questões. No entanto foi possível transcrever todas as respostas recebidas.

Essa dimensão pareceu-me ser a mais delicada e, por isso, foi necessário dividi-la em duas Subdimensões: Potencialidades e Fragilidades

Quanto às *Potencialidades*, a questão é:

- *Descreva as potencialidades do curso:*

Instrutor 1A:

“Não vi potencialidades nessa Metodologia”.

Instrutor 3C:

“KKKKKKK”

Instrutor 6F:

“O curso é excelente, professores capacitados, porém...”

Nessa questão o Instrutor 3C que respondeu poucas questões e optou até pela zombaria com o “kkkkkk”, representando certo sarcasmo ao tratar das potencialidades do curso.

Sobre *Fragilidades*, eis as respostas à questão:

- *Descreva as fragilidades do curso.*

Instrutor 8H:

“Esta técnica de metodologia ativa invertida foi péssima com atividades infantis e que não trazem nenhum aprendizado”.

Instrutor 10G:

“Fragilidade um pequeno descuido pode colocar a vida em risco”

Instrutor 3C:

“O uso excessivo de metodologias ativas fez com que alguns professores esquecessem de o conteúdo. Por exemplo, a disciplina de português. Além disso a avaliação não condizia com a metodologia aplicada”.

Instrutor 4D:

“O professor gastou a metade das horas aulas com uma metodologia ativa enfadonha e com pouco proveito dentro do contexto do conteúdo cobrado na prova”.

Instrutor 11K escreveu:

“Fragilidade muitas, professores não foram capacitados para esse método. Já que insistiram em administrar Metodologia Ativa deveriam qualificar os professores, eles criticam tanto o ensino tradicional, e a maioria são autoritários em sala de aula.”

Bastante crítico, o mesmo estudante disse:

“Chegam e leem uns textos, dividem a turma em grupos, e os alunos vão fazer apresentações”.

Instrutor 12L também criticou:

“Outro ponto em relação a avaliação é que, nesse caso, o foco não é selecionar e sim avaliar o conhecimento”.

Instrutor 13M, demonstra sua insatisfação com as tradicionais “pegas” como estratégias usadas por alguns docentes:

“Os "pegas" utilizados não condizem com o objetivo do curso.”

O Instrutor 14N também fez sua crítica:

“Tentaram implementar a metodologia ativa que não foi bem aceita por NENHUM aluno. Foram adotadas dinâmicas que não agregaram conhecimentos e só consumiram tempo que poderia ter sido aproveitado no estudo do conteúdo”.

O Instrutor 15° ponderou de forma negativa em relação à metodologia e a avaliação usada pelos docentes:

“O uso da metodologia ativa não é adequado a todos os temas teóricos e a avaliação tem que ser adequada conforme a metodologia utilizada”.

O Instrutor 16P fez crítica ao preparo dos docentes:

“Alguns professores são mal preparados para ministrar as aulas da forma proposta”.

O Instrutor 17Q demonstra que não gostou da metodologia usada no curso:

“Entendo que o uso da metodologia ativa nesse tipo de instrução não é a mais acertada, pois tem bastante conteúdo a ser ministrado”

O Instrutor 18R critica o número de atividades:

“São muitas atividades para realizar e entregar na antepenúltima semana de curso”.

Depois de apresentadas estas fragilidades, os participantes fizeram algumas sugestões:

Sugestão do Instrutor 17Q:

“Se as atividades realizadas em sala tivessem algum peso na nota final, estimularia a participação dos alunos e tornaria o processo de avaliação mais adequado à metodologia adotada.

Sugestão do Instrutor 19 S:

“É importante avaliar se em toda as disciplinas cabem o uso prioritário de dinâmicas para transmissão do conteúdo. Em muitos casos o conteúdo ficou em segundo plano e prejudicou a compreensão de tópicos importantes.”

Sugestão do Instrutor 3C:

“Despertar a atenção voltada ao trânsito e à vida.”

Sugestão do Instrutor 7G:

“A metodologia ativa para adultos deveria ser empregada de forma proporcional, ou seja, se são 20 horas a disciplina, poderiam usar 4 horas da metodologia ativa e o restante da tradicional. Assim o curso inteiro não ficaria tão causativo para os alunos nem para os professores. Pois é muito mais difícil preparar esse tipo de aula do que a tradicional”.

Sugestão do Instrutor 9I:

“Uma sugestão seria fazer uma pontuação aos alunos que participam das atividades em aula, pois além de estimular a participação também se torna justo com o aluno, uma vez que ele é "obrigado" a apresentar na frente da turma sobre um assunto do qual ele não domina.”

O Instrutor 12L:

“O processo de avaliação (prova escrita) poderia estar relacionado ao tipo de metodologia pela Orientação do curso.”

O Instrutor 15O:

“Deveria ser realizado em outros períodos e em outros lugares.”

O Instrutor 16P:

“O tempo para realização do estágio poderia ser maior, considerando que ainda tem que elaborar o relatório.”

A educação, conforme Saviani (2011) situa no trabalho não material, em tradução de ideias, conceitos e valores, símbolos, hábitos, atitudes e habilidades e trata da produção do saber. Assim, não há como deixar de perceber que a educação é voltada ao trabalho intelectual do ser humano atuando no sentido da intelectualidade, de práticas interativas e pedagógicas nas diversas áreas de conhecimentos humanos, tecnológicos e sobre Ciências.

Visto que houve mais queixas dos participantes relacionadas às fragilidades na prática pedagógica, é bom reiterar que a sala de aula é um espaço de troca de conhecimentos entre as pessoas inseridas nela, ou seja, entre professor e aluno, pois o conhecimento pode ocorrer até no inverso, uma vez que o grupo de alunos apresenta uma escolarizada similar à do professor,

é grande essa possibilidade de se aprender com ele. Para que a interação entre ambos seja mais harmoniosa, o professor é o responsável para buscar alguma forma de melhor mediar conhecimento, buscar novos modos de linguagens e descobrir sobre a cultura e crença referente à sociedade que o aluno está inserido.

Essas situações apontadas pelos instrutores como alunos demonstram que são muitas as insatisfações que, até mesmo chegou-se ao ponto de fazer uma lista de sugestões pontuais como por exemplo, pode se ler a sugestão do instrutor 7G e, na sequência, a do Instrutor 16P:

“A metodologia ativa para adultos deveria ser empregada de forma proporcional, ou seja, se são 20 horas a disciplina, poderiam usar 4 horas da metodologia ativa e o restante da tradicional. Assim o curso inteiro não ficaria tão causativo para os alunos nem para os professores. Pois é muito mais difícil preparar esse tipo de aula do que a tradicional”.

E a crítica dura do *Instrutor 16P*, ao dizer que *“Alguns professores são mal preparados para ministrar as aulas da forma proposta”*, sugerindo que os professores devem ser mais bem preparados.

Assim, pode-se inferir que os docentes precisam obter uma boa interação para a aprendizagem desejada. O ato de rever as práticas e replanejar faz parte da história do ser humano e está presente no dia a dia. Na prática docente, isso não é diferente. Para se obter um bom resultado, o professor precisa ter um bom planejamento, precisa avaliar e refletir sobre todas as situações em sala de aula e sendo necessário mudá-las para maior êxito na aprendizagem. Isso é ensinado pelos educadores da pedagogia.

As sugestões apontadas pelos cursistas, desse modo, são importantes para que a Escola Pública de Trânsito possa rever a forma de elaboração e de Capacitação dos docentes que fazem parte do quadro permanente do DETRAN-DF, visando à execução do curso de Formação de Instrutores com maior sucesso.

De acordo com as expressões dos instrutores, é preciso rever a atualização dos conteúdos, uma vez que as necessidades dos estudantes bem como as práticas sociais são efêmeras, e, da mesma forma ocorre as metodologias de ensino e os saberes que as pessoas precisam construir, pois eles também mudam muito rapidamente.

Nessa dimensão pedagógica, os participantes demonstram resistência em relação às metodologias ativas, conforme indicaram ter sido o modo adotado pelos professores, nas aulas.

Alguns deles citaram o nome dos professores, no entanto, por efeito ético, não se considerou necessário citá-los.

O que constituem afinal, as chamadas “metodologias ativas de aprendizagem”, tão criticadas pelos participantes do curso de formação de instrutor?

Elas são metodologias, conforme Lovato *et al* (2018 p. 154), nas quais o aluno é o protagonista central, enquanto os professores são mediadores ou facilitadores do processo. O professor, nesse processo, não é o meio exclusivo do saber em sala de aula, explica os autores (*ibidem*, p. 155) que “o aluno é instigado a participar da aula, por trabalhos em grupo ou discussão de problemas, sendo retirado de uma posição cômoda, puramente receptora de informações”, para um contexto em que poderá desenvolver novas competências, se tornando o centro do processo de sua aprendizagem.

A iniciativa, a criatividade, a criticidade reflexiva, a capacidade de autoavaliação, a cooperação para se trabalhar em equipe, a responsabilidade, a ética e a sensibilidade na assistência são algumas dessas competências que podem ser desenvolvidas por meio das metodologias ativas.

Para que esse processo seja mais interessante o trabalho docente é desafiar o aluno a realizar tarefas mentais de alto nível, como análise, síntese e avaliação. Assim, Boswell e Eison (1991, *apud*. Lovato, 2018, p.155) definem essas estratégias de aprendizagem como aquelas em que o aluno faz alguma coisa e ao mesmo tempo ele pensa sobre as coisas que está fazendo.

Apesar de haver a participação do estudante, nas atividades propostas, parece que não houve interação e esclarecimento do procedimento por parte do docente. Isso porque um participante em sua avaliação, escreveu, demonstrando sentir bastante inseguro com a metodologia.

Como é o caso do Instrutor Participante 9I que escreveu:

“...deveria haver pontuação para os alunos que participam das atividades em aula, pois além de estimular a participação, também se torna justo com o aluno, uma vez que ele é "obrigado" a apresentar na frente da turma sobre um assunto do qual ele não domina.”

Vale refletir que os estudantes ao fazerem as observações, manifestaram-se que há necessidade de revisão da prática pedagógica, para que possam obter uma aprendizagem mais colaborativa e livre de ansiedade.

Nesse sentido, segundo Barbosa e Moura (2013, p.48), a aprendizagem ativa ocorre por meio da interação do aluno com o assunto estudado, ouvindo, falando, perguntando, discutindo, fazendo e ensinando, sendo estimulado a construir o conhecimento ao invés de recebê-lo passivamente. Exige, portanto, o domínio de conceitos, flexibilidade de raciocínio e capacidades de análise e abstração. Ao realizar tais reflexões, o aluno terá uma maior clareza sobre o conteúdo.

Portanto, o papel do professor nesse processo é diferente daquele perfil tradicional. Ele é visto como um parceiro, sendo corresponsável junto aos alunos, planejando o desenvolvimento das aulas juntos, esclarecendo as competências e utilizando técnicas que favoreçam a participação. Caso essas competências não sejam explícitas, a atividade perde parte de seu valor, conforme explica Moran (2015, p. 24).

Considerando que nas metodologias ativas, conforme explica Barbosa & Moura, (2013, p. 52), o professor atua como orientador, supervisor e facilitador do processo de aprendizagem, não apenas como a fonte única de informações e conhecimentos, ele torna-se responsável por promover o intercâmbio coletivo entre os estudantes, promovendo o movimento do saber atual para o saber a ser alcançado.

Sendo assim, o professor que se propõe a trabalhar com metodologias ativas, segundo os autores, deve ser dotado de boa comunicação com os estudantes para que eles possam compreender a proposta e o que devem fazer para que alcancem o sucesso desejado com o curso.

Contudo, é importante que os professores saibam quais competências e habilidades pretendem que sejam desenvolvidas no aluno. Lembrando que não é somente uma “*apresentação a frente*”, como disse um participante, ou mesmo uma “*avaliação*” nos moldes tradicionais que vai garantir que houve desenvolvimento de alguma das competências indicadas.

Em relação às estratégias utilizadas, vale refletir que o contexto educacional que vivemos na atualidade, o qual está cada vez mais volátil, exige, portanto, práticas pedagógicas

inovadoras e diversificadas, imbuídas de tecnologias e muita criatividade. Devido a essas mudanças, as instituições de ensino têm procurado por novas abordagens para o processo de ensino-aprendizagem, por meio da reorganização de currículo e da integração da teoria com a prática, do ensino com a prática profissional. Daí, a importância do uso adequado das metodologias ativas de aprendizagem.

Considerando o valor de uma avaliação no final do curso, realizada pelos instrutores participantes dessa pesquisa, em forma de questionário para coleta de dados de análise, essas informações, após consolidadas, poderão servir de guia de implementação de novas estratégias para realização de um próximo curso de formação de instruções do DETRAN-DF.

3.4.1.4 DIMENSÃO 4: MOTIVACIONAL

Essa dimensão foi analisada de acordo com os comentários, críticas e sugestões dos participantes do curso de formação de instrutores, em relação ao que pensam sobre a capacidade dos docentes para despertar o interesse do grupo, mantendo-os motivados durante as aulas.

As observações recebidas foram sistematizadas a seguir:

- A. *Não assisti as aulas.*
- B. *Maria (nome fictício) em uma aula fez cinco ou seis dinâmicas, a primeira com um texto longo, com tempo para o aluno ler e depois debater. Aulas cansativas.*
- C. *“Por se tratar de uma matéria não vislumbrada por todos, senti mais ainda a ineficiência no modelo de aprendizagem adotado”.*
- D. *“Algumas técnicas dispersavam demais os alunos e acabava tumultuando a aula”*
- E. *“O uso da metodologia ativa não conseguiu repassar o conhecimento em relação ao tema”*
- F. *“Luzia (Nome fictício) não mudou o seu método de ensino, e trabalhou a aula lendo textos e dividindo em grupos, aula muito chata cansativa”.*
- G. *“(Nome fictício) só deu duas aulas, na segunda aula, a metade da turma ou mais da metade foi embora, dividiu a turma em 11 grupos, e cada grupo devia falar de concordância nominal ou verbal “*

- H. *“Se é pra ler o que tem na apostila, o aluno faz isso de casa. Não assisti o módulo dela, da Luzia. (Nome fictício)”*.
- I. *“Dividir sala em grupos, aluno ir falar na frente, não mostra que professor tem muito conhecimento, mas ele tem de colocar em prática o que a Diretoria de Ensino está propondo. Domínio professor tem quando diz o que vai ensinar, e vai explicando e os alunos vão aprendendo”*.
- J. *“Alguns professores forçaram demais na metodologia ativa propondo atividades do tipo teatro, encenações, recortes de revistas e colagens em cartolinas. A insatisfação por parte dos alunos foi unânime”*

A avaliação dos participantes a respeito do corpo docente é relativamente boa, no entanto, as observações que fizeram, na sequência, as quais estão transcritas não foram tão interessantes e, como amostra, destaca-se o texto do Instrutor 5E ao referir-se às aulas:

Instrutor 5E:

“Maria (nome fictício da professora) em uma aula fez cinco ou seis dinâmicas, a primeira com um texto longo, com tempo para ler e depois debater. Aulas cansativas”.

Nesse caso, o participante mostra seu desânimo em relação às aulas e as caracteriza como “cansativas”.

Sabe-se que a motivação dos estudantes é essencial no processo de aprendizagem. Certamente, muitos professores ministram aulas em que os alunos estão engajados e animados para aprender, mas também, se deparam com alunos distraídos, desinteressados e relutantes em se envolver, aliás, é normal ver uma mistura dos dois perfis em uma mesma classe.

Por isso, ser docente implica-se ter a percepção das situações que transcorrem no momento das aulas e buscar meios para reverter o que não estiver sendo produtivo, transformando a situação em uma oportunidade de fortalecer a suas práticas pedagógicas. Isso porque entende-se que o objetivo de uma prática pedagógica em sala de aula é o de promover a aprendizagem e a satisfação do estudante, independentemente do nível de ensino bem como de um curso de formação profissional.

A motivação em sala de aula pode ser avaliada como um aspecto bastante contraproducente, pois, os relatos mostraram desconforto e pensaram até que as aulas significavam perda de tempo, por isso, deixaram de assistir as aulas “cansativas” como avaliou o participante Instrutor 5E:

Já o Instrutor 12L disse:

“Alguns professores forçaram demais na metodologia ativa propondo atividades do tipo teatro, encenações, recortes de revistas e colagens em cartolinas. A insatisfação por parte dos alunos foi unânime”.

E a crítica persiste, instrutor 15O:

“Dividir sala em grupos, aluno ir falar à frente, não mostra que professor tem muito conhecimento, mas ele tem de colocar em prática o que a Diretoria de Ensino está propondo. Domínio professor tem quando diz o que vai ensinar, e vai explicando e os alunos vão aprendendo.”

Alguns instrutores participantes acabaram informando que até se ausentaram das aulas, sem qualquer motivação.

Para a dimensão motivação vale buscar o que diz Walker (2002, p. 471), que “ela tem a ver com inspirar alguém a fazer alguma coisa pelo desejo puro de realizar, não porque foi obrigado a fazê-lo”. Segundo o autor, é como uma arte ou processo de iniciar e dirigir o comportamento na direção de certas metas ou objetivos.

Outro participante demonstra total descaso com o conteúdo de português:

Joana (nome fictício) só deu duas aulas, na segunda aula, a metade da turma ou mais da metade foi embora, dividiu a turma em 11 grupos, e cada grupo devia falar de concordância nominal ou verbal.

Assim, o participante demonstra sua falta de motivação. Sabe-se, portanto, que o conceito de motivação e aprendizagem caminham juntos quando se trata de práticas educativas. Não há como negar a necessidade de ter alunos motivados na sala de aula e ainda mais quando se trata de instrutores que pretendem levar seus conhecimentos para a sociedade, para pessoas

de todos os níveis sociais e todas as idades. Precisam aprender bem os conteúdos e usá-los com motivação e empatia. Isso, sem dúvida, começa no curso de formação, no entanto, os instrutores participantes da pesquisa mostraram falta de motivação e insatisfação com os professores do curso.

Para Libânio (2013, p. 85), aprendizagem depende de vários fatores, como a inteligência, motivação, maturação, percepção etc. É importante que o professor entenda que ele não é apenas aquele que ensina, mas sim aquele que deve proporcionar ao seu aluno condições de construir conhecimentos, tornando-os capazes para intervir na realidade em todas as áreas da vida.

Libânio (*ibidem*, p. 86) explica que “a tarefa principal do professor é garantir a unidade didática entre ensino e aprendizagem, por meio do processo de ensino” sendo assim, a motivação faz parte do processo.

Dentre as variáveis importantes no processo de aprendizagem, como os conhecimentos prévios, relacionamento com colegas e professores, destaca-se também a motivação para aprender. É importante frisar que a motivação está relacionada à qualidade e não à intensidade durante o engajamento cognitivo na tarefa de aprendizagem.

Sendo assim, o aprendizado acontece quando se tem um ótimo nível de motivação, nem baixo, que gere deficiência na aprendizagem, nem alto, que gere ansiedade e atrapalhe o processo. É preciso alcançar, então o equilíbrio, uma vez que as atividades em aula costumam ser complexas. Quando os alunos apresentam um nível de motivação adequado, em termos de qualidade e não de quantidade, possibilitam uma condição melhor para realizar suas atividades. Nesse caso, eles permanecem atentos, preocupados em aprender, sem ansiedade, sem medo do fracasso, sem espera por recompensas.

Sabe-se que é uma tarefa árdua, mas é, como aponta Bzuneck (2010, p. 13-42), incumbência do professor a de utilizar estratégias motivacionais, visto que nem sempre o grupo de alunos apresenta alegria ou prazer na realização das tarefas propostas. Há estudos que sugerem que os professores se aperfeiçoem na tarefa de incentivar seus alunos a um padrão de motivação, instigando no aluno o hábito de valorizar o aprender, melhorando o envolvimento nas atividades propostas em sala de aula e buscando o conhecimento.

Na situação do curso de Formação de Instrutores, que se enquadra na modalidade de ensino técnico profissional e, como já mencionado no perfil dos participantes, eles encontram-se no final da trajetória escolar. Nesse caso, é natural não sentirem confortáveis em uma sala de aula sem qualquer atrativo inovador.

Em razão do perfil dos estudantes, a escolha do docente precisa ser mais criteriosa ainda. A modalidade de ensino para profissionais mostra teoricamente, que é preciso manter o engajamento dos alunos nas atividades práticas propostas, comprovando uma motivação autônoma, estimulando a autodeterminação no ambiente de aprendizagem.

O construto de motivação, desse modo, responde pelo esforço e pelo engajamento de cada um, nas atividades de sala de aula, assim a formação que busca aponta sua efetividade. No entanto, é necessário promover um ambiente de aprendizagem no qual a curiosidade, a autonomia e o pertencimento são estimulados de forma espontânea.

Para tanto, o ensino deve dedicar boa parte da ementa das disciplinas às atividades práticas. Pode-se dizer que a diferença ocorre pela utilização de laboratórios de ensino, proporcionando aos estudantes maior interação entre a teoria e a prática.

Dessa forma, um ambiente que desperta a atenção dos alunos deve ser criado com apoio para realização de atividades e de tarefas interessantes, correspondentes às necessidades ou aos interesses dos alunos, inseridos na sua atividade profissional. Assim, o conteúdo e a prática integrados contribuem para uma interação entre alunos o que favorece a satisfação e a aprendizagem significativa.

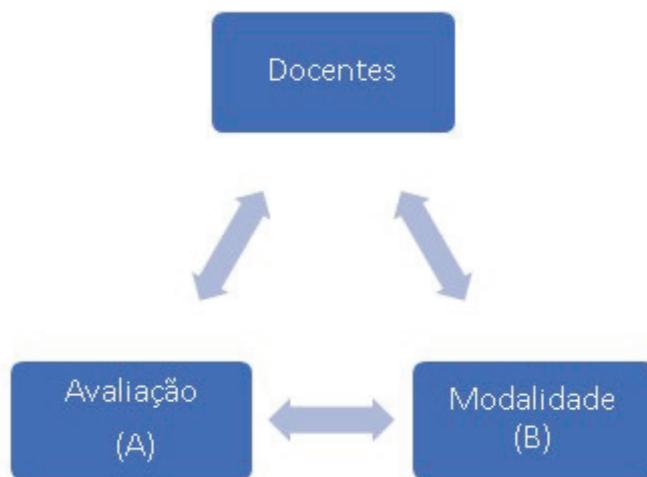
A seguir, encontra-se o tópico específico para a análise e interpretação das entrevistas realizadas com os docentes.

3.4.2 Entrevistas

Para análise das entrevistas com docentes e com os gestores elaborou-se o quadro 7, com 3 categorias de análise: a *organizacional*, a *avaliação* e a *modalidade*. No caso dos docentes, servimo-nos de duas (avaliação e modalidade), no caso dos gestores, acrescentámos a categoria organizacional.

3.4.2.1 ENTREVISTAS COM OS DOCENTES

Figura 16: categorias de análise da entrevista com os docentes:



Fonte: Elaborado pela pesquisadora

(A) Avaliação

A *avaliação* é uma dimensão que diz respeito à apreciação ou perspectivas do interlocutor, mais ou menos explícitas sobre aspectos do mundo, sobre o que considera bom ou ruim, ou o que deseja ou não e assim por diante. É uma maneira particular de se posicionar diante dos aspectos do mundo.

As avaliações são sempre parciais, subjetivas e, por isso, ligadas aos processos de identificação particulares que podem envolver posicionamentos ideológicos e podem atuar também em favor de projetos que envolvem relações de poder.²¹ Pensar em *avaliação* é pensar como os valores são realizados, em termos do que é desejável ou indesejável.

A *modalidade* é uma categoria que revela como os autores se comprometem em termos de verdade dos fatos. Pode ser definida como o modo pelo qual o significado de uma frase é qualificado de forma a refletir o julgamento do autor sobre a probabilidade de ser verdadeira ou não a proposição por ele expressa.

E, com as categorias definidas, seguem as análises das entrevistas com os docentes.

A questão 1 da entrevista com os docentes a ser analisada é:

²¹ Adaptado de Ramalho V. e Resende V. (2011, p. 119) *O texto como material de pesquisa*.

Qual é a metodologia aplicada e como é aplicada seguida de exemplificação da prática didática utilizada em sala de aula.

Participante Docente Do3: 40 anos – Graduação em Educação Física e ministra aulas de Didática, respondeu:

“Busquei diversificar os métodos e técnicas de ensino com foco no aprendizado do aluno, com isso, usei o método de exposição pelo professor naqueles conteúdos considerados novos e elaboração conjunta naqueles que considerei serem do conhecimento deles. E em todas elas colocava o aluno como centro do seu próprio aprendizado”.

A questão 2 (dois) sobre um exemplo de prática didática utilizada em sala de aula, a participante respondeu que:

“Acredito que transformar o abstrato em concreto seja um dos grandes desafios da educação, pensando nesse viés planejei uma sequência didática de 3 aulas sobre: objetivos de ensino, conteúdos de ensino e métodos de ensino. Para o final dessa sequência pedi que todos trouxessem para a última aula um xampu, um condicionador e um remédio com a respectiva bula, solicitei que eles tentassem transpor os conceitos aprendidos nas aulas com os referidos objetivos trazidos.

De início os alunos tiveram dificuldade em compreender como dois assuntos completamente diferentes pudessem ter em comum, mas com a construção coletiva produzida com seu par (atividade realizada em dupla) foi possível encontrarem o caminho”.

Percebe-se no texto sobre a prática pedagógica, que a docente respondeu de forma até um pouco filosófica, no entanto, ainda ficou um tanto obscuro o modelo didático seguido.

O docente participante revela que rompeu com o modelo tradicional de avaliação auxiliando o estudante no seu crescimento, promovendo no final das atividades uma dinâmica para possibilitar a reflexão – *“solicitei que eles tentassem transpor os conceitos aprendidos nas aulas com os referidos objetivos trazidos”*. Na sequência, (re)orienta a práxis ao perceber-se que estava comprometida com o crescimento e desenvolvimento integral do seu aluno.

Assim, o participante demonstrou ser inovador, inspirador da aprendizagem e desempenhou o seu papel de perceber a falta de engajamento e de reverter a situação imediatamente, transformando-a em oportunidade de fortalecimento de suas práticas. Conforme Libânio (2013, p. 85), o docente, precisa “proporcionar ao seu aluno condições de construir conhecimento.

À Questão 3 “*Como o senhor (a) avaliou a aprendizagem dos alunos durante o curso?*”, eis as respostas:

“Ao final de cada aula realizávamos uma avaliação dos objetivos e caso fosse percebido alguma dúvida ou incoerência em relação aos conteúdo do dia era retomado o raciocínio. Eu fazia, inclusive, uma reflexão com os alunos sobre a avaliação “sei ou não sei, eis a questão”.

“Os dados quantitativos, após a avaliação escrita ao final do módulo, apontaram que apenas 3 (três) alunos de um total de 32 (trinta e dois) não obtiveram a nota mínima para a aprovação ficando, portanto, de recuperação”.

Na entrevista, selecionou-se como material valioso, recortes das respostas apenas da questão acerca da dimensão avaliação e o ponto mais importante é a satisfação demonstrada pela docente pela retenção de “apenas” 3 cursistas.

“... apenas 3 (três) alunos de um total de 32 (trinta e dois) não obtiveram a nota mínima para a aprovação.”

Sobre essa questão, recorre-se ao artigo 205 da chamada Constituição Cidadã que define “a educação como direito de todos e dever do Estado” ..., e que deve ser 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.

A “qualificação para o trabalho” é apresentada no inciso IV do artigo 214 como “*formação para o trabalho*”, incluída como uma das “ações integradas dos poderes públicos das diferentes esferas federativas”. Essa mesma qualificação ou formação para o trabalho é apresentada como algo que deve ser garantido “com absoluta prioridade”, em termos de

“Direito à Profissionalização”. Compete então, às organizações públicas a garantia desses direitos.

Essa prioridade faz parte dos objetivos da reforma gerencial ocorrida em 1990, mediante à constatação pela administração pública, da necessidade de aprimorar a qualificação dos servidores públicos. Essa Profissionalização é pautada, portanto, em normativos legais que regulamentam a capacitação por meio de ações de aperfeiçoamentos e qualificação.

O setor público é complexo pois envolve diversos cargos e profissões, vários órgãos como no caso do Detran-DF de caráter peculiar uma vez que está no Distrito Federal, a qualificação do corpo funcional de toda essa estrutura torna-se dinâmica devido à correlação de forças entre os interesses públicos e privados, inerente à concepção de Estado, do qual cada agente público participa.

Além da parte da federação, o Decreto nº 39.468 de 21 de novembro de 2018 regulamenta a Política de Capacitação e de Desenvolvimento para os servidores da Administração Direta, Autárquica e Fundacional do Distrito Federal, com a finalidade:

I - Estabelecer princípios e diretrizes que contribuam para a implantação dos projetos estratégicos do governo visando a capacitação e o desenvolvimento dos servidores;

II - promover ambiente organizacional que estimule a motivação, o comprometimento, a participação e a cooperação das pessoas, mediante o desenvolvimento das competências necessárias à prestação de um serviço de excelência;

III - valorizar os conhecimentos, habilidades e atitudes, por meio da gestão do conhecimento e do desenvolvimento das competências dos servidores, alinhadas aos objetivos institucionais;

IV - possibilitar a qualificação dos servidores efetivos para a promoção funcional nas carreiras públicas, bem como para o exercício de atividades de direção e assessoramento;

V - Incentivar o desenvolvimento permanente dos servidores, observando o interesse público e permitindo a melhoria da eficiência, eficácia, efetividade e qualidade dos serviços públicos prestados ao cidadão;

VI - promover a melhoria dos processos de trabalho e do desempenho profissional, com foco em resultados;

VII - alinhar o desenvolvimento profissional ao desenvolvimento institucional, adequando as competências requeridas dos servidores, aos objetivos estratégicos do Governo do Distrito Federal e dos seus órgãos;

VIII - tornar o servidor público elemento fundamental para a implementação da estratégia do governo.

Dessa forma, o curso de formação de instrutores é um ato legal da autarquia, pois é necessário permitir e oferecer a formação a esses servidores. É preciso, desse modo, que os decentes conheçam a legislação e os direitos do servidor, e que promovam suas aulas voltadas para a valorização do trabalho que esse servidor vai desenvolver, após o curso.

Outro aspecto muito importante é a conscientização de que é uma classe de aulas para pessoas adultas e profissionais, portanto, os modos de agir são diferenciados daqueles de classes de ensino regular.

Visto que os servidores públicos são os agentes responsáveis pela materialização da ação do Estado perante os usuários de seus serviços, a capacitação desse estrato institucional torna-se de extrema importância para qualificar essas ações. Independente de métodos tradicionais, os participantes como estudantes já são envolvidos no processo de multiplicar os saberes junto à sociedade. Sendo assim, pressupõe-se que eles tenham os conhecimentos básicos, todavia, buscam a Escola de Trânsito para se aprimorarem.

O cidadão, usuário dos serviços públicos, é atendido pelos seus servidores, e esse atendimento reflete a imagem do órgão e do setor público. Para se obter bons resultados, portanto, convém desenvolver concepções profissionais que consideram importantes para as pessoas que representam a identidade institucional.

Para Lacerda (2013, p.18-19) se estimula o servidor a adotar postura proativa, autorreflexiva, gerando prestação de serviços públicos com mais qualidade, impactando diretamente na sociedade [...] o serviço público existe para atender ao interesse social e é nos serviços prestados à sociedade que o Estado alcança sua legitimidade, as ações de capacitação ganham, também, relevância social e política.

Nessa perspectiva, a reflexão que suscita no momento que a docente disse que apenas 3 não conseguiram, observa-se que existe por trás dessa luta por uma qualificação, ou seja, para uma nova formação profissional, um direito humano, garantido por lei de ser preparado para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho. A avaliação nesse contexto é que seja

oferecida condições para que o instrutor atue em situação cada vez mais complexa e exigente, devendo evitar o julgamento por parte do docente.

São essas situações que levam à necessidade de se fazer pesquisas em torno de avaliação em sala, em todos os níveis, e em relação ao ensino que é oferecido no Brasil. Para servidores públicos por exemplo, existem questões que precisam ser analisadas com muito cuidado, uma delas é a questão da avaliação nos cursos de formação e de atualização.

Percebe-se que parte desse grupo de profissionais que sonha com mais uma forma de trabalho ou com a sua realização profissional, está com suas expectativas bloqueadas porque não conseguiu atingir uma aprovação em um curso de formação dentro de seu próprio local de trabalho. Como isso pode acontecer?

De acordo com Luckesi (2005, p.42) o modelo tradicional de avaliação das escolas define a classificação do indivíduo como sendo a principal função do ato de avaliar. E essa prática está diretamente relacionada ao modelo conservador que concebe a educação como um mecanismo de manutenção e reprodução das condições sociais, propondo práticas autoritárias de avaliação.

Há uma pedagogia emancipadora, conforme o autor (*ibidem*, p.42) que assume a perspectiva de transformação social, permite ao aluno modificar com criticidade a sua visão de mundo. Mas, para que ocorra o rompimento com o modelo tradicional é necessário que a avaliação educacional assume seu verdadeiro papel como um instrumento de diagnóstico que auxilie no crescimento do aluno e possibilite a reflexão e a tomada de decisões pedagógicas (re)orientando a práxis do professor que, muitas vezes, está comprometida com o crescimento e desenvolvimento integral do seu aluno.

Nesse sentido, o participante docente foi eficaz ao responder a questão 1, o entanto não houve sustentação de seu argumento, ao dizer que “*apenas 3 (três) alunos de um total de 32 não obtiveram a nota mínima para a aprovação*”. Isso demonstra que há resquícios de uma educação tradicional com modelos ultrapassados de avaliação para educação profissional.

O não entendimento da abrangência da educação dentro das organizações para o trabalho, na ótica do direito à educação e ao trabalho, associando-a unicamente à ‘formação’ tem reproduzido o dualismo existente na sociedade brasileira entre as ‘elites condutoras’. Isso acontece porque o rompimento com os modelos tradicionais ainda é difícil para o docente,

devido a uma cultura já estabelecida que reproduz um padrão inconsciente de agir na prática da avaliação da aprendizagem. A avaliação tem seu foco na construção dos melhores resultados possíveis enquanto o ato de examinar (como tem sido usado) está centrado no julgamento de aprovação e reprovação, sendo, portanto, excludente.

Para a educação profissional a avaliação não deve ser diferente do que se espera para outras modalidades, a sua singularidade está nas formas de execução, nos métodos de aplicação porque há uma diversidade maior de situações que requerem observação do desempenho do aluno, pois no segmento profissional envolve-se a relação teoria e prática.

Para descrever “como realizou a avaliação em sala de aula”, o docente participante Do 2 (dois) demonstrou habilidade para tal e respondeu:

“Eu avalio a aprendizagem positiva de toda a turma, cuja participação foi voltada ao aluno PNE para que ele absorvesse o conteúdo e demonstrasse na linguagem de sinais e todo aprendizado”

De acordo com Machado (2008, p. 18) “[...] o professor da educação profissional deve ser capaz de permitir que seus alunos compreendam, de forma reflexiva e crítica os mundos de trabalho, dos objetos e dos sistemas tecnológicos dentro dos quais estes evoluem”.

Assim foi o processo adotado pela participante docente Do2.

Dessa forma demonstra compreender que o aluno do ensino profissional precisa ser preparado e avaliado para uma atuação crítica e eficaz no contexto social, com um conteúdo de noções de ética e cidadania tanto quanto (na mesma medida) com conteúdos específicos de sua profissão.

Para Hadji (2002, p. 26) “[...] não se trata de conhecer por conhecer, de interpretar para saber, mas de compreender para agir”

Nessa perspectiva, a docente Do3 respondeu à questão dizendo que:

“Durante o curso, a avaliação foi informal sendo observada a participação do instrutor nas atividades propostas”.

Assim, a avaliação dos alunos do curso de Formação para a professora ocorreu de modo tranquilo, pois não houve enfoque ou interesse se ele foi aprovado ou reprovado, mas viu o

curso como processo preparatório para o ingresso com melhores habilidades em um mundo já conhecido, “*onde sua atividade ética vai além dos conteúdos*”. Esse Instrutor deverá dominar mais os aspectos psicoprofissionais pertinentes ao tipo de atividade a ser desenvolvida.

Nesse aspecto a docente participante docente Do4 (quatro) responde que:

“A avaliação foi surpreendente, com participação ativa dos alunos. Entendo que foi satisfatória. As dinâmicas usadas envolveram a turma como um todo. Todos participaram contribuindo com o seu conhecimento. O compartilhamento foi completo”.

Percebe-se com a declaração do docente Do4 que suas apreciações são otimistas, pois revela o envolvimento de todos, sem fixar na questão de aprovado e reprovado. Isso é importante, pois para a educação em cursos de formação de profissionais, a avaliação tem sido quase sempre um problema, visto que a sua singularidade está nas formas de execução, nos métodos de aplicação, na diversidade de situações a serem exploradas, mais voltadas à observação do desempenho do aluno e à reconstrução de habilidades necessárias ao papel social do estudante.

Mesmo sendo um tema ainda obscuro, viu-se nas declarações dos docentes que há empenho para que os instrutores (estudantes) alcancem as metas de educação para o trânsito, voltadas à cultura de paz, pois elas são importantes no momento de se integrarem às equipes multiplicadoras das ações educativas de trânsito.

(B) Modalidade

A *modalidade* conforme explica Neves (1996, p. 164) é como uma intervenção de entusiasmo, feita pelo enunciador, de certo conteúdo proposicional de um enunciado em relação a um evento ou a certa relação intersubjetiva, identificando assim, o que contém na frase ou no conteúdo exposto (*dictum*), o modo (*modus*), ou atitude que o sujeito toma em relação a esse conteúdo.

Segundo a tradição lógica, as Modalidades definem-se em relações de verdade que se estabelecem entre as proposições e algum universo de realização. Dessa forma, a modalidade é uma categoria da linguagem na qual se configuram os seguintes valores:

(1) verdade factual: conhecimento asseverado como real.

(2) verdade necessária: conhecimento não-contestado.

(3) verdade possível: conhecimento entendido e confirmado como irreal (inclui a verdade possível ou condicional).

(4) falsidade: conhecimento assegurado como falso.

Assim, a tradição lógica vê a *Modalidade* como propriedade de proposições que se inserem no contexto comunicativo natural, ao passo que, na análise de textos do gênero entrevista, a estrutura modal codifica a atitude do falante em relação à proposição e pode desvelar questões importantes para mostrar hipóteses defendidas em estudos científicos.

Entende-se desse modo, que as noções modais, que envolvem a *modalidade* como categoria discursiva, expressas nas situações de comunicação adotadas nas entrevistas pelos participantes docentes e gestores, são adequadas para análise de recortes selecionados com a finalidade de mostrar como o Detran promove as ações educativas e de que modo comprovam que houve atingimento da meta de educar para uma cultura da paz no Trânsito.

Enfim, como sinônimo de modo, a *modalidade* define o estatuto da frase: asserção, ordem ou interrogação. É uma categoria que traz uma série de elementos que indicam que o *dictum* (aquilo que a frase expressa), é um processo puro e simples considerado como desembaraçado de toda intervenção do falante, é julgado realizado ou não, desejado ou não, aceito com alegria ou com desgosto. Acrescenta que toda fala é, portanto, caracterizada por uma modalidade aparente ou implícita.

Quanto à análise, apoia-se nesses conceitos e na perspectiva de estudos de Neves (1996) sobre a modalidade, ao alertar que a ação do falante não incide sobre a proposição, mas também, sobre a ação do ouvinte diante da proposição. Conforme o autor, por atitude do falante deve-se entender que há dois tipos de julgamento sobre a proposição e sobre o estado de crença e intencionalidade do ouvinte.

- Modalidade de caráter *epistêmico*: relaciona-se ao conhecimento, assuntos de verdade, probabilidade, certeza, crença ou evidência.
- Modalidade de caráter *deôntico* (valorativo): assuntos de preferência, intento, habilidade, obrigação, manipulação ou poder e ideologias.

Análise da Questão 1, transcrita a seguir:

Visto que o lema da Escola Pública de Trânsito do DF é “uma cidade educada respeita as leis de trânsito e ajuda a promover uma cultura de paz”, como a educação tem sido coparticipante para a segurança do trânsito no Distrito Federal?

A Do1 responde que:

“O trânsito é feito de pessoas. Quando a metodologia aplicada envolve os alunos, buscando o aprendizado a partir da vivência de cada um, é possível fazer com que todos se sintam envolvidos e automaticamente responsáveis pela harmonia no trânsito.”

A modalidade no argumento da Do1, revela uma verdade condicionada, possível, um conhecimento entendido e confirmado como irreal (inclui a verdade possível ou condicional, conforme Neves (1996, p.164).

Na sequência a participante Do1 disse:

“Cada qual entendendo o seu papel no trânsito – pedestre, condutor, profissional, todos juntos na missão de promover a cultura da paz, fazendo a sua parte e contribuindo para um trânsito harmônico, seguro e confortável, como prevê o Código de Trânsito Brasileiro”.

A modalidade no conteúdo expresso pela participante revela que a educação é real no recorte do texto “*A educação se inicia na escola e avança até a formação do futuro condutor*”. Portanto, não incluiu o modo que essa educação ocorre. Entende-se que, nesse caso, a participante Do 1 coloca esse processo como algo puro e simples, “considerado como desembaraçado de toda intervenção do falante”. Ausenta-se do processo ao dizer que:

“Cada qual entendendo o seu papel no trânsito – pedestre, condutor, profissional, todos juntos na missão de promover a cultura da paz, fazendo a sua parte e contribuindo para um trânsito harmônico, seguro e confortável, como prevê o Código de Trânsito Brasileiro”.

Nesse recorte percebe-se que a Escola de Trânsito não fez parte de argumento. Assim, conforme Neves (*ibidem*, p. 146), não revelou o modo ou atitude de sua parte em relação a questão da educação de trânsito.

A docente Do 4 informou em sua entrevista quanto a questão 1 que:

“A Escola Pública de Trânsito tem como missão “Promover a educação para um trânsito mais seguro através da realização de ações que conscientizem o cidadão sobre a necessidade da mudanças de comportamento no trânsito”.

As modalidades nos recortes demonstram um nível alto de comprometimento com as ações educativas, integram-se na Modalidade de caráter epistêmico porque relaciona-se ao conhecimento, assuntos de verdade, probabilidade, certeza, crença e evidência ao utilizar termos como “tem a missão”, “realização de ações”

“A Escola Pública de Trânsito - EPT destina-se a promover a Política Nacional de Trânsito bem como execução de ações e cursos voltados para o exercício da cidadania, mobilidade e segurança no trânsito priorizando, em suas atividades, o desenvolvimento do convívio social no espaço público”.

Em qualquer situação, o indivíduo está aprendendo e, à medida que aprende, seu comportamento é modificado. Para se chegar a essa totalidade de mudanças de comportamentos tendo como meta um trânsito mais humano, harmonioso, mais seguro e que garanta de fato o direito de ir e vir de todas as pessoas é que a Escola Pública de trânsito.”

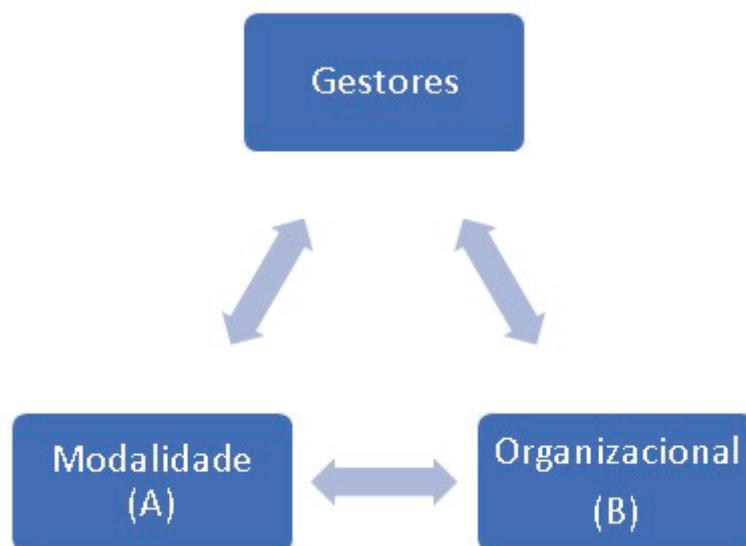
As afirmações são revestidas de conhecimentos, de crenças e verdades, caracterizando-se como modalidade epistêmica.

Na sequência, a entrevista com gestores e para a análise dos significados optou-se pelas categorias organizacional, avaliação e modalidade, as quais constroem as informações ligadas aos aspectos textuais moldados por estilo específico de suas funções políticas.

3.4.2.2. ENTREVISTA COM OS GESTORES

Para a análise das entrevistas com os gestores foram selecionadas as seguintes categorias: Organizacional, Modalidade.

Figura 17: categorias de análise da entrevista com os gestores



Fonte: Elaborada pela pesquisadora.

A entrevista com os gestores foi refletida no decorrer das análises dos dados que já se pensava estar consolidados com o questionário dos instrutores e com as entrevistas com os docentes. No entanto foi identificado que os gestores da organização fazem acompanhamento com assiduidade dos resultados das principais ações educativas realizadas pelas unidades organizacionais do Detran-DF.

Desse modo, buscou-se junto aos gestores mais informações sobre os resultados alcançados pelo DETRAN-DF, ao desenvolver as ações educativas propostas como curso de instrutores, palestras, oficinas, projetos em escolas públicas de ensino regular, entre outras, realizadas por meio da Escola de Trânsito do DF a fim de contribuir para a paz no trânsito.

Importa-se esclarecer que a entrevista ocorreu tal como foi realizada com os docentes, individualmente, com horário previamente agendado, e para se obter as informações pretendidas, foi feito um guião (anexo) mais ou menos estruturado para que não houvesse desvio do foco, primando assim, pela objetividade no momento do contato presencial com os participantes.

Na sequência, a análise da entrevista com os gestores sobre o cumprimento da missão da Escola Pública de trânsito com o lema “uma cidade educada respeita a lei e ajuda a promover a cultura da paz”.

(A) Modalidade

As questões foram elaboradas para se obter mais informações sobre os modos como a Educação tem sido coparticipante principal para a segurança do trânsito no Distrito Federal e o modo como são acompanhados os resultados das ações educativas do Detran-DF.

A seguir, a análise de recortes selecionados das entrevistas com os gestores.

Questão1:

Visto que o lema da Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal é "uma cidade educada respeita a lei e ajuda a promover uma cultura de paz". Como a Educação tem sido coparticipante principal para a segurança do trânsito no Distrito Federal?"

O conteúdo do argumento revela *modalidade* como categoria de análise, tendo como objeto avaliado as ações educativas desenvolvidas pela Escola Pública de Trânsito.

De acordo com o participante Ge1:

"A educação para o trânsito do DETRAN/DF tem um enorme alcance na busca e fortalecimento da cultura de paz no Trânsito no Distrito Federal".

"Entendo que uma sociedade bem educada é uma sociedade que vive em paz, com isso a educação para o trânsito oferecida pela Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal promove a discussão, por meio das metodologias ativas de aprendizagem, da cultura de paz e de respeito à legislação de trânsito em todos os níveis, desde a educação infantil, com programas direcionados a esse público por meio do teatro, jogos e livros com a temática trânsito, passando por profissionais com cursos e palestras oferecidos para motoristas de empresas e alcançando também aqueles que por algum motivo estão realizando cursos de reeducação de condutores infratores".

A modalidade, nesta análise, indica os modos e meios de realização das ações educativas de trânsito. De acordo com o gestor Ge 1, a Escola Pública de Trânsito é coparticipante da

cultura da paz, visto que inclui em seu planejamento estratégico as ações educativas relacionadas pelo participante, as quais evidenciam a redução do índice de acidentes de trânsito e assim pressupõe-se que a cidade esteja mais educada ou que as pessoas estejam mais conscientes do modo que devem agir, respeitando o limite do outro, nos espaços públicos.

A modalidade está presente no momento em que o participante Ge1 imprime alto nível de comprometimento por marcadores explícitos como a afirmação categórica “*promove*”, por meio de “*metodologias ativas de aprendizagem*”, “*a cultura de paz*” e de “*respeito à lei*”. Além de demonstrar confiança na ação como uma verdade. A *Modalidade* explícita em seus argumentos é de caráter epistêmico, pois relaciona-se ao conhecimento que a o participante tem sobre os assuntos em pauta, bem como revela a sua crença e evidências na sua escrita.

Afirma ainda que:

“A educação tem sido coparticipante para a segurança do trânsito no Distrito Federal, por meio “de teatro, jogos e livros com a temática voltada para o trânsito, com cursos e palestras oferecidos para motoristas de empresas e cursos para condutores infratores”.

De acordo com a explanação de Neves (1996, p. 164) sobre a modalidade, a intervenção do participante, nesse caso, é de entusiasmo, identificando assim, como alguém que está integrado ao processo, revelando-se seu acordo com os modos realização, e, ao mesmo tempo, de crença, mostrando confiança de que as ações realizadas sejam favoráveis para o alcance das metas propostas pela organização.

Nesse sentido, as informações, do entrevistado proporciona segurança ao interlocutor, pois mostra-se conhecedor do que está dizendo. Tendo em vista a prática e o compromisso com veículos da mídia, por ser um gestor de experiência, percebe-se que o recurso da modalização é usado com credibilidade. Isso porque o gestor exerce uma função no DETRAN-DF que favorece a condição para legitimar as informações institucionais. A modalização com expressividade e firmeza é considerada como estratégia de convencimento do interlocutor. Isso fica claro no trecho a seguir, onde é possível identificar a modalidade do tipo epistêmica, pelo uso da locução verbal, demonstrando segurança porque ele quer mostrar e fazer o ouvinte confiar que o fato é verdadeiro.

“A educação ‘tem sido’ coparticipante para a segurança do trânsito no Distrito Federal”

Diante disso, pode-se perceber que a modalização epistêmica pode se constituir em um modo ou em um recurso eficiente para o participante entrevistado se posicionar como conhecedor de determinado fenômeno. Nesse sentido, a modalidade pode elevar o nível de absorção desta informação.

(B) Organizacional

Quanto à dimensão organizacional, destaca-se que já se abordou sobre o modelo burocrático racional que, segundo Estêvão (2018, p. 15) “possibilita a compreensão de alguns aspectos relacionados com a estruturação e funcionamento das organizações em geral e das educativas, em particular”. Trata-se de uma dimensão que tem como base a burocracia desenvolvida por Weber (1964) é “na sua dimensão sociológica, ou seja, enquanto teoria que destaca as questões da racionalidade e da dominação, uma das abordagens mais coerentes e imprescindíveis para compreender as organizações e que ultrapassam assim a sua problematização meramente como uma abordagem normativa enfeudada ao valor da eficiência” (*Ibidem*, 2018, p. 15).

Conforme o autor, a organização é um problema político, uma forma de dominação legítima”, aportada em critérios racionais, a favor de metas e diferentes interesses, sendo realizados o controle e a coordenação e por meio do “exercício da autoridade e das regras impessoais”.

Esse modelo enfatiza a importância dos papéis e das relações formais, por conceber as organizações como entidades que atribuem responsabilidades a tores e criam regras políticas e hierarquia de gestão para coordenar as atividades diversas (*Ibidem*, 2018, p. 17).

O modelo político é marcado pelas estratégias do conflito, mesmo que que ponderar o fato de diferentes grupos numa organização poderem não só ter preferências conflituais, mas também interesses partilhados, concordando com a divisão de recursos e distribuição de poderes.

Aplicado às organizações educativas, conforme Estêvão (2018, p. 23),” o modelo político realça-as também como construções sociais, como arenas de luta e liberdade”.

Desse modo, lembra o autor que “aos processos de decisão, eles são eminentemente políticos, prevalecendo, normalmente, na relação entre objetivo e decisões e na determinação da agenda organizacional, a posição dos grupos ou das coligações dominantes, sobretudo quando as decisões são consideradas críticas para o futuro da organização” (*Ibidem*, 2018, p. 23).

Outro modelo organizacional pode oferecer contributos sociológicos pertinentes à análise de algumas dimensões das organizações educativas (Estêvão, 2018, p. 40). É o modelo (neo) institucional, que visa, entre outros objetivos, ultrapassar também as limitações dos modelos citados.

Em consonância com o pensamento do autor, as organizações segundo o modelo (neo) institucional recebem influências e impactos ambientais tanto externos, das políticas organizacionais, advindas dos novos modos de viver em sociedade, bem como do ambiente interno, advindos dos novos valores e sentidos construídos por meio de inferências culturais.

Na caracterização desta perspectiva, é sublinhada a importância da cultura como garantia de legitimação e de sobrevivência das organizações, tornando-se evidente que o conjunto de mecanismos e práticas que fazem parte da estrutura de uma organização, não constitui simplesmente uma resposta às exigências técnicas e econômicas, “considerando que a existência da organização depende dessa atenção e da capacidade de adaptação às diferentes configurações de recursos do meio” (*Ibidem*, p. 41-42).

Diante das pressões e exigências, por vezes contraditórias, quer de uma ordem institucional ou pelo objetivo de cumprir uma política social nas escolas, não é apenas a eficácia e a melhoria que determinam a ação das organizações educativas.

Compreende-se, desse modo, que as escolas operam em ambientes altamente institucionalizados. Admite-se dessa forma, que os seus atores e as suas lideranças desenvolvem projetos pedagógicos que alimentem a melhoria na prestação de serviço educativo, entretanto recorrem muito mais às soluções organizacionais, ou respostas e estratégias políticas que lhes permitam garantir a legitimidade organizacional e a credibilidade social da organização educativa, e “manter a face”, conforme Estêvão (2018, p. 42).

Assim, a forma institucional da organização é a forma cultural proeminente das sociedades modernas; os (neo) institucionalistas revelam impacto das pressões, dos meios ou

dos ambientes institucionais. (organizacional, interorganizacional e societal e mundial). (*ibidem*, p.41)

Nesta ordem de ideias, em contextos marcados pela incerteza, a melhor forma das organizações garantirem a credibilidade e a aceitabilidade social por meio da imitação dos modelos que são reconhecidos pelo seu elevado estatuto ou imagem pública.

Portanto, as organizações educativas são, conforme Estêvão (2018, p.43):

organizações eminentemente *institucionalizadas*, ou seja, são criadas e legitimadas, ganham sentido e identidade, pela estrutura institucional ou pelas regras culturais da sociedade, de modo mais simples, elas são escolas porque parecem escolas, porque se estruturam com categorias rituais e funcionam segundo as regras institucionalizadas da sociedade.

O modelo (neo)institucional torna evidente que a confiabilidade organizacional pode depender mais da forma estrutural que integra os mitos institucionalizados, do que da capacidade da organização para produzir trabalho de forma eficiente.

Com efeito, a obtenção da legitimidade e a aceitação social vão possibilitar a apropriação de recursos, assim como o apoio externo e interno, o que assegura a manutenção da organização.

Daí que, de um modo cerimonial, as organizações invistam na sua identificação com as definições institucionais, se estruturem a partir de rituais, mantenham uma alta discrição interna, minimizando a possibilidade de avaliações ou controles externos que possam levantar dúvidas quanto à deficiência e eficácia da sua estrutura, promovendo assim a confiança.

É nesse sentido que, Estêvão (2018) referindo-se às organizações educativas salienta que estas, de um modo cerimonial,

- investem na identificação com as definições institucionais (de escola, de sucesso, por exemplo);
- estruturam-se com categorias rituais (de aluno, de professor, de turma, de ano de escolaridade);

- desarticulam o nível técnico (o que os professores fazem na sala de aula) do nível institucional (nível político ou definição de valores, orientações, estratégias por parte dos responsáveis da escola);
- mantém alta discrição interna evitando avaliações ou controles externos que possam levantar dúvidas quanto à eficiência e eficácia da sua estrutura e das regras que definem o que é uma *educação adequada*; (enquanto não houver suspeita confirmadas, mantém-se o mito do profissionalismo docente, ou seja, todos os professores são bons profissionais!);
- promovem a ‘lógica da confiança’ e da ‘boa fé’, a qual vai unir a ação à intenção e constituir-se no grande processo que mantém coesa a organização (por exemplo, uma escola é escola porque a sociedade acredita que ela tem tudo pra ser uma escola e porque funciona mesmo com uma escola) (*Ibidem*, 2018, 42).

A seguir, encontram-se as análises dos recortes referentes às entrevistas realizadas com os gestores do Detran-DF

Questão1:

Visto que o lema visto que o lema da Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal é "uma cidade educada respeita a lei e ajuda a promover uma cultura de paz". Como a Educação tem sido coparticipante principal para a segurança do trânsito no Distrito Federal?"

O gestor Ge2 respondeu à questão 1- dizendo que:

“Durante minha gestão, “os projetos executados pela Diretoria de Educação foram destacados e empoderados, implementando soluções voltadas para Inovar, educar e Humanizar o trânsito do Distrito Federal”. “Onde, foram criados os projetos: Cidadania no Trânsito, Passeio ciclístico, Circuito de Palestras Educativas, o Grupo de Teatro, Programa Habilitação Social e Cursos de Trânsito. Segundo dados gerenciais da Diretoria de Educação de Trânsito, em 2020, foram atendidas 99.560 pessoas, dessas 10.100 são alunos das escolas

e 88.000 pessoas em eventos educativos. Já em 2021, 92.102 atendidas, porém 37.559 foram alunos das escolas públicas e particulares.”

O participante usou de seu *status* para apresentar o seu trabalho e preservar a “face da escola” Pública de Trânsito, “na reprodução de sentidos institucionalizados, no estabelecimento de coerência entre o institucionalmente exigido e os processos e as práticas organizacionais” (Estêvão, 2018, p. 43), ao destacar a missão da Instituição que é “*inovar, educar e humanizar o trânsito do DF*”.

Valorizou a sua imagem e a sua função como gestor da Escola, demonstrando seu esforço para manter a imagem da organização, sendo coerente com a sua função como gestor. Nesse aspecto, Estêvão ressalta “a reprodução de sentidos institucionalizados, no estabelecimento de coerência entre o institucionalmente exigido e os processos e as práticas organizacionais, o esforço da confiança nos mitos que racionalizam a existência da escola” (*Ibidem*, p. 43).

Segundo Ge3:

“A Educação para o trânsito atua de forma relevante para a segurança do trânsito no Distrito Federal, não só no ensinamento dos direitos e deveres de todos com relação ao trânsito, mas também ensinando valores essenciais para a formação do caráter do motorista e cidadão, como respeito, solidariedade e responsabilidade.”

Isto revela o caráter (neo) institucional, conforme Estêvão (2018, 42) investindo “na identificação com as definições institucionais como escola de sucesso”. Também é possível lembrar Benevides (2003), citado por Estêvão (2006, p.92) sobre a “formação de uma cultura de respeito à dignidade humana mediante a promoção e à vivência dos valores” humanos.

Já o Gestor Ge4 disse que:

“A Escola Pública de Trânsito do DETRAN/DF investe em uma educação reflexiva, visando o desenvolvimento de competências e a transformação das práticas tanto dos profissionais que atuam no processo de formação...”

O participante *Ge4* enfatizou o modelo de ensino da escola, reforçando o caráter mágico dos mitos ao dizer que a Escola Pública do Detran “*investe em uma educação reflexiva*”, em detrimento da racionalidade, como se a forma autêntica da Escola fosse produto de regras institucionais que operam como mitos e não da “necessidade de controle e de coordenação de suas atividades rotineiras de ensino aprendizagem”, conforme Tyler (199, citado por Estêvão (2018, p. 44). Essa interpretação justifica-se porque o argumento utilizado pelo Ge 4 é parte do projeto de ensino da Instituição, ou seja, o que a instituição propõe ensinar, no entanto, existe a confiança de que o que é ensinado é o ideal e é aprendido visto que os resultados apresentados pelas estatísticas é a redução de índices de violência no trânsito, o que leva à crença de que as pessoas estão mais bem educadas, devido à execução das ações educativas pela escola pública de Trânsito do Distrito Federal.

As entrevistas mostram que, para os gestores, as ações educativas promovidas pela Escola Pública do Trânsito têm sido relevantes para minimizar os acidentes, conforme mostram as estatísticas.

Desse modo, destaca-se na figura 16, gráfico denominado Índice de Redução de violência no Trânsito do DF, encaminhado pelo gestor 1, que se refere aos dados divulgados, em 2 de junho de 2022, como amostra do acompanhamento estatístico sobre o resultado esperado para comprovar que, após a execução das ações educativas do Detran, houve queda significativa nos índices de violência no trânsito.

Esclarece-se que esses dados foram mencionados por todos os gestores participantes da entrevista, demonstrando que estão atentos aos resultados esperados, uma vez que são dados substanciais para tomarem novas decisões para atender às demandas e até mesmo para aprovação acerca das propostas de ações educativas recebidas da sociedade por intermédio do Conselho comunitário de Segurança Pública do Distrito Federal.

Esses dados numéricos representados por meio do gráfico a seguir, portanto, são informações relevantes porque revelam a hipótese inicialmente pensada de defender a educação como coparticipante principal para a segurança do trânsito, visto que as instituições governamentais envolvidas com o trânsito acatam a filosofia de que uma cidade habitada por pessoas educadas, que conhecem e respeitam as leis, e que acreditam nas benesses possíveis quando se promove uma cultura de paz no trânsito, contribuem para que a cidade se torne um lugar cada vez mais agradável para viver.

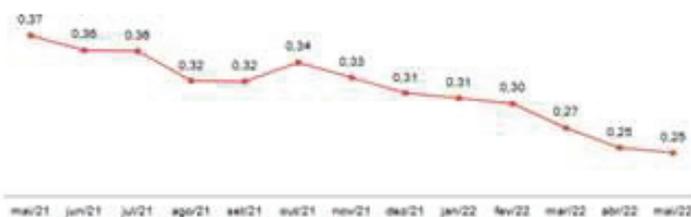
Figura 18:: Gráfico de índice de redução da violência no Trânsito do DF

O índice de mortos por 10.000 veículos considera o número de vítimas mortas do mês de referência e o número de vítimas mortas nos 11 meses anteriores. Segue abaixo a fórmula do índice:

$$I_{mortos} = \frac{n^{\circ} \text{ vítimas nos 12 meses}}{\text{Frota de Veículos do mês}} \cdot 10.000$$

1 – Índice de Mortos em **Vias Urbanas** por 10.000 Veículos por Mês
Distrito Federal, 2022 – **Dados Preliminares**.

Ano/Mês	Índice	Vítimas - VU (12 meses)	Frota - DF
mai/21	0,37	71	1.904.789
jun/21	0,36	68	1.906.442
jul/21	0,36	68	1.910.427
ago/21	0,32	62	1.913.155
set/21	0,32	62	1.916.829
out/21	0,34	66	1.920.052
nov/21	0,33	63	1.923.583
dez/21	0,31	60	1.928.729
jan/22	0,31	59	1.931.944
fev/22	0,30	58	1.935.056
mar/22	0,27	53	1.937.842
abr/22	0,25	49	1.940.881
mai/22	0,25	48	1.945.071



Fonte: OD/OSP/DETRAN/DO/GEREST. Elaboração: Tech Solutions

Os dados mostram que, após a implementação das Ações educativas de trânsito no Distrito Federal vidas foram salvas porque, segundo as estatísticas divulgadas pelo Detran-DF, houve mais conscientização das pessoas sobre o cuidado que se devem ter ao circularem nas ruas, após o trabalho desenvolvido pela Escola Pública de Trânsito do DF, por meio das ações educativas.

Assim, conclui-se que a análise das entrevistas revela que as ações educativas de Trânsito realizadas pela Escola Pública de Trânsito do DETRAN-DF, contribuíram sim, para uma prática social que vise a civilidade no trânsito.

3.5 Conclusões

O Departamento de Trânsito do Distrito Federal, vem nos últimos dois anos, desenvolvendo um conjunto de ações educativas de trânsito com vistas ao alcance da excelência no serviço que deve ser prestado à sociedade. Para tanto, promove, entre as ações educativas, o curso de Formação de Instrutores, a fim de subsidiar o desenvolvimento de soluções para o enfrentamento dos problemas e desafios no trânsito.

Seu objetivo enquanto autarquia está voltado a “proporcionar segurança e fluidez do Trânsito viário à sociedade, contribuindo para melhor qualidade de vida” e garantir a execução, os resultados e a manutenção das ações em longo prazo, estabelecer mecanismos de gestão capazes de proporcionarem o alcance de melhores resultados e desempenho organizacional e individual no desenvolvimento das atividades que contribuam para cumprimento da missão institucional.

Um dos projetos utilizados nesse processo faz parte do planejamento orientado à inovação, à humanização e à educação é o curso de Formação de Instrutores oferecido pela Escola Pública de Trânsito, é um curso que além de preparar o Instrutor para o trabalho de formação de formadores, proporciona ao profissional competências para o exercício da missão institucional que é promover a segurança, a fluidez e a civilidade para o trânsito com excelência, bem como potencializar as ações de inovação nos serviços oferecidos à sociedade.

Com o intuito de conhecer as políticas públicas de trânsito do Distrito Federal, voltadas às práticas educativas, desenvolvidas pelo DETRAN-DF, a opção feita para este estudo consiste em um trabalho de campo, junto à Escola Pública de Trânsito visto que estava em andamento o curso de formação para instrutores.

Com o projeto da pesquisa já estruturado, foi necessário desenvolver ajustes metodológicos, a fim de buscar atingir os objetivos e desvelar a hipótese de trabalho de que as ações educativas realizadas pelo DETRAN, junto à Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal, têm contribuído para redução de taxas de acidentalidade e mortalidade e para a minimização da violência no trânsito nas ruas da capital, Brasília, nas estradas e cidades do entorno.

Para tanto, norteou-se por três questões que contribuíram para o andamento da pesquisa:

A primeira delas é:

Quais são as problemáticas atuais do Trânsito no Distrito Federal?

A segunda é:

Como os Conselhos contribuem para a minimização dos problemas de Trânsito no DF?

A terceira é:

Como as ações da educação para o trânsito contribuem para diminuir os problemas do trânsito no Distrito Federal?

Após a leitura do referencial teórico acerca do DETRAN-DF foi possível responder a primeira questão sobre a identificação das problemáticas atuais do trânsito no Distrito Federal.

Constatou-se que o maior problema no Trânsito ocorre porque a cidade foi projetada para 500 mil habitantes cresceu e hoje tem uma população estimada em 3 milhões de pessoas, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O entorno é formado por mais de 20 cidades com população ativa que vive economicamente, dependente de empregos no centro da capital, sendo que toda essa gente divide espaço com os veículos em circulação. Diante de tal congestionamento de veículos e de pessoas circulando, tem ocorrido muitos acidentes, afetando a qualidade de vida da sociedade.

A segunda questão é identificar como os Conselhos contribuem para a minimização dos problemas de Trânsito no DF.

A Lei Orgânica do DF, no seu art. 100, inciso X, decreta a criação, no âmbito do Distrito Federal, os Conselhos Comunitários de Segurança (CONSEG). E assim, surgiu essa importante entidade comunitária, de caráter consultivo e deliberativo, sem fins lucrativos e de cooperação voluntária com a política de segurança pública do Distrito Federal.

Os CONSEG têm como objetivo promover a organização e a integração das comunidades locais com os órgãos de segurança, e outros que concorram para minimizar os problemas do trânsito por intermédio da Secretaria de Estado da Segurança Pública do Distrito Federal (SESP-DF).

Para alcançar os objetivos propostos, os Conselhos funcionam com atribuições significativas como “receber reclamações, denúncias, críticas, sugestões e informações dos membros da comunidade, debatendo e encaminhando as demandas relacionadas à prevenção e repressão da violência, da criminalidade e das desordens públicas definidas pela Secretaria de Estado da Segurança Pública do Distrito Federal aos órgãos competentes nas respectivas áreas de abrangência dos CONSEG; Constituir fonte de obtenção de subsídios da sociedade para aperfeiçoar a atuação dos órgãos governamentais que compõem o Sistema de Segurança Pública do Distrito Federal ou que concorram para este, em benefício da sociedade civil; Realizar

estudos e pesquisas com o fim de proporcionar o aumento do nível de segurança na comunidade e maior eficiência dos órgãos que compõem o Sistema de Segurança Pública e do Departamento de Trânsito do Distrito Federal, inclusive mediante parcerias com órgãos, entidades e instituições públicas e privadas.”

Na perspectiva de melhoria da segurança das pessoas, o DETRAN-DF, com mais esse apoio, organizou seu planejamento para a década 2018-2028 e tem como um dos canalizadores das demandas da sociedade o CONSEG. Nesse sentido evidencia a participação e contribuição efetiva dos Conselhos Comunitários para a minimização dos problemas de trânsito do DF.

Ressalta-se que em cada Região Administrativa existe um conselho comunitário com essas finalidades, logo, as demandas são encaminhadas ao DETRAN-DF, de acordo com as necessidades específicas de cada região.

Dessa forma a questão a respeito dos Conselhos é respondida de forma afirmativa, porque eles são efetivos junto à sociedade e contribuem para a criação da política pública do DETRAN-DF para atendimento mais imediato das necessidades setorizadas, contribuindo assim para a diminuição de acidentes e violências recorrentes no trânsito, sendo, propagadores da cultura de paz no trânsito.

A questão três “*como as ações de educação para o trânsito contribuem para diminuir os índices de acidentalidade e mortalidade no Distrito Federal*” diz respeito diretamente ao curso de formação de instrutores e teve como corpus formado pelas respostas dos alunos instrutores como participantes.

Para responder essa questão foi necessário sistematizar as ações desenvolvidas da seguinte forma:

- a) Realizar pesquisa de campo junto a Escola de Trânsito do DF.
- b) Organizar os dados, e identificar, por meio de análise do instrumento de pesquisa, potencialidades e fragilidades do curso de instrutores, oferecido pela Escola de DETRAN do Distrito Federal.
- c) Apresentar sugestões de intervenções práticas, se necessário, para as atividades realizadas pela Escola de Trânsito do DF.
- d) Mostrar que as ações educacionais da Escola Pública de Trânsito do DF têm contribuído positivamente para a paz no Trânsito.

E assim, conforme o acompanhamento de vítimas fatais no trânsito do Distrito Federal, nota-se a redução dos acidentes e infere-se, portanto, que ações do DETRAN-DF são significativas para se obter melhores resultados, pois a cultura de paz é despertada com base nos índices divulgados.

Isso ocorre em um processo circular de criação de política pública, partindo da demanda social, encaminhada aos CONSEG e levadas ao DETRAN que após estudar as medidas viáveis, busca meios para execução. É um movimento que poder ser representado da seguinte forma:

Figura 19: Políticas Públicas de Educação de Trânsito



DEMANDA: Sociedade

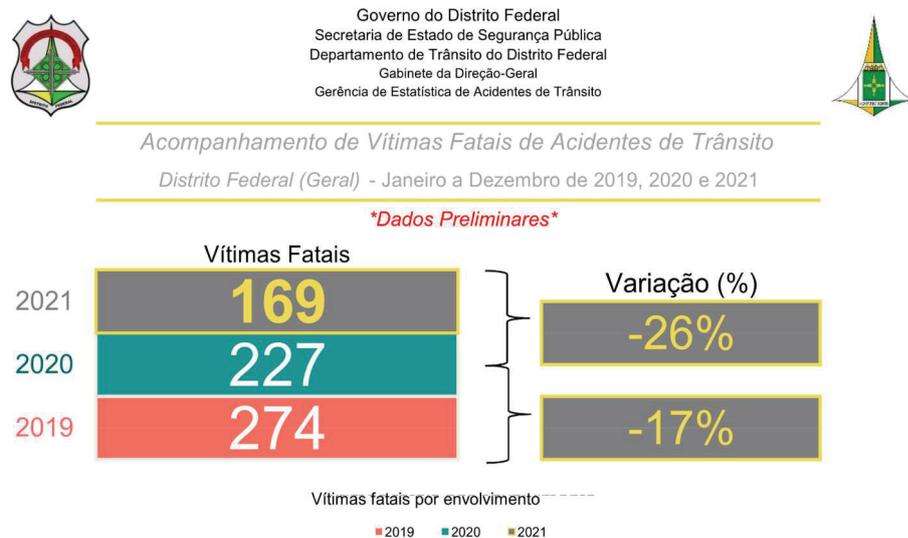
CONSEG: Representante do DETRAN e Segurança Pública

DETRAN-DF: Autarquia -Organização Pública: Ações, sociedade.

O acompanhamento da ação é realizado de forma assídua por parte dos gestores do DETRAN-DF. A intensificação das ações levou à intensificação também das estatísticas, e ao apoiar-se em dados foi possível visualizar um resultado satisfatório, o que foi motivador para a continuidade e ampliação de serviços, vislumbrando um mundo melhor e sem violência no trânsito.

Para os gestores participantes da pesquisa, o resultado na figura que se encontra na sequência, mostra o acompanhamento das vítimas em decorrência dos acidentes no trânsito, no entanto, o resultado é favorável, visto que as ações educativas desenvolvidas tem sido efetiva pelo DETRAN-DF.

Figura 20:: Índice de vítimas fatais no trânsito do DF



Fonte: GDF/SSP/DETRAN/DG/GEREST

Observa-se que houve uma redução após a iniciativa de implementação dos programas educativos pelo DETRAN-DF. O curso de formação é uma ação considerada indispensável para o atingimento das metas de educação para o trânsito, promovidas pelo DETRAN-DF, pela Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal. É um curso que ocorre de acordo com as demandas sociais e propõe ser realizado de forma programada a formação continuada de servidores públicos do DETRAN-DF.

Espera-se que o participante do curso possa obter resultado favorável à minimização dos acidentes de trânsito, uma vez que os alunos instrutores recebem certificação para formação de outros instrutores, para ministrar cursos diversos voltados ao uso responsável do trânsito e desenvolver ações educativas que atendam às demandas das comunidades.

Os participantes do curso são preparados para desenvolverem diversas ações educativas, junto à sociedade com contributos essenciais para diminuir os índices de acidentalidade e mortalidade no Distrito Federal, ou seja, contribuir com a diminuição dos problemas enfrentados no trânsito do Distrito Federal.

Os participantes da pesquisa indicaram o modo adotado pelos professores, nas aulas, e até mesmo citaram o nome dos professores, no entanto, por efeito ético, não foi considerada a necessidade de citá-los, em algumas situações usou-se nomes fictícios.

Por meio do questionário aplicado como instrumento de pesquisa, identificaram-se as potencialidades e fragilidades do curso de instrutores, oferecido pela Escola Pública de Trânsito do DETRAN-DF.

Diante do rol de fragilidades apontadas pelos estudantes-instrutores percebeu -se a necessidade de apresentar sugestões de intervenções práticas para as atividades realizadas pela Escola Pública de Trânsito do DF. São sugestões selecionadas com base nos discursos dos próprios estudantes que demonstram resistência em relação às metodologias ativas.

Este estudo apresentou como técnicas de coleta de dados:

- a) QUESTIONÁRIO aplicado aos alunos do curso e grande de Formação de Instrutores, desenvolvido pelo DETRAN-DF, por meio da Escola de Trânsito como parte das ações educativas mais relevantes para as questões que envolvem o trânsito no Distrito Federal;
- b) ENTREVISTA realizada junto aos docentes do curso de Formação de Instrutores e gestores do DETRAN-DF.

A análise empreendida mostra ampla mobilização do DETRAN-DF, realização de ações para diminuir os índices de acidentalidade e mortalidade no Distrito Federal e, ao mesmo tempo, apresentou como a política pública adotada pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal, voltada à educação para cumprir sua missão de promover a segurança, a fluidez e a civilidade e a promoção da cultura de paz no trânsito, bem como potencializar a inovação nos serviços oferecidos à sociedade, a fim de alcançar os melhores resultados.

Ressalta-se que a pesquisa envolveu o entendimento de valores sociais e políticos de relevância porque é um tipo de estudo que contribui para a compreensão e para a aceitação das lutas propostas pela sociedade as quais fazem parte das políticas públicas e demandas dos Conselhos de Conselhos Comunitários de Segurança Pública.

Quanto à hipótese de trabalho que norteou o estudo, entende-se que está clarificada, de fato, pois as ações educativas realizadas pela Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal, têm contribuído para redução de taxas de acidentalidade e mortalidade e para a minimização da violência no trânsito nas ruas da capital, Brasília, nas estradas e cidades do entorno, uma vez que as ações são efetivas por parte da DETRAN-DF (Ver anexo 3).

Refira-se, ainda, que o contexto da atual realidade brasileira não é dos melhores, devido ao aumento da divisão social e uma injusta distribuição de renda. Isso tem dificultado o

desenvolvimento de um processo democrático de oportunizar a inclusão de todos em uma sociedade de valores, respeito, solidariedade, dignidade. São dificuldades, porém, não podem se tornar elementos impeditivos de ações que oportunizem a formação de um indivíduo consciente, com valores morais, éticos, movido por atitudes, hábitos que possam vir a transformar essa realidade.

No entanto, percebeu-se que o reflexo dos modelos organizacionais adotados pela instituição como uma organização autárquica, orientada por características intrínsecas do modelo burocrático racional, conforme Estevão (2018, p. 15), ainda afetam o fluxo das atividades. Isso foi percebido nas opiniões dos estudantes ao responderem ao questionário.

No caso do DETRAN-DF, os papéis são atribuídos com vistas aos objetivos e metas previamente definidos, orientando-se pelo funcionamento, embasado no cumprimento do que é previsto no regimento interno, no entanto, associado ao programa governamental, bem como sob a égide da direção geral, o que revela certa dependência de o poder superior para que as ações sejam aprovadas e agilizadas. Aí está implícito marcas do modelo político, conforme definido por Estevão (2018, p.21).

Com a vigência do Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária estabelecido entre 2011 e 2020, apresentado pela Organização das Nações Unidas (ONU), que tem, entre as diretrizes gerais, o alcance da meta de redução de 50% dos acidentes de trânsito, foi necessária a continuidade das políticas de prevenção de acidentes por meio das ações e educação para o trânsito, visto que esse já é notório como o percurso viável para perceber e colaborar com as soluções dos problemas sociais.

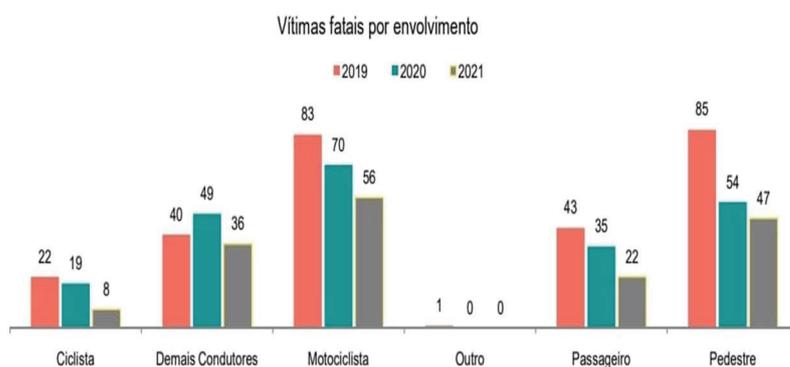
Com essa perspectiva, destacam-se algumas ações relevantes implementadas pelo Programa Segurança com Cidadania – Paz no Trânsito – pela Diretoria de Educação de Trânsito, voltados para cultura de paz no trânsito, as quais convergem para o alcance das metas das Organizações das Nações Unidas. Entre elas, destacam-se:

- a) Formação de profissionais com conhecimento indispensável de Educação para o Trânsito.
- b) Implementação da Educação para o Trânsito com ações pedagógicas permanentes nas escolas do DF.
- c) Difusão de política e ações com foco na promoção da vida e paz no trânsito.
- d) Formação teórica dos estudantes do ensino médio para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), conforme a legislação de trânsito vigente.

Destaca-se que preparar instrutores faz parte de um projeto educativo mais amplo de valor social que promove formação em Educação para o Trânsito. Mostra que a Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal investe em programas para tal, uma vez que é comprometida com a implementação e cumprimento das políticas públicas de Trânsito.

A pesquisa demonstrou, portanto, que as ações educativas do DETRAN-DF, por intervenção da Escola Pública de Trânsito do DF têm sido relevantes para o alcance das metas do DETRAN-DF. Com a análise dos dados colhidos pelos instrumentos adotados foi possível compreender que os resultados alcançados se revelam como positivos, nos últimos anos, com as ações educativas desenvolvidas pela escola, conforme evidenciado no gráfico a seguir:

Figura 21:: Demonstrativo de diminuição de vítimas fatais



Fonte: Fonte: GDF/SSP/DETRAN/DG/GEREST

Os dados sobre os acidentes de março de 2020 a dezembro de 2021 foram coletados por meio do Sistema de Gestão de Ocorrências da Secretaria de Segurança Pública. (SSP), pela Gerência de Estatística, do Governo do Distrito Federal (GDF). A data de referência de publicação dos dados é 03/01/2022 e a meta foi calculada tendo como auxílio a abordagem proposta pela ONU na segunda década de ações pela segurança viária.

O trabalho efetivo do DETRAN e o incentivo aos programas desenvolvidos pela Escola de Trânsito, como o de capacitação de Instrutores, estão voltados para a garantia de maior qualidade de todas as outras ações educativas de trânsito, junto à sociedade, as quais têm sido determinantes para a obtenção do resultado alcançado, conforme revelado no gráfico apresentado.

A estatística mostra que, nos últimos 3 anos (2019, 2020, 2021) houve redução gradativa de vítimas fatais por envolvimento em acidentes no trânsito. Mostra uma redução de 17% de 2019 a 2020 e de 26% de 2020 a 2021. O resultado mostra ainda que 58 vidas foram preservadas, e que em 16 dias seguidos (de 12 a 16 de junho) não houve sequer uma vítima fatal em 2021, no Distrito Federal. Para os educadores envolvidos diretamente com educação para a paz no trânsito, houve um resultado significativo, conforme expressa o docente D03 participante da pesquisa.

A participante faz parte do grupo de educadores responsáveis pela formação de novos instrutores. Eles formam novas equipes que se juntam aos instrutores egressos do curso para irem a lugares específicos como escolas de ensino público, nos espaços públicos mais movimentados, shoppings, semáforos.

Conclui-se, dessa maneira, que as ações educativas realizadas pelo DETRAN, por meio da Escola de Trânsito do Distrito Federal, têm contribuído para que a sociedade seja mais educada nas ruas. Pois houve redução de taxas de acidentalidade e mortalidade e a consequente minimização da violência no trânsito nas vias públicas do Distrito Federal.

A análise, portanto, comprova a hipótese da pesquisa de que a Educação de Trânsito têm sido coparticipantes para a segurança do trânsito no Distrito Federal, visto que o lema da Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal é uma cidade educada respeita a lei e ajuda a promover uma cultura de paz e a fim de alcançar suas metas tem promovido ações educativas relevantes para a sociedade.

Enfim, a educação é um caminho profícuo para o alcance das metas de paz no trânsito, visto que os dados recolhidos e analisados evidenciam o quanto é importante ser criada uma cultura de paz, de bom senso e de respeito à vida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRINO, M. H. (2001). *Educar para o trânsito: uma prática do professor*. São Paulo: Editora Kalimera.

BACCHIERI, G.; BARROS, A. J. D. (2011). Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. *Revista de Saúde Pública*, v. 45, n. 5, p. 949-963.

BARBOSA, E. F., & Moura, D. G. (2013). Metodologias ativas de aprendizagem na Educação Profissional e Tecnológica. *Boletim Técnico do Senac*, 39 (2), 48-67.

BARDIN, L. (2001). *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70.

BAUER, M. W.; GASKELL, G. (2002).(Orgs.). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som. Manual prático*. Petrópolis: Vozes.

BRASIL, (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil* de 05 de Outubro de 1988. Diário Oficial da União de 05/10/1988.

BRASIL, (1997). *Lei nº 9.503/1997 de 23 de Setembro*. Publicado Diário Oficial da União em 25/09/1997. Brasil.

BRASIL, (2000). *Lei nº 10.048/2000 de 8 de Novembro*. Publicada no Diário Oficial da União em 9/11/2000. Brasil.

BRASIL, (2000). *Lei nº 10.098/2000 de 19 de Dezembro*. Diário Oficial da União 20/12/2000. Brasil.

BRASIL, (2001). *Lei nº 10.257/2001 de 10 de Julho*. Publicado no Diário Oficial da União em 11/07/2001. Brasil.

BRASIL, (2004). *Decreto Federal nº 5.296/2004 de 2 de Dezembro*. Publicado no Diário Oficial da União em 3/12/2004. Brasil.

BRASIL, (2004). *Resolução do CONTRAN nº 166/2004 de 15 de Setembro*. Publicado no Diário Oficial da União em 8 Outubro de 2004. Brasil.

BRASIL, (2006). *Resolução do CONTRAN nº 207/2006 de 20 de Outubro*. Publicado no Diário Oficial da União em 10 de Novembro de 2006. Brasil.

BRASIL, (2007). *Decreto Distrital nº 27.784/2007 de 16 de Março*. Publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 19 Março 2007. Brasil.

BRASIL, (2010). *Lei 12.302/2010 de 2 de Agosto*. Publicada no Diário Oficial da União em 3/8/2010. Brasil.

BRASIL, (2011). *Decreto Distrital nº 33.235/2011 de 30 de Setembro*. Publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 03 de Outubro de 2011. Brasil

BRASIL, (2011). *Lei Distrital nº 4.687/2011 de 06 de Dezembro*. Publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 06 de Dezembro de 2011. Brasil.

BRASIL, (2012). *Lei nº 12.587/2012 de 03 de Janeiro*. Publicada no Diário Oficial da União em 4/01/2012 Brasil.

BRASIL, (2014). Ministério da Saúde. *Mapa da Violência*. Disponível em: http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_ministerio_da_saude/mapa_da_violencia_2014_os_jovens_do_brasil - Acesso em:05/05/2022

BRASIL, (2018). *Decreto Distrital nº 39.468/2018 de 21 de novembro*. Publicado no Diário Oficial do DF nº 222 de 22/11/2018. Distrito Federal. Brasil.

BRASIL, (2018). *Lei nº 13.614/2018 de 11 de Janeiro*. Publicado Diário Oficial da União em 12/01/2018. Brasil.

BRASIL, (2020). *Instrução 134/2020 de 02 de Fevereiro*. Publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 07 de Fevereiro. Distrito Federal. Brasil.

BRASIL, (2022). *Resolução do Contran nº 789/2022 de 18 de junho*. Publicado no Diário Oficial da União em: 24/06/2020. Brasil.

BRASIL, (2022). *Resolução do Contran nº 929/2022 de 28 de Março*. Publicado no Diário Oficial da União em: 01/04/2022. Brasil.

BZUNECK, J. A. (2010). Como motivar os alunos: sugestões e práticas. Em E. Boruchovitch, J.A. Bzuneck & S.É.R. Guimarães, (Orgs.). *Motivação para aprender: aplicações no contexto educativo* (pp.13- 42). Petrópolis, RJ: Vozes.

CALLEJA, J.M.R. (2008). Os professores deste século. Algumas Reflexões. *Revista Internacional Universidad Tecnológica del chocó*: ISSN-e 1657-3498, Vol. 27, Nº. 1, 2008, páginas 109-117. Recuperado de: [file:///C:/Users/9946/Downloads/Dialnet-OsProfessoresDesteSeculoAlgumasReflexoes-2705047%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/9946/Downloads/Dialnet-OsProfessoresDesteSeculoAlgumasReflexoes-2705047%20(3).pdf). Acesso em: 13 de junho de 2022.

CARVALHO, I. C. de M. (2012). *Educação ambiental a formação do sujeito ecológico*. 6 ed. São Paulo: Cortez.

CASTELLS, M. (2008). *A era da informação: O poder da identidade*. São Paulo: Paz e Terra.

CELLARD, A. (2008). A análise documental. In: POUPART, J. DESLAURIERS, J-P, GROULX, L-H. LAPERRIÈRE, A. MAYER, R. PIRES, A. *A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos*. Petrópolis, Vozes.

CHAGASTELIS, C.M. & SANTA CRUZ DE OLIVEIRA, R.A. (2018). Aplicação da moderação do tráfego no distrito federal. Brasília: *Companhia de Planejamento do Distrito Federal. CODEPLAN*. Recuperado de: https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/TD_36_Aplicação_da_Moderação_do_Tráfego_no_DF.pdf. Acesso em 29/05/2022

CHIAVENATO, Idalberto. (2003). *Introdução à teoria geral da administração: uma visão abrangente da moderna administração das organizações*. 7. Ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Elsevier.

CIAMPA, A. (1994). *A história de Severino e a história de Severina*. São Paulo: Brasiliense.

CORRÊA, J. Pedro. (2013). *Cultura de Segurança no Trânsito: casos brasileiros*. Curitiba: SK.

CORREIA, J.P., & HORTA, M.P.C. (2014). Personalidade e comportamentos de risco de motoristas: diferenças entre sexos. *Psicologia: teoria e prática*, 16(1), 79-90. Recuperado em

26 de julho de 2022, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-36872014000100007&lng=pt&tlng=pt. Acessado em: 22 de julho de 2022.

DENCKER, A. F. M. (2000). *Métodos e técnicas de pesquisa em turismo*. 4. ed. São Paulo: Futura, 2000.

ESTÊVÃO, C. A. V. (2006) *Educação, justiça e direitos humanos*. Educação e Pesquisa [online]. v. 32, n. 1, São Paulo, p. 85-101, jan./abr. Acessado em 8 Julho 2022] Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1517-97022006000100006>>.

ESTEVAO, C. A. V. (2018). *Repensar a escola como organização: a escola como lugar de vários mundos*. São Luís. Editora Laboro.

FARIA, E. O., & BRAGA, M. G. C. (2005). Avaliar programas educativos para o trânsito não é medir a redução de acidentes ou de exposição ao risco de acidentes. XIX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. ANPET- *Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes* 2005, Vol. II. Novembro de 2005. Recife.:100-111.

FERREIRA, A. (2008). *Educação para o trânsito nas escolas de ensino médio de Belo Horizonte*. Monografia (Especialização em Transportes e Trânsito) – Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais (CEFET), Belo Horizonte.

FLICK, Uwe. (2009). *Introdução à pesquisa qualitativa*. In: COSTA. J.E. Pesquisa qualitativa e quantitativa. 3.ed. Porto Alegre: Artmed, p. 39-49.

FRANCO, M. L.P. B. (2008). *Análise de Conteúdo*. 3a ed. Brasília: Liber livro.

GADOTTI, M. (2000). *Perspectivas Atuais da Educação*. Porto Alegre: Artes Médicas.

GIL, A. C. (1999). *Métodos e Técnicas da Pesquisa Social*. 5a. ed. São Paulo: Atlas.

GOLDENBERG, M. (2011) *A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: Record.

GUIMARÃES, D. A. (2000) *Como funcionam a motivação e a Liderança*. Em organizações Burocratizadas. Minas Gerais.

GÜNTHER, H. (2006). Pesquisa qualitativa versus pesquisa quantitativa: esta é a questão?. Psicologia: Teoria e Pesquisa [online]. v. 22, n. 2 [Acessado 26 Julho 2022], pp. 201-209. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0102-37722006000200010>>. Epub 13 Nov. 2006. ISSN 1806-3446. <https://doi.org/10.1590/S0102-37722006000200010>.

HADJI, C. (2002). *A avaliação a serviço dos alunos: utopia ou realidade?* In: Pátio. Porto Alegre: Artmed, jul/ago.

HAM. C. & HILL. M. (1993). *O processo de elaboração de políticas no Estado capitalista moderno* (R. Amorim & R. Dagnino, Trad.). Adaptação e revisão: Renato Dagnino. Campinas-SP: Editora da Unicamp.

HOFFMANN, M.H, CRUZ RM, & ALCHIERI JC. (2004). *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2004.

HUERTAS, D. M. (2010). O papel dos transportes na expansão recente da fronteira agrícola brasileira. *Revista Transporte y Territorio*, Nº 3, Universidad de Buenos Aires. pp. 145-171. www.rtt.filo.uba.ar/RTT00309145.pdf Acessado em 10/07/2022

JESUS, R. C. D. P; MILANI, F. M.(2003). (org). *Cultura de paz: estratégias, mapas e bússolas*. Salvador: INPAZ.

JORGE, M. H. P. de M; LATORRE, M. R. D. O. (1994). Acidentes de trânsito no Brasil: dados e tendências. *Cad. Saúde Pública* [online]. 1994, vol.10, suppl.1, pp. 19-44. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-311X1994000500003>. Acesso em: 26 de julho de 2022.

KUTIANSKI, M. L. A. (2001) *Coletânea Educando para o Trânsito*. Campinas: Editora Kalimeira, São Paulo.

LACERDA, J. A. (2013). *Capacitação e o perfil dos servidores públicos: um estudo descritivo de uma Universidade Federal mineira*. 2013. 169 f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – Universidade Federal de Lavras, Minas Gerais, Lavras. Disponível em: < <http://repositorio.ufla.br/jspui/handle/1/1219>>. Acesso em: 16 mai. 2022.

LAKATOS, E. M; MARCONI, M. A. (2005) *Fundamentos da metodologia científica*. 6ª edição. São Paulo. Atlas.

LIBÂNIO, J. C. (2013). *Didática*. 2. ed. São Paulo: Cortez.

LOVATO F. MICHELOTT, A. SILVA, C. B., & LORETTO E.L. da S. (2018). Metodologias Ativas de Aprendizagem Uma breve-Revisão. *Acta Scientiae*, v. 20, n.2. P. 154-171. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Fabricio-Lovato/publication/327924688_Metodologias_Ativas_de_Aprendizagem_Uma_Breve_Revisao/links/5cc8e75e92851c8d221035e7/Metodologias-Ativas-de-Aprendizagem-Uma-Breve-Revisao.pdf -Acesso em 10-07-22.

LUCKESI, C. C. (2005) *Avaliação da aprendizagem escolar*. 17ª edição. São Paulo, Cortez.

MACEDO, A.S. ALCÂNTARA, V. C. ANDRADE, L.F.S. FERREIRA, P. A. (2016). O papel dos atores na formulação e implementação de políticas públicas: dinâmicas, conflitos e interesses no Programa Mais Médicos. *Cadernos EBAPÉ.BR* [online]. v. 14, n. spe [Acessado 10 Julho 2022], pp. 593-618. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/1679-395117188>>. Epub Jul 2016. ISSN 1679-3951.

MACHADO, L. R. S. (2008). Diferenciais inovadores na formação de professores para a educação profissional. In: *Revista Brasileira de Educação Profissional e Tecnológica*. Brasília: MEC, SETEC, v.1, n.1. Disponível em: <https://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/RBEPT/article/view/2862/1003>. Acessado em: 10/07/2022.

MACHADO, Leonardo L. D. (2001). *De Criminosos a Criminalizados: o processo de criminalização no trânsito em Montes Claros – MG*. Dissertação. Mestrado. Universidade Federal de Santa Catarina: Instituições Jurídico-políticas.154 p. Disponível em: <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/79643>. Acesso em: 10/07/2022.

- MACHADO-DA-SILVA, C.L, FONSECA, V.S. FERNANDES, B.H.R. (1999). Mudanças e estratégia nas organizações: perspectivas cognitiva e institucional. In: VIEIRA, M. M. F.; OLIVEIRA, L. M. B. (Org.). *Administração contemporânea: perspectivas estratégicas*. São Paulo: Atlas, v. 1, p. 119-147.
- MANCUSO W. P.; GOZETTO A. C. O. (2011). Átrio: instrumento democrático de representação de interesses. *Organicom: Revista Brasileira de Comunicação Organizacional e Relações Públicas*. Ano 8, nº 14. p.1-21
- MARTINS, J. P. (2007) *A Educação de Trânsito: campanhas educativas nas escolas*. Belo Horizonte, MG: Autêntica.
- MINAYO, M.C.S. & SANCHES, O. (1993). Quantitativo – Qualitativo: Oposição ou Complementaridade. *Cad. Saúde Pública Rio de Janeiro*, 9 (3): pp. 239-248. 1993.
- MORAN, J. (2015). Mudando a educação com metodologias ativas. In: SOUZA, C. A. e TORRES, O.E.M. (org.). *Convergências Midiáticas, Educação e Cidadania: aproximações jovens*. Vol. II] Ponta Grossa: UEPG/PROEX – 180p. (Mídias Contemporâneas, 2) p. 15-33. Disponível em: http://www2.eca.usp.br/moran/wp-content/uploads/2013/12/mudando_moran.pdf. Acessado em: 19 de julho de 2022.
- NEVES, M. H. M. (1996). A modalidade. In: KOCH, I.G.V. (org.) *Gramática do português falado*. v. VI: desenvolvimentos. Campinas: Editora da UNICAMP – FAPESP, p. 169-199.
- OLIVEIRA, L.; MELLO JORGE, M. H. (2008). Análise epidemiológica das causas externas em unidades de urgência e emergência em Cuiabá/Mato Grosso. *Rev. bras.* v.11, n.3, p. 420-430, 2008. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php> -Acesso em 20 de junho de 2022.
- OSZLAK, O.; O'DONNELL, G. (1995). Estado y políticas estatais em América Latina: bacia una estratégia de investigação. *Redes, Argentina*, v. 2, n. 4, p. 99-128, 1995. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=90711285004>>. Acesso em: 05 de julho de 2022.
- PEREIRA, W. J. F.; TANURE, R., & PETROIANU, A. (1997). Conhecimento das Leis de Trânsito por Vítimas de Atropelamento, em Belo Horizonte. *Revista Medicina*, Ribeirão Preto, 32: p. 189-192.
- RODRIGUES, J. P. P. (2007). O currículo interdisciplinar e a educação para o trânsito. *Revista Eletrônica de Divulgação Científica*. Faculdade de Educação Ciências e Letras Dom Domênico. Guarujá- SP, n. 1, pp 1-10. Disponível em: http://www.faculdadedondomenico.edu.br/revista_don/curriculo_ed1.pdf. Acessado em: 19 julho de 2022.
- SANTOS, R. O. da S., ANDRADE, S. M. O. de, & MARTINS, B. S. T. P. (2017). Segurança e mobilidade no trânsito: percepção da população de uma capital do Brasil central. *Interações (Campo Grande)*, 18(4), 109–119. <https://doi.org/10.20435/inter.v18i4.1540>. Acessado em: 19 de julho de 2022.
- SARAVIA, E, FERRAREZI, E (2006). Políticas públicas; coletânea / Organizadores: Enrique Saravia e Elisabete Ferrarezi. – Brasília: ENAP, 2006. 2 v. p. 21-42. Disponível em: https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/2914/1/160425_coletanea_pp_v1.pdf. Acessado em 22 de julho de 2022.

SAVIANI, D. (1985). *Escola e democracia*. – 8ª ed. Campinas SP: Autores associados.

SILVA, R.C. (1998). A falsa dicotomia qualitativo-quantitativo: paradigmas que informam nossas práticas de pesquisas. In: ROMANELLI, Geraldo; BIASOLI-ALVES, Z. M. M. (Org.). *Diálogos metodológicos sobre prática de pesquisa*. Ribeirão Preto, SP: Legis Summa, 178 p. Disponível em: <http://www.usp.br/nepaids/pdfs/Dicotomia.pdf>. Acesso em: 21 julho. 2022.

SKINNER, B. F. (1984) *Contingências de reforço: Uma análise teórica*. São Paulo: Editora Abril.

SOUSA, A. M. & Alves, R. R. N. (2017). A neurociência na formação dos educadores e sua contribuição no processo de aprendizagem. *Revista Psicopedagogia*, 34(105), 320-331.

SOUZA, C. (2006) Políticas públicas: uma revisão da literatura. *Sociologias* [online]. n. 16 [Acessado 10 Julho 2022], pp. 20-45. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1517-45222006000200003>>. Epub 07 Jan 2008. ISSN 1807-0337.

TOLENTINO, N. (2006). *Na escola, professores: o que é Trânsito*. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/06/0695A7D3-C014-43CF-AE9E-2013C2C9AD88.pdf. Acesso em: 10/07/2022.

TORRES, C. A (2001). *Paulo Freire y la agenda de la educación latinoamericana en el siglo XXI*. CLACSO. 1ª ed. Buenos Aires. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/gt/20101010030536/torres.pdf>. Acesso em 26 de julho de 2022.

TORRES, M. L. C. (1998). O processo clínico de orientação profissional. *Rev. ABOP*, v.2, pp.29-37.

VASCONCELLOS, E. A. (1988). *O que é trânsito*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense.

WALKER, J.R (2002). *Introdução à Hospitalidade*. 2. ed. Barueri: Manole.

YUS, R. (2002) *Educação Integral: uma educação holística para o século XXI*. Trad. Daisy Vaz de Moraes. – Porto Alegre: *Artmed*. Disponível em <https://monografias.brasilecola.uol.com.br/pedagogia/pedagogiaholistica-um-novo-olhar-na-educacao.htm>. Acessado em 10/07/2022.

ANEXOS

ANEXOS

MESTRADO EM CIÊNCIAS DA EDUCAÇÃO – ADMINISTRAÇÃO E ORGANIZAÇÃO ESCOLAR

Título da pesquisa

Políticas públicas de educação para o trânsito: uma análise das demandas dos Conselhos Comunitários de Segurança Pública do Distrito Federal- Brasil.

Mestranda: Carla Silva Barbosa

QUESTIONÁRIO REALIZADO COM PARTICIPANTES DO CURSO DE FORMAÇÃO DE INSTRUTORES DA ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL

1) Dados do Participante

Nome Completo: _____

Data de Nascimento: _____

Escolaridade: _____

Modalidade de Atuação _____

Tempo de Experiência: _____

2) Escreva o motivo que o levou a fazer a escolha de se candidatar ao curso de Instrutor do DETRAN-DF??

3) Como percebeu a dimensão organizacional do DETRAN-DF, ao oferecer o curso (divulgação do edital, inscrições e informações gerais).

Excelente

Bom

Ruim

4) O que percebeu quanto à organização pedagógica, cronograma, orientações e esclarecimentos de dúvidas?

5) Descreva as potencialidades do curso:

6) Descreva as fragilidades do curso:

7) Comentários, críticas e sugestões.

ENTREVISTA REALIZADA COM DOCENTES DO CURSO DE FORMAÇÃO DE INSTRUTORES DA ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL

1) Dados do Docente

Nome Completo: _____

Data de Nascimento: _____

Escolaridade: _____

Especificar a formação: _____

Disciplina de Atuação: _____

Data de Nascimento: _____ Tempo de Experiência: _____

2) Professor (a), qual a metodologia aplicada e como é aplicada?

3) Dê de um exemplo de prática didática utilizada em sala de aula.

4) Como o senhor (a) avaliou a aprendizagem dos alunos durante o curso?

ENTREVISTA COMPLEMENTAR REALIZADA COM DOCENTES DO CURSO DE
FORMAÇÃO DE INSTRUTORES DA ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO DO
DISTRITO FEDERAL

1) Dados do Docente

Nome Completo: _____

Data de Nascimento: _____

Escolaridade: _____

Especificar a formação: _____

Disciplina de Atuação: _____

Data de Nascimento: _____ Tempo de Experiência: _____

2) Professor (a), visto que o lema da Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal é "uma cidade educada respeita a lei e ajuda a promover uma cultura de paz". Como a Educação tem sido coparticipante principal para a segurança do trânsito no Distrito Federal?"

3) Apresente resultados que comprove.

ENTREVISTA REALIZADA COM GESTORES DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL

1) Dados do Gestor (a)

Nome Completo: _____

Data de Nascimento: _____

Tempo de Experiência: _____

Área de Atuação: _____

2) Gestor (a), visto que o lema da Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal é "uma cidade educada respeita a lei e ajuda a promover uma cultura de paz". Como a Educação tem sido coparticipante principal para a segurança do trânsito no Distrito Federal?"

3) Apresente resultados que comprove.
