

A EDUCAÇÃO PROFISSIONAL EM CAMINHOS DE OUTRAS VIAS:

SENTIDOS QUE NORTEIAM A
FORMAÇÃO PROFISSIONAL
OFERTADA PELA ESCOLA PÚBLICA
DE TRÂNSITO (EPTRAN/RN)

EVANUZIA MARIA DE LUCENA
ANDREZZA MARIA BATISTA DO NASCIMENTO TAVARES



editora
FAMEN

EVANUZIA MARIA DE LUCENA
ANDREZZA MARIA BATISTA DO NASCIMENTO TAVARES

**A EDUCAÇÃO PROFISSIONAL EM
CAMINHOS DE OUTRAS VIAS: SENTIDOS
QUE NORTEIAM A FORMAÇÃO
PROFISSIONAL OFERTADA PELA ESCOLA
PÚBLICA DE TRÂNSITO (EPTRAN/RN)**



Copyright © 2025 TODOS OS DIREITOS RESERVADOS À FACULDADE METROPOLITANA NORTE RIOGRANDENSE – FAMEN. De acordo com a Lei n. 9.610, de 19/2/1998, nenhuma parte deste livro pode ser fotocopiada, gravada, reproduzida ou armazenada num sistema de recuperação de informações ou transmitida sob qualquer forma ou por qualquer meio eletrônico ou mecânico sem o prévio consentimento do detentor dos direitos autorais. O conteúdo desta publicação é de inteira responsabilidade dos autores.

DOI: <https://doi.org/10.36470/famen.2025117>.

FICHA CATALOGRÁFICA

Dados Internacionais de Catalogação na Fonte

L935e Lucena, Evanuzia Maria de.

A educação profissional em caminhos de outras vias : sentidos que norteiam a formação profissional ofertada pela Escola Pública de Trânsito (EPTRAN/RN) / Evanuzia Maria de Lucena ; Andrezza Maria Batista do Nascimento Tavares. – Natal, RN: Editora FAMEN, 2025.

3.07 Mb; PDF.

ISBN: 978-65-87028-76-7.

DOI: <https://doi.org/10.36470/famen.2025117>.

1. Educação. 2. Ensino Profissional. 3. Trânsito. 4. Escola Pública de Trânsito. I. Tavares, Andrezza Maria Batista do Nascimento. III. Título.

CDD: 370

CDU: 37

Elaborada pelo Bibliotecário Miqueias Alex de Souza Pereira CRB – 15/925

Índice para Catálogo Sistemático:

1. Educação – 370

2. Educação – 37



Rua São Severino, n. 18, Bairro Bom Pastor, Natal/RN, CEP: 59060-040 CNPJ: 23.552.793/0001-57, Inscrição Estadual: 204392322, Inscrição Municipal: 2142633, editora@famen.edu.br e telefone: (84) 3653-6770.



Rua São Severino, 18 – Bom Pastor, Natal – RN, 59060-040

Diretoria Geral
Valdete Batista do Nascimento

Coordenação de Pesquisa e de pós-graduação
Wendella Sara Costa da Silva

Conselho Editorial da FAMES

Editora Chefe

Profa. Dra. Andrezza M. B. Do N. Tavares – Instituto Federal de Ciências e Tecnologia do Rio Grande do Norte (IFRN). Natal, RN, Brasil.

Link para o Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5187018279016366>.

Editora Adjunto

Prof. Dr. Fábio Alexandre Araújo dos Santos – Instituto Federal de Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte (IFRN). Natal, RN, Brasil.

Link para o Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8334261197856331>.

Conselho Editorial Internacional

Presidente: Dr. Bento Duarte da Silva
Dr. Manuel Tavares
Dr. Dionísio Luís Tumbo
Dr. Gabriel Linari
Dra. Cristina Rafaela Riccì
Me. Gustavo Adólfo Fernández Díaz
Dr. Manuel Teixeira

Dra. Antonia Dalva França Carvalho
Dra. Elda Silva do Nascimento Melo
Dra. Karla Cristina Silva Sousa
Dr. Márcia Adelino da Silva Dias
Dr. Adir Luiz Ferreira
Dra. Giovana Carla Cardoso Amorim
Dra. Lucila Maria Pesce de Oliveira

Comitê Científico Interdisciplinar

Presidente: Dr. Rylanneive L. P. Teixeira
Dra. Juliana Alencar de Souza
Dr. Júlio Ribeiro Soares
Dra. Leila Salim Leal
Dra. Christiane M. T. de M. Gameleira
Dr. José R. Lopes de Paiva Cavalcanti
Dra. Kadydja Karla Nascimento Chagas
Dr. Avelino de Lima Neto
Dr. Sérgio Luiz Bezerra Trindade

Dr. Eduardo Henrique Cunha de Farias
Dr. Bruno Lustosa de Moura
Dra. Maria da C. Monteiro Cavalcanti
Dr. José Moisés Nunes da Silva
Dra. Francinaide de L. Silva Nascimento
Dr. José Paulino Filho
Dr. Marcos Torres Carneiro
Dr. Bernardino Galdino de Sena Neto
Dr. José Flávio da Paz

Dra. Laércia Maria Bertulino de Medeiros
Dra. Maria das Graças de A. Baptista
Dr. Antonio Marques dos Santos
Dr. Luiz Antonio da Silva dos Santos
Dra. Wendella Sara Costa da Silva
Ma. Valdete Batista do Nascimento

Ma. Maria Judivanda da Cunha
Me. João Maria de Lima
Me. Eric Mateus Soares Dias
Me. Adriel Felipe de Araújo Bezerra
Me. Rayssa Cyntia Baracho Lopes Souza

Bibliotecário e Diagramação
Miqueias Alex de Souza Pereira

Projeto Gráfico, diagramação e Capa
Eddean Riquemberg C. Xavier

Revisão de Textos
Prof. Dr. Dayvyd Lavanierly Marques de Medeiros

Prefixo editorial: Editora FAMEN
Linha editorial: Acadêmica

Disponível para download em: <https://editorafamen.com.br/>

SOBRE A AUTORA



EVANUZIA MARIA DE LUCENA

Graduada em Pedagogia pela UFRN/CERES, possui Mestrado em Educação, com concentração em Educação Profissional, pelo IFRN. É Especialista em História dos Sertões, pela UFRN/CERES e, em Gestão de Pessoas pela Faculdade Católica Santa Terezinha, Caicó/RN. A experiência com a área da Educação teve início em 2005, na Escola Pública do município de Ipueira-RN, quando atuou como Coordenadora Pedagógica no Ensino Fundamental e na função Professora. Também atuou como Professora no Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial - SENAC/RN, e ainda, como Tutora Presencial do Curso de Pedagogia e de Ciências Biológicas, Polo UAB/UFRN/CERES Caicó. Atualmente, atua na função de Coordenadora Pedagógica da Escola Pública de Trânsito - EPT do Detran/RN e como Tutora à Distância, do Curso de Especialização de Docência em EPT, pelo IFRN/EAD/Campus Zona Leste.

E-mail: evanziam.marialucena@gmail.com.



SOBRE A AUTORA



ANDREZZA MARIA BASTISTA DO N. TAVARES

Sou uma pesquisadora apaixonada pela educação e pela comunicação, com uma jornada acadêmica e profissional diversificada e enriquecedora. Obtive meu título de pós-doutorado na Universidade do Minho, em Portugal, e na UFPI, com foco em Educação. Anteriormente, conquistei meu doutorado e mestrado em Ciências da Educação na UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE (UFRN), além de graduações em Pedagogia, Psicopedagogia e Jornalismo pela mesma instituição.

Atualmente, exerço a função de professora no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte (IFRN), onde me dedico a atividades de ensino, pesquisa, extensão e internacionalização. No âmbito do IFRN, tenho a honra de coordenar a Linha 02 do Programa de Pós-Graduação Acadêmica (PPGEP/IFRN) e de ser pesquisadora junto ao Mestrado Profissional em Ensino de Física (MNPEF/IFRN) e aos diversos cursos de graduação.

Além disso, desempenhei papéis de coordenação institucional em programas financiados pela CAPES, como o Programa Pibid/IFRN e o Programa de Residência Pedagógica/IFRN. Desde 2017, lidero o projeto de extensão "Diálogos sobre Capital Cultural e Práxis do IFRN", promovendo discussões relevantes para a comunidade acadêmica.

No campo da pesquisa, sou membro ativo de grupos vinculados ao CNPQ, como o "Escola Contemporânea e Olhar Sociológico" (ECOS), da UFRN, e o "Observatório da Diversidade" (ObDiversidade), do IFRN. Paralelamente, mantenho minha paixão pelo jornalismo, contribuindo com a redação e reportagem para veículos de comunicação como o "Potiguar Notícias" (jornal eletrônico) e "PNTV" (TV digital).

Minhas atividades profissionais refletem minha dedicação aos campos da Formação Profissional de professores, Educação Profissional, Ensino Superior, Processos Cognitivos, Teorias da Aprendizagem, Teorias da Comunicação, Educação Escolar e Não-Escolar. Estou comprometida em continuar contribuindo para o avanço dessas áreas tão fundamentais para o desenvolvimento educacional e social.

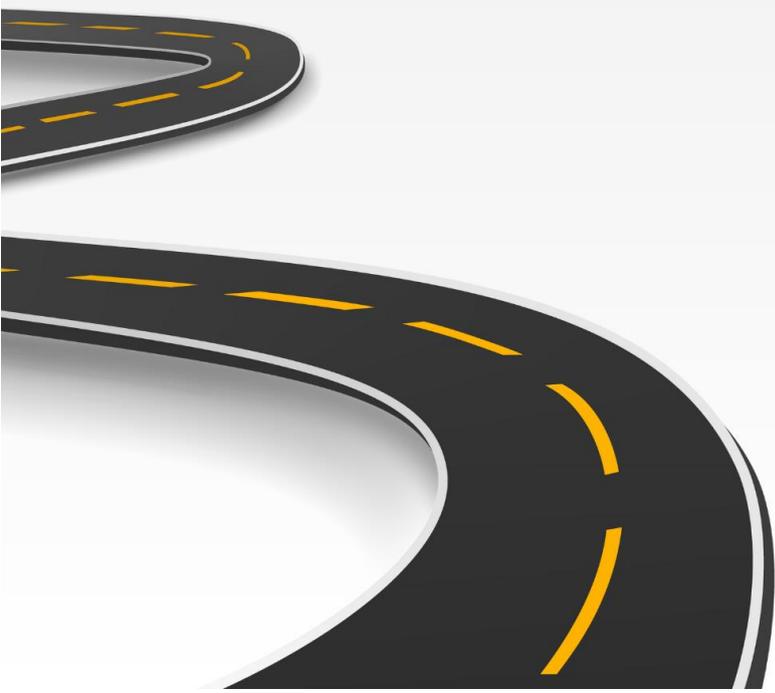
E-mail: andrezza.tavares@ifrn.edu.br.



Aos meus pais: Margarida
Medeiros de LUCENA e Derossi
Barbosa de LUCENA (*in memoriam*).

**“Na tempestade sempre há muita luz.
A paisagem em sua totalidade não
pode ser captada num único
relâmpago”
Morales e Galiazzi (2016, p. 52)**

AGRADECIMENTOS



AGRADECIMENTOS

Como cristã, inicio esse texto com um agradecimento especial a Deus. Não por obrigação, mas por uma sincera oração de gratidão. Reconheço, com humildade, que até aqui o Senhor tem cuidado, e por isso me coloco aos pés do Criador como filha amada, moldada com o barro da Sua graça.

Estendo essa gratidão, primeiramente, aos meus pais, especialmente à minha mãe, Margarida, que sempre me incentivou a buscar a educação, mesmo sem imaginar que um dia eu poderia me tornar mestra. Posso apenas imaginar a emoção de tê-la ao meu lado neste momento de coroação.

Ao meu filho, Daniel, minha bússola, que me inspira a sonhar alto, mas me lembra de manter os pés no chão. Desde que nasceu, tem suportado minhas ausências para que eu pudesse estudar e trabalhar, sonhando comigo cada esforço e celebrando cada conquista como se fosse dele.

Aos meus familiares — irmãos, irmãs, sobrinhos, sobrinhas e a todos que, de coração, torceram por mim. Seja com gestos de apoio psicoemocional, seja com ajudas práticas e materiais, cada um fez parte dessa trajetória de alguma forma.

Aos amigos e amigas — Mundinha, Ruth, Olívia Neta, Jacob, Petrucio, Matiênio, Fernando, Adriana, Fábio, Luís, Francisco, Ana Safira, Carlos, Kássia... que ao longo dos primeiros passos e das fases desafiadoras, estiveram ao meu lado nas

lágrimas derramadas, nas gargalhas ressoadas, oferecendo colo e palavras acolhedoras. Sou grata a cada um de vocês e aos tantos outros amigos que, direta ou indiretamente, contribuíram com gestos de carinho e amizade.

À minha professora e orientadora, Andrezza Tavares, por sua recepção calorosa ao meu tema e pela orientação generosa e essencial na construção da pesquisa e que agora se materializa por meio desta obra. Suas palavras de incentivo nos momentos difíceis e a confiança que demonstrou em mim e em meu trabalho foram fundamentais para que eu seguisse em frente com a cabeça erguida e chegasse a esse coroamento com êxito.

Aos professores da banca examinadora, Professor José Mateus e Professor Luiz Adir, por suas colaborações essenciais, cada um contribuindo de forma inestimável para que eu pudesse desenvolver e aprofundar a compreensão sobre a Análise Textual Discursiva - ATD e a abordagem sociobiográfica. Sem as contribuições valiosas de ambos, não teria conseguido alcançar os objetivos desta pesquisa; e ao Professor Fábio Alexandre, pelo apoio desde os primeiros seminários. Sou imensamente grata pelo tempo e pelo valor das colaborações de cada um de vocês.

Aos instrutores (professores) entrevistados, pela generosidade em compartilhar seu tempo e conhecimento de forma calorosa.

A todos que trabalham no DETRAN/RN, em especial, na Escola Pública de Trânsito - gestores, coordenadores, colegas de

trabalho – que muito me acolheram, me ensinaram, me incentivaram, me mostraram caminhos do saber para que pudesse trilhá-los.

Aos colegas de turma e aos professores, por cada discussão ao longo dos seminários, cada crítica e sugestão que moldaram não só esta pesquisa, mas a jornada de aprendizado que vivemos juntos.

Por fim, encerro este agradecimento com a certeza de que não caminho sozinha. Cada palavra escrita e cada degrau alcançado têm as marcas e vozes daqueles que caminharam ao meu lado. Que esta obra, com todos os seus limites e acertos, seja também um reflexo de todos que acreditaram em mim e um tributo ao poder transformador da educação.

PREFÁCIO



PREFÁCIO

O presente e-book nasceu da tessitura entre a trajetória pessoal e profissional de Evanuzia Maria de Lucena e o rigor acadêmico de uma pesquisa de mestrado que se propôs a percorrer “caminhos de outras vias” no campo da educação profissional, sob orientação da Professora Dra. Andrezza M. B. do N. Tavares. Trata-se de uma obra que dialoga com um espaço educativo jovem para a literatura científica: a Escola Pública de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte (EPTRAN/DETRAN-RN).

Partindo de uma abordagem sociobiográfica e fundamentada na Análise Textual Discursiva (ATD), a autora entrelaça memórias, experiências e análises para compreender as concepções de formação profissional que orientam os cursos ofertados pela instituição. Essa escolha metodológica confere ao texto não apenas a densidade própria de um trabalho científico, mas também a vivacidade de uma narrativa que se reconhece como parte do objeto investigado.

Essa narrativa densa traz na sua escrita a representatividade subjetiva do percurso histórico e social maior da própria pesquisadora: do meio rural para o meio urbano, da cultura popular à educação acadêmica, do trabalho manual na agricultura ao trabalho intelectual no setor de serviços (como servidora do Detran/RN). E esse percurso pessoal tem como

cenário as tantas mudanças históricas e sociais que ocorreram nas últimas décadas no RN, no Brasil, na sociedade global. Na perspectiva fenomenológica a realidade está integrada, sem rupturas e se conecta com a vida subjetiva da dimensão pessoal, mesmo que os indivíduos não se deem conta dessa conexão global.

Ao longo das páginas, o leitor prestigia inteligentes reflexões sobre a relevância social da educação para o trânsito, a importância de políticas públicas que valorizem o trabalho dos profissionais do trânsito e a necessidade de integrar saberes técnicos e pedagógicos para a promoção da cidadania e da segurança viária. Mais do que mapear desafios e conquistas, a obra convida a repensar o lugar da formação profissional no trânsito como elemento central para a mobilidade humana e a convivência democrática nas vias.

Com linguagem clara e fundamentação sólida, este e-book amplia o debate acadêmico sobre a educação profissional, trazendo à cena uma instituição cujo papel formativo extrapola a dimensão técnica e alcança a construção de sujeitos críticos, reflexivos e socialmente comprometidos. Ao final da leitura, fica evidente que a EPTRAN não deve ser apenas um espaço de capacitação, mas um território de aprendizagens, encontros e possibilidades — onde cada curso ofertado para os trabalhadores do trânsito é também uma aposta em um trânsito mais humano, seguro e consciente.

Como resultado do seu estudo, Evanuzia chega à conclusão de que a formação profissional oferecida pela EPTRAN “não pode ser tratada apenas como processo técnico, mas como um campo fundamental para o desenvolvimento de comportamentos responsáveis e éticos, impactando diretamente a segurança viária e a qualidade de vida da população”. De fato, alargando os efeitos sociais dessa conclusão, podemos afirmar que o que acontece com a educação profissional não se restringe a resultados escolares para os condutores de veículos que trabalham no trânsito frenético nas nossas cidades, mas também tem como sentido pedagógico profundo humanizar as nossas cidades, tornando-as espaços de convívio mais cooperativos, com soluções pacíficas para os conflitos, mais conscientes com a sustentabilidade do planeta e com respeito generoso às diversidades.

Assim, o manuscrito se torna leitura essencial não apenas para pesquisadores e profissionais da educação e do trânsito, mas para todos que acreditam na força transformadora da formação profissional como via de construção de uma sociedade mais justa e solidária.

Prof. Dr. Adir Luiz Ferreira

SUMÁRIO

DANDO A PARTIDA: CONSIDERAÇÕES INTRODUTÓRIAS.....	23
COLOCANDO O PÉ NA ESTRADA – ESCOLAS PÚBLICAS DE TRÂNSITO E A FORMAÇÃO PROFISSIONAL NO CONTEXTO DA POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO	55
PERCORRENDO AS VIAS DE FATO - A ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO DO DETRAN/RN ENQUANTO INSTITUIÇÃO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL.....	92
EXPLORANDO NOVAS ROTAS, OUTRAS VIAS - CONCEPÇÕES DA FORMAÇÃO PROFISSIONAL SOB AS PERSPECTIVAS DOS PROFISSIONAIS DA EPTRAN/RN.....	140
DESENBARCANDO COM NOVAS PERSPECTIVAS - CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	196
REFERÊNCIAS.....	205

CAPÍTULO I

DANDO A PARTIDA: CONSIDERAÇÕES INTRODUTÓRIAS



DANDO A PARTIDA: CONSIDERAÇÕES INTRODUTÓRIAS

Você quer saber quem sou?

O meu nome é Evanuzia.
Matuta que fala alto,
Nascida no pé da serra.
Lá das bandas da Paraíba
Onde meus pais trabalhavam
Pra sustentar a família.
Mas depois de muito andar,
Foi no sertão potiguar
Onde Deus me deu guarida

O sítio foi meu lugar
Até a fase dos 18
E sempre ouvindo da minha mãe
Dizendo pra eu estudar
Que era uma coisa bonita.
E essa era a solução
Pra mudar a condição
E ter uma melhor vida
[...]"

(Evanuzia Maria de Lucena, 2023).

Este primeiro capítulo cumpre a função de introduzir o leitor à obra, entrelaçando minha trajetória pessoal e profissional ao objeto de pesquisa. Assim, penso que o que sou é fruto das vias e dos caminhos que percorri, e o poema acima descreve, ao menos em parte, a minha vida e a minha trajetória como pessoa, mulher, estudante, trabalhadora e profissional, além da minha relação com o objeto desta pesquisa. Este texto introdutório fala sobre um “eu” que vai se desenhando ao longo do trajeto pessoal e profissional. Elaborei-o quando me convidaram para mediar uma “Roda de Conversa” entre servidoras do DETRAN/RN, em alusão ao Dia das Mães.

Enquanto refletia sobre o momento, busquei inspiração em uma conversa (podcast) entre o teólogo e pastor Ed René Kivitz e a jornalista e escritora Petria Chaves, realizada em 2023, cujos temas abordavam a escrita de seu livro “Escute teu Silêncio.” Pensando nessa possibilidade, dei início à discussão, olhando para dentro de mim, numa tentativa de me ouvir. E, nessa escuta, tentava captar aquilo que permanecia em mim e que, naquele contexto, estava latente e vivo, ou seja, o que gritava no meu silêncio.

Como descrito nos versos, nasci no interior do Estado da Paraíba, mais precisamente na Zona Rural, com a ajuda de uma parteira – uma mulher que tinha a função de realizar o parto de mulheres que estavam para parir naquela época – no ano de 1970. Esse parto acontecia na própria residência da mulher parturiente,

que era transformada em maternidade para que o rebento viesse à luz. No entanto, minhas raízes familiares são de Ipueira, um município do Estado do Rio Grande do Norte, localizado na divisa entre os dois estados.

Como agricultores que não eram donos da própria terra, meus pais, durante os períodos de grandes estiagens, buscavam lugares onde pudessem sustentar a família. Assim, sempre que as condições materiais da sobrevivência – em especial a busca por alimentos – se tornavam difíceis, eles mudavam de moradia.

Em uma dessas andanças, nos estabelecemos em um sítio na zona rural do município de Caicó/RN. No final de 1978, minha mãe, cheia de alegria, anunciou para mim e para minha irmã: “tenho uma notícia boa pra vocês duas, vocês vão pra escola no próximo ano.” E aos 8 anos de idade fui à escola pela primeira vez, já sabendo escrever meu próprio nome, pois ela havia me ensinado. Em 1983, ao ingressar na 5ª série do ensino ginásial, mudei-me para a cidade para morar com meus irmãos e dar continuidade aos meus estudos, uma vez que na zona rural não havia oferta do Ensino Fundamental Menor.

Enquanto isso, comecei a realizar pequenas tarefas pela manhã para ganhar algum dinheiro, o que não conflitava com o horário das aulas. Assim, durante o dia, frequentava a escola e, à tarde, trabalhava bordando enxovais para recém-nascidos. No ano seguinte, assumi a função de monitora em uma creche vinculada à Prefeitura Municipal, com um regime de meio

expediente e horários fixos para entrada e saída. Na escola, a realidade era desafiadora; não havia disponibilização de livros didáticos, e os alunos copiavam tudo da lousa, onde a escrita era feita com giz, utilizando canetas ou lápis grafite para anotar no caderno, em função disso, não tínhamos muitas leituras para realizar após as aulas. E quando o dia cansativo de escola e trabalho chegava ao fim, uma energia contagiante tomava conta de mim pois era o momento de muita diversão e boas risadas: à noite, eu me reunia com amigos nas ruas, próximas a minha casa, para jogos animados e muitas brincadeiras.

No contexto dessa história, recordo que, aos 11 anos, precisei trabalhar para ajudar meus irmãos e minha mãe no aporte financeiro. Neste processo de trazer à memória as histórias e conselhos que minha mãe me transmitiu, o que permanece como algo maravilhoso para ela era a afirmação de que estudar era fundamental. Ela contava que fez a 3ª série duas vezes apenas para não sair da escola e que, quando chegava o período das férias, chorava para não ficar sem aula. Assim, suas narrativas permaneceram introjetadas na minha consciência: “estudar era uma condição sine qua non para eu – mulher, nordestina, filha de agricultores sem terras próprias – conseguir mudar de vida.” Ou seja, para conseguir me emancipar financeiramente, ter meu próprio sustento e, além disso, me emancipar intelectualmente, precisava estudar.

E, embora eu esteja escrevendo uma obra, fruto de uma dissertação de mestrado e do sonho de emancipação pautado nos estudos, nada foi nem tem sido linear, nem tão cheio de risos e comemorações. Esses momentos de conquista são valiosos na minha trajetória de vida, mas partes desse caminho foram árduas e dolorosas. Sentimentos como medo do fracasso, insegurança, fadiga, ansiedade, desânimo, impotência e frustrações me fizeram derramar lágrimas e até pensar em desistir.

Assim, compreendo que estudar e trabalhar, por si só, não me proporcionaram condições suficientes para me tornar plenamente emancipada, tampouco para ficar rica. Um exemplo disso é que, embora tenha concluído o Ensino Médio em 1989, só consegui terminar a graduação em Pedagogia 15 anos depois, ou seja, em meados de 2005. Considero oportuno afirmar que a teoria do Capital Humano, conforme a visão de seus defensores, não se mostrou eficiente.

Conforme Schutz (1971), teórico que formalizou esta teoria, o investimento educacional gera no indivíduo o potencial para se destacar profissionalmente e, conseqüentemente, aumentar seu nível financeiro. Para ele, esse investimento proporcionaria também um aumento da produtividade e da eficiência do mercado de trabalho, retorno sobre o investimento e redução na desigualdade e mobilidade social.

No entanto, considero essas defesas contraditórias diante do que vivenciei e do que milhares de pessoas, certamente,

experimentam de forma semelhante no contexto mais amplo. No meu caso, embora a profissão de pedagoga tenha me permitido atuar na área da educação por oito anos, não consegui me efetivar no cargo e desfrutar da estabilidade laboral que o emprego público oferece. Nesse sentido, permaneci no serviço público em funções de nível médio, atuando como servidora efetiva no Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), realizando tarefas de atendimento ao público, caracterizadas por sua natureza automática e repetitiva, sem propósito educativo.

Diante disso, percebo que permaneci distante de atividades educativas, o que poderia ser caracterizado como uma “evasão da profissão”, pois deixei de atuar como educadora. Essa experiência me leva a refletir sobre a crítica de Souza Filho (1989) à Teoria do Capital Humano. O autor argumenta que seus defensores desconsideraram fatores estruturais e contextuais ao analisar as relações entre educação, trabalho e sucesso econômico. Essa perspectiva sugere que o esforço individual em estudar e trabalhar arduamente é suficiente para garantir a ascensão econômica, transferindo a responsabilidade por essa ascensão exclusivamente ao indivíduo, sem considerar o papel das políticas públicas e o quadro histórico, político e social que o envolve.

Nesse cenário sociobiográfico, é relevante mencionar que, em 2021, recebi um convite para atuar como pedagoga na escola recém-criada dentro da minha própria instituição. Meu

papel seria coordenar as ações didático-pedagógicas voltadas para a formação e capacitação de servidores e profissionais que atuam no trânsito. Embora eu me sentisse um pouco distante das funções e tarefas exigidas por essa nova posição, decidi aceitar a oportunidade e me candidatar ao Mestrado em Educação Profissional do IFRN. Estava ciente de que precisaria revisitar conceitos relacionados ao conhecimento didático-pedagógico, assim como outras concepções na área da educação.

No novo ambiente profissional, ao aceitar a função de Coordenadora Pedagógica e me submeter ao processo seletivo de mestrado, meu objetivo inicial foi aprofundar os conhecimentos sobre educação – notadamente a educação profissional – e, ao mesmo tempo, contribuir para a reflexão sobre o próprio trabalho educativo desenvolvido na Escola Pública de Trânsito. Para tanto, busquei alternativas viáveis e mais assertivas para lidar com as limitações, dificuldades e os muitos desafios que nos seriam apresentados no contexto do trânsito. Assim, posso afirmar que, no decorrer da minha trajetória, sempre existiu uma escola. De fato, em todo o percurso da minha vida, o estabelecimento escolar foi uma referência, sendo apontado por minha mãe como um lugar de inclusão social, o qual permanece até o momento presente.

Dessa forma, não é sem esmo que escrevo essas páginas. Este livro nasce da experiência vivida e da pesquisa realizada, tendo como foco a Educação Profissional ofertada pelo

Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-RN). O objeto de análise é a Escola Pública de Trânsito, espaço em que se entrelaçam práticas formativas, políticas educacionais e trajetórias de trabalhadores. Nesse sentido, o trabalho visa analisar as concepções que norteiam a educação profissional ofertada pela Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN, a partir da percepção de seus professores. Os objetivos específicos incluem: (i) compreender o lugar da Escola de Trânsito no contexto da política nacional de educação para o trânsito; (ii) relacionar a Escola Pública de Trânsito e o campo da Educação Profissional; e, (iii) analisar a proposta de formação profissional sob a perspectiva dos profissionais que atuam nos cursos ofertados pela Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN.

Ao explorar as concepções subjacentes que moldam a prática pedagógica desses profissionais e o desenvolvimento de suas competências, esta pesquisa se insere na linha 2 do presente Programa de Mestrado, que é Formação Docente e Práticas Pedagógicas na Educação Profissional. Portanto, busca responder ao problema que foi formulado, qual seja: quais são as concepções que orientam a educação profissional oferecida pela Escola Pública de Trânsito do DETRAN-RN, a partir da percepção de seus professores?

A escolha por esse objeto de estudo justifica-se, primeiramente, pelo contexto motivacional da pesquisadora, que atua profissionalmente no Departamento Estadual de Trânsito

(DETRAN/RN), especificamente como coordenadora das atividades didático-pedagógicas demandadas a partir da oferta dos cursos na Escola Pública de Trânsito (EPTRAN), que é o lócus da pesquisa. Além disso, considerando que a pesquisa, enquanto produção de conhecimento, está alinhada aos princípios e objetivos da Política Nacional de Trânsito, assim como às competências da Resolução que normatiza as EPTRAN, foi de grande pertinência elevar, ao nível de mestrado, as reflexões sobre as concepções de formação profissional que norteiam os cursos ofertados por esta escola.

Igualmente, os resultados desse estudo podem servir como base para orientar outros pesquisadores e estimular investigações e diálogos tanto no campo da educação profissional quanto na educação para o trânsito, ou mesmo na intersecção entre ambos. Também há a possibilidade de instigar o poder público a pensar e formular políticas públicas mais eficazes para a formação de profissionais que atuam no contexto do trânsito, promovendo melhores condições de trabalho e valorização que sejam condizentes com toda a estrutura organizacional, administrativa e financeira. Além disso, pode contribuir para a construção de uma base conceitual que envolva as práticas educativas dos profissionais e o currículo da própria instituição, aprimorando-os e promovendo reflexões críticas acerca da oferta dessa formação profissional.

Sob esse pretexto, buscou-se situar o objeto de forma temporal e espacial para delimitar um campo de trabalho e mapear as condições de manifestação desse objeto, no sentido de investigar as produções científicas sobre escolas públicas de trânsito e a oferta de cursos para os profissionais que atuam no trânsito no campo da educação profissional. Nesse sentido, ressalta-se a legitimidade e o ineditismo deste estudo no âmbito da ciência, sem a pretensão de esgotar as questões acerca do objeto.

Portanto, o garimpo às produções aconteceu por meio de um estado do conhecimento a partir de uma pesquisa bibliográfica e exploratória, apoiada nas orientações metodológicas de Morosini e Fernandes (2014), cujo lócus escolhido foi o Banco de Dados da Capes, envolvendo Periódicos, Teses e Dissertações, tomando como base o período de 1997 - marco do Código B de Trânsito (CTB) - até o ano de 2022.

Sobre estado do conhecimento, Morosini e Fernandes (2014) atestam que é uma matéria formativa e instrumental e que favorece a leitura da realidade assim como relaciona às aprendizagens da escrita e da formalização metodológica para desenvolvimento do percurso investigativo, constituindo-se dos processos de identificação, registro, categorização, reflexão e síntese sobre a produção científica de uma determinada área do conhecimento, seleção do local de produção.

Igualmente, Morosini, Nascimento (2021, p. 71), atestam que o mesmo,

Como atividade acadêmica, tem o fim de conhecer, sistematizar e analisar a produção do campo científico sobre determinada temática, delimitando o tema e ajudando a escolher caminhos metodológicos no percurso investigativo para a elaboração da produção textual acadêmica para compor a dissertação/ tese.

Desta forma, a revisão possibilitou a identificação de lacunas, achados e tendências e oportunizou a organização de conhecimentos já existentes, facilitando dessa forma, a compreensão acerca de suas contribuições no campo da ciência. E dentre as produções encontradas, sete achados tiveram em seus objetos temas que dialogaram com o tema do e-book, cujos resultados revelaram a preocupação dos autores em discutir problemáticas relativas à educação para o trânsito, à formação do instrutor de trânsito, assim como, do condutor de transporte especializado.

Ambos deram ênfase para a melhoria da mobilidade humana e a segurança viária com enfoque para a mudança de comportamento e para o exercício da cidadania, sobre os quais faremos uma breve descrição ao mesmo tempo em que tentaremos construir pontes com a presente pesquisa, a saber:

O estudo realizado Araújo (2019), que buscou identificar as intersecções entre a esfera pública, privada e os sujeitos à luz das representações sociais, bem como compreender a educação para o trânsito como importante fato social. Nele, o autor conclui que a educação de trânsito está relacionada ao processo formativo de motoristas, baseando-se nas instruções necessárias para conduzir veículos em via pública, com o objetivo de garantir a segurança viária e a ordem pública, ancoradas na perspectiva do Estado de promover justiça por meio da educação. Nesse contexto, as profissões de Agente de Trânsito, Examinador de Trânsito e Instrutor de Trânsito ganham visibilidade social, emergindo como profissões regulamentadas pelo Estado.

Outro estudo relevante é o de Silva (2012), que avaliou o impacto do treinamento de segurança sobre motoristas de transporte coletivo de passageiros por ônibus, no Rio de Janeiro. O autor reafirma a importância dessa categoria profissional, especialmente nas sociedades urbanizadas, pela responsabilidade coletiva que envolve o transporte diário de passageiros.

Pissaia e Costa (2020) relataram uma experiência no Módulo de Medicina do Tráfego e Primeiros Socorros em um curso de formação de Instrutores de Trânsito, destacando a importância da capacitação, da relação entre teoria e prática e dos recursos utilizados na prática educativa. O estudo enfatiza a

relevância da experimentação e da reflexão crítica para a formação dos instrutores.

Em outro estudo, Pissaia e Costa (2019) refletiram sobre o módulo de noções de primeiros socorros e medicina de trânsito para a formação do instrutor de trânsito. Concluíram que os participantes compreendem a importância desses conteúdos, refletindo sobre sua atuação profissional e seu impacto na formação de futuros condutores e na comunidade em que atuam. Esses conteúdos são essenciais para capacitar instrutores de trânsito com qualidade.

Santos (2020) investigou a formação de condutores a partir das concepções de diretores de ensino e instrutores teóricos de trânsito, conforme a Resolução nº 168/2004 do CONTRAN. O autor destaca que a formação dos condutores ocorre de maneira informal, não formal e formal ao longo da vida, baseada em uma formação humana. Os CFCs desempenham papel central nessa educação, habilitando condutores e formando cidadãos. O estudo também aponta a necessidade de atualização constante dos instrutores e uma maior integração com a comunidade.

Ferreira (2015) analisou a trajetória pessoal e profissional dos instrutores de trânsito, revelando que o trânsito sempre esteve presente na vida desses profissionais antes mesmo da escolha de sua profissão. As entrevistas autobiográficas e as

memórias educativas demonstram como experiências marcantes com o trânsito influenciaram suas escolhas profissionais.

Por fim, o estudo de Figueiredo (2013) examinou o Código de Trânsito Brasileiro e a formação do instrutor de trânsito sob uma perspectiva multidisciplinar. O autor destaca a necessidade de um projeto pedagógico consistente para a formação desses instrutores, que concretize as propostas presentes nos ordenamentos jurídicos.

A partir desses estudos, são identificadas questões-chave para o diálogo com a presente pesquisa: em um aspecto mais geral, estão a mobilidade humana e a segurança viária; em aspectos mais específicos, destacam-se a educação para o trânsito e a formação de profissionais como Instrutores, Agentes e Examinadores de Trânsito (Araújo, 2019), além do treinamento de condutores do transporte coletivo de passageiros (Silva, 2012). Outras contribuições incluem o módulo de Primeiros Socorros e Medicina do Tráfego (Pissaia; Costa, 2019, 2020), as concepções dos diretores de ensino e instrutores teóricos de trânsito (Santos, 2020), a trajetória de vida profissional e pessoal dos instrutores (Ferreira, 2015) e a importância de um Projeto Pedagógico para a formação de instrutores (Figueiredo, 2013).

Esses diálogos, além de enriquecerem o campo teórico desta pesquisa, evidenciam a relevância da formação profissional no trânsito como uma formação essencial para o

trabalho, sem a qual não seria possível realizar ou mesmo ingressar nessa área profissional.

Conclui-se, portanto, que os estudos mencionados oferecem relevante contribuição e enriquecem esta pesquisa, que busca inserir na arena acadêmico-científica o debate sobre a formação dos profissionais que atuam no trânsito como uma modalidade de educação profissional. Trata-se de uma formação essencial para o desempenho do trabalho, sem a qual não seria possível exercê-lo ou mesmo ingressar na área.

Essa percepção também revela lacunas e, ao mesmo tempo, abre caminhos para afirmar que a presente pesquisa, cujo objeto são as concepções que norteiam a formação profissional ofertada pela Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN, é inédita e original no campo científico. Esse estudo traz à tona a possibilidade de caracterizar a escola como uma instituição que oferta educação profissional, além de contribuir para discussões críticas e reflexivas sobre o tema, tanto na área do trânsito e da educação para o trânsito, quanto na área da educação profissional.

Ao explorar novas abordagens e ao abrir espaço para o debate, a pesquisa instiga outros olhares e reflexões sobre o papel e a relevância social da Escola Pública de Trânsito na formação desses trabalhadores. Novos caminhos podem ser trilhados, e novas utopias construídas, ampliando o horizonte sobre a

importância da escola para a qualificação técnica e cidadã no contexto do trânsito.

Construindo diálogos possíveis entre a sociobiografia e a ATD

Ser aluna do programa de Pós-graduação do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Estado do Rio Grande do Norte (PPGEP/IFRN) me proporcionou uma tripla satisfação: realizar o sonho de fazer um mestrado, refletir sobre a relevância e buscar conhecimentos com o fim de melhorar as práticas didático-pedagógicas no meu campo profissional, lançando um novo olhar sobre ele. Não um olhar apenas de curiosidade para saber o que é e como funciona uma escola pública de trânsito, mas um olhar que busca ir além das aparências, sobre, por exemplo, sua finalidade, as pessoas que fazem dela o que é, a quem ela serve ou a quem deve servir.

Sobre a construção do olhar do pesquisador com foco na educação, Ghedin e Franco (2011, p. 71) assinalam que educar o olhar significa aprender a pensar seguindo uma sistemática e um método pelos quais se olha e se percebe o mundo. O desejo de ver além do visível – enxergar o invisível – perpassa pelo questionamento e pela reflexão que despertam o pensamento. Segundo os autores:

À medida que se vê, traz-se para dentro tudo o que está fora. O olhar possibilita a passagem

da objetividade para a subjetividade, criando inúmeras formas de ver os mesmos objetos. Possibilita a criação do ser, ao mesmo tempo que permite a recriação do mundo segundo as formas de que se dispõe para interpretá-lo (Ghedin; Franco, 2011, p. 79).

Assim, os autores, em suas reflexões, afirmam que o “processo de pesquisa resulta de fina e apurada percepção do mundo, sistematizado por meio de uma atitude metódica que efetua, no texto produzido, uma comunicação do olhar posto com atenção sobre determinado objeto investigativo” (Ghedin; Franco, 2011 p. 71). Isso corresponde à minha ação de olhar e refletir, impulsionada por esse olhar reflexivo que também desperta o saber e o pensar.

Foi desafiador sair do interior do Estado e vir para Natal, capital. Uma cidade com um número de habitantes bem mais elevado em comparação à cidade de onde vim. Segundo o IBGE, no Censo de 2022, Natal tinha 751.300 habitantes, enquanto Caicó tinha 61.146 habitantes, o que significa que essas diferenças se refletem também nas distâncias para os deslocamentos, no aumento do número de veículos, intensificando o tráfego e os problemas que isso acarreta.

Foram muitos os desafios e situações novas que exigiram adaptação e superação, como a distância dos familiares e o novo ambiente de trabalho, incluindo funções e tarefas novas que geraram medo, instabilidade emocional, psicológica e financeira, bem como problemas relacionados à minha saúde física e mental.

E esses desafios estiveram presentes de forma semelhante na elaboração do projeto, na escolha da metodologia, na seleção dos sujeitos participantes, nas relações com o aporte teórico-metodológico, entre outros aspectos da pesquisa

No entanto, é importante destacar que, assim como as dificuldades no âmbito pessoal foram sendo acolhidas e ressignificadas, os obstáculos referentes ao desenvolvimento da pesquisa também foram reelaborados e reorganizados, dando espaço para leituras, compreensões significativas, reflexões, resultados e conclusões sempre abertas a novas interpretações e reflexões, características próprias do fazer científico para quem se propõe a pesquisar.

Sob este aspecto, ressalto que a pesquisa se firmou numa metodologia de natureza qualitativa, de caráter descritivo e explicativo, realizado pelo tipo de pesquisa sociobiográfica, e dentre os procedimentos metodológicos foram utilizados como técnicas de coleta de dados a revisão bibliográfica que se materializou por meio do Estado do Conhecimento, qual foi publicado em periódico; a pesquisa documental sobre as normativas que orientam a formação de profissionais que atuam no trânsito; e, a entrevista semiestruturada, cujas análises estiveram pautadas na metodologia da Análise Textual Discursiva (ATD), em Moraes e Galiazzi (2016).

Nesta seção, busco construir diálogos entre o tipo da pesquisa sociobiográfica e a técnica de análise dos achados ATD,

apontando que estas escolhas metodológicas são complementares pois ambas estão inseridas no campo da abordagem qualitativa, valorizando a dimensão humana e social das experiências e relações. Uma outra relação está no caráter fenomenológico: na ATD, ele está focado na busca pelas essências dos fenômenos revelados durante o processo de análise, enquanto na sociobiografia, pode ser compreendido pela experiência de vida e sua relação com outros indivíduos.

Outra característica comum é o caráter hermenêutico. Na sociobiografia, ele se relaciona com a interpretação dos relatos pessoais; na ATD, com os sentidos e significados extraídos das análises textuais. Não menos importante, há o caráter subjetivo, relativo ao ser humano ou ao "eu" que se constrói com os outros. Na ATD, esse aspecto se evidencia pela autoria do pesquisador, nos seus conhecimentos tácitos e na valorização dos elementos subjetivos tanto no exercício da leitura quanto na construção de novas compreensões.

A abordagem qualitativa, de acordo com Minayo (2009, p. 12-14), se insere no campo das ciências sociais, cujo objeto é histórico. Isso implica que cada sociedade humana existe e se constrói em um contexto específico, com características que a diferenciam das demais. Minayo enfatiza que o objeto das ciências sociais é intrinsecamente qualitativo, ressaltando a relação de identidade entre sujeito e objeto e destacando que essa relação é permeada por significados, não sendo neutra, mas

ideológica. Para a autora, a pesquisa qualitativa busca compreender realidades que não podem ser mensuradas, lidando com crenças, valores, atitudes e processos sociais complexos.

Além de registrar e analisar os fenômenos, a pesquisa qualitativa explicativa, segundo Minayo, tem como objetivo identificar as causas desses fenômenos e investigar níveis de realidade que não são quantificáveis. Essa forma de pesquisa não se limita às técnicas, mas envolve também uma articulação entre teorias e a realidade empírica, estabelecendo um diálogo profundo entre o pensamento teórico e a prática investigativa.

O processo desta pesquisa sociobiográfica seguiu um ciclo que incluiu a fase exploratória, o trabalho de campo e a análise dos dados. Na fase exploratória, foi destacada a importância da elaboração do projeto de pesquisa, a definição do objeto e a preparação para a entrada em campo. No caso desta pesquisa, essa fase culminou com a submissão e aprovação do projeto ao Conselho de Ética, o que exigiu ajustes teórico-metodológicos para assegurar coerência científica. Momento também de reafirmação sobre o compromisso ético com os participantes, o detalhamento dos procedimentos das entrevistas e a garantia sobre o respeito a seus relatos. Nesse momento, reafirmou-se o compromisso ético com os participantes, detalhando os procedimentos das entrevistas e garantindo o respeito a seus relatos.

Conforme já pontuado, nesta pesquisa, a sociobiografia foi escolhida como tipo metodológico central. Essa pesquisa combina relatos pessoais de trajetórias de vida com uma análise das condições sociais e históricas que moldam essas experiências. Ela integra experiências pessoais e sociais, proporcionando um campo de interpretação dos relatos pessoais sem perder o rigor científico. A sociobiografia permite que as experiências individuais sejam contextualizadas em uma perspectiva histórico-social, destacando a subjetividade e a afetividade nas relações humanas.

Ao refletir sobre minha trajetória, incluindo minhas experiências escolares e minha atuação profissional no contexto da escola de trânsito, falo de mim e do meu eu profissional. Esse processo envolve emoções, frustrações, resistências e limitações, além de aprendizagens e lutas. As contradições e complexidades que emergem desse percurso fazem parte da riqueza da experiência humana. Embora desafiador, o desenvolvimento deste estudo foi enriquecedor e cativante, proporcionando a oportunidade de usar a escrita na primeira pessoa, uma escolha que me permite expressar as nuances da minha vivência pessoal e profissional ao longo da pesquisa.

Esta forma de escrita é defendida por Ferreira (2006) ao destacar a narrativa sociobiográfica como uma narrativa que envolve a escrita sobre a experiência de si enquanto sujeito vinculado ao local contextualizado, a sociedade global, porém, o

personagem é referenciado ao seu meio social. De maneira similar, pode ser compreendida como o registro de experiências sociobiográficas, reveladoras não apenas da construção da personalidade profunda do sujeito e do indivíduo, mas também esclarecedoras da estruturação de formas e sentidos das instituições e situações sociais de convivência e pertencimento.

Neste aspecto Ferreira (2006, p. 21) nos convida, por meio de sua reflexão, a pensarmos a sociobiografia como uma “abordagem que incorpora, numa mesma construção compreensiva, tanto os relatos sobre a própria história de vida, quanto a análise de outras vidas envolvidas no processo de construção e narrativa de si”. E nos alerta para o fato de que precisamos ficar atentos para não seguirmos caminhos que possam nos levar a generalizações de hipóteses e comparações de resultados ou utilizarmos recurso estilísticos próprios da ficção romanesca num aspecto mais linear e artificial, ou ainda, seguirmos por um estilo intimista narcisista, marcado pelas idiossincrasias de cada indivíduo.

Desta forma, assinala Ferreira (2006, p. 24), a pesquisa sociobiográfica é uma escrita sobre a experiência de si mesmo somada à experiência com outros significantes, ou seja, às referências sociais de ancoragem. “Sendo assim, o sujeito é vinculado ao local contextualizado (sociedade global) e o personagem referenciado, ao seu meio social. Ou seja, o sujeito individual é indissociável da dimensão coletiva”. Assim, como o

próprio Ferreira ressalta, as dificuldades e as satisfações vivenciadas na carreira profissional são compartilhadas, pois dizem respeito não apenas a questões individuais, mas também a aspectos psicológicos, existenciais e sociais, tanto para mim quanto para os demais.

Dessa forma, as etapas desta pesquisa ocorreram da seguinte maneira. Primeiramente, foi feito o “estado de conhecimento” para melhor situar o objeto no contexto das produções científicas, com o objetivo de revisar e analisar – explorar – através de uma pesquisa exploratória, no sentido de compreender as percepções e resultados alcançados por seus pesquisadores e, ao mesmo tempo, evidenciar o ineditismo e a originalidade desta pesquisa. Em seguida, houve a submissão do Projeto de Pesquisa ao Conselho de Ética, um momento de ajustes e busca por mais unidade e coerência científica, sendo necessário esclarecer sobre nossa responsabilidade e compromisso ético com os sujeitos da pesquisa, detalhando cada etapa da entrevista e o cuidado respeitoso com eles.

Quanto ao uso de entrevistas semiestruturadas com os sujeitos participantes, Minayo (1994) destaca que seu objetivo é construir informações pertinentes para o objeto pesquisado sobre temas igualmente relevantes. Nesse caso, “combina perguntas fechadas e abertas, nas quais o entrevistado tem a possibilidade de discorrer sobre o tema, sem se prender à indagação formulada”. Além disso, serão observadas práticas

como a apresentação (do pesquisador aos entrevistados), menção do interesse da pesquisa, apresentação de credencial institucional, explicação dos motivos da pesquisa, justificativa da escolha do entrevistado, garantia do anonimato e do sigilo, além de uma conversa inicial.

No que diz respeito às técnicas de análise, optou-se pela Análise Textual Discursiva (ATD), conforme proposta por Moraes e Galiazzi (2016). Os autores comparam a ATD a uma "tempestade de luz", na qual se criam as condições necessárias para que, a partir de um cenário inicialmente caótico e desordenado, surjam clarões que iluminam os fenômenos investigados. Esse processo analítico exige um esforço considerável, demandando concentração e rigor metodológico para que a compreensão seja gradualmente alcançada ao longo da investigação.

Assim a ATD é compreendida como:

Um processo auto-organizado de construção de compreensão em que os entendimentos emergem a partir de uma sequência recursiva de três componentes: a desconstrução dos textos do corpus, a unitarização; o estabelecimento de relações entre os elementos unitários, a categorização; o captar o emergente em que a nova compreensão é comunicada e avaliada (Moraes; Galiazzi, 2016, p. 34).

A Análise Textual Discursiva (ATD) tem como objetivo expressar e construir compreensões a partir de textos

significantes. Segundo Moraes e Galiazzi (2016), a investigação deve adotar uma abordagem fenomenológica, que valoriza a subjetividade e busca a essência dos fenômenos sem inferências prévias. A linguagem é essencial para atribuir sentidos ao texto, que por si só não revela seus significados. A investigação fenomenológica não segue uma sequência fixa, mas envolve três etapas: observação atenta, descrição livre de preconceitos e imersão nos aspectos essenciais do fenômeno.

No que se refere aos elementos principais da ATD, destacamos a seguir cada um deles para facilitar a compreensão. O primeiro é a desmontagem dos textos, chamada unitarização. Esse processo examina os textos em detalhes, fragmentando-os em unidades de sentido para produzir significados. Essas unidades devem estar alinhadas aos propósitos da pesquisa, e, neste estudo, focam nas concepções dos profissionais sobre a formação ofertada pela escola do DETRAN/RN. Conforme Moraes e Galiazzi (2016), o processo de unitarização envolve a fragmentação dos textos, a atribuição de códigos, a reescrita de cada unidade, e a atribuição de um nome que represente seu significado. É uma análise rigorosa, que vai além do superficial.

O segundo elemento é a categorização, ou seja, o estabelecimento de relações entre as unidades de sentido. Trata-se de analisar e interpretar as informações qualitativas, agrupando-as conforme sua proximidade. Categorizar significa construir pontes entre a experiência vivida e as abstrações que

podem ser agrupadas como elementos comuns. É também um processo de organização e síntese, em que se atribui nome e definição a cada unidade de análise.

A categorização, conforme os autores, envolve a interpretação e a valorização da subjetividade e intersubjetividade, considerando o contexto e as vozes dos sujeitos (Moraes; Galiazzi, 2016). Dois aspectos principais se destacam nesse processo: a validação teórica, que exige fundamentação no objeto de estudo e nos objetivos da pesquisa, e a homogeneidade, que agrupa os elementos a partir de um princípio conceitual comum, mantendo o diálogo constante entre o todo e suas partes. Além disso, a categorização pode ser conduzida de duas maneiras: a partir de categorias a priori, construídas antes da análise, ou de categorias emergentes, que surgem diretamente da análise do corpus. Nesta pesquisa, adotamos um modelo misto, combinando categorias pré-estabelecidas com aquelas que emergiram ao longo da investigação.

Em resumo, o que é fragmentado e desorganizado durante a unitarização é reorganizado na fase de categorização, criando relações que promovem compreensão e síntese, gerando novos significados. E esse processo culmina na elaboração do metatexto, o terceiro passo da Análise Textual Discursiva (ATD), no qual se sintetizam os novos sentidos construídos durante a análise, ao mesmo tempo em que oportuniza o aprender.

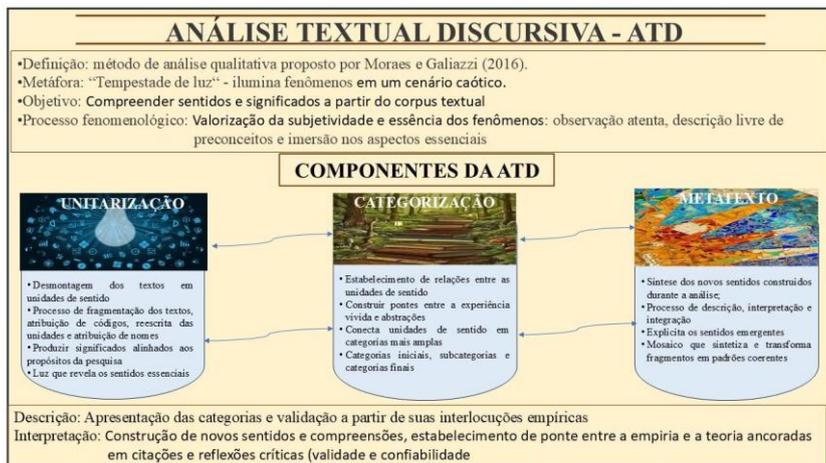
Segundo os autores, este processo requer um exercício de descrição e interpretação.

Dessa forma, ao avançarmos para a elaboração do metatexto, damos forma final às interpretações, integrando os elementos da análise e tornando explícitos os sentidos emergentes que, até então, se encontravam dispersos. Este movimento de síntese não apenas conclui o ciclo da ATD, mas também proporciona novas possibilidades de compreensão ao considerar o fenômeno de maneira contextualizada e intersubjetiva, valorizamos tanto a singularidade de cada voz quanto a tessitura coletiva das categorias.

Nesse aspecto, a descrição define-se como um esforço de exposição dos sentidos e significados dos textos analisados, concretizando-se a partir das categorias construídas ao longo da análise. Nesta descrição, são apresentadas as categorias e subcategorias, fundamentando-as e validando-as por meio das interlocuções empíricas, enriquecidas com citações que retratam fielmente as imagens dos fenômenos descritos.

No contexto da ATD, interpretar significa construir novos sentidos e compreensões. Moraes e Galiuzzi (2016) enfatizam que interpretar é um exercício de aprofundamento, permitindo ao pesquisador estabelecer pontes entre os dados empíricos e as teorias existentes, confrontando-as quando necessário. A figura 1, a seguir, expressa um resumo da ATD, e os caminhos trilhados, conforme seus autores.

Figura 1 – Guia prático e visual para a compreensão do método de análise textual discursiva



Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Assim, interpretar, portanto, é teorizar. Como os autores explicam, “as descrições, as interpretações e as teorizações expressas como resultado de uma análise não se encontram nos textos para serem descobertas, mas constituem um esforço de construção intenso e rigoroso do pesquisador” (Moraes; Galiuzzi, 2016, p. 59-60). Esse processo constrói a validade e a confiabilidade dos resultados, ancorando-se tanto nas citações extraídas do corpus quanto em reflexões críticas sobre as potencialidades e limitações dos achados.

No que se refere à análise documental, esta concentrou-se nos documentos regulamentadores da Política Nacional de Trânsito e suas diretrizes, com o objetivo de identificar elos entre as bases normativas que norteiam a Educação Profissional no

Brasil. Focamos especialmente nas normativas aplicáveis ao contexto do trânsito e da educação profissional.

A leitura desses documentos teve início na fase exploratória da pesquisa, quando ainda se refletia sobre a elaboração do Projeto de Pesquisa. No que se refere às discussões conceituais, autores como Saviani (2003), Moura (2008), Machado (2008), Orso (2011), Araújo e Frigotto (2015) Tavares (2010) e Ramos (2014) serviram de arcabouço teórico. Com base no estudo dessas referências, foi possível aprofundar a análise sobre a formação oferecida pela Escola Pública de Trânsito e no campo da educação profissional. Esse aprofundamento considerou as normativas fundamentais, incluindo leis, resoluções do CONTRAN, Portarias do DETRAN/RN e demais documentos emitidos por órgãos relacionados à formação de profissionais que atuam no trânsito.

Esta obra é composta por 5 capítulos, incluindo a introdução e as considerações finais. A estrutura dos capítulos foi organizada para proporcionar uma compreensão ampla e detalhada sobre a formação profissional nas escolas públicas de trânsito, vinculada ao contexto da Política Nacional de Educação para o Trânsito. Abaixo, apresento brevemente o conteúdo de cada capítulo:

No Capítulo I, fiz a opção de apresentar minha trajetória, mas também iniciar um diálogo metodológico com o leitor, explorando caminhos possíveis entre a sociobiografia e a Análise

Textual Discursiva (ATD). Aqui, busco mostrar como experiências pessoais e profissionais podem se tornar instrumentos de reflexão sobre a educação profissional no contexto da Escola Pública de Trânsito.

No capítulo II, intitulado “Colocando o pé na estrada – Escolas Públicas de Trânsito e a Formação Profissional no Contexto da Política Nacional de Trânsito”, exploro a criação e a inserção das escolas públicas de trânsito nas políticas de trânsito no Brasil, com ênfase na escola pública de trânsito do DETRAN do Rio Grande do Norte. Neste contexto, analiso a estrutura funcional e organizacional dessa instituição, bem como seu desenvolvimento histórico, social e cultural. O capítulo também discute o papel do DETRAN como um espaço educativo não escolar, destacando sua oferta de educação profissional e a importância dessa formação para a capacitação dos trabalhadores. Além disso, abordo questões relacionadas à mobilidade urbana e à hostilidade no ambiente do trânsito, proporcionando assim o contexto necessário para compreender as particularidades da escola pública de trânsito como um espaço efetivo de formação profissional

No Capítulo III: “Percorrendo as Vias de Fato – A Escolas Pública de Trânsito como Instituição de Formação Profissional” – analiso o papel das escolas públicas de trânsito como instituições formadoras, discutindo as práticas educativas e o

impacto da formação na capacitação profissional voltada para o trânsito e segurança viária.

O Capítulo IV: “Explorando Novos Caminhos – A Concepção Formativa da Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN” – dedico à análise dos dados coletados na pesquisa, focando nas concepções de formação que orientam a atuação da Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN. A partir das análises discursivas, destaco os principais referenciais e interpretações que emergem sobre a formação profissional oferecida.

Por fim, no Capítulo V, intitulado "Desembarcando com Novas Perspectivas", retomo a questão de pesquisa e apresento as principais conclusões do estudo, discutindo as limitações e sugerindo caminhos para futuras pesquisas sobre o tema.

CAPÍTULO II

**COLOCANDO O PÉ NA ESTRADA – ESCOLAS
PÚBLICAS DE TRÂNSITO E A FORMAÇÃO
PROFISSIONAL NO CONTEXTO DA POLÍTICA
NACIONAL DE TRÂNSITO**



COLOCANDO O PÉ NA ESTRADA – ESCOLAS PÚBLICAS DE TRÂNSITO E A FORMAÇÃO PROFISSIONAL NO CONTEXTO DA POLÍTICA NACIONAL DE TRÂNSITO

Oxente, matuta no PPGEP?!

Fiz a minha inscrição
num evento chamado colóquio
lá só tinha gente elegante
chique e intelectual
tudo metido a doutor
e etc e coisa e tal
e aí eu disse valha!
Isso tudo só por causa
de educação profissional?
[...]

(Evanuzia Maria de Lucena, 2023).

Este poema foi escrito em alusão ao Programa de pós-graduação em Educação Profissional, do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Estado do Rio Grande do Norte (IFRN), que em 2023 completou 10 anos. Nele busquei descrever a minha entrada no Programa e a minha satisfação em ser aprovada numa pós-graduação cuja base teórico-metodológica

está pautada na discussão da justiça social e na defesa de uma sociedade mais justa e solidária. Também neste aspecto, era oportuna a possibilidade de refletir sobre o tema que envolve meu trabalho enquanto pedagoga, que é a formação de profissionais que atuam na área do trânsito.

E para “botar o pé na estrada” e dar início a este estudo, considere oportuna a reflexão que emerge do poema acima, pois ilustra a minha surpresa quando adentrei o universo acadêmico da PPGEPI/IFRN e percebi a profundidade e a importância que a educação profissional ocupa em espaços até então desconhecidos para mim. A fala poética teve a finalidade de encontrar eco na realidade da educação para o trânsito, onde a formação profissional tem se mostrado relevante, porém, não tem sido valorizada nem colocada em evidência como poderia, ao contrário, tem sido subestimada em seu papel na construção de uma sociedade mais segura e consciente.

E é entre a leveza do poema e o aspecto formal da escrita acadêmica que inicio esta seção, destacando as concepções sobre o que é trânsito e tecendo considerações acerca da mobilidade humana no contexto urbano, bem como, trago ao debate o espaço do trânsito como um lugar onde a mobilidade e a hostilidade estão presentes nas atitudes das pessoas que dele compartilham. Assim também, faço uma descrição acerca da finalidade do DETRAN/RN como autarquia que para além de suas funções executivas relativas a emissão de registro de veículos

automotores e de Carteiras Nacional de Trânsito, tem uma função pedagógica em ofertar educação para o trânsito bem como a oferta de formação para profissionais que atuam no contexto do trânsito. E, em seu contexto, apresento a criação e implantação da Escola Pública de Trânsito com a finalidade de implementar a Política Nacional de Trânsito com foco para a oferta de formação profissional (mão de obra).

Penso que trânsito é lugar de circulação de carros, de motos, de bicicletas, de patinetes. É também lugar de carroças puxadas por animais, e é imprescindivelmente, lugar de circulação de pessoas, os pedestres. Não é possível qualquer um dos elementos anteriores estarem no espaço do trânsito sem que para isso não tenha um ser humano em seu comando pensando, planejando, refletindo e executando a ação para se locomover nesse espaço.

Conforme estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997), o trânsito é o uso de vias - sejam elas urbanas ou rurais - por veículos, por animais e por pessoas estejam elas isoladas ou em grupos e seu uso deve acontecer de forma democrática e segura como direito de todos. Vejamos:

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades

componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito (CTB, 1997).

Depreende-se que o trânsito acontece principalmente nas vias. É nesse espaço que as pessoas circulam, às vezes, como pedestres, às vezes, como condutores de veículos. Outras sendo passageiro, locomovendo-se nesse espaço, indo a algum lugar, à igreja, à praça, à praia, a lojas, atravessando as ruas, indo e vindo a lugares e de lugares quaisquer.

Outro aspecto que se mostra na norma é que todos têm direito de transitar pelas vias, desde que suas condições estejam seguras. Nesse sentido, Rozestraten (1996) ressalta que trânsito pode ser definido como “conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que visam assegurar a integridade de seus participantes”. Esse conceito de trânsito converge com o que é enfatizado pela norma, ao esclarecer que é dever do Estado garantir essa segurança às pessoas nas vias. Portanto, para que haja locomoção segura dentro de um mesmo espaço, é essencial que existam normas. Sem essas normas, não há segurança nem integridade para aqueles que compartilham o espaço do trânsito.

No que se refere as definições sobre vias, estas são definidas no ANEXO I, do CTB como “superfícies por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.” Quando se trata

de vias urbanas, esta referência diz respeito às “ruas, avenidas, vielas ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão”. No que se diz respeito às vias rurais, referem-se a rodovias (pavimentadas) e às estradas, considerando que seus usos estejam regulamentados pelos órgãos ou entidade com circunscrição sobre elas. Ou seja, é um espaço em que seus usos são submetidos a uma regulação através de normas e diretrizes, bem como, de uma política própria de trânsito e de um processo contínuo de educação e fiscalização.

Ainda sobre definições sobre trânsito, Vasconcelos (1995) afirma que este é uma disputa de espaço físico, pelo acesso aos equipamentos urbanos, é uma negociação permanente do espaço coletivo e que se dá de forma conflituosa. Primeiro, entendo que o processo de mobilidade ou de condução no espaço do trânsito só pode ser possível com a presença de pessoas, seja para planejá-los, estruturá-los ou para vivenciá-los. Um animal ou veículo podem estar numa via, parados ou em movimento, porém, este fato só é possível acontecer se houver uma ação do ser humano. Pois não há trânsito sem pessoas e em todas as atividades presentes neste espaço são realizadas com intencionalidade, ou seja, o espaço do trânsito é uma produção do ser humano e de suas interações sociais, econômicas e culturais, portanto, é impossível pensa-lo fora de uma construção social.

Numa entrevista à Revista Psicologia e Trânsito, Rozestraten (1985) ressalta que o trânsito tanto é um problema social quanto um bem social. Como problema, os interesses são conflitantes, pois o interesse das pessoas pode mudar conforme a situação. Quando a pessoa está na posição de motorista, ele concebe o pedestre como um estorvo, mas quando a posição se inverte, esta pessoa vê o carro como um obstáculo no seu caminho. Para o autor, há um certo egoísmo nas atitudes e estas interferem no espaço do trânsito no sentido de não se ter consciência de que o trânsito é um espaço social e, conseqüentemente, fazer suas próprias regras.

Reiterando essa ideia, Melo (2018), ressalta que “o motorista e o pedestre nas vias de trânsito, num espaço social, passam a fazer parte de um grupo efêmero, de um grupo que está no trânsito em movimento e, neste caso, o veículo pode ser um potencializador de comportamentos”. Neste sentido, os comportamentos no espaço do trânsito, algumas vezes acontecem de forma respeitosa, outras agressivas, violentas e nem sempre as pessoas estão dispostas a compartilhar direitos.

Igualmente, Melo (2018), afirma que esse comportamento que aparentemente mostra-se inadequado para o compartilhamento das vias no trânsito, é motivado pela falta de conhecimento sobre as leis, as regras e as normas de trânsito, ressaltando que a ideia apresentada pelo legislador no CTB/1997 é a de que o espaço do trânsito precisa ser transformado em um

espaço mais humanizado, ou seja, que as pessoas e a vida das pessoas sejam mais valorosas do que os veículos.

Sob o outro aspecto – de perceber o trânsito como um bem social, Rozestraten (1985), ressalta que no momento em que as pessoas abandonarem a ideia de que trânsito é responsabilidade apenas dos órgãos públicos e tomarem para si a responsabilidade e a consciência de que o trânsito envolve principalmente as pessoas, ou seja, que o trânsito somos nós, daí, passamos a tê-lo como um bem social pertencente a todos, “uma mudança de consciência de que o trânsito é de todos e para todos”. Então reitera: “seria um benefício para todos na sociedade e, neste sentido, o trânsito deveria ser um exercício de convivência pacífica” (Rozestraten, 1985, p. 22-23). Assim, entendemos que tais fenômenos vivenciados no trânsito, evidenciam um espaço com presença de pessoas compartilham respeito, empatia, solidariedade, mas que em determinados momentos estas mesmas pessoas podem ser violentas, rudes, agressivas e até violentas.

Tuan (1983), ao desenvolver o conceito de espaço e lugar no âmbito da geografia humanística, nos traz reflexões acerca de espaço vivido e experienciado pelas pessoas. Afirma, portanto, que espaço é liberdade e, dessa forma, é demarcado e defendido contra invasores, passando a ser experienciado quando há lugar para se mover. Pois é também uma condição para a sobrevivência biológica. Vejamos:

O espaço é dado pela capacidade de mover-se. Os movimentos frequentemente são dirigidos para, ou repelidos por, objetos e lugares. Por isso o espaço pode ser experienciado de várias maneiras: como a localização relativa de objetos ou lugares, como as distâncias e extensões que separam ou ligam os lugares e como a área definida por uma rede de lugares (Tuan, 1983, p. 3).

Para Tuan (1983), o espaço como liberdade é também uma questão de sobrevivência biológica. Se permanece aberto, sugere ação, se fechado ou negativo, espaço e liberdade passam a ser ameaça. Conforme ressalta Tuan (1983) “O espaço aberto não tem caminhos trilhados nem sinalização. Não tem padrões estabelecidos que revelem algo, é como uma folha em branco na qual se pode imprimir qualquer significado”. É nele onde podem acontecer o que a vida em movimento é capaz de oferecer. Pois assim como o espaço é uma condição para a sobrevivência biológica, também é um requisito social. Assim, à medida que vai sendo experienciado cotidianamente, vai se tornando lugar onde pessoas realizam travessias, fazem caminhadas – alguns sem pressa, outros mais velozes, mas com a finalidade ou o desejo de chegar a outro lugar.

Tuan (1983) reitera que, se por um lado, o espaço aberto não tem padrões estabelecidos porque é necessário atender a uma necessidade biológica e, portanto, uma necessidade individualizada do ser humano, por outro lado, esse espaço do trânsito não é apenas vivenciado por uma única pessoa, ele é

inclusive, disputado por todos. Se há uma disputa e necessariamente não significa estar aberto a agressão, há também ao direito do indivíduo em se locomover e por isso necessitar compartilhar o espaço das vias do trânsito com as demais pessoas.

Além disso tornou-se imprescindível o estabelecimento de regras, normas e da instituição de um código – Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – visando, no mínimo regular comportamentos, prevenir conflitos e possibilitar uma relação harmoniosa e segura no trânsito, além de buscar estabelecer uma ordem bem como tornar eficiente o uso das vias públicas. Isso significa que ao impor respeito para com o outro, empatia, cuidados com sua vida e com a vida dos demais, a norma instituída pelo Poder público oportuniza ao próprio indivíduo a autonomia para escolher entre ser agressivo ou ser respeitoso.

Em uma das definições defendida por Piaget (1997) sobre autonomia, está a ideia de que a autonomia acontece quando o indivíduo é capaz de formular suas próprias regras pelo exercício autorreflexivo com o uso da razão. Porém para o indivíduo poder usufruir de relações sociais de cooperação, nas quais se tem presente o livre intercâmbio de pontos de vista é necessário exercer um movimento democrático.

A autonomia é uma conquista que resulta da interação social e da troca de vários pontos de vista, o que envolve uma capacidade de refletir sobre suas próprias ações e decisões,

superando o egocentrismo e chegando no nível da cooperação em sua aplicação. Piaget (1997, p. 75) ressalta que quando a vontade está baseada em fatores externos, com normas e regras que não foram autoimpostas, trata-se da heteronomia. Ou seja, a autonomia não é um pressuposto da razão prática, mas sim algo construído através da cooperação, do conflito, do intercâmbio intelectual e do desenvolvimento do pensamento formal. É a situação em que o indivíduo age para cumprir o que é determinada por fatores externos à sua vontade, o que se evidencia ou é aplicado em ocasiões em que estiver sendo observado ou se recair sobre si alguma punição.

Mobilidade e hostilidade percorrendo as mesmas vias

Se considerarmos que grandes núcleos populacionais têm características semelhantes quando o assunto é tráfego e que quanto mais intenso seja esse fluxo de veículos, mais complexa e mais caótica será sua proporcionalidade, é possível que nestes espaços também existam maiores dificuldades para a estruturação da mobilidade urbana. Como também terá grande probabilidade de haver um aumento dos riscos de sinistros de trânsito em razão do aumento da frota de veículos, de congestionamentos e certamente, serão aumentados em grandes proporções os problemas de mobilidade humana, haja vista que

compartilhar o espaço nas vias de trânsito continua sendo problema para pedestres e condutores.

Sobre esta problemática, foi realizado um estudo pelo Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA, do Estado do Paraná, com o tema Sistema viário e trânsito urbano, no ano de 2011, já alertava para vários problemas relacionados à mobilidade urbana e como são impulsionados pelo aumento da frota de veículos tais como congestionamentos pelo aumento do uso de transporte individual, atrasos nos deslocamentos e conseqüentemente, poluição do ar e sonora, diminuindo a qualidade de vida dos cidadãos, bem como, no aumento dos sinistros de trânsito.

Em contrapartida, outro estudo realizado em Pernambuco, em nível de pesquisa de mestrado, aborda a temática da mobilidade. Souza (2012), ressalta os reflexos negativos e o impacto nos sistemas dos transportes urbanos, diminuindo a mobilidade urbana em função do crescimento desordenado das cidades grandes. E quando não há um planejamento eficiente ou a não implantação de políticas públicas eficazes que promovam uma mobilidade mais sustentável a população sempre é acometida por transtornos. Como por exemplo, o aumento do uso do próprio veículo que causa mais congestionamentos, mais estresse e mais poluição do ar, bem como, maior distanciamento social, dentre outros problemas apontados. Desta forma, a hostilidade está inserida

onde as relações das pessoas acontecem no uso e na ocupação do espaço.

Outro estudo mais recente apresentado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, apresenta um amplo diagnóstico das recentes mudanças e das tendências dos padrões de mobilidade urbana no Brasil, em especial, um diagnóstico nacional da evolução das taxas de mobilidade ativa, ou seja, de pessoas que vão a pé ou de bicicleta para o trabalho. A coleta de dados contemplou os anos de 2011 – 2021, e os resultados revelados apontam para cidades com perfis de mobilidade cada vez mais dependente do transporte individual motorizado, que é menos sustentável, menos inclusivo e menos saudável. Desta forma, importa trazeremos para o debate a definição de mobilidade e de que forma ela é pensada no sentido de atender aos indivíduos em suas necessidades de locomoção e na aplicação do ir e vir cotidiano.

Um documento elaborado e apresentado por Bergman e Rabi (2005), do Ministério das Cidades, sinaliza para uma mobilidade urbana sob um modo integrado com o uso do solo e demais instrumentos de planejamento urbano. Tais reflexões coloca como relevante a necessidade de se contemplar princípios relacionados com a sustentabilidade e universalidade do acesso da população aos locais de trabalho, serviços e lazer. Priorizando, em especial, o transporte público articulado com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, vinculado a produção de

um marco regulatório nacional para a mobilidade urbana, com diretrizes e instrumentos para a gestão local, e a constituição de um programa de Desenvolvimento e Modernização Institucional.

Desta maneira, a mobilidade urbana passa a ser entendida como resultado da interação dos fluxos de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, contemplando tanto os fluxos motorizados quanto os não motorizados. Bergman e Rabi (2005, p. 11) destacam que é necessário orientar as ações para a implementação de uma política que permita aos cidadãos o direito de acesso seguro e eficiente aos espaços urbanos, devolvendo às cidades – e conseqüentemente aos cidadãos - o atributo de sustentabilidade socioeconômica e ambiental que muitas perderam.

Considera-se, nesta propositura, a integração entre a política urbana e transporte, o que deve incluir sustentabilidade ambiental, participação social e dentre outras questões demandadas, está a universalização do acesso aos transportes públicos. Neste contexto, ressalto a relevância de todo o arcabouço normativo vigente voltado à Política Nacional de Trânsito (PNT) instituída pelo CTB, cuja criação se deu pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que foi atualizado pela Lei 14.071/2020 e que passou a vigorar a partir de 12 de abril de 2021.

Dessa forma, O CTB pode ser compreendido como a base normativa que orienta a mobilidade urbana em perspectiva de cidadania e sustentabilidade. No entanto, sua efetivação requer a

atuação dos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (DETRANs), responsáveis não apenas por registrar e fiscalizar veículos e condutores, mas, sobretudo, por desenvolver ações educativas voltadas à formação de uma consciência coletiva sobre segurança viária e preservação da vida. Na medida em que articulam a dimensão normativa com a educativa, criando condições para que os cidadãos compreendam, internalizem e pratiquem comportamentos que traduzam em vida o que está disposto em lei.

Orientações educativas e o papel do DETRAN como espaço educativo não escolar

O Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte (DETRAN/RN), criado pela Lei nº 4.532, de 18 de dezembro de 1975, é uma entidade autárquica com um papel fundamental na educação para o trânsito. Vinculado à Secretaria de Infraestrutura, o Departamento possui autonomia administrativa, financeira e patrimonial, atuando em todo o território do estado. Conforme seu regimento, a missão deste órgão é oferecer serviços com qualidade, efetividade e responsabilidade nas áreas de educação, fiscalização, registro de veículos e condutores, propiciando à sociedade norte-riograndense condições adequadas para um trânsito mais humano.

No entanto, a reflexão aqui proposta busca identificar uma função pedagógica em suas finalidades e na execução de suas atividades, indo além do caráter financeiro, administrativo e patrimonial. Considera-se esse ambiente como um espaço de aprendizagens significativas, a partir do que é desenvolvido em cada setor e coordenação, prestando serviços relevantes à sociedade potiguar e, por conseguinte, ao estado brasileiro. Dessa forma, enfatiza-se a função educativa do órgão, especialmente no momento em que promove conhecimento e aprendizado. Isso se concretiza quando reconhecemos nos espaços a possibilidade de aprender com ele, nele e através dele, incluindo a atuação de pedagogos e pedagogas como técnicos em atividades específicas de educação.

Além de suas funções de controle e fiscalização, o DETRAN/RN também é responsável por promover a educação no trânsito, contribuindo para a formação de cidadãos mais conscientes e responsáveis, o que evidencia um caráter pedagógico no seu fazer social. Dentre os diversos setores da autarquia, alguns se destacam por esse enfoque educativo, como os seguintes:

- Setor de Desenvolvimento de Pessoas: Responsável pela criação de programas de educação continuada e desenvolvimento, atua na capacitação interna dos funcionários do DETRAN. Oferece uma formação continuada e especializada,

que reflete diretamente no atendimento ao público e nas ações educativas do órgão.

- Setor de Estatística: Realiza levantamentos de informações e fornece dados essenciais para o desenvolvimento de estratégias educativas. Essas estratégias visam melhorar a segurança no trânsito e promover a conscientização, além de auxiliar na elaboração e implementação de políticas públicas voltadas ao trânsito.

- Setor de Comunicação: Desenvolve campanhas e materiais informativos para a sociedade, garantindo que as informações sejam claras e acessíveis, ao mesmo tempo em que promove a compreensão sobre as ações do órgão. Mantém o site e as mídias sociais atualizadas com informações relevantes sobre normas e procedimentos de trânsito. Também colabora com a imprensa para divulgar informações, contribuindo para uma comunicação mais eficaz sobre segurança no trânsito. Além disso, documenta eventos e ações por meio de registros fotográficos e matérias escritas, servindo como um recurso educativo para a comunidade, e trabalha em conjunto com outros setores para projetar uma imagem positiva do órgão, o que pode incluir campanhas educativas e informativas.

Para além desses setores, Conforme estabelecido no Art. 5º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a Política Nacional de Trânsito (PNT) busca garantir a integridade humana e o desenvolvimento econômico, estabelecendo a segurança e a

educação no trânsito como elementos centrais. O CTB, em seu Art. 6º, reforça a necessidade de diretrizes claras para garantir a segurança, a fluidez e o conforto no trânsito, além de priorizar a educação para o trânsito.

A legislação também assegura à sociedade o direito à mobilidade e à segurança, tendo a educação como um instrumento para alcançar esses objetivos. No Capítulo VI do CTB (1997), a educação no trânsito é definida como um direito universal, devendo ser promovida desde a pré-escola até o ensino superior, com ações coordenadas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Nesse contexto, inserem-se as coordenadorias de educação para o trânsito, incluindo as Escolas Públicas de Trânsito, desempenham um papel crucial.

Desde os anos 1960, as resoluções do CONTRAN introduzem diretrizes educativas voltadas para o trânsito, e em 1997, o novo CTB consolidou a criação dessas escolas para atender às necessidades educativas no setor. Essas instituições surgiram como parte da estratégia para promover uma educação formalizada no trânsito, que abrange campanhas, programas e cursos especializados.

A Coordenadoria de Educação para o Trânsito tem como objetivo central promover uma cultura de segurança no trânsito, implementando projetos pedagógicos e campanhas educativas. Além disso, ela busca padronizar os conceitos transmitidos à população, estabelecendo parcerias com outras entidades. A

Subcoordenadoria de Educação para o Trânsito atua na execução de campanhas, seminários, cursos e na orientação pedagógica de instituições de formação de condutores, monitorando seus resultados e métodos.

Entretanto, o CTB não detalha as estruturas administrativas e pedagógicas das Escolas Públicas de Trânsito, o que fica a cargo das resoluções do CONTRAN. Essas resoluções garantem a padronização das instituições e a execução de ações que promovam a cidadania e a segurança viária, alinhadas com a PNT.

A implementação das ações educativas não se limita à sociedade em geral, mas também abrange públicos específicos, como estudantes do ensino médio e condutores de veículos de transporte de cargas e pessoas, regulamentados por resoluções do CONTRAN. Para isso, o DETRAN instituiu o Setor de Cursos, que oferece formação e capacitação para instrutores, diretores, examinadores e agentes de trânsito, bem como cursos especializados para condutores.

O Setor de Cursos do DETRAN/RN, inicialmente vinculado à Subcoordenadoria de Educação e Fiscalização, foi formalmente instituído pelo DENATRAN em 2000. Ele conta com uma estrutura física e pedagógica, sendo responsável pela oferta de cursos desde a década de 1990, incluindo formação em áreas como direção defensiva, emergência, e capacitação técnica. Com o tempo, essas ofertas foram complementadas por instituições

como o Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST-SENAT).

A Escola Pública de Trânsito (EPT) do DETRAN tem a missão de implementar a Política Nacional de Trânsito por meio de cursos e ações educativas que promovem a cidadania e a segurança no trânsito. Nesse contexto, a EPT não se limita a um papel de formação tradicional; ela se configura como uma ferramenta educacional contínua, essencial para o desenvolvimento da consciência crítica sobre a mobilidade urbana.

Para alcançar seus objetivos, é necessário que a EPT adote uma abordagem integrada, colaborando com os diversos setores do DETRAN e com a sociedade em geral. Essa integração é fundamental para potencializar o impacto das ações educativas e para a efetivação da Política Nacional de Trânsito.

O DETRAN destaca-se, assim, como um espaço educativo originariamente não escolar, mas que desempenha um papel crucial na capacitação de trabalhadores por meio da educação profissional contínua. A qualificação oferecida, que inclui a formação de instrutores, examinadores e agentes de trânsito, transcende a simples capacitação técnica. Essa formação se alinha diretamente à política de trânsito e aos objetivos da pesquisa, contribuindo para a formação de profissionais que atuam de forma responsável e consciente no trânsito.

Nessa perspectiva, é possível pensar esse espaço educativo para além do ambiente escolar, usando a expressão “espaço de educação não escolar”, que, de acordo com Severo (2017, p. 136), é o lugar que engloba as “práticas consideradas formativas situadas fora da escola”. Essa proposta conceitual é mais apropriada para se referir às ações inseridas nesses espaços. Neste sentido, pode-se pensar a educação para a vida e pela vida, como a educação que acontece na nossa casa, na rua, na escola, nas instituições, no trânsito, no trabalho, dentre outros lugares.

Conforme Severo (2015), a Educação Não Escolar (ENE) é entendida como uma categoria que abrange práticas formativas fora do ambiente escolar, incluindo processos não formais e informais. Embora haja atividades formais que possam ocorrer em contextos não convencionais, a escola também pode ser um espaço para práticas educativas não formais, como as atividades de educação social: no caso do DETRAN, essas práticas complementam o currículo e o projeto político-pedagógico, como, por exemplo, os setores que desenvolvem conhecimento dentro do DETRAN, como o Setor de Estatística, o Setor de Desenvolvimento, o Setor de Comunicação, a Coordenação de Educação e o Setor de Cursos, que hoje é institucionalizado como a Escola Pública de Trânsito.

Assim, a ENE designa espaços e contextos distintos da escola onde práticas educativas ocorrem, considerando modelos formais, não formais e informais. Essa abordagem enfatiza a

necessidade de reconhecer contextos de ação educativa, em vez de simplesmente descrever práticas. Ainda segundo Severo (2015, p. 567)

A expressão "não escolar" pode sugerir uma negação à escola, mas é importante considerar as inter-relações entre diferentes tipos de educação, como uma forma de educação que se identifica por não ser distinta à escolar e que, com relação a esta, pode estabelecer interfaces de colaboração, complementaridade, associação e suporte.

Nessa perspectiva, segundo o autor, a compreensão dos processos educativos não escolares está relacionada às relações sociais estabelecidas nesse espaço e, em resposta a essas demandas sociais e ao contexto histórico, no qual a educação pode ser compreendida como um fenômeno complexo e heterogêneo, englobando diversas práticas e resultados formativos.

Essa afirmação também nos oportuniza pensar uma educação para além dos espaços fechados pelos muros de uma escola. Neste aspecto, Tavares (2010) enfatiza que as possibilidades de espaços não escolares são muito vastas, indo além dos ambientes formais dos muros de uma escola. Acrescenta ainda que na presente sociedade pedagógica se verifica a intensificação da cultura pela busca constante do conhecimento, e que a escola, enquanto "espaço diplomante", não

é suficiente para responder à demanda social de formação.
Reitera que:

Os principais movimentos pedagógicos que reforçaram a ideia de ampliação educativa para além do formalismo institucional da escola foram a tendência pedagógica libertária e a tendência pedagógica libertadora. Ambos movimentos pedagógicos denotaram crítica ao processo de escolarização liberal dominante e burguês diplomante, realçando o lugar privilegiado da colaboração mútua das diversas instituições sociais para a construção da identidade, da cidadania participativa, da transformação social e da promoção do discurso argumentativo sobre a interpretação e a significação da dignidade humana e social (Tavares, 2010, p. 20).

Isto posto, podemos inferir, portanto, que uma educação não escolar não é apenas por ela não acontecer entre os muros da escola e ter sua formalidade institucionalizada, mas pela função pedagógica e relevância educativa que apresenta no âmbito das demandas sociais.

Conforme estabelecido no Art. 5º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a Política Nacional de Trânsito (PNT) tem como objetivo assegurar a proteção da integridade humana e o desenvolvimento econômico do país, fundamentando-se em princípios como: “assegurar ao cidadão o pleno exercício do direito de locomoção, priorizar ações pela defesa da vida, incluindo a preservação da saúde e do meio ambiente, e

incentivar o estudo e a pesquisa para a segurança, fluidez, conforto e educação no trânsito.” Dessa forma, a segurança, a fiscalização e a educação se destacam como elementos fundamentais, alinhados aos objetivos da lei que institui o Sistema Nacional de Trânsito.

No Art. 6º, são elencados os objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito, que incluem estabelecer diretrizes da PNT com vistas à segurança, fluidez, conforto, defesa ambiental e educação para o trânsito, além de fiscalizar seu cumprimento.

No âmbito legislativo, busca-se garantir à sociedade o direito à mobilidade, à segurança viária e à defesa ambiental, tendo a educação para o trânsito como meio para alcançar esses objetivos. O Capítulo VI do CTB/1997 determina que a educação para o trânsito deve ser um direito universal e um dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, sendo promovida desde a pré-escola até a graduação por meio de ações coordenadas. Nesse sentido, a criação de coordenadorias de educação para o trânsito é prevista como parte da estrutura do SNT.

As orientações com finalidades educativas começaram a surgir nas resoluções do CONTRAN na década de 60. Em 1997, com o novo CTB, foram estabelecidas diretrizes para a educação no trânsito, abrangendo desde a realização de campanhas educativas até a criação de escolas públicas de trânsito, sendo está

a primeira vez que a legislação nacional trata da criação de uma escola com esse objetivo específico.

A educação para o trânsito no Brasil tem suas raízes nas resoluções do CONTRAN, que emergiram na década de 60, refletindo uma crescente preocupação com a segurança viária e a formação cidadã. Contudo, foi a atualização do Código de Trânsito Brasileiro em 1997 que consolidou diretrizes abrangentes para a educação no trânsito, estabelecendo pela primeira vez a criação das Escolas Públicas de Trânsito como um componente essencial da PNT e formalizando a necessidade de uma abordagem sistemática e institucionalizada para a educação no trânsito.

O Capítulo VI do CTB/1997 define que a educação para o trânsito deve ser promovida desde a pré-escola até a graduação, reconhecendo-a como um direito de todos e um dever prioritário dos componentes do SNT. Este capítulo prevê a criação de coordenadorias de educação para o trânsito e a instituição de Escolas Públicas de Trânsito em cada jurisdição. O § 2º do Art. 74 do CTB determina que os órgãos ou entidades executivas de trânsito devem promover o funcionamento dessas escolas, conforme padrões estabelecidos pelo CONTRAN:

§ 2º: Os órgãos ou entidades executivas de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões

estabelecidos pelo CONTRAN (CTB, Lei 9.503/1997).

A Coordenadoria de Educação para o Trânsito visa promover a educação e a conscientização para um trânsito mais seguro, buscando criar uma cultura de preservação da vida. Suas funções incluem coordenar atividades específicas, elaborar projetos pedagógicos, propor campanhas educativas, padronizar conceitos para unificação de valores transmitidos à população e estabelecer parcerias com diversas entidades. Além disso, a Subcoordenadoria de Educação para o Trânsito executa ações práticas, como campanhas, cursos, seminários e palestras, prestando suporte pedagógico às instituições de formação de condutores e monitorando seus resultados e metodologias.

Entretanto, o CTB não detalha as estruturas administrativas, financeiras ou didático-pedagógicas das Escolas Públicas de Trânsito. Essas orientações são fornecidas em resoluções adicionais do CONTRAN, que visam garantir a padronização e a eficácia das instituições, promovendo a PNT e executando ações focadas na cidadania, mobilidade e segurança.

Nesse contexto, incluem-se ações educativas voltadas não apenas ao público geral, mas também a públicos específicos, como os estudantes do ensino médio nas escolas formais da Educação Básica (conforme Resolução 265/2004 do CONTRAN), além da formação, capacitação e qualificação de condutores de veículos automotores e elétricos que atuam no transporte de

cargas e/ou de pessoas, regulamentados pela Resolução 789, de 18 de junho de 2020, do CONTRAN.

O Setor de Cursos foi criado para oferecer formação a instrutores, diretores (geral e de ensino), examinadores e agentes de autoridade de trânsito, além de cursos especializados para condutores de transporte de cargas e de pessoas. Inicialmente vinculado à Subcoordenadoria de Educação e Fiscalização (COEF) do DETRAN/RN, o Setor passou a ter personalidade legalmente instituída pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) em 2000, conforme o Despacho DENATRAN Nº 15/2004. Isso incluiu uma estrutura física e pedagógica, com recursos materiais e instrutores, além de permitir a recepção de estagiários para realizar atos administrativos.

Registros em livros de atas mostram que a oferta de cursos começou na década de 1990, com a disponibilização de diversos cursos, como o Curso de Vistoriador Veicular, Agentes de Autoridade de Trânsito, Curso Especializado de Veículos de Emergência e cursos livres de Direção Defensiva e Aperfeiçoamento de Socorristas. De 2012 a 2014, os cursos na área de trânsito passaram a ser oferecidos pelo Serviço Social de Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST-SENAT), em conjunto com o Setor de Cursos, que capacitou mototaxistas e motofretistas. A Escola Pública de Trânsito tem como missão promover a PNT por meio de cursos e ações educativas focadas na cidadania, mobilidade e segurança viária.

Comungo da premissa de que promover e implementar a educação para o trânsito não deve ser uma ação esporádica ou isolada, seja por parte de indivíduos, da sociedade ou do Estado. Seus fundamentos teóricos e técnicos não podem ser estruturados em uma abordagem unilateral. É necessário que toda ação educativa nesse campo esteja atrelada à PNT, cuja promoção e implementação integram de forma conjunta as competências do SNT, tornando real o princípio da educação para o trânsito como direito de todos e dever prioritário do Estado.

Assim sendo, todos os setores do DETRAN contribuem para o processo educativo, criando uma rede integrada de educação não escolar. Cada setor desempenha um papel único na formação de condutores e trabalhadores, formando uma base sólida para o funcionamento seguro e organizado do trânsito no estado. O DETRAN se revela como um espaço ativo de educação não escolar, onde diversos setores atuam pedagogicamente para garantir tanto a qualificação de trabalhadores quanto a segurança no trânsito.

Considerando a realidade do trânsito, a necessidade de oferta de cursos é permanente, conforme os atos normativos que exigem o cumprimento de políticas em nível federal, além das estatísticas alarmantes de sinistros de trânsito, que evidenciam a lotação de hospitais e as sequelas físicas, mentais e financeiras, além de fatalidades. Assim, os órgãos executivos se veem obrigados, por lei e pela sociedade, a promover a educação para o

trânsito, seja na formação ou na qualificação, implementando diretrizes educacionais pautadas na PNT, incluindo a criação de escolas para oferecer cursos na área de trânsito.

E no caminho tinha uma escola: contexto histórico, social e cultural da Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN

A Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN foi oficialmente criada pela Portaria GADIR nº 1697/2016 e reestruturada pela Portaria GADIR nº 646/2021. Subordina-se ao Gabinete Geral de Direção (GADIR). Está vinculada ao DETRAN/RN, e é responsável por atender às exigências estruturais, operacionais e administrativas conforme previsão dada pela legislação. No que se refere ao CTB especialmente no Artigo 74, a EPTRAN é estabelecida conforme os moldes e padrões determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito, além de outras normativas regulatórias.

Os cursos são ofertados de forma gratuita aos servidores públicos, enquanto trabalhadores do setor privado ou autônomos precisam arcar com os custos dos cursos. Sua criação está diretamente alinhada à missão de formar profissionais capazes de atender às demandas do serviço público, particularmente no que diz respeito à implementação das diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Como parte da administração pública, a escola tem o papel de preparar trabalhadores qualificados para

promover uma mobilidade segura e responsável, de acordo com as normas e princípios do trânsito brasileiro.

É importante destacar que a EPTRAN apresenta características administrativas e funcionais com as escolas da Administração Pública, comumente chamadas de escolas de governo. Essas instituições são estruturadas com o objetivo de formar trabalhadores, especialmente servidores públicos, para atender às demandas do serviço público. No entanto, diferentemente das escolas de governo, que têm como público-alvo exclusivo os servidores públicos, a EPTRAN atende tanto servidores quanto trabalhadores autônomos e profissionais vinculados ao setor privado ou empresas de transporte. Sua finalidade é implementar as diretrizes da PNT, promovendo ações educativas e oferecendo cursos que visam o exercício da cidadania, a mobilidade urbana e a segurança no trânsito.

Embora o foco deste estudo não seja as escolas de governo, é relevante mencionar o papel fundamental que essas instituições desempenham na capacitação e qualificação dos trabalhadores do serviço público. Como afirmam Lima, Tavares e Melo (2016), as escolas de governo emergiram durante o contexto da Reforma do Estado, nos anos 1980, com a criação da Escola Nacional de Administração Pública (ENAP). A ENAP foi instituída com o propósito de desenvolver e estruturar a formação de servidores e gestores públicos da Administração Pública Federal, servindo como modelo para outras escolas criadas por diferentes

poderes e entes federativos, como estados e municípios, e por outros órgãos da administração pública.

Conforme afirmam Lima, Tavares e Melo (2016), as escolas de governo tiveram um papel importante na Reforma do Estado, a qual foi protagonizada nos idos dos anos 1980 com a criação da Escola Nacional de Administração Pública. Essa intenção teve reforço e ampliação pelos idos dos anos 1990, com o fim de desenvolver e estruturar a formação de servidores e gestores públicos da Administração Pública Federal.

E no que se refere a oferta de cursos para a formação de servidores da administração pública, a ENAP tornou-se modelo para as demais escolas criadas por outros poderes e/ou por outros entes federativos da Administração Pública, como os estados, os municípios, dentre outros órgãos, como por exemplo: as Escolas de Governo dos Estados, a Escola da Magistratura, a Escola da Assembleia Legislativa, a Escola do Ministério Público dentre outras.

No âmbito do DETRAN, a Escola Pública de Trânsito também apresenta suas peculiaridades haja vista suas ações formativas estarem ligadas à educação do e para o trânsito, tanto no que se refere oferta de cursos `como aquelas voltadas para ações pontuais como cursos livres, palestras, campanhas educativas, materiais didáticos, pesquisas dentre outros. Seu público-alvo envolve tanto o servidor público como o trabalhador que está fora da administração pública, mas, que tenham relação

com o contexto do trânsito, no entanto precisa ser profissionais autônomos e/ou aqueles vinculados a instituições privadas, quando credenciadas no órgão executivo de trânsito, em especial os Instrutores de Trânsito, os Agentes de Trânsito, os Examinadores, e os Condutores de Veículos Especializados que trabalham no transporte de veículos de cargas e/ou de pessoas, neste caso, pode envolver veículos de duas, de quatro rodas ou de mais de quatro rodas.

Conforme o que preceitua a Portaria nº 646/DETRAN/RN, de 01 de julho de 2021, a criação da EPTRAN reforça o objetivo de executar ações educativas e cumprir os objetivos da Política Nacional de Trânsito, cujas diretrizes estão estabelecidas no CTB e em normativas complementares elaboradas pelo CONTRAN. Dessa forma, o DETRAN/RN busca garantir à sociedade o direito à educação para o trânsito como um princípio fundamental e um dever do Estado, promovendo a política nacional de trânsito no âmbito local, e oferecendo cursos que contribuem para o exercício da cidadania, a mobilidade humana e a segurança viária.

Estrutura administrativa, organizacional e funcional

Para criação e institucionalização da referida escola, foram levadas em consideração algumas normativas basilares dentro do arcabouço legal de trânsito, as quais tratam tanto de

sua própria estrutura administrativa e organizacional quanto da educação do e para o trânsito, a saber: o Art. 22, o Parágrafo 2º, Art. 74, ambos do CTB (1997), a Res CONTRAN nº 515, de 18 de dezembro de 2014, que estabelece critérios de padronização para o funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito, a Res CONTRAN 789/2020, que trata da oferta de cursos.

Para melhor compreensão deste arcabouço normativo e de como a formação dos trabalhadores é posta nele, foi elaborado um quadro visando dispor de forma mais didática as definições que essas normativas expõem.

Quadro 1 – Normativas prescritivas ao contexto da Educação para o trânsito

Normativa	Finalidade	Órgão/Entidade de origem
Lei 9.503/1997 (CTB), a qual foi alterada Lei 14.229/2021 e depois alterada pela Lei 14304/2022)	Cria o Sistema Nacional de Trânsito e institui o Código Brasileiro de Trânsito - CTB	Presidência da República – Casa Civil
Resolução 514/2014	Institui a Política Nacional de Trânsito - PNT, seus fins e aplicação	Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN
Resolução 875/2021	Dispõe sobre as formas de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito	Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN
Resolução 929/2022	Dispõe sobre os critérios de padronização para funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito.	Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN
Resolução 265/2007	Dispõe sobre a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores de veículos automotores elétricos como atividade extracurricular no ensino médio e define os procedimentos para implementação nas escolas interessadas.	Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN

Resolução 789/2020 e alterada pela Res 849/2021	Consolida normas sobre o processo de formação de condutores	Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN
Resolução 930/2022	Dispõe sobre a regulamentação do curso especializado obrigatório destinado aos profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas	Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN)
Portaria nº 646/2021	Institui e organiza a Escola Pública de Trânsito do Estado do Rio Grande do Norte (EPT/RN) e dá outras providências correlatas.	Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN/RN
Portaria 647/2021	Dispõe sobre Regimento Interno da Escola Pública de Trânsito, e dá providências correlatas	Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN/RN
Lei 12.302/2010	Regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito	Presidência da República – Casa Civil
Portaria 966/2022	Dispõe sobre o Curso de Agente de Trânsito para profissionais que	Sistema Nacional de Trânsito - SENATRAN

	<p>executem as atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito</p>	
--	---	--

Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Todas estas normativas estão citadas na Portaria DETRAN N° 646/2021, que a institui e a organiza, além de colocar como referências as diretrizes da política Nacional de Trânsito, as quais têm como fim à segurança, à fluidez, à defesa da vida, e notadamente, à educação para o trânsito, como direito de todos e dever do estado.

Conforme seu Regimento Interno, instituído por meio da Portaria DETRAN N° 647/2021, a escola está localizada na própria Sede do Departamento Estadual de Trânsito, que fica situado na Avenida Perimetral Leste, no Bairro Cidade da Esperança, Natal/RN. E sua estrutura comporta quatro salas, sendo uma que funciona a Secretaria, outra, uma recepção, mais uma como sala da coordenação e uma quarta como auditório (funciona como sala de aula e sala de reuniões). Ambas serão disponibilizadas no final do texto para consulta.

Além disso, seu organograma está estruturado com três Diretorias, desconcentradas de Natal para Mossoró e Caicó, ambas no interior do Estado; em coordenadorias: pedagógica, administrativa, técnica, EAD e Operacional. Também, uma

secretaria e um Conselho Escolar, com poderes de órgão máximo para a tomada de decisões no interior desta.

I – Diretoria Natal; A) Coordenação Pedagógica; B) Coordenação Administrativa; C) Coordenação Técnica; D) Coordenação EAD; E) Coordenação Operacional;

II – Diretoria Mossoró;

III – Diretoria Caicó;

IV – Conselho Escolar;

V – Secretaria.

Atualmente, a Diretoria de Natal está em funcionamento e uma sala estruturada na Diretoria de Caicó. As demais estão em fase de implementação.

CAPÍTULO III

**PERCORRENDO AS VIAS DE FATO – A ESCOLA
PÚBLICA DE TRÂNSITO DO DETRAN/RN
ENQUANTO INSTITUIÇÃO DE FORMAÇÃO
PROFISSIONAL**



PERCORRENDO AS VIAS DE FATO - A ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO DO DETRAN/RN ENQUANTO INSTITUIÇÃO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL

No que se refere à formação do trabalhador do trânsito que é ofertada pela Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN, há questões que ainda estão em processo de construção, como por exemplo, o próprio Projeto Político-Pedagógico, o quadro de funcionários que ainda está sendo estruturado e formado, não há recursos financeiros para custear suas ações educativas e/ou seus cursos, dentre outras demandas que ainda estão em fase de estruturação. Isso significa, que há muitos desafios, muitas limitações, mas ao mesmo tempo muitas possibilidades e sonhos em curso. E se há desafios a serem superados e sonhos a serem realizados, há esperança do verbo esperar, pois que há resistências e lutas. Um olhar para a frente, um caminho a ser trilhado.

Sendo assim, é salutar que seja investigada, analisada, discutida, problematizada, no sentido de compreender quem são

os elos entre a formação para o trabalhador que acontece nesta escola e a educação profissional. Há, de fato, caminhos que se entrecruzam e se entrelaçam? Se há, em que medida eles acontecem?

No contexto do trânsito e das peculiaridades que lhe são próprias, o DETRAN/RN, por meio da Escola Pública de Trânsito, também apresenta suas especificidades porquanto as ações formativas precisam estar ligadas à educação do e para o trânsito, tanto no que se refere à oferta de cursos `como nas ações educativas tais como cursos livres, palestras, campanhas educativas, materiais didáticos, pesquisas dentre outras. Bem como, seu público-alvo envolve tanto o servidor público como o trabalhador que está fora da administração pública, sejam profissionais autônomos e/ou aqueles vinculados a instituições privadas, quando credenciadas no órgão executivo de trânsito.

O Regimento Interno mencionado anteriormente, em sua Seção III, trata desta oferta e menciona que será definida com base na política de desenvolvimento da formação dos condutores e das necessidades apontadas pelo próprio órgão, as quais envolvem:

- I – promoção de cursos de formação de caráter administrativo, técnico ou comportamental;
- II – promoção de cursos capacitação considerando como público-alvo o Agente de Trânsito, o Instrutor de Trânsito, o Examinador de Trânsito, os Diretores e os Inspetores;

III – promoção de cursos de atualização junto às unidades do DETRAN/RN e das CIRETRAN no que diz respeito a novos conteúdos, tecnologias ou procedimentos;
IV – promoção de curso de aperfeiçoamento de servidores;
V – realização de cursos de formação no ingresso de empregados públicos ao quadro do DETRAN/RN (Rio Grande do Norte, Portaria 647/2021).

Estes cursos estão especificados nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, em especial na Res 410/2012, na Res CONTRAN 789/2020, na Res CONTRAN 930/2022, as quais regulamentam os cursos, carga horária, público alvo, avaliação e toda sua estrutura de funcionamento dos mesmos.

A Portaria-Gadir nº 646/, de 01 de julho de 2021, preceitua que a escola foi criada com o fim de executar as ações educativas e atender aos objetivos da Política Nacional de Trânsito, cujas diretrizes estão especificadas no Código Brasileiro de Trânsito e apoiadas em normativas (leis, decretos, resoluções, portarias) elaboradas pelo CONTRAN.

Assim, com a sua criação e organização, o Estado busca assegurar à sociedade o princípio da educação para o trânsito como direito de todos e dever prioritário do Estado, ao mesmo tempo em que busca promover a política nacional de trânsito em âmbito local, executar as ações educativas e ofertar cursos destinados ao exercício da cidadania, à mobilidade humana e à

segurança no trânsito. O que inclui, como mencionado, suas principais competências e finalidades, a saber:

A promoção e implementação dos cursos aos profissionais que atuam nos processos de capacitação, formação, qualificação, especialização, atualização e reciclagem de candidatos a CNH e condutores, notadamente, a elaboração do Projeto Político-Pedagógico, a formação continuada para os servidores efetivos do quadro de pessoal do DETRAN/RN, bem como, o acompanhamento e orientação quanto à qualidade do processo de formação de condutores de veículos automotores, organizando, dentre outras ações, cursos de qualificação e atualização do corpo docente e dirigentes das instituições ou entes credenciados ao órgão executor – o DETRAN (Portaria-Gadir, 646/2021).

Além dos condutores que trabalham no trânsito com transporte de cargas e/ou de pessoas, o público-alvo dessa oferta de cursos são os profissionais que atuam ou que poderão atuar nos Centros de Formação de Condutores (CFC) (Curso de Instrutor de Trânsito, Diretor geral de CFC, Diretor de Ensino); Examinadores de Trânsito (DETRAN) e Agentes de Trânsito ou Agentes de Autoridade de Trânsito (Órgãos e demais instituições da administração pública).

Neste sentido, o que se refere à formação de trabalhadores condutores de veículos automotores e elétricos, que acontece no âmbito da Escola, sua base normativa que a sustenta e consolida todo o seu processo é a Resolução nº 789, de 18 de junho de 2020,

notadamente, os curso de Instrutor de transito, Examinador de Trânsito e Agente de Trânsito, estão expressos com carga horária, a estrutura e organização tanto da grade curricular quanto sua forma de avaliar, a ementa de cada curso, bem como, as orientações didático-pedagógicas, mesmo que somente as noções básicas. Ainda estão contemplados, os formatos, com detalhamento, modalidade, metodologia, bem como, procedimentos avaliativos.

Elaborei o quadro 2, a seguir, visando compreender melhor a oferta desses cursos e para que também ajude ao leitor a compreender melhor que cursos são ofertados, sua carga horária, qual a finalidade de cada um e onde irão atuar esses profissionais, possibilitando uma visualização mais concisa e esclarecedora destes cursos demandados pelas ações da escola.

Quadro 2 – Cursos para formação de profissionais que atuam no trânsito

CURSOS OFERTADOS	CAMPO DE ATUAÇÃO	FORMATOS	CARGA HORÁRIA	FINALIDADE
Instrutor de Trânsito	<ul style="list-style-type: none"> - Escola Pública de Trânsito - EPTRAN - Centros de Formação de Condutores - CFC - Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SEST/SENAT - Outras Entidades do SNT 	Capacitação (Servidor Público)	180 h/a	- Qualificar o servidor para atuar no serviço público
	<ul style="list-style-type: none"> - Escola Pública de Trânsito 	Formação	180 h/a	<ul style="list-style-type: none"> - Formar, atualizar e reciclar condutores - Formar Instrutores - Capacitar Diretor Geral, Diretor de Ensino e Examinador de Trânsito

				- Credenciar no órgão executivo
		Atualização	20 h/a	- Renovar seu credenciamento no órgão executivo de trânsito, com validade de 5 anos
Instrutor de Trânsito de Curso Especializado	- Escola Pública de Trânsito - DETRAN - Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SEST/SENAT	Especialização	270	- Formar Condutores de Veículos de Transporte Especializados (pessoas e cargas)
		Qualificação	220	Dirigir CFC
Diretor geral	- Centro de Formação de Condutores - CFC	Atualização	20	- Renovar seu credenciamento no órgão executivo de trânsito, com validade de 5 anos
Diretor de ensino	- Centro de Formação de Condutores - CFC	Qualificação	220	- Coordenar as atividades didático-pedagógicas dos CFC

				e de outras Entidades
		Atualização	20	- Renovar seu credenciamento no órgão executivo de trânsito, com validade de 5 anos
Examinador de trânsito	- COHAB (DETRAN)	Formação	208	- Aplicar prova prática de veículos automotores e elétricos
		Atualização	20	- Renovar seu credenciamento no órgão executivo de trânsito, com validade de 5 anos
Agentes de trânsito Agentes de Autoridade de Trânsito	- Entes Federativos: - PRF - CPRE - DER - DNIT - SM - DTR	Formação	200	- Fiscalizar o trânsito nas ruas da cidade e autuar condutores em situação de infração
		Atualização	32	- Renovar seu credenciamento no órgão executivo de

				trânsito com validade de 3 anos
Especializado em: - Veículo de Emergência; - Transporte de Cargas Perigosas; - Transporte Coletivo de Passageiros; - Transporte de Cargas Indivisíveis; - Transporte Escolar	- Autônomos e/ou vinculados a empresas privadas, cooperativas, associações que tenham como fim o transporte de cargas e de pessoas	Capacitação	50h/a	- Conduzir veículos no transporte de cargas e/ou de pessoas
		Atualização	16 h/a	- Renovar o curso com validade de 5 anos
- Mototaxista - Motofretista	-Autônomos e/ou vinculados a empresas privadas, cooperativas, associações que tenham como fim o transporte de cargas e de pessoas	Capacitação	30 h/a	- Transportar pessoas - Transportar cargas
		Atualização	10 h/a	- Renovar o curso com validade de 5 anos

Fonte: elaborado pela autora com base na Resolução nº 789/2020 – CONTRAN e Portaria nº 966 SENATRAN.

No quadro 02, compreende-se de forma mais sistemática sobre os tipos de cursos ofertados e os seus diversos formatos: capacitação, formação, qualificação, especialização e atualização de condutores, carga horária, finalidade e o campo de atuação de cada profissional.

Estão explícitos cursos de: formação de Instrutor de Trânsito (responsável pela formação, atualização de candidatos à CNH e reciclagem de condutores infratores, de Diretor Geral e de Diretor de Ensino dos Centros de Formação-CFC); de Examinador de Trânsito (responsável pela realização dos exames práticos de direção veicular); e de Instrutor dos Cursos Especializados, destinado a condutores habilitados que trabalham no transporte de cargas (de produtos perigosos, de cargas indivisíveis, de outros – como o motofretista ou mototaxista); bem como, no transporte de pessoas (coletivo de passageiros, transporte de escolares, veículo de emergência e mototaxistas). Além disso, está explicitado o Curso de Agente de Trânsito o qual é regulamentado pela Portaria 966/SENATRAN.

Em todas as normativas há menção sobre atualização dos cursos para todos os profissionais, devendo acontecer a cada três anos para os agentes de trânsito, e a cada 5 anos para os demais. Uma exigência, cuja omissão acarretará no impedimento do exercício de suas atividades laborais. Porém, não é mencionada (necessidade, importância, oferta) de educação profissional como versa na LDB, nem tão pouco é mencionada essa relação da

formação desse trabalhador com este campo da educação, ou seja, não há menção sobre o termo “educação profissional”.

O que se observa é a indicação do curso com carga horária de 200h/a para o profissional que desempenha atividades específicas na área do trânsito. No caso dos Agentes de Trânsito, a instituição de uma portaria é para tratar sobre o Curso de Agente de Trânsito e este tem como público específico o profissional que executa atividades de fiscalização, de operação e de policiamento ostensivo de trânsito ou mesmo patrulhamento dos órgãos os quais são integrantes do Sistema Nacional de Trânsito. Outro ponto relevante, é o principal requisito, qual seja: ser servidor público estatutário ou celetista.

No que se refere a Res CONTRAN 789/2020, tem foco para a formação de condutores. Inicia o texto com o termo “consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos”. Ou seja, são cursos para formação de recursos humanos para atuar no processo de formação de condutores, como demonstra o quadro acima e como está descrito na própria resolução. São os cursos direcionados para Instrutores e para Examinadores de Trânsito, sendo inclusive para formação de formadores, como exemplo, este ano foram promovidos os Cursos de Capacitação e Curso de Atualização de Instrutor de Trânsito, e Curso de Examinador de Trânsito.

Neste aspecto, importa mencionar o Decreto 5.154/2004, que orienta o desenvolvimento da Educação Profissional por

meio de cursos e programas, e que considero pertinente para ser analisado no contexto deste objeto, visando encontrar elos entre a educação profissional e a formação que acontece na Escola Pública de Trânsito a partir das normativas que as regulamentam e, para melhor destaque e clareza em cada uma delas, elaborei um quadro com as seguintes definições:

Quadro 3 – Normativas aplicadas a formação profissional para o trânsito e suas relações com a educação profissional

VIAS QUE SE CRUZAM (ELEMENTOS COMUNS)	EP (LDB)	FORMAÇÃO PARA O TRÂNSITO
Qualificação para o trabalho	Educação profissional	Formação, capacitação e qualificação para profissionais que atuam ou que irão atuar em atividades do trânsito
Educação para o público de jovens e adultos	Articulação da educação de jovens e adultos com a educação profissional”	Profissionais que atuam ou que irão atuar no contexto do trânsito (adultos possuidores de CNH)
Carga horária	Cursos FICs (mínimo de 160h/a)	Cursos com 180h/a, 200h/a e 228h/a
Nível de Escolaridade	Fundamental e/ou médio	Examinador (Curso Superior) Instrutor (Nível Médio) Agente (Servidor estatutário ou Celetista)
Indissociabilidade entre teoria e prática	Grade curricular de todos os	Inciso IV, do Art. 2, Decreto 5154/2004,

	cursos da Res 789/2020	quando trata das premissas
São cursos regulamentados por normativas tais como Leis, Decretos, Resoluções e seguem diretrizes de uma política pública	Política Nacional de Educação, com diretrizes definidas pelo Conselho nacional de Educação - LDB 9394/1996	Política Nacional de Trânsito, com diretrizes definidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CTB 9.305/1997
Só é permitida a atuação na área se tiver a qualificação certificada pelo órgão ou entidade competente.	LDB/RES 789	Formação e qualificação

Fonte: elaborado pela autora com base na Resolução nº 789/2020 – CONTRAN; Decreto 5151/2004.

Nas resoluções do CONTRAN e SENATRAN, estão definidas as diretrizes conceituais, as disposições gerais, as quais consideram hora-aula o período de 50 minutos, e com uma carga horária diária máxima de 10 horas-aula, a qual não poderá ser ultrapassada. Ademais, são regulamentadas questões referentes à estrutura curricular básica dos cursos, à avaliação teórica e prática, à modalidade que pode ser presencial e semipresencial – o curso prático, por exemplo, só pode funcionar de modo presencial –, e à certificação, com exigência de 75% de presença e ter atingido nota 7,0 nos exames, tanto no teórico quanto no prático.

No que se refere à abordagem didático-pedagógica dos conteúdos, a orientação é a de que sejam contemplados obrigatoriamente o uso de técnicas que oportunizem a

participação dos cursistas, por meio de aulas dinâmicas, “fazer sempre a relação com o contexto do trânsito, a fim de proporcionar a reflexão, o controle das emoções e o desenvolvimento de valores de solidariedade e de respeito ao outro, ao ambiente e à vida” (Brasil, 2020, p. 60).

Desta forma, os cursos ofertados pela referida escola apresentam essa proposição, no sentido de revelar que, além de priorizar a formação em educação para o trânsito, também atende a requisitos e diretrizes da PNT. Cabendo ressaltar, ainda, a importância desse espaço educativo como aquele que pode vir a ser um lugar de transformação social a partir da formação desses trabalhadores de trânsito e para o trânsito.

Cabe ressaltar, ainda, a importância desse espaço educativo como aquele que pode vir a ser um lugar de transformação social a partir da formação de trabalhadores do trânsito, quando – ao menos nas normativas – busca assegurar uma formação que transforme o comportamento humano na concretude da cidadania.

Assim, imbuída de toda a utopia possível, colocamos em pauta a possibilidade de poder sonhar com a possibilidade de formação do trabalhador do trânsito ancorada num modelo de educação que seja transformador para tornar a sociedade (o meio social) mais justa, pautando-se numa proposta de práticas pedagógicas mais integradoras, que valorize aspectos cidadãos, éticos e humanos na formação desses trabalhadores. É certo que

ao fazermos um passeio pelas normativas de trânsito – quando estas versam sobre educação – em todas elas há o vislumbre para a efetivação da mobilidade urbana, da segurança viária e do pleno exercício da cidadania, com o fim de se obter atitudes mais conscientes e responsáveis no trânsito a partir do que preceitua o CTB e as diretrizes educacionais da Política Nacional de Trânsito.

A escola (EPTRAN) e a cidade: limitações, desafios e utopias

Atualmente, estou residindo na cidade de Natal, capital do Rio Grande do Norte. E, apesar de não ser das maiores do Brasil, é um grande centro urbano e no que se refere ao trânsito, para mim que nasci e me criei em cidades do interior, é bem caótico e estressante. Aqui, a minha locomoção é feita pilotando uma motoneta de 125 cilindradas, que é considerado um veículo de pequeno porte. E quando estou nas vias – em movimento – tenho percebido que nem sempre sou respeitada. Às vezes, ouço reclamações de que sou lenta, outras vezes, quem está nos carros entram na via onde estou passando, e tenho que usar técnicas de frenagem de emergência para evitar colisão.

Como educadora e profissional que trabalha numa escola vinculada ao órgão de trânsito, busco em primeiro lugar dar exemplo de respeito e empatia, em especial, quando estou pilotando. Em segundo lugar, tenho como lócus a própria escola onde trabalho e os cursos que nela são ofertados. Este é mais um

motivo para não esquecer a responsabilidade profissional e a ética quando estou nas vias de fato.

Em maio de 2023, quando eu estava me deslocando da minha casa para o trabalho, fui vítima de um sinistro de trânsito. Foi uma experiência pessoal de violência, quando uma condutora avançou o sinal vermelho e bateu em dois veículos que atravessavam a rua: um deles era a minha moto e eu estava pilotando. O resultado, além dos danos materiais, foram dor, angústia e sofrimento para mim e meus familiares, apesar de as consequências dos danos físicos terem sido leves. No entanto, fiquei em atraso na escrita deste E-book por mais de 20 dias e ainda tendo que procurar médicos de diferentes especialidades e realizar diversos exames tanto nos aspectos físicos quanto nos psicoemocionais em razão das sequelas traumáticas: luxações, dores, pesadelos, insegurança, medos, baixa autoestima, dentre outros.

A pessoa que provocou esta colisão, não parou para nos socorrer. Outras pessoas que estavam no entorno, ao contrário dela, foram gentis, acolhedoras, chamaram o Serviço de Atendimento Médico de Urgência (SAMU). Algumas delas, inclusive, a fizeram parar e a levaram para a delegacia para prestar depoimento. Esta narrativa é um exemplo real de como o espaço do trânsito é compartilhado no dia-a-dia. Neste caso, não apenas faltou gentileza, mas também faltaram atitudes de cidadania da parte dessa condutora. E ainda, na delegacia,

ficamos sabendo que a mesma também não estava portando a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), pois que não havia passado pelo processo de formação para a permissão do referido documento.

Reitero a questão inicial do texto: há educação para o trânsito na escola e na cidade e, essa educação se reflete nas vias públicas e na e da cidade? Se há, como ela acontece e em quais circunstâncias?

Conforme ressalta Melo (2018, p 31), “podemos dizer que o trânsito é o reflexo da sociedade e da sua cultura em um determinado espaço e tempo.” Para quem é vítima de um sinistro de trânsito, esse tempo parece uma eternidade enquanto se vive o processo da violência e se fica jogado/a no chão, em meio a via, com veículos passando ao lado quase atropelando novamente. É um espaço de terror e de total vulnerabilidade humana. A morte está à espreita. É iminente.

E o que ficou de aprendizado para mim, foi que não é possível afirmar de forma categórica que uma experiência pessoal seja o reflexo de toda uma sociedade, no entanto, se os sinistros de trânsito continuam acontecendo, significa que algumas estruturas que envolvem a mobilidade humana no espaço urbano não estão funcionando de forma efetiva, pois que não há segurança viária nem exercício pleno de cidadania, e a educação não tem possibilitado uma transformação efetiva na mudança de comportamento das pessoas.

Cabe ressaltar neste contexto, que houve uma reformulação na concepção sobre acidentes de trânsito. No ano de 2020, o termo “acidente de trânsito” foi substituído por “sinistro de trânsito”. Essa normativa foi elaborada pela Comissão de Estudo de Pesquisa de Transporte e Tráfego e seu entendimento está pautado na própria definição do acidente, pois que a mesma não demonstra nenhuma relação de causalidade. Houve a compreensão por parte dos membros da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (ABRAMET) que tal definição excluísse a responsabilidade de um agente causador pelo ato e é como se o acontecimento do fato não pudesse ser previsível e controlado ou evitado.

Como Meira júnior (2021) - Presidente da ABRAMET - destaca “essa uma matéria que vem sendo discutida no âmbito da associação, a saber: que os acidentes de trânsito, na sua maioria, não são acidentais, do acaso, mas sim provocados. São passíveis de prevenção”. Com esse entendimento, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), por meio da NBR 10697/2020, definiu acerca do que seja sinistro de trânsito:

Todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas e animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público (NBR 10697, 2020).

Essa nova forma de conceber e compreender o “acidente” requalifica o termo e coloca a responsabilidade da maioria dos casos nas pessoas, ou seja, no fator humano. Para o diretor científico da Abramet (2021, p. 2),

os dados apontam que os acidentes podem ser evitados e não acontecem por acaso, pois as causas são conhecidas e a maioria delas são passíveis de prevenção, haja vista que 90% dos acidentes de trânsito no Brasil têm como causa o fator humano.

Outro dado que é considerado para essa nova compreensão, são os números de mortes. O trânsito é o lugar onde mais morrem pessoas de morte não natural no Brasil. Além disso, há um número alarmante de pessoas sequeladas. São milhares das quais são retiradas a saúde e a qualidade de vida. Conforme apontam dados da Abramet, o trânsito do Brasil é um dos mais violentos do mundo o que tem garantido um custo altíssimo de gastos para a saúde tanto no setor público quanto no privado. Vejamos:

De 2009 a 2019, estatísticas do Ministério da Saúde registraram 1.636.878 vítimas do tráfego com ferimentos graves. Em 2017, 35,3 mil pessoas morreram em decorrência de sinistros de transporte terrestre. [...] mapeamento revela que internações e outros procedimentos médicos realizados com vítimas nos serviços da rede pública de saúde

custaram cerca de R\$ 3 bilhões neste mesmo período (Abramet, 2021).

Os dados reiteram o gasto com vítimas de sinistros de trânsito e daí, a relevância de se pensar as circunstâncias em que ocorrem tais sinistros e em que medida estiveram presentes a negligência, a imperícia e a imprudência e estiveram ausentes questões que poderiam concorrer para evita-las, a educação poderia ser uma delas, por exemplo, ou uma atitude cidadã. Como ressalta Melo (2018, p. 31):

O aprendizado do compartilhamento do espaço viário, seja pelos veículos e seus condutores, seja pelos pedestres, constitui-se em uma das maiores dificuldades, quando se trata de educação para o trânsito. E um exemplo de cidadania seria “aguardar as mudanças de um semáforo, esperar no sinal vermelho e só se deslocar no sinal verde, quer se esteja dirigindo um veículo, quer se esteja a pé, pois o fato da espera significa respeitar o direito de ir e vir do outro.

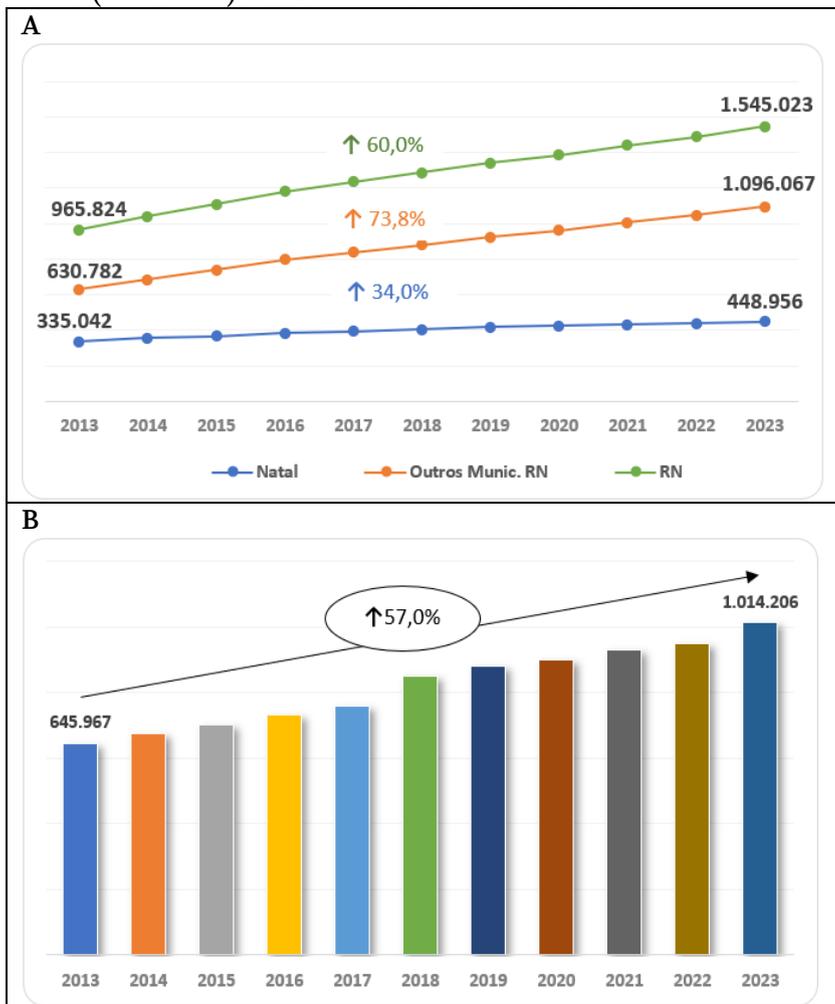
Essa afirmação colabora com a discussão ao longo do texto. E em conformidade com estas afirmações, Melo (2018, p. 33) cita as seis maiores causas de mortes no trânsito, as quais foram apontadas em 2010 pela Organização Mundial de Saúde (OMS), quais sejam: “excesso de velocidade, associação de bebida alcoólica e direção, falta do uso de cinto de segurança, falta de

equipamento de segurança para crianças, falta do uso do capacete; e uso do celular ao volante.”

Pois embora nos últimos 10 anos, o número de acidentes tenha diminuído, a frota de veículos aumentou. Isso significa que temos mais veículos nas vias públicas, conseqüentemente, mais poluição sonora, visual e ambiental, mais possibilidade de engarrafamentos, mais estresse (Figura 2).

O Setor de Estatística do DETRAN/RN subsidia estudos e informações para a sociedade, para usos internos do próprio Órgão e para o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST). É um sistema de registro, gestão e controle de informações sobre sinistros de trânsito. Neste levantamento dos últimos 10 anos, percebe-se que o número de relação ao número de condutores é maior. Depreende-se daí que parte (3%) desses veículos estão sendo conduzidos por condutores que ainda não receberam a permissão para dirigir, ou seja, ainda não estão habilitados a conduzirem tais veículos.

Figura 2 – Relação entre o aumento exponencial dos veículos circulando no RN e o número de condutores. A – Frota de veículos do RN (2013-2023). B - Condutores do RN – 2013-2023



Fonte: Setor de Estatística do DETRAN/RN.

E voltando ao sinistro vivenciado por mim, quero destacar outro fator não menos relevante que aconteceu, foi a falta de

formação da condutora para estar ao volante do veículo que colidiu com as motos. O Código Brasileiro de Trânsito, em seu capítulo XIV, Art. 140, especifica que para conduzir um veículo, o candidato a condutor deve se submeter a alguns exames tais como os de “aptidão física e mental”, “avaliação psicológica”, “teórico” (escrito) e o “prático” para duas ou quatro rodas caso deseje ser piloto ou condutor de veículos e quatro ou mais rodas. Há também alguns requisitos como ser maior de 18 anos, ser penalmente imputável, saber ler e escrever, possuir documento de identidade.

Além disso, precisa passar por uma formação que é o Curso de Formação de Condutores, atualmente regulamentado pela Res 789/2020. Em seu texto, mais precisamente, no Art. 7º, especifica que “a formação de condutor de veículo automotor e elétrico compreende a realização de Curso teórico-técnico e prática de direção veicular cuja estrutura curricular, carga horária e especificações estão definidas no anexo II da referida resolução. O que significa que comungo com a Abramet (2021), quando diz que “o Brasil só avançará para um trânsito mais seguro quando pudermos melhorar nos campos da saúde e da educação, fiscalização com diminuição da impunidade, e conscientização permanente.”

Isto posto, queremos refletir para além dessa complexidade urbana, no sentido de buscar um olhar mais atento e reflexivo, trazendo para a arena (lugar de conflitos e lutas) dessa

discussão “a pedagogia da cidade” ou “a cidade que educa” visando perceber nesses espaços - cidade e trânsito – diversas formas de aprendizado, pensando a escola como espaço próprio de educação e transformação para além de seus muros. Conforme ressalta Medeiros Neta (2016), “a pedagogia é inerente às cidades e suas práticas”.

A pedagogia da e na cidade é possível pela conexão entre espaços, práticas e sensibilidades, a partir dos quais as cidades (in)visíveis se configuram pelas memórias e relatos acerca do aprendizado do estilo de vida urbano, do direito à cidade e sua função pedagógica na cidade e sua hermenêutica, suas normas, condutas e postura sensível. (Medeiros Neta, 2016, p. 114).

É um aprender que transcende as normas legais, apesar da importância de sua existência pois que são próprias e adequadas a um ordenamento jurídico do qual as pessoas se utilizam para se guiarem num país onde a vida dos seus cidadãos é regida por um regime democrático de direitos, no qual busca-se em primeiro lugar os direitos dos cidadãos e, conseqüentemente, sua cidadania.

Carlos (2007, p. 47) nos lembra que “a rua é também o lugar da realização da cidadania no modo como pode ser o lugar da reivindicação, das lutas”, é principalmente, que “a rua é lugar de vida”, com sentidos e significados que são diversos. E neste sentido,

O panorama das ruas pode-se ler a vida cotidiana - seu ritmo, suas contradições, os sentimentos de estranhamento, as formas como se trocam mercadorias, o modo como a solidão desponta, a arte da sobrevivência (meninos de rua, mendigos), as vitrines onde o ritual da mercadoria inebria, o contraste das construções, das suas formas, usos, cores, as imagens dos outdoors e luminosos que ocupam o olhar (Medeiros Neta, 2016, p. 46).

O que nos parece, a rua é algo que se revela no lugar da experiência, da rotina, do dia-a-dia, dos conflitos cotidianos, das dimensões da cidade, do ensinar e do aprender. Como assinala Carlos (2007, p. 44), “uma prática vivida e reconhecida em pequenos atos corriqueiros” e, aparentemente, sem sentido, vulgares, mas que criam laços profundos de identidade entre as pessoas e os lugares que habitam.

Deste modo, não estamos nos referindo a espaços abstratos, mas a espaços banais e reais, como a rua, a praça e o bairro, que são revelados como espaços-tempos da vida cotidiana. Os percursos realizados pelos habitantes, que conectam diferentes partes da cidade, são ordenados pelo tempo vivido, em que a experiência cotidiana dá forma aos laços entre as pessoas e os lugares."

E dessa forma, [...] “praticar a cidade e nela aprender uma pedagogia, exige uma postura sensível frente ao urbano”. Então,

Os símbolos servem ao relato, que é uma prática do espaço ao passo que não é,

simplesmente, um suplemento dos enunciados pedestres, não sendo apenas uma questão de transportar passos e sentidos, mas de organizar mesmo as caminhadas. Os relatos são, portanto, “ações narrativas” e pedagógicas pelas quais o usuário da cidade extrai fragmentos do enunciado para atualizá-los em segredo. O ato de caminhar tem um tríplice função enunciativa: é um processo de apropriação do sistema topográfico pelo pedestre; é uma realização espacial do lugar; implica relações entre posições diferenciadas (Medeiros Neta, 2016, p. 112).

E neste contexto, a autora segue suas reflexões reafirmando que a “pedagogização tem seus contornos acentuados por símbolos e relatos, pois a cidade é uma rede de signos para a leitura de seus habitantes”, E, [...] “cada fragmento da urbe detém grafias e orientações” para serem lidas e aprendidas nos seus diversos formatos para além dos formalismos da instituição escolar.

Assim, compreendemos que os espaços enunciados até o momento se diferem daquele institucionalizado, do espaço educativo formal. Porém, é um espaço que se assemelha aquele defendido por Freire (2001) quando ressalta que a cidade se faz educativa

Pela necessidade de educar, de aprender, de ensinar, de conhecer, de criar, de sonhar, de imaginar que todos nós, mulheres e homens, impregnamos seus campos, suas montanhas,

seus vales, seus rios, impregnamos suas casas, seus edifícios, deixando em tudo o selo de certo tempo, o estilo, o gosto de certa época (Freire, 2001).

Parece meio poético e utópico essa descrição pois é como se não houvesse um caos e um ambiente de guerra e de hostilidade onde muitas pessoas morrem todos os dias e não necessariamente apenas nas rodovias rurais, mas também nas vias dos grandes centros como vimos relatando ao longo do texto. No entanto, há um ensinamento de qualquer forma. E importa aprender na cidade, da cidade e a cidade como assinalam Zuin e Dias (2020, p. 465) ao abordar o conceito de cidade educadora. Afirmam que “todas as cidades possuem um potencial educativo”. E continua reiterando que aprender na cidade é pensa-la como um recipiente de recursos educacionais, para aprender da cidade significa tê-la como um agente de educação e aprender a cidade é concebê-la como o conteúdo em si mesma.

E daí, trazemos uma pergunta que Gadotti faz: “a cidade educa?” O próprio Gadotti (2006) nos esclarece. O conceito de cidade educadora se consolida na década de 1990, quando na cidade de Barcelona, na Espanha, acontece o primeiro Congresso Internacional das Cidades Educadoras. E nele é aprovado uma carta de princípios básicos dizendo das características de uma cidade que educa. Em consequência, foi criada a associação Internacional de Cidades Educadoras da qual fazem parte várias cidades do Brasil e do mundo. Neste contexto, a cidade é

percebida “como espaço de cultura, educando a escola e todos que circulam em seus espaços, e a escola, como palco do espetáculo da vida, educando a cidade numa troca de saberes e de competências” (Gadotti, 2006, p. 134).

E continua afirmando (ibidem) que na “cidade que educa todos os seus habitantes usufruem dos mesmos processos de formação, de desenvolvimento pessoal e de entretenimento que ela possa oferecer”. Vejamos:

Todos os habitantes da cidade têm o direito de refletir e participar na criação de programas educativos e culturais e a dispor dos instrumentos necessários que lhes permitam descobrir um projeto educativo, na estrutura e na gestão da sua cidade, nos valores que esta fomenta, na qualidade de vida que oferece, nas festas que organiza, nas campanhas que prepara, no interesse que manifesta por eles e na forma de os escutar (Gadotti, 2006, p. 135).

Pensar uma cidade em que todos os seus habitantes participem de forma integral de todas as suas estruturas é também pensar que “algo” transformador tocou a alma dessas pessoas. E não é “algo” do acaso que acontece de forma despreziosa e sem construção e sem consciência política. Sem que essas pessoas não saibam de seus direitos sejam estes individuais ou sociais.

Gadotti (ibidem), diz que além de suas funções tradicionais, a cidade que educa tem uma nova função que é a de

formar para e pela cidadania, o que envolve: a cidadania política, a social, a civil, a econômica e a intercultural. E quem é passível de cumprir esse papel transformador, é a escola. Mas não é qualquer escola. É aquela que constrói uma relação de diálogo e se conecta com a cidade e com as pessoas que nela vivem, dela sobrevivem e com ela convivem.

Gadotti (ibidem, p.135) nos ensina que “escola deixa de ser um lugar abstrato para inserir-se definitivamente na vida da cidade e ganhar, com isso, nova vida. Ela se transforma num novo território de construção da cidadania”. E o conceito de escola cidadã ganha nova roupagem, qual seja:

A comunidade educadora reconquista a escola no novo espaço cultural da cidade, integrando-a a esse espaço, considerando suas ruas e praças, árvores, bibliotecas, seus pássaros, cinemas, bares e serviços, bares e restaurantes, teatros, suas igrejas, empresas e lojas... enfim, toda a vida que pulsa na cidade (Gadotti, 2006, p.135).

Ainda reitera que a “escola cidadã” pressupõe a existência de uma cidade educadora e isso se dá por mecanismos construídos pela própria escola tais como Colegiado Escolar, Constituinte Escolar, Plenárias Pedagógicas, dentre outras. Pois que busca a cidadania plena quando estabelece canais permanentes de participação, incentiva a organização da comunidade para que tomem em suas mãos o controle social da

cidade. Ou seja, a cidade passa a ser o lugar onde a ação política irá acontecer pela ação humana.

Portanto, como afirma Gadotti (ibidem) “o papel da escola é formar cidadãos”, [...] “é contribuir para criar as condições que viabilizem a cidadania” pois numa cidade que educa, o cidadão caminha sem medo, haja vista, [...] que “a cidade somos nós e nós somos a cidade”

Certamente a cidade em que vivi o acidente narrado, assim como a maioria das nossas cidades brasileiras, estão distantes de serem conceituada como cidades educadoras. E compreendendo que a Escola Pública de Trânsito tem um papel relevante no âmbito da educação para o trânsito - e esta é uma defesa que faço como educadora e como profissional que tem atuado nela - é lá o espaço próprio para realizar a formação dos profissionais que atuam nesse contexto, sejam eles formadores, fiscalizadores ou examinadores. E, no sentido de buscar promover uma consciência cidadã nos trabalhadores do trânsito, é salutar que sejam consideradas as reflexões sobre cidadania, ética e responsabilidade social no trânsito e dessa forma possibilitar uma atuação mais consciente e comprometida com a segurança viária e o bem-estar da sociedade, não apenas com o fim de implementar a Política Nacional de Trânsito e executar as ações educativas e os cursos destinados ao exercício pleno da cidadania, de mobilidade e de segurança no trânsito.

A formação para o trabalho do trânsito e o trabalho como princípio educativo

“Pois num é que nós só vive
Falando de homem, de práxis, de integração
De EMI, de tecnologia e de EPT
De teoria e de prática
De dialética e de formação.
De forma e de conteúdo
Para superar a conformação.

Também veio nos dizer
Que precisamos trabalhar
Mas antes de pegar na labuta
Precisamos estudar
Pra cooperar com o outro
E a revolução alcançar

Mas disse que revolução
Não é pegar numa arma
E fazer a insurreição
Mas é melhorar a vida
De todos os nossos irmãos
E assim, transformar o mundo
Fazendo a emancipação
[...]

Dizendo a toda essa gente
Que práxis revolucionária
é um ato de transformar.”

(Evanuzia Maria de Lucena, 2023).

Este é um poema que fala de formação, em especial da formação pensada a partir da fala dos meus professores da Pós-graduação de Educação Profissional que acontece no IFRN. Também reflete um tipo de educação defendida pela maioria dos autores – teóricos – com quem buscamos dialogar para construir a discussão teórico-metodológica ao longo desta pesquisa, notadamente, naqueles pontos que enfatizam a formação pautada numa educação que seja capaz de não apenas instruir, mas transformar a vida das pessoas, o que também envolve um processo de efetivação da cidadania plena.

Eu o fiz em homenagem a um dos nossos professores, Ronaldo Araújo, que exerce a função do magistério na Universidade Federal do Pará e veio nos prestigiar com a disciplina Práticas Pedagógicas em Educação Profissional. No último dia de aula, ele completaria 30 anos de exercício do magistério. Daí, a turma fez um bolo festivo e cantamos parabéns, entregando para ele uma comenda em agradecimento pelos seus serviços prestados como professor.

Busquei descrever no decorrer do poema, a fala do professor durante as suas aulas ao mesmo tempo em que tentei relacionar com o que eu também havia absorvido, como estudante, fazendo o uso de uma linguagem mais poética. E que relação tem o poema com o objeto estudado? Se eu responder tudo, talvez pareça uma resposta fora dos padrões científicos para uma escrita de E-book. Mas é tudo mesmo. Defendemos uma

educação com vistas a uma transformação da vida das pessoas e isso envolve formação integral, transformação social, emancipação política e tudo o que possa servir de melhorias na vida das pessoas e da sociedade como um todo.

E pensar para além de uma instrução me remete a ideia de que a realidade da formação atual (que envolve segurança viária e mobilidade urbana) não satisfaz porque é necessário seguir adiante e sonhar com outra realidade. Neste caso específico, aprender a fazer, pensar sobre o processo e ter consciência do papel de sujeito como ser histórico. Me fazendo refletir também sobre o que ressalta Ramos (2014, p. 84), ao fazer uma defesa sobre o projeto unitário de educação profissional, o qual se “constitui como síntese do diverso e que tem o trabalho como primeiro fundamento da educação como prática social.”

Sobretudo, que esteja integrado com todas as dimensões da vida. Porque deve estar comprometido com uma formação humana capaz de proporcionar a compreensão das dinâmicas socioprodutivas da sociedade atual, com conquistas e revezes, bem como, habilitar as pessoas para o serviço autônomo e crítico de profissões, no sentido de que não seja formar para uma atividade meramente como um ato de ensinar a fazer e preparar para o mercado de trabalho.

Neste capítulo, além da análise sobre a formação profissional oferecida pela Escola Pública de Trânsito, serão aprofundadas as discussões teóricas que fundamentam a

educação profissional, com ênfase na formação humana integral. O objetivo é compreender o papel da Escola de Trânsito no contexto da Política Nacional de Educação para o Trânsito, além de explorar a relação entre a Escola Pública de Trânsito e o campo da Educação Profissional.

Então foi oportuno o momento para fazer uma reflexão sobre a minha qualificação e agora, o trago para pensar a oferta dos cursos que acontece na Escola Pública de Trânsito, lócus e objeto desta pesquisa. Na busca pela conexão entre a formação que acontece na escola e a educação profissional, faço uma espécie de “empréstimo epistemológico” das discussões do campo da educação profissional para colocar na arena das problemáticas a oferta de educação para o trânsito, a qual tem como fim a formação de trabalhadores para o mercado de trabalho.

E assim, colocamos para a arena das discussões as concepções de autores da Educação Profissional, como Ramos (2013); Frigotto (2013; 2015); Araújo (2008); Araujo e Frigotto (2015); Moura (2008) e Machado (2008) para refletir acerca da formação desses profissionais que atuam na educação para o trânsito.

Enfatizando a ideia do Araújo e Frigotto (2015), ao realizarem uma pesquisa bibliográfica sobre práticas pedagógicas e ensino integrado, ressaltam a importância de se trabalhar a formação numa perspectiva de transformação da

realidade, com vistas a ampliação das capacidades humanas e que este aspecto seja inserido nos planos e programas educacionais, bem como, no desenvolvimento destes e na avaliação das práticas pedagógicas que se desejam integradoras.

Conforme defendem os autores, a capacidade de se trabalhar a autonomia, envolvendo habilidades coletivas, colaborativas e de forma criativa, se traduz como uma força que se desenvolve por meio de estratégias de levantamento de problemas da realidade e dos conteúdos, ao mesmo tempo em que suscita ferramentas teóricas e práticas no enfrentamento dos desafios cotidianos. Dessa forma, consideram diferentes possibilidades metodológicas para a experimentação do projeto de ensino integrado, sustentando a ideia de que o desenvolvimento de práticas pedagógicas integradoras, requer – no mínimo – um compromisso ético-político, sendo essencial vincular o ensino ao trabalho real dos alunos pautada numa atitude humana transformadora.

Quando o foco é formação para o trabalhador do trânsito, percebemos a partir dos documentos que orientam essa formação – hoje mais especificada na Res 789/2020, é uma orientação uma formação que vá além da instrução técnica, buscando promover uma consciência cidadã nos trabalhadores do trânsito, que seja um instrumento a mais na promoção da segurança viária e na mobilidade urbana, além disso, pela promoção da cidadania.

Como profissional da pedagogia que atua na Escola e, portanto, também sou agente de educação, compreendo que apesar das dificuldades expostas, há um caminho capaz de ser trilhado que é o – no mínimo – de uma abordagem que promova a reflexão crítica, o diálogo e a participação ativa dos trabalhadores na construção de uma cultura de trânsito mais segura e responsável.

No caso da formação do trabalhador que atua no trânsito, percebo uma limitação para o exercício de uma profissão que está em curso e o sujeito inserido no campo de trabalho a uma atualização de conhecimentos – que por muitas vezes nem é ofertada pelo poder público, fato que além de negar o conhecimento, retira dele o direito à atividade de trabalhar.

E o que dizer da cidadania que a própria lei intencionou garantir, a qual pauta-se em um dos objetivos da Política Nacional de Trânsito que é “aprimorar a educação para a cidadania no trânsito”, tendo como princípio básico a priorização da vida?

Ramos (2014) ressalta que o conceito de cidadania foi empregado de forma hegemônica pelo discurso liberal-burguês e pauta-se numa acepção de homem portador de direitos naturais – conceitos estes também elencados na Constituição Federal de 88 e na LDB 9394/1996 – e não de um homem produzido historicamente.

Frigotto (2013) revela que para a cidadania acontecer de forma efetiva precisa abranger o plano político, social e econômico. Segundo o autor, “a cidadania política significa ter os instrumentos de leitura da realidade social que permitam aos jovens e adultos reconhecerem os seus direitos básicos, sociais e subjetivos e a capacidade de organização para poder fruí-los” e, no plano da formação profissional, a cidadania deve tratar de superar a dualidade estrutural da educação, a qual separa a formação geral da específica e a formação técnica da política (Frigotto, 2013, p. 2).

No que se refere às questões de abordagens didático-pedagógicas dos conteúdos, a orientação é a de que sejam contemplados obrigatoriamente o uso de técnicas que oportunizem a participação dos cursistas, por meio de aulas dinâmicas, “fazer sempre a relação com o contexto do trânsito, a fim de proporcionar a reflexão, o controle das emoções e o desenvolvimento de valores de solidariedade e de respeito ao outro, ao ambiente e à vida” (Brasil, 2020, p. 60).

Esta orientação tem um caráter bastante fragmentado pois não há um projeto de educação em nível nacional tratando de uma integração curricular. Pois as orientações elencadas nas resoluções sugerem uma base de conteúdos, listadas e organizadas por módulos e por disciplinas.

Em todo o exposto, não há menção de modo mais específico à formação desses trabalhadores no âmbito da

educação profissional. E me apoiando no que Frigotto (2013) ressalta, há neste contexto uma negação da efetiva cidadania política, econômica, social e cultural, pois a necessidade de uma mudança estrutural na sociedade, esta permanece. E no que se refere ao trânsito, não é necessário pesquisa com grande teor científico para sabermos que – apesar das campanhas educativas – milhares de pessoas continuam perdendo a vida em decorrência dos sinistros de trânsito.

Neste sentido, intenciona-se promover educação para o trânsito não somente através de ações esporádicas, pontuais e/ou isoladas de um indivíduo, da sociedade e/ou do Estado, ou de ações planejadas e articuladas política e institucionalmente, colocando todo o espaço público como lugar de ensino e de aprendizagem, haja vista toda simbologia que marca a cidade transitável. Quer caminhemos pela rua, pela praça, pelo bairro, pelas vias. É esse percurso que liga o lugar de moradia aquele que se quer chegar.

Neste aspecto, a rua se revela de fato. E com ela a perspectiva de que a cidade pode nos ensinar e nos fazer ensinar numa construção relacional de trocas e oportunizar possibilidades. Pois, numa cidade que educa, as pessoas caminham não só como observadores, mas principalmente, como que experienciando o espaço. Como elucida Gadotti (2006), “a cidade é o espaço da cultura e da educação. Existem muitas

energias sociais transformadoras que ainda estão adormecidas por falta de um olhar educativo sobre a cidade.”

Desta forma, quaisquer ações educativas precisam ter no seu bojo, seja ele conceitual de atitudes, o olhar sobre esse a cidade, visto que a dinâmica desses lugares que educam – mesmo na condição de não serem espaços escolares – alinham-se a questões de quem percebe a cidade como espaço educativo, balizada na linha de esteira de pensamento da pedagogia da cidade.

Ao considerar a ideia trazida pelo autor, pode-se dizer que somos personagens geográficos citadinos ao passo que quando estamos na cidade, e mais especificamente como recorte desse trabalho, ocupamos, também, um espaço do trânsito. Assim, a cidade é entendida como lugar que é investida de uma orientação pedagógica expressa nos moldes de vida da e na cidade, considerando os cenários, as ritualizações e as instituições.

Deste modo, aproxima-se desse movimento da organização urbana, o trânsito e a vida no trânsito. Talvez, como nos alerta Tuan (1983) “o mundo nos parece espaçoso e amistoso quando concilia nossos desejos, e limitado quando eles são frustrados”. Assim, entende-se que se houvesse um sentimento de partilha conjunta, no qual ambos tivessem se apropriado do espaço como lugar de sociabilidade, de solidariedade, de cooperação, de respeito, de empatia, onde um homem não tiraria o espaço do outro, mas lhe daria apoio, aumentando o seu espaço.

A depender da Política Nacional de Trânsito e do Código Brasileiro de Trânsito (CTB/1997), sim. O Novo Código de Trânsito apresenta em seu conteúdo a palavra “educação” 32 vezes e traz um capítulo exclusivo tratando sobre educação para o trânsito. Em seu Art. 74, a educação para o trânsito é posta como direito de todos e constitui dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Nos parágrafos seguintes versa que é obrigatória a existência de uma coordenação educacional em cada órgão executivo e que estes órgãos deverão promover o funcionamento de escolas públicas de trânsito.

Dentre outras recomendações e orientações no CTB/1997, está a promoção de educação para o trânsito em todos os níveis de ensino, desde a pré-escola ao ensino superior, em todos os entes federativos e ainda, deverá adotar conteúdos curriculares relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores.

Em se tratando da Política Nacional de Trânsito, a educação para o trânsito está citada nos princípios, quando esta visa assegurar a integridade humana e o desenvolvimento socioeconômico do país. E em seus objetivos, é citada a educação para aprimorar a cidadania no trânsito. Nas suas diretrizes estão as especificações para alcançar tais objetivos, como: articular e promover a educação para o trânsito no âmbito da educação básica, bem como, articular e promover a capacitação de professores multiplicadores da educação para o trânsito. E

seguindo tais orientações, o CONTRAN, publica a Res 265, 14 de dezembro de 2007, dispondo sobre esta formação teórico-técnica.

Há, para tanto, algumas definições para educação de trânsito. A Resolução CONTRAN 875/2021, traz em seu Art. 11, a seguinte definição:

A educação de trânsito é a atividade direcionada à formação do cidadão como usuário das vias e rodovias, por meio do aprendizado de normas e condutas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre ao trânsito seguro, a saber: publicidade institucional; campanhas educativas; realização e participação em palestras, cursos, seminários e eventos relacionados ao trânsito; atividades escolares; elaboração de material didático-pedagógico; formação e qualificação de profissionais do Sistema Nacional de Trânsito (SNT); e formação de agentes multiplicadores (Brasil, 2021).

A normativa em questão cita formação, publicidade institucional, campanhas educativas, palestras, seminários, material didático, formação de agentes multiplicadores dentre outras formas. Sabe-se, porém, que essa formação tem acontecido de forma mais contínua nos Centros de Formação de Condutores e, no que se refere a formação de agentes multiplicadores, assim como, formação e qualificação de profissionais do Sistema Nacional do Trânsito poderiam acontecer com a estruturação e funcionamento pleno da Escola Pública de Trânsito ou por meio

de credenciamento de entidades e/ou instituições ao órgão executivo de trânsito.

No entanto, não é possível transformar o trânsito em um ambiente de paz sem fazer uso de estratégias eficazes, e neste sentido, Melo (2018), ressalta que é necessária uma intervenção social por meio da educação para o trânsito. Para tanto, afirma ele, “criar uma consciência social a favor da segurança é evitar comportamentos de risco, [...] “desse modo, a Educação para o Trânsito pode ser promotora de comportamentos humanos socialmente significativos no trânsito”, considerando que “a Educação para o Trânsito permite que o aluno (cidadão) se reconheça como indivíduo e respeite as regras de trânsito, sendo um cidadão atento, responsável e obediente (Melo, 2018, p. 29).

Desta forma, Melo (2018) faz algumas distinções acerca das terminologias sobre educação para o trânsito, educação de trânsito e educação no trânsito, quais sejam:

Nessa perspectiva, podemos distinguir terminologias que são propostas bem distintas: educação de trânsito, educação no trânsito, educação para o trânsito. No nosso entendimento, a educação de trânsito vem a ser toda a sinalização horizontal e vertical constante no sistema viário; a educação no trânsito geralmente é a realizada pelos agentes de trânsito ou prepostos, por ocasião de parada do veículo; e, finalmente, a educação para o trânsito são as informações necessárias para a garantia de um trânsito seguro, que podem ser feitas pela educação

formal, não-formal ou informal (Melo, 2018. p. 39).

Nesta perspectiva, educação para o trânsito é aquela que permite que pelo aumento do nível de consciência de cada pessoa, possa existir um comportamento adequado no trânsito. Portanto, comungamos com o entendimento do autor e faremos uso dessas terminologias ao longo da nossa pesquisa, buscando construir de forma mais específica as conceituações, as definido em seus contextos e concepções, conforme preceitua o autor mencionado.

Considerando ainda os destaques do autor sobre a relevância da Educação para o Trânsito, que envolvem as áreas de atuação, tais como o ensino na escola, a formação de condutores e as campanhas educativas. E se ampara na afirmação de Ferraz Assim, toda educação, incluindo a que se efetua no seio familiar e a que é proporcionada pelo meio social, tem como missão a socialização da criança e do adolescente. Nesse processo, a construção de valores é o mais importante para todos e para a sociedade. A Educação para o Trânsito é, portanto, tarefa de todos, principalmente da família.

Um aspecto importante no ensino do trânsito é que não basta informar aos alunos o conjunto de regras e normas. É imprescindível que eles coloquem em prática esses conhecimentos, em condições reais de trânsito. Isso significa possibilitar-lhes traduzir em comportamentos aquilo que aprenderam intelectualmente, pois um trânsito seguro não se faz

apenas com informações; exige ações conscientes e adequadas, que envolvam o respeito às normas, às regras e ao ser humano, ou seja, a educação para trânsito está diretamente relacionada com a mudança de comportamento do indivíduo no espaço do trânsito, no qual, além do ser humano, estão o veículo seja ele carroçável, elétrico ou motor, e a via.

No entanto, para que o convívio ocorra de modo sociável e democrático, é necessário que o ser humano atente para as leis, as normas e as regras previamente estabelecidas para uma boa convivência social, a qual tem como instrumento de fiscalização a legislação, haja vista, seu poder em controlar as ações humanas.

Compreendo que a EPT é o espaço próprio para realizar a formação dos profissionais, notadamente, naquilo que é orientado na regulamentação não apenas com o fim de implementar a Política Nacional de Trânsito e executar as ações educativas e os cursos destinados ao exercício pleno da cidadania, de mobilidade e de segurança no trânsito, mas também, cumprir e fazer cumprir o que preceitua as diretrizes da Política Nacional de Trânsito sobre o papel das escolas públicas de trânsito, bem como a sua função de formar trabalhadores para atuarem no âmbito do trânsito, seja na função de Instrutores de Trânsito, na função de agentes de trânsito, na de condutores de transportes especializados, dentre outros.

Frigotto e Araújo (2015) ao realizarem uma pesquisa bibliográfica sobre “Práticas pedagógicas e ensino integrado”,

ressaltam a importância de se trabalhar a formação numa perspectiva de transformação da realidade, com vistas a ampliação das capacidades humanas e que este aspecto seja inserido nos planos e programas educacionais, bem como, no desenvolvimento destes e na avaliação das práticas pedagógicas que se desejam integradoras.

Outro fator apontado pelos autores é a capacidade de se trabalhar a autonomia, envolvendo habilidades coletivas, colaborativas e de forma criativa, pois que se traduz como uma força que se desenvolve por meio de estratégias de levantamento de problemas da realidade e dos conteúdos, ao mesmo tempo em que suscita ferramentas teóricas e práticas no enfrentamento dos desafios cotidianos.

Dessa forma, consideram “diferentes possibilidades metodológicas para a experimentação do projeto de ensino integrado”, sustentando a ideia que não existe uma única técnica mais adequada para sua implementação para não sucumbir a um determinismo metodológico (Araujo; Frigotto, 2015, p. 76).

Para defender uma formação que ultrapasse a instrução técnica, buscando promover uma consciência cidadã nos trabalhadores do trânsito, é salutar que sejam consideradas as reflexões sobre cidadania, ética e responsabilidade social no trânsito podem contribuir para uma atuação mais consciente e comprometida com a segurança viária e o bem-estar da sociedade. Sendo valoroso questionar se o trabalho que está

sendo realizado é pautado no princípio educativo defendido, por exemplo, por Ciavatta (2005).

A autora defende que para seguir tal propósito “depende das condições de sua realização, dos fins a que se destina, de quem se apropria do produto do trabalho e do conhecimento que se gera” (Ciavatta, 2005, p. 413), justificando para tal que quando o que é direito torna-se mercadoria, o trabalho deixa de ser educativo, pois que a classe trabalhadora fica expropriada dos benefícios da riqueza social e dos saberes que desenvolve.

Dessa forma, compreendemos que apesar das dificuldades expostas, há um caminho capaz de ser trilhado que é o da formação humana integral, considerando não apenas as habilidades técnicas, mas também o desenvolvimento socioemocional dos profissionais. E neste contexto, há uma necessidade em aprimorar os cursos oferecidos pela escola pública de trânsito e o DETRAN/RN, propondo estratégias pedagógicas e metodologias que incorporem as concepções de cidadania e formação humana integral discutidas ao longo desta reflexão. Com destaque para uma abordagem que promova a reflexão crítica, o diálogo e a participação ativa dos trabalhadores na construção de uma cultura de trânsito mais segura e responsável.

É salutar que seja investigada, analisada, discutida, problematizada, ao promover cursos de educação profissional nos seus mais diversos formatos, no sentido de afirmar ou negar

se a formação proposta está em conformidade com o estabelecido em planos e programas de educação de trânsito do respectivo órgão ou entidade executiva de trânsito, se as propostas pedagógicas estão adequadas aos requisitos exigidos pela legislação de trânsito brasileira, se a formação converge para a diminuição do índice de acidentes no trânsito e se as concepções contidas nas propostas pedagógicas e suas práticas convergem para a redução de mortes e melhoria na mobilidade humana e segurança viária, como um direito à sociedade que lhe é instituído.

A Escola Pública de Trânsito (DETRAN/RN) forma profissionalmente condutores de trânsito tanto com o fim de formar candidatos para adquirirem a Carteira Nacional de Trânsito quanto para promover cursos de educação profissional em diversos formatos: capacitação, formação, qualificação, especialização e atualização de condutores, bem como, dos profissionais que atuam nos Centros de Formação de Condutores - CFC ou nos demais órgãos com a função de fiscalizar, como é o caso dos Agentes de Trânsito. Salientando que – conforme normativa - os profissionais só poderão atuar em suas áreas se o curso especializado para a função que desempenha esteja atualizado, com duração de 3 anos para os Agentes de Trânsito e 5 anos para os demais profissionais. Caso contrário, terão que parar suas atividades laborais, podendo até sofrer multa e penalidades no âmbito da lei.

CAPÍTULO IV

**EXPLORANDO NOVAS ROTAS, OUTRAS VIAS -
CONCEPÇÕES DA FORMAÇÃO PROFISSIONAL
SOB AS PERSPECTIVAS DOS PROFISSIONAIS DA
EPTRAN/RN**



EXPLORANDO NOVAS ROTAS, OUTRAS VIAS
- CONCEPÇÕES DA FORMAÇÃO
PROFISSIONAL SOB AS PERSPECTIVAS DOS
PROFISSIONAIS DA EPTRAN/RN

O não-saber, me deixou em agonia.
Porque quero saber, eu compreendo.
Porque quero compreender, eu aprendo.
Porque quero aprender, eu escrevo.
Porque quero escrever, eu leio.
Porque quero ler, eu estudo.
Se quero estudar, é para alargar a alma.

(Evanuzia Maria de Lucena, 2023).

A epígrafe desse texto reflete essencialmente minha jornada acadêmica e intelectual – especialmente no período da escrita deste e-book – a qual foi marcada por um ciclo contínuo, e por vezes descontínuo, de buscas e descobertas. Nesse processo descontínuo, a agonia do não-saber gerou em mim aflição por não conseguir trabalhar com nexos e coesão as ideias e os conhecimentos já adquiridos durante o mestrado. A aflição se misturou a um processo psicossomático cujos sintomas variaram

entre dor de cabeça, estresse, desequilíbrio hormonal, cansaço físico, sonolência, refluxo, choro, momentos depressivos, ansiedade, dores no corpo, angústia, indisposição e variação de humor, picos altos de pressão arterial, como arritmia e taquicardia.

Ouvi de muitos amigos/amigas que se aventuraram no caminho do conhecimento que esse estado de agonia foi vivido por eles de forma semelhante. Alguns mais, outros menos. E que a maioria necessitou da ajuda de um profissional da área da psicologia ou da psiquiatria ou de ambas para permanecer equilibrados nas questões relacionadas à saúde mental e a vida humana como ela se apresenta. Viver dói.

Somado a isso, há o fato de que, enquanto servidora pública, não pude solicitar afastamento temporário para estudar e realizar a pesquisa. Não pela questão jurídica, pois a lei permite, mas pela questão financeira, cujo teor pecuniário retirado seria um terço do salário percebido mensalmente. Isso comprometeria minha vida financeira em muitos aspectos. Outro ponto, não menos importante, foi que o setor onde atuo como coordenadora pedagógica, tornou-se lugar de disputa de poder e nesse contexto, fui afetada tanto para desenvolver as atividades didático-pedagógicas quanto nas relações interpessoais quando o teor da ação estava relacionado a tomada de decisões que estavam ligadas a competências superiores. Assim, o sentimento de desistir e abandonar os estudos me acompanharam em todo o

processo da escrita, juntando-se a isto o medo em não conseguir dar o retorno que me propus como resultado da pesquisa.

Ressalto, no entanto, que esse estado de agonia não me paralisou. Ao contrário, reconhecemos que é um estado de inquietação que surge quando nos deparamos com a vastidão do que ainda não compreendemos, e que nos impulsiona a buscar respostas, a explorar novas ideias e a refinar nossas habilidades. E, ao longo deste percurso, mesmo em meio ao cansaço, não desapareceu o desejo de entender mais profundamente, de estruturar minhas ideias de maneira coesa e de encontrar o caminho mais claro para a expressão escrita. A agonia inicial transformou-se em motivação para ler mais, para questionar mais, buscar ajuda, estudar intensamente e, enfim, para escrever de forma mais refinada e estruturada. Então, é possível afirmar: há beleza no caos.

Neste capítulo, compartilho minha experiência ao enfrentar e superar as dúvidas e incertezas que surgiram durante o processo de escrita. Refletirei sobre como essa jornada de autodescoberta e desenvolvimento intelectual influenciou minha abordagem na análise das categorias de pesquisa. Em particular, explorando sentidos no aprendizado sobre o uso da Análise Textual Discursiva (ATD) e a busca por significados em sua relação com a sociobiografia.

Essa perspectiva permitiu me implicar e me engajar na exploração das experiências pessoais e acadêmicas dos sujeitos

da pesquisa, que também são colegas de trabalho, integrando relatos da minha trajetória profissional e acadêmica nas análises das vivências deles, percebendo semelhanças e diferenças nas experiências compartilhadas. E nesse processo, foi-se revelando a vida pessoal e suas estruturas sociais, o que possibilitou maior compreensão sobre a condição do ser gente.

Para iniciar o presente capítulo, farei a caracterização dos sujeitos da pesquisa, discutindo brevemente suas formações e a relevância social dessas formações no campo da educação profissional. Em seguida, descreverei o processo de coleta de dados, detalhando os critérios de inclusão e exclusão dos participantes, bem como o processo de análise do corpus textual. Apresentarei também como essa análise foi realizada, antes de abordar a elaboração do metatexto, que representa um terceiro passo na Análise Textual Discursiva, fundamentada na abordagem metodológica de Moraes e Galiazzi, conforme já mencionado.

É importante destacar que o título deste capítulo e seus subtópicos foram elaborados com base nas categorias finais que emergiram da análise do corpus textual. Essa abordagem não apenas confere confiabilidade ao texto, mas também valida os resultados da pesquisa, refletindo de forma clara as nuances dos dados analisados

Caracterizando os sujeitos participantes da pesquisa e suas percepções

A presente pesquisa – como já citado – teve como lócus a Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN, lugar onde desenvolvo as atividades de Coordenadora Pedagógica. Visa alcançar o objetivo proposto, qual seja: analisar as concepções de formação profissional que norteiam os cursos ofertados por esta escola, as quais se fazem presentes no currículo e na percepção de seus profissionais, que contribuem de forma significativa para a qualificação profissional que ali acontece. Assim, nesse primeiro tópico, apresentarei as características desses participantes, destacando peculiaridades e suas contribuições para o desenvolvimento deste trabalho.

No desenvolvimento deste estudo, trânsito entre as funções da coordenação e da pesquisa, explorando os desafios que esse equilíbrio impõe, visando não perder de vista o rigor acadêmico e o científico. Minha interação cotidiana com os sujeitos dessa pesquisa — que muitas vezes, além de colegas de profissão, são também amigos — traz uma dimensão adicional ao processo. Com eles, reflito sobre a escola, sua importância e finalidade, assim como sobre as formas de superar as dificuldades diárias. Compartilhamos sonhos e utopias, planejamos juntos, mas também discordamos, nos estressamos, nos desestressamos, e seguimos em frente.

Nesse cotidiano desafiador, procuro ouvir atentamente suas falas, angústias e desafios profissionais, exercitando o acolhimento em vez do julgamento, reconhecendo que esse mesmo olhar e escuta me são oferecidos em retorno. Embora nem sempre nossas perspectivas sejam convergentes, mantemos o diálogo sob princípios de ética, cuidado e respeito profissional. A análise que buscamos realizar pretende ser o mais aprofundada possível e detalhada, valorizando suas práticas e concepções sobre formação, das quais eles são protagonistas, ao meu lado. Suas experiências e conhecimentos, tanto pela prática quanto pela qualificação técnica, enriquecem o ambiente educativo e trazem perspectivas singulares sobre a escola e a formação que ali se desenvolve. Desta forma, a participação desses profissionais na pesquisa revela não apenas suas percepções individuais, mas também evidencia saberes e potencialidades que influenciam diretamente a maneira como concebem a educação e a prática pedagógica cotidiana.

Para entender essas percepções de forma aprofundada, foi realizada a coleta de dados com base em uma amostragem composta por 6 participantes. Foram incluídos na pesquisa servidores efetivos do Departamento Estadual de Trânsito que estão vinculados à Escola Pública de Trânsito, incluindo o Coordenador Geral da escola, o Pedagogo efetivo do DETRAN/RN e dois instrutores. Esses servidores, além de efetivos do órgão, estão credenciados e qualificados — conforme requisitos que

serão detalhados no capítulo 3 — para atuar nos Cursos de Instrutor de Trânsito. Os demais instrutores inclusos, são servidores do SAMU, os quais contribuem com a formação de profissionais na área de trânsito. O critério de exclusão para esta pesquisa foi a falta de qualificação, considerando que a legislação impede instrutores sem essa formação específica de atuarem na capacitação de mão de obra neste campo de formação para atuar no contexto do trânsito.

Para a coleta de dados, foram utilizadas as técnicas de entrevistas semiestruturadas, com o objetivo de garantir o caráter qualitativo da pesquisa. De acordo com Minayo (1994), essas entrevistas combinam perguntas fechadas e abertas, permitindo que o entrevistado discorra livremente sobre o tema. Neste processo, buscou-se considerar práticas como: a apresentação do pesquisador aos entrevistados, menção do interesse da pesquisa, apresentação de credenciais institucionais, explicação dos motivos da pesquisa, justificativa da escolha do entrevistado, garantia de anonimato e sigilo, e uma conversa inicial. Essas práticas não foram apenas uma formalidade para estar em conformidade com as diretrizes da Comissão Nacional de Ética em Pesquisa – CONEP, mas foram fundamentais para construir uma relação de maior confiança e empatia com os participantes, ao quais estão comigo no dia a dia.

A aprovação do projeto de pesquisa pelo Conselho de Ética foi um passo importante para garantir que todas as práticas da

coleta de dados seguissem os padrões éticos estabelecidos. Para obter essa aprovação, foram preparados e submetidos diversos documentos, tais como: O Termo de Confidencialidade; a Declaração de Compromisso Ético de Pesquisa Não Iniciada; o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE); o Termo de Autorização para Uso de Áudio; e, finalmente, a Carta de Anuência assinada. Além disso, foi um momento oportuno para a reestruturação do Projeto de Pesquisa com reelaboração do cronograma e alinhamento dos objetivos com os demais elementos teórico-metodológicos.

O Termo de Confidencialidade com o fim de assegurar que as informações dos participantes seriam protegidas e mantidas em sigilo em toda a execução da pesquisa. O TCLE para garantir que os participantes compreendessem os objetivos da pesquisa, os procedimentos, inclusive, questões de riscos, e seus direitos. A Declaração de Compromisso Ético confirmando o compromisso dos pesquisadores em seguir os princípios éticos, comprometendo-se em somente dar início a pesquisa, após aprovação do CONEP; o Termo de Autorização para Uso de Áudio visando assegurar que os participantes iriam consentir a gravação das entrevistas; e, finalmente, a Carta de Anuência a qual foi obtida da instituição envolvida permitindo a realização da pesquisa.

A aprovação ética foi crucial para a credibilidade e validade da pesquisa, assegurando que os dados a serem

coletados, aconteceriam de forma responsável e que os direitos dos participantes seriam protegidos. Além disso, a conformidade com as diretrizes éticas e legais reforçou a transparência e a responsabilidade de nós pesquisadores.

Para manter a ética e o anonimato, identifiquei os participantes desta pesquisa pelos pseudônimos de VIA01, VIA02, VIA03, VIA04, VIA05 e VIA06. Esta codificação relaciona-se com as vias de trânsito e está alinhada com o termo metafórico do título da pesquisa "A Educação Profissional em caminhos de outras vias", que reflete a jornada e as contribuições individuais dos participantes na formação que é ofertada pela Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN.

Este processo de análise do corpus textual foi guiado pelas diretrizes de Moraes e Galiazzi (2016), que a partir da qual, ficou evidente a necessidade de reelaborar os objetivos da pesquisa, pois havia uma duplicidade de sentidos que comprometia a clareza e a direção do estudo, afetando diretamente a análise. Com isso, os objetivos foram reformulados para garantir maior precisão e alinhamento com a proposta da pesquisa, incluindo a afinidade com a linha de pesquisa do Programa de pós-graduação: Formação docente e práticas educativas.

No que se refere a elaboração dos quadros analíticos, esta apresentou desafios significativos, exigindo um esforço considerável para sua conclusão, o que incluiu foco, muita

concentração e cuidado no seu desenvolvimento, considerando os diferentes aspectos da ATD. O objetivo principal – que é analisar as concepções que permeiam a formação profissional na EPTRAN – orientou todo o processo. A partir desse objetivo, utilizei o roteiro de pesquisa para selecionar as questões mais alinhadas a ele, permitindo um foco maior nas áreas centrais da investigação. Essa seleção foi crucial para garantir uma interpretação mais clara e coerente dos dados. Com as questões selecionadas, dei início à organização dos quadros analíticos, o que facilitou a visualização e interpretação dos dados. Foram elaborados 7 quadros, os quais seguirão como apêndice ao final da escrita. Foram colocados em ordem crescente e intitulados e para identificação na análise serão utilizados com a seguinte codificação: o pseudônimo do sujeito, a numeração do quadro elaborado para análise textual, seguida do número da questão perguntada. Exemplo se for falado sobre a caracterização que é o quadro 1: V1QD1Q1

Esse processo marcou o início da unitarização do corpus textual, fase em que as falas dos sujeitos começaram a criar conexões – pontes - mais claras com os objetivos da pesquisa. As ideias inicialmente dispersas passaram a se estruturar, e o processo de categorização começou a emergir, com a construção das categorias iniciais a partir da unitarização.

Nesse processo de construção das categorias iniciais, foi realizada uma análise cuidadosa para garantir que a

originalidade das falas dos sujeitos e os sentidos por eles atribuídos fossem preservados. Isso exigiu uma releitura e verificação contínua das categorias em desenvolvimento. A partir dessa análise criteriosa dos dados coletados, fui capaz de estabelecer relações entre o corpus textual, a unitarização e as categorias iniciais, o que resultou na construção da categoria final, fazendo emergir a identificação das categorias emergentes.

Para a construção do metatexto, analisei os fenômenos revelados na elaboração das categorias e suas inter-relações. Assim, o presente capítulo está estruturado numa breve explanação sobre minha implicação na pesquisa, explorando as conexões entre a Análise Textual Discursiva (ATD) e a sociobiografia. E após a caracterização dos sujeitos, discutindo seus perfis profissionais, realizo as discussões das categorias que emergiram do corpus textual, dialogando com teóricos que abordam estas categorias no campo da educação profissional. Para isso, agrupei-as em dois grupos distintos: “concepção de formação e saberes da formação” e “práticas educativas e desafios da formação”, buscando suas validações com uso de citações. A seguir os quadros nos quais elaborei as características dos participantes: Quadro 1 apresenta a gestão e a coordenação, incluindo VIA01 e VIA02; e, o Quadro 2 apresenta os instrutores, VIA03, VIA04, VIA05 e VIA06.

Quadro 4 – Caracterização dos sujeitos participantes (Gestão e Coordenação)

SUJEITOS	GÊNERO	FAIXA ETÁRIA	FORMAÇÃO	VINCULO INSTITUCIONAL
VIA01	MASC	38	Superior + Sup + Sup	Servidor DETRAN (Coordenador-Geral /Designado)
VIA02	MASC	43	Superior + Especialização	Servidor DETRAN (Técnico e colaborador)
SITUAÇÃO	predominância do Sexo masculino	38-47	Todos têm graduação e 50%, possuem pós (Lato sensu)	Ambos servidores públicos (DETRAN/RN)

Fonte: Elaborado pela autora com base nas entrevistas (2024).

Quadro 5 – Caracterização dos sujeitos participantes (Instrutores)

SUJEITOS	GÊNERO	FAIXA ETÁRIA	FORMAÇÃO	VINCULO INSTITUCIONAL
VIA03	MASC	42	Superior Curso de Instrutor Instrutor Especializado	Servidor DETRAN (Designado)
VIA04	MASC	37	Superior (Trânsito) + Sup Licenciatura Curso de Instrutor Instrutor Especializado	Servidor DETRAN (Designado)
VIA05	MASC	47	Superior + Especializa ção Curso de Instrutor	Servidor (SAMU)
VIA06	MASC	43	Superior + Especializa ção Curso de Instrutor	Servidor (SAMU)
SITUAÇÃO	Predominância do Sexo masculino	37-47	Todos têm graduação + Curso de Instrutor e 50%, possuem pós (Lato Sensu)	Todos servidores públicos (50% do DETRAN/RN) - (50% do SAMAU/RN)

Fonte: Elaborado pela autora com base nas entrevistas (2024).

Em termos de gênero, a predominância é do sexo masculino, com idades variando entre 37 e 47 anos. Todos possuem graduação, e 50% deles têm pós-graduação Lato Sensu. Dois dos instrutores (VIA03 e VIA04) estão lotados no Serviço de Atendimento Médico de Urgência (SAMU), enquanto os demais (VIA05 e VIA06) são vinculados ao Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN/RN).

Falar da formação dos profissionais que atuam na escola é colocar em evidência o debate sobre sua qualificação e a função comumente atribuídas a eles de instrutor de trânsito. É notório que esses profissionais possuem qualificações avançadas, como graduação e pós-graduação Lato Sensu, que indicam um nível elevado de conhecimento e competência. Além disso, há a qualificação profissional específica para atuar na formação que acontece na escola, que é o Curso de Instrutor de Trânsito e outros cursos especializados.

A diversidade dos contextos de atuação desses instrutores – com dois lotados no SAMU e os demais vinculados ao DETRAN/RN – ressalta a importância de uma formação que seja ao mesmo tempo especializada e adaptada às especificidades de cada área de atuação. A formação acadêmica e a experiência prática adquirida nos diferentes contextos contribuem para um perfil profissional mais completo e capacitado, refletindo-se diretamente na qualidade dos serviços prestados e na formação oferecida aos profissionais em trânsito.

Explorar como as qualificações influenciam o desempenho dos instrutores em sua prática pedagógica é essencial para compreender as dinâmicas da formação profissional no campo da educação voltada para o trânsito. Tradicionalmente, sua atuação está vinculada aos CFCs, e a Lei 12.302/2010, que regulamenta a profissão de instrutor de trânsito, define esse profissional como responsável pela formação de condutores de veículos automotores e elétricos, com registro no órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Entre suas atribuições, destacam-se: instruir os alunos com segurança, respeitar os horários das aulas, e frequentar cursos de atualização a cada cinco anos.

O nível de escolaridade exigido para a função é o ensino médio completo, além de cursos específicos na área de trânsito. A atuação do instrutor dos CFCs é, assim, muito focada no treinamento teórico e prático dos futuros condutores, abordando normas de trânsito, aspectos técnicos e segurança viária. Esta formação está pautada pelas diretrizes da Resolução 789/2020, a qual tende a enfatizar habilidades práticas e conhecimentos regulatórios, o que muitas vezes restringe a visão educacional a um caráter mais técnico e operacional, em função de ser ato normativo regulamentado pelo CONTRAN e a possibilidade de alteração, é mínima. Em seu § 1º, a Res 789/2020, apresenta o seguinte: “os CFCs devem ter como atividade exclusiva o ensino teórico e/ou prático visando à formação, atualização e reciclagem

de candidatos e condutores de veículos automotores”. E reiterando essa exigência, o § 3º classifica esses CFCs como: “I – A: exclusivamente ensino teórico técnico; II – B: exclusivamente ensino prático de direção; e, III – AB: ensino teórico técnico e de prática de direção”.

Reafirmando que essa formação é exclusiva para a formação do condutor, que objetiva adquirir a Primeira Carteira Nacional de Habilitação ou para aquele condutor que necessite realizar uma reciclagem em função de cometimento de infrações ou atualização em função de passar do prazo de 5 anos sem renovar seu exame clínico – prazo previsto pela legislação para quem fica sem renovar os exames para que receba novamente a concessão de uma nova CNH. Com essa discussão não se pretende diminuir a relevância da profissão ou a função que esse instrutor tem para um trânsito menos violento, mais humanizado e mais seguro, o que requer um aprofundamento e ampliação maior dessa discussão em razão da degradação desse contexto de precarização onde esse tipo de trabalho está inserido que envolve estruturas sociais, econômicas, escolaridade (formação e qualificação), e todo o contexto histórico desse profissional.

Em contraste a este contexto, o instrutor da Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN tem um papel ampliado, indo além da formação de condutores. Ele é responsável pela capacitação dos próprios instrutores de trânsito - que atuam nos CFCs, de seus diretores gerais e de ensino, além dos profissionais como agentes

de trânsito, examinadores, vistoriadores e condutores que atuam no transporte de cargas e de pessoas. Ou seja, inserido em um contexto educacional mais abrangente, pois precisa lidar com necessidades educativas mais profundas, que envolvem não apenas o treinamento técnico, mas também a conscientização social e a promoção de uma cultura de cidadania e segurança no trânsito.

Vejamos o que é posto como requisito para os profissionais formadores dessa mão de obra especializada na Res 789/2020. Em seu Art. 56, diz que:

São exigências para os profissionais das instituições ou entidades credenciadas com a finalidade de capacitar diretor-geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para os CFC, e examinador de trânsito:
I – curso superior completo, pós-graduação lato-sensu e experiência na área de trânsito, quando coordenador-geral; e
II – curso superior completo, cursos relacionados ao tema de sua disciplina e curso específico na área do trânsito, quando membro do corpo docente.

Dessa forma, a formação e qualificação dos instrutores que atuam nas Escolas Públicas de Trânsito é mais ampla e abrangente, incluindo uma base pedagógica e interdisciplinar

que os capacita a atuar em diferentes áreas da educação no trânsito. Além da formação de instrutores para Centros de Formação de Condutores (CFCs), esses profissionais também formam examinadores de trânsito, agentes de trânsito e condutores especializados no transporte de cargas e passageiros, conforme os Cursos Especializados já mencionados.

Entretanto, essa abrangência não elimina os desafios e limitações presentes tanto na formação quanto na prática desses profissionais. É importante reconhecer as diferenças na formação acadêmica e prática, bem como na diversidade de públicos atendidos por ambos os grupos. Embora compartilhem o mesmo título de 'instrutor de trânsito', suas atribuições e qualificações refletem níveis de complexidade distintos.

A função exercida nos CFCs é fundamental, mas o título pode não capturar toda a extensão e relevância das competências exigidas dos instrutores formados nas Escolas Públicas de Trânsito. Estes são servidores públicos, que é um dos requisitos para atuar na escola. Mas a pesquisa revela que eles estão vinculados ao órgão, assumindo cargos distintos ao de instrutor de trânsito e que no momento em que estão exercendo o papel de instrutor não são remunerados – discussão que será abordada na análise das categorias a frente.

Nesse contexto de contradições, em que o ambiente de formação demanda melhorias estruturais e funcionais, a produção textual se inicia com o objetivo de promover uma

compreensão mais profunda e teórica com as categorias que surgiram a partir da unitarização do corpus textual. Para além dessa discussão já posta, e considerando que esses profissionais formam mão de obra qualificada, segundo o que afirma Machado (2008, p. 17), “há um pressuposto básico que o docente da educação profissional seja um sujeito da reflexão e da pesquisa”, no mínimo.

Como contribuição, ela ressalta a heterogeneidade nas formas de organização da educação profissional no Brasil, o que inclui os programas de formação inicial e continuada. Portanto, deve ser considerado a complexidade deste todo e as necessidades de cada internas ao conjunto da educação profissional. Ou seja, é preciso compreender as necessidades e desafios de cada formação específica dentro do seu contexto de atuação. Estes cursos ofertados na EPTRAN/RN se assemelham aos cursos citados por ela, em razão de sua carga horária - como já citado - e situa-se no bloco do setor econômico dos serviços, bem como, já concluíram o ensino médio, ele deve saber lidar com o alunado bem heterogêneo.

Outra contribuição dada pela autora nessa compreensão, é que ele apresenta um perfil do docente da educação profissional, reiterando que ele “deve ser capaz de permitir que seus alunos compreendam, de forma crítica e reflexiva, os mundos do trabalho, dos objetos e dos sistemas tecnológicos dentro dos quais estes envolvem” (Machado, 2008, p. 18). Neste

mesmo sentido, a autora afirma que o docente da educação profissional precisa dar conta de três níveis de complexidade, quais sejam:

- desenvolver capacidades de usar, nível mais elementar relacionado à aplicação dos conhecimentos e ao emprego de habilidade instrumentais;
- desenvolver capacidades de produzir, que requer o uso de conhecimentos e habilidades necessários à concepção e execução de objetivos para os quais as soluções tecnológicas existem e devem ser adaptadas; e,
- desenvolver capacidades de inovar, nível mais elevado de complexidade relacionado às exigências do processo de geração de novos conhecimentos e novas soluções tecnológicas.

Assim, é necessário que o docente consiga desenvolver em seus alunos habilidades básicas as quais contribuem para o desenvolvimento progressivo que do uso saber usar, produzir e criar coisas novas. Ou seja, que apresente uma escala de complexidade crescente, que vai desde o uso básico de conhecimentos até o desenvolvimento de novas soluções e inovações nos seus processos educativos e formativos.

Ao situar o potencial de professores da educação profissional, Moura (2008) aponta a existência de perfis profissionais distintos, quais sejam: os profissionais não graduados que atuam na EP, os graduados que já atuam como

docentes, mas não tem formação específica nesse campo e os futuros profissionais que já estão em formação.

O foco da discussão envolve os dois primeiros grupos. No que se refere ao grupo dos não graduados, Moura (2008) enfatiza a necessidade de melhorar a formação desses docentes, tanto nos aspectos técnicos quanto nos pedagógicos. Inclui nessa crítica também as instituições privadas e Ongs, enfatizando que elas precisam garantir essas qualificações pois que é os locais de atuação desses profissionais, cuja regulação por parte do poder público é mínima ou inexistente. E eu incluo nesse contexto, os Centros de Formação de Condutores que tem a finalidade de formar condutores para o trânsito. O autor faz uma crítica ao fato de que a educação é um direito social e como tal não deve ser submetido a lógica do mercado, ao mesmo tempo em que propõe que essas organizações busquem parcerias e apoio com instituições formadoras e que sejam capazes de garantir qualificação de qualidade, incluindo aspectos técnicos e pedagógicos.

No que se refere aos graduados que já atuam, mas não têm formação específica nessa esfera educacional, Moura (2008, p. 32) ressalta que “há que se adotar estratégias de curto prazo, mas que não continuem sendo apenas provisórias, emergenciais ou especiais, caracterizadas pela transitoriedade e precariedade que vem marcando a formação de professores para a EPT ao longo de nossa história”. Defende ainda que a formação essencial é

fundamental para os desenvolvimentos técnico e pedagógico desses profissionais, haja vista, que a educação superior contribui para a criação de um vínculo para a teoria e a prática no ensino. Incluo nesse contexto, os profissionais que atuam na Escola Pública de Trânsito, considerando ainda que estes docentes precisam, por força da legislação, possuírem cursos de formação específica para que possam atuar como docentes, aspecto que também é defendido por Moura. Vejamos:

É fundamental que o docente tenha uma formação específica que lhe aproxime da problemática das relações entre educação e trabalho e do vasto campo da educação profissional e, em particular, da área do curso no qual ele está lecionando ou vai lecionar no sentido de estabelecer as conexões entre essas disciplinas e a formação profissional específica, contribuindo para a diminuição da fragmentação do currículo.

Esta discussão, não exclui as limitações e os desafios que são próprios das formações ao longo da história, categoria que será discutida mais a frente, mas importa destacar na ideia de Moura (2008) os aspectos da formação inicial que aborda aspectos gerais mas também os específicos, considerando a problemática das relações entre educação e trabalho e educação profissional, o que deve envolver a formação contextualizada e a integração de saberes visando a diminuição na fragmentação do

currículo, ao mesmo tempo, em que precisa buscar o desenvolvimento crítico e reflexivo.

Nesse mesmo sentido, quando questionadas sobre as diferenças entre a atuação de um instrutor e a de um professor, suas respostas também revelaram percepções distintas. A VIA01 identificou a diferença somente na terminologia, enquanto a VIA02 visualiza uma distinção mais significativa. Para ela, o instrutor de trânsito ensina uma técnica mecânica e repetitiva, focada no domínio do veículo, enquanto o professor tem um papel mais amplo, estimulando o aluno a pensar, questionar e ir além da técnica. A VIA02 ainda ressaltou que o conhecimento pedagógico, a metodologia e o domínio da teoria são fundamentais para garantir a qualidade desse "fazer" que vai além da simples transmissão de uma técnica, enfatizando: "um dos meus desafios como pedagogo aqui... é mudar essa percepção de instrutor para educador de trânsito, sair só dessa repetição para que o sujeito aprenda a pensar sobre o trânsito, sobre suas escolhas" (V2QD3Q7, p. 2).

Evidencia, portanto, o aspecto da distinção entre instrutor e professor, afirmando que enquanto o instrutor é visto como alguém que ensina técnicas de direção de forma repetitiva e mecanizada, inclusive, está capacitado para o processo de ensino-aprendizagem na especificidade de sua área de conhecimento, o professor é percebido como alguém que estimula o pensamento crítico e vai além da técnica. Ressaltando a complexidade e a

profundidade necessárias na atuação dos instrutores de trânsito, que muitas vezes são reduzidos a esta função técnica, desconsiderando a riqueza de sua formação acadêmica e pedagógica.

Das concepções da formação e seus saberes

A formação, já em evidência nesta discussão, nos conecta a um vasto universo de saberes, que inclui: qualificação, capacitação, educação profissional, capacidade reflexiva e crítica, consciência social e atuação profissional e nos alerta para a condição de que estão relacionados tanto com a formação quanto com a prática educativa.

Saviani, (1996), ao refletir sobre “os saberes implicados na formação do educador, inicia suas considerações afirmando que para ser educador é preciso saber educar. Então precisa ser educado. Quando formado, precisa dominar os saberes implicados na ação de educar. Portanto, sob essa lógica, “é a educação que determina os saberes que entram na formação do educador” (Saviani, 1996, p. 145).

Neste sentido, a educação é compreendida como algo inerente à natureza humana, uma vez que o homem não nasce sabendo. Para suprir sua própria subsistência, ele precisa aprender a produzir. É necessário, portanto, entender as formas de criar materiais que satisfaçam suas necessidades, pois a

natureza não desempenha esse papel. Assim, o saber deve ser produzido historicamente pelo homem, o que implica um trabalho educativo. Como ressalta Saviani (1996, p. 147), “o saber que diretamente interessa à educação é aquele que emerge como resultado do processo de aprendizagem, como resultado do trabalho educativo”.

No entanto, afirma Saviani (1996), mesmo que o fenômeno da educação seja tão velho quanto a própria humanidade, o saber científico, sistematizado, elaborado e metódico passa a predominar sobre o saber espontâneo somente com o surgimento da escola, que, nesse contexto, não apenas organiza o conhecimento, mas também delimita o que é considerado relevante para a formação dos indivíduos sob as normas do saber científico.

Ao serem questionados sobre a formação que acontece na Escola Pública de Trânsito, os profissionais que compõem a gestão e o corpo técnico avaliaram que a formação é fundamental e tem muita contribuição com a construção dos saberes tanto da experiência quanto com os saberes didático-pedagógicos. Que auxilia na evolução da educação que é ofertada na escola e ressaltam que a construção desses saberes faz parte de todo o processo do ensinar, tais como o saber técnico, o saber contextualizado. Segundo eles, este saber é mais próximo da realidade do sujeito cultural, incluindo implicações subjetivas das relações humanas.

Ainda evidenciam que, apesar de no contexto do trânsito, ser evidenciado o saber mais técnico, há uma preocupação na escola, com os saberes mais contextualizados com a realidade, os saberes voltados para uma formação para o trânsito mais humana, mais crítica e mais participativa mais consciente daquilo que é ser um condutor que exerce atividade remunerada, ele é um condutor que vai se utilizar de sua condição de trabalhador, e que vai usar seu veículo para o trabalho. Vejamos o que enfatiza a VIA02:

Acredito que a atuação da escola contribui muito. Para que esse instrutor esteja na ministração desses cursos vai mobilizar uma série de saberes. Não só o saber técnico, mas também o saber mais contextualizado, mais aproximado daquela realidade mais cultural, que envolva outras pessoas naquele processo... dessas implicações mais subjetivas das relações humanas (V2QD5Q2, p. 6).

Esta fala revela a compreensão de que tanto os saberes didático-pedagógicos quanto os saberes técnicos estão inseridos desde o momento em que o docente toma para si a responsabilidade de ministrar um curso e esses saberes estarão com ele em todo o processo do ensinar, pois que esses são próprios deste processo. E evidencia que

“Cursos para o trânsito há muito uma evidência do saber técnico”... “porque são

cursos meio que de reprodução de uma técnica no ato de dirigir, no ato de conduzir”... “mas há uma preocupação na escola com os saberes voltados para uma formação para o trânsito mais humana, mais contextualizada, mais crítica e mais participativa”... “mais consciente daquilo que é ser um condutor, em particular, o que exerce atividade remunerada, ele é um condutor que vai se utilizar de sua condição para o trabalho”... “especificidades que precisam ser consideradas nessa relação” (V2QD5Q2, p. 6).

O que está evidenciado na fala acima é que a formação que é dada ao profissional que usa o veículo como instrumento de trabalho é uma formação específica que, segundo ela, há singularidades que precisam ser consideradas. Quando questionadas sobre as aproximações da oferta de cursos pela EPTRAN com as redes de Educação Profissional, a VIA01 considera que a escola pode ir mais além, porém não apresentou outras especificações. Por outro lado, a VIA02 reitera a formação é ofertada para uma mão de obra específica e que oportuniza o trabalho.

Por esta razão, defende a V2QD5Q4, é preciso “entender que a condução é uma oportunidade para o trabalho e o trabalho nessa perspectiva precisa ser pensado como uma relação humana que acontece ali naquele espaço mediada pelo veículo” ... “e pensando nisso é importante formar essa mão de obra não para conduzir apenas, mas para conduzir com ética, com responsabilidade, com muita ética, com muito

comprometimento”. Ressaltando a importância de uma formação mais contextualizada, mais humana e mais participativa.

Neste aspecto, a VIA02 se refere aquele profissional que usa seu veículo como instrumento de trabalho seja para transportar pessoas seja para transportar cargas. Para exercerem a profissão, há nas normativas do CONTRAN, exigências de que esses profissionais possuam cursos especializados naquilo que eles transportam, seja cargas ou pessoas. É o condutor do transporte escolar, do caminhão pipa, do veículo de emergência, do transporte de produtos químicos, do mototaxista, do moto-Uber, dentre outros.

Quando questionada sobre o que entende por Educação Profissional, a V4QD6Q1 afirma que é “uma educação extremamente necessária para a formação do profissional na sua execução da profissão” e acrescenta: “sem aquela formação, ele não está habilitado para executar tal profissão”. Quando questionada sobre como entende a formação que acontece na escola para o trabalhador do trânsito, a maioria das respostas destaca a prestação do serviço público, a contribuição para a segurança no trânsito, a ajuda na redução dos riscos de acidentes no trânsito e a salvar vidas.

Nesse mesmo sentido, a V3QD6Q2 ressalta: “...que eles tenham uma vivência deles lá na rua, que ele volte para casa sem precisar passar por cima de ninguém, sem precisar machucar

ninguém e sem se machucar também no trânsito” e ainda completa: “essa é a palavra-chave: mudança no comportamento”. Já a V4QD6Q2 afirma que “entendo que essa formação da escola pública de trânsito para o trabalhador do trânsito ajuda, inclusive, a salvar a vida dele, além de oferecer, de melhorar o currículo dele como profissional da área de trânsito”, reforçando a ideia de que “também ajuda a salvar vidas”.

No que se refere à educação profissional, Ramos (2014) nos orienta a pautarmos um projeto comprometido com a formação humana. Ou seja, o ensinar não deve se limitar ao preparo técnico para o mercado de trabalho, mas possibilitar a compreensão das dinâmicas socioprodutivas do mundo moderno, com suas conquistas e contradições. É uma formação que habilita para o exercício crítico e autônomo das profissões, permitindo ao profissional compreender seu papel em um contexto social mais amplo.

Há uma compreensão de que o saber que deve ser promovido ajuda o profissional a entender como se relacionar com os demais no espaço do trânsito. E quando o profissional é o instrutor, a V3QD6Q1 destaca que “a formação profissional para instrutor de trânsito é dizer para ele que ele é uma das ferramentas necessárias e possíveis para que a gente possa mudar o comportamento daquela pessoa que esteja circulando nas vias públicas”. Assim, as falas demonstram uma compreensão da educação profissional tanto como um meio para

capacitação técnica quanto como um processo para mudança de comportamento e atitudes.

Sob este aspecto, no anexo da Resolução 166/2004 do CONTRAN, a educação para o trânsito é descrita como um processo que “ultrapassa a mera transmissão de informações”. Essa ideia se alinha ao que vimos defendendo ao longo dessa discussão: uma formação mais ampla e transformadora, a qual propõe um enfoque humano, visando promover mudanças nos valores, comportamentos e atitudes dos indivíduos. Isso exige uma formação que prepare os profissionais não apenas para transmitir normas, mas para inspirar mudanças de comportamento.

Como sugere a resolução, é necessário que essa formação incentive a participação popular na resolução de problemas. Ao adotar essa visão humanizadora, a formação profissional para o trânsito não apenas transmite habilidades técnicas, mas forma cidadãos capazes de sensibilizar outros. Profissionais formados com esse viés têm o potencial de influenciar uma cultura de trânsito mais consciente e responsável, tornando-se não apenas instrutores, mas facilitadores de uma mudança que impacta toda a sociedade.

Embora Saviani tenha trabalhado com a formação de educadores na educação básica, suas categorias de saber podem ser adaptadas para refletir a formação de instrutores e outros profissionais de trânsito. No bojo dessa discussão, Saviani (1996)

nos oferece relevantes contribuições para compreendermos que saberes todo educador deve dominar e que deve integrar o processo de sua formação, elencando o que segundo ele, são os principais: o saber atitudinal, que compreende o domínio dos comportamentos e vivências consideradas adequadas ao trabalho; o saber crítico-contextual que se relaciona à compreensão das condições sócio-históricas que determinam a tarefa educativa.

Quanto aos saberes específicos, estes correspondem às disciplinas em que se recorta o conhecimento socialmente produzido e que integram os currículos escolares; o saber pedagógico que incluem conhecimentos produzidos pela ciência da educação e que são sintetizados pelas teorias educacionais, considerando este um tipo de saber que define a identidade do educador como profissional distinto dos demais; e, o saber didático-curricular está relacionado com o domínio do saber-fazer e compreende os conhecimentos relativos às formas de organização e realização da atividade educativa na relação educador-educando.

Dessa forma, segundo Saviani (1996), a formação se constitui por saberes que se prendem a identidade e conformam a personalidade do educador e que são objetos da formação tanto dos processos espontâneos quanto sistemáticos, que essa formação exige compreensão do contexto com base no qual e para o qual se desenvolve o trabalho educativo, que saberes

específicos precisam ser assimilados pelos educandos e que são imprescindíveis na sua formação. Como o autor assinala, no tratamento dos diversos tipos de saberes, o núcleo fundamental constitutivo do ato de educar é dado na relação educador-educando e, portanto, devem integrar a formação do educador.

É importante reconhecer a diferença entre o contexto da educação básica em que o texto do autor foi pensado, no entanto, percebo uma oportunidade de enriquecimento beber nesta fonte e trazer-la para o campo da educação profissional. Enquanto Saviani se concentra na formação integral do educador, visando à cidadania crítica e consciente, a formação profissional na EPTRAN se volta para a qualificação técnica e prática, sem, contudo, desconsiderar a função social desses profissionais, que também atuam em prol da segurança pública e da cidadania no trânsito.

Essa linguagem perpassa todas as narrativas dos profissionais em todo o percurso de suas falas. Está, por exemplo, na fala da V6QD7Q1, quando questionada sobre as concepções de currículo e de trabalho, ela afirma que é “curso específico para que eles atuem naquela área específica” e que é “capacitar o trabalhador para a esta funcionalidade” pois se trata de uma “profissão específica”. Esse entendimento de área específica é unânime e é fato: a educação oferta pela EPTRAN é normatizada pelo CONTRAN, em especial, regida pela Res 789/2020. É nela que se inserem toda a grade curricular, métodos de avaliação,

procedimentos didático-pedagógicos dentre outros elementos da formação, como já citado.

No entanto, ambos os modelos educativos compartilham a missão de desenvolver competências fundamentais para o exercício de uma função social relevante. Isso nos permite perceber que, apesar das diferenças, os saberes discutidos por Saviani também podem ser aplicados à formação profissional, com as devidas adaptações. Uma das principais contribuições trazidas por Saviani, que converge com os saberes destacados pelos sujeitos conforme reflete o Corpus analisado, é o reconhecimento de que a formação dos educadores tem uma função social essencial: a de formar cidadãos críticos e conscientes.

Essa função social se reflete claramente na formação de profissionais do trânsito, que têm o papel de atuar como agentes de segurança e proteção à vida nas vias públicas. Esses profissionais, por meio de suas práticas cotidianas, desempenham também uma função educativa informal no trânsito, ensinando pelo exemplo e pela orientação. É uma dupla função vivenciada pelos profissionais da EPTRAN, que combinam a capacitação técnica com a responsabilidade de promover comportamentos seguros e éticos no trânsito.

Além disso, a educação eficaz no trânsito depende da conscientização do papel protagonista de cada cidadão, incluindo os próprios formadores, que devem ser sensibilizados para atuar

como mediadores de uma transformação cultural. Esse papel exige que os profissionais desenvolvam não apenas as habilidades técnicas, mas também a capacidade de engajar a comunidade em um processo de participação ativa na resolução de problemas, promovendo a colaboração entre motoristas, pedestres e autoridades. Esse aspecto reflete a ideia de Ramos sobre uma formação integrada, onde o conhecimento técnico é complementado pela capacidade de dialogar e estimular a cidadania.

Assim, os profissionais do trânsito são chamados a exercer um papel que vai além do ensino de normas: eles se tornam agentes de transformação social, facilitando uma cultura de trânsito mais consciente e responsável. Profissionais formados com esse viés possuem o potencial de influenciar positivamente a sociedade, não apenas como instrutores, mas como facilitadores de uma mudança cultural que valoriza a segurança, a ética e o respeito no espaço público.

Dos saberes da prática educativa

A presente discussão também se pauta pela integração teórica e prática para a qualificação do trabalhador do trânsito. A teoria está relacionada aos saberes e princípios de ensino técnico, mas também aos saberes já mencionados. Enquanto a prática envolve a aplicação direta desses conhecimentos em situações

reais, como aulas práticas de direção e exames práticos, e o próprio processo de docência vivenciado pelo instrutor que se soma a necessidade de adequar a formação às condições e necessidades dos educandos.

Partiremos das categorias iniciais que emergiram da unitarização do Corpus, tais como a integração entre teoria e prática (que envolve movimentos demandados da formação os quais podem ser aplicáveis na prática); a capacitação técnica e procedimentos seguros (que envolve aperfeiçoamento da técnica para a preparação de processos de forma segura e eficiente); a formação técnica e mudança de comportamento (que envolve mudança de comportamentos e atitudes a partir do conhecimento adquirido); e, a formação e a transformação pessoal e profissional (que envolve aspectos referentes a transformação e ao desenvolvimento pessoal e profissional do trabalhador demandados pela formação).

Para desenvolver uma análise pautada numa prática pedagógica integradora, recorreremos às reflexões de Araújo e Frigotto (2015), que defendem uma proposta de ensino integrado como um compromisso com a utopia de uma formação inteira. Essa proposta vai além do ensino médio, promovendo “a ideia de integração como princípio pedagógico orientador de práticas formativas focadas na necessidade de desenvolver nas pessoas (crianças, jovens e adultos) a ampliação de sua capacidade de

compreensão de sua realidade específica e da relação desta com a realidade global” (Araújo; Frigotto, 2015, p. 63-64).

Os autores enfatizam que, para práticas integradoras serem efetivas, é essencial que educadores e aprendizes adotem uma atitude transformadora, que se manifeste por meio de um compromisso político e social com os trabalhadores e com a sociedade. Entretanto, diversos fatores influenciam a realização dessas práticas, como as condições concretas de formação, o conhecimento e a maturidade do professor, o perfil dos alunos e o tempo disponível para a formação.

Araújo e Frigotto (2015) sugerem, portanto, que os conteúdos devem ser selecionados e organizados não com um fim mercadológico, mas com o objetivo de promover comportamentos e atitudes transformadores, como a capacidade de trabalhar em equipe, viver coletivamente e agir com autonomia. Esse enfoque se alinha com a necessidade de uma formação que vai além das competências técnicas e busca a formação integral dos sujeitos.

Ao analisarmos as respostas dos sujeitos entrevistados sobre o impacto do tempo de vivência na escola, percebemos um alinhamento com essa perspectiva. Quando questionados se o tempo na instituição havia propiciado uma reflexão sobre a relação entre teoria e prática, muitos relataram que a experiência prática e a vivência diária na escola impactaram significativamente seu desenvolvimento pessoal e profissional.

Esse impacto se manifesta, por exemplo, na capacidade de aplicar o conhecimento adquirido, na transformação de comportamentos e na evolução de sua própria atuação no contexto do trânsito.

A V3QD6Q5, ressaltou: “para mim essa perspectiva de mudança de característica de minha percepção veio justamente nesse ponto, quando eu fiz o curso de instrutor”. Ela sublinhou a importância de conectar os fundamentos teóricos com a prática ao afirmar: “dos fundamentos da educação, eu achei muito interessante porque eu sabia, mas não sabia o juntar as 2 peças”. A VIA03 ainda ressaltou o desejo de compartilhar o conhecimento adquirido: “então todas as vezes que eu tenho esse conhecimento, eu quero e preciso compartilhar com alguém”. “Porque eu posso dizer, eu já preservei a vida de muita gente, seja uma palestra, seja numa blitz, seja fazendo curso”, acrescentando: “nada adianta se o teu conhecimento não compartilhar”.

A VIA03 também fez uma reflexão sobre sua jornada, “Eu não era instrutor em 2016, eu fiz o curso em 2017 pela escola” “daí eu comecei a fazer parte de instrução e modificou totalmente” [...] “Eu entrei no curso apenas para ter o curso e, porém, quando eu fiz o curso e me apaixonei...”. Isso modificou totalmente, levando-o a ser instrutor: “eu acho que eu fui moldado para fazer o curso ou para trabalhar com uma instrução no trânsito”.

Ainda sobre esse questionamento, a VIA04 destacou sobre “essa vivência, essa permanência que a gente tem aqui na escola

a gente não só leciona, mas a gente também aprende bastante”. “Isso muda nossa vivência como docente”, enquanto a VIA05 considerou que a relação entre teoria e prática aparece de forma significativa que destaca: “Você pratica, conhecendo.” Assim, o conhecimento teórico não é separado da ação prática, mas ambos se complementam. Ela ainda menciona a importância desse processo no contexto profissional: “No meu caso, se eu sou condutor, além do paciente tem o trânsito”, sugerindo que, no exercício da função, o trânsito em si se torna um elemento adicional de atenção, além da tarefa específica que o condutor desempenha.

A experiência e a reciclagem também são ressaltadas como fundamentais para a atualização contínua: “Para mim é bom, porque se eu vou fazer uma reciclagem, tem coisa que esqueci, e você lembra e passa para outros profissionais no futuro.” Então, a formação não é algo estanque, mas um processo dinâmico que permite o compartilhamento de experiências entre profissionais. Continuando com a reflexão, a VIA05 fala sobre o aprendizado contínuo que surge no próprio ato de ensinar: “Você compreende que, no momento que você dá aula, você aprende muito mais.” Ou seja, reconhece como o papel do educador vai além da simples transmissão de conhecimento e demonstra que se aprofunda à medida que compartilha e reflete sobre suas próprias práticas.

Neste mesmo sentido, quando questionadas se os cursos propiciam mudança para a vida profissional do trabalhador contribuindo para uma compreensão sobre a relação entre Teoria e Prática, as respostas fornecidas oferecem uma compreensão sobre a relevância de uma integração entre a teoria e a prática para garantir a aplicação do conhecimento adquirido, ressaltando que a própria formação contribui para mudanças na vida profissional e pessoal, ajudando os trabalhadores a entender e aplicar conhecimentos na prática, destacam a importância das escolhas individuais e seus impactos a longo prazo. Para tanto, em suas falas a integração entre teoria e prática tem sido reiterada, destacando a importância de ambas para a formação de profissionais no trânsito.

A V3QD6Q4 reflete sobre essa relação ao afirmar que, embora "a maioria [dos cursos] são teóricos", é fundamental o "alinhado a questão da prática". A preocupação com a aplicabilidade do conteúdo é clara quando menciona: "não adianta de nada, só aquele conteúdo aplicado numa sala de aula, se não tem aquela aplicabilidade lá na rua". Essa fala ressalta que, embora o ensino teórico seja predominante, ele só se concretiza de forma significativa quando encontra espaço para ser exercido no ambiente prático.

Seguindo esse pensamento, a V6QD6Q4 complementa essa visão, ao destacar a natureza mecânica da prática: "A prática é um negócio mais mecânico, né? Mas a gente estava muito na

prática porque é o dia a dia, é o movimento, você faz com a repetição". Essa perspectiva reforça que, na rotina de trabalho, a repetição das atividades vai levando ao aperfeiçoamento, mas ela também destaca que conhecimento teórico é indispensável ao afirmar: "Você sempre tem que ter a teoria. Se você não tiver conhecimento, você não consegue assimilar o conteúdo", sublinhando que não há separação entre os dois elementos, ao concluir que "só tem a prática se houver também a teoria".

Assim, as Vias assumem que a repetição e a prática são vistas como essenciais para aprimorar as habilidades e aplicar os conhecimentos adquiridos. As falas dos profissionais destacam que os cursos promovem uma mudança significativa ao proporcionar não apenas uma base teórica sólida, mas também o desenvolvimento de habilidades práticas, que impactam diretamente tanto a vida pessoal quanto a atuação profissional dos trabalhadores.

Os relatos indicam que a formação contínua e as experiências práticas são vistas como fundamentais para a efetividade dos cursos e para o desenvolvimento de habilidades que transcendem o saber técnico, corroborando a proposta de Araújo e Frigotto de que a educação deve promover a autonomia e a reflexão crítica. Dessa forma, a experiência dos profissionais da área de trânsito reforça o valor de uma prática pedagógica integradora, na qual a vivência e o contato direto com o ambiente

de trabalho tornam-se elementos essenciais para uma formação realmente transformadora

Em meio a estes posicionamentos, acreditamos ser necessário pensar nessa relação a partir de uma perspectiva crítica e reflexiva pautada em Araujo (2008). O autor busca discutir uma didática da educação profissional, por meio da qual problematiza diferentes formas de pensar a integração entre teoria e prática, reiterando a indissociabilidade entre sua base teórica e a atividade prática. Para tanto, ele aborda a disputa de dois projetos de educação que marca a história da educação no Brasil, o pragmático e o de uma pedagogia da práxis.

O primeiro relaciona-se aos interesses do capital e o segundo se orienta com um tipo de formação que pode favorecer os processos de qualificação dos trabalhadores. No que se refere à pedagogia pragmática, vincula-se a ela – dentre outros – a escola ovismo e o tecnicismo educacional associados a uma didática da técnica que sustente o saber técnico acima dos demais saberes. Araújo (2008) nos alerta para o fato de que no cerne dessa pedagogia está a formação profissional que foca o trabalho na lógica do mercado. Neste campo de compreensão, quem usufrui dos benefícios do trabalho são os detentores da propriedade enquanto os trabalhadores são considerados meros instrumentos de produção.

Por outro lado, considera o autor, a lógica vinculada a pedagogia da práxis propõe um tipo de educação pautada nos

princípios da escola unitária, politécnica referenciadas nos conceitos de marxistas e gramscianos. E sob este aspecto, argumenta Araujo (2008), as estratégias de formação dos trabalhadores não podem ser dissociadas de projetos de desenvolvimento nacional, pautada numa política nacional sólida.

No contexto da formação para o trabalho docente, é essencial refletir sobre todo o percurso, desde a formação inicial até a educação continuada. Essa reflexão abrange a teoria e a prática pedagógica, promovendo um pensamento crítico sobre a prática docente pois a visão dicotômica tem-se permanecido na qual se dissocia a profissionalização e a escolarização, na qual há uma separação dos formadores gerais dos formadores da educação profissional que por sua vez, separam da formação técnica.

E neste sentido, ao relacionar teoria e prática, busca-se entender como a práxis pode enriquecer esses processos formativos, tanto na educação inicial quanto na continuada, transformando a reflexão em uma ação crítica do próprio pensar e, para tanto, Araujo, apresenta algumas estratégias baseadas na ideia de unidade para a formação docente, a saber:

A teoria e a prática educativa como núcleo articulador da formação do educador; a teoria sendo sempre revigorada pela prática educativa; a prática educacional sendo o ponto de partida e de chegada; a ação do

educador se revelando a partir da prática concreta e da realidade social; e, o currículo com características teórico-práticas.

A competência dos instrutores de trânsito deve ser avaliada não apenas pela formação técnica, mas também pela capacidade de integrar conhecimentos teóricos e práticas pedagógicas. Nesse sentido, é importante destacar que, ao serem questionados sobre a contribuição da formação na Escola para a construção dos saberes derivados da experiência e da prática, os entrevistados enfatizaram a presença de diversos saberes focados na formação de adultos. Eles evidenciaram a necessidade de que a teoria esteja conectada à prática – um saber que, de fato, salva vidas. Isso ressalta a preocupação e o compromisso ético com a vida do outro, além do respeito à dignidade humana. Ademais, a integração da experiência e a atualização profissional contínua permitem que os profissionais se mantenham informados e preparados para enfrentar novos desafios e práticas no contexto do trânsito.

E neste aspecto – da teoria e da prática - os instrutores precisam ser capazes de refletir sobre suas práticas e adaptar suas abordagens conforme as necessidades dos alunos e as exigências do contexto de trânsito e talvez, um dos desafios seja – de fato - é unir a teoria dos regulamentos e técnicas de trânsito com a prática efetiva de ensino. A formação contínua e a reflexão sobre a prática são essenciais para que os instrutores consigam fazer

essa integração de maneira eficaz, garantindo que os alunos não apenas conheçam as regras, mas também desenvolvam habilidades nas quais reflita uma abordagem pedagógica integradora. Isso implica que, além de dominar o conteúdo técnico sobre trânsito, os instrutores devem ter uma formação pedagógica que lhes permita desenvolver estratégias de ensino que conectem teoria e prática de maneira eficaz.

Além disso, a própria natureza do trânsito como espaço dinâmico e imprevisível exige que os profissionais estejam preparados para lidar com situações diversas e inesperadas. Isso implica que a formação precisa ir além de uma visão tecnicista e incluir elementos que desenvolvam a capacidade crítica dos educandos para que saibam agir com autonomia e discernimento em cenários desafiadores.

Dos desafios da formação e da prática

Como profissional que também atua na Escola Pública de Trânsito (EPTRAN), compartilho muitas das percepções expressas pelos profissionais entrevistados – chamados de "Vias" ao longo desta análise. Discutir a formação humana integral no contexto da formação profissional que ocorre na EPTRAN já representa um desafio significativo. No entanto, o maior desafio para esses profissionais é a responsabilidade de transmitir um saber que literalmente salva vidas. Ramos (2008) defende uma

concepção de educação profissional comprometida com a formação humana, uma visão que transcende o desenvolvimento de habilidades técnicas, incorporando também valores éticos e humanísticos e epistemológicos. Este conceito, amplamente discutido ao longo deste e-book com base nos estudos de Moura, Machado, Saviani, Ciavatta e Ramos, tem especial relevância no contexto da formação de profissionais que atuam no trânsito, onde a prática cotidiana envolve salvar vidas.

Conforme relatado por um dos profissionais entrevistados, a fala da VIA04 por exemplo, “essa formação da Escola Pública de Trânsito para o trabalhador do trânsito ajuda, inclusive, a salvar a vida dele, além de melhorar o currículo como profissional da área de trânsito”. Assim também, a VIA03 destacou: “também ajuda a salvar vidas porque, no trânsito, envolve essa questão do respeito para que ele tenha respeito para com os demais atores no trânsito.”

As falas das Vias – profissionais - reforçam a ideia de que a formação na EPTRAN não se limita à qualificação técnica. Há um compromisso ético envolvido, pois o saber que esses profissionais adquirem impacta diretamente a segurança no trânsito e a preservação de vidas, incluindo a sua própria. Evidenciando que, apesar desse reconhecimento sobre a importância da formação, os profissionais enfrentam inúmeros desafios para incorporar esses aspectos éticos e humanísticos em suas práticas diárias. A seguir, serão analisados os principais

desafios que emergem desse processo de formação e a prática cotidiana de um saber que salva vidas.

Para esta discussão, além do já exposto, ressalto a contribuição nessa reflexão de Paulino Orso (2011) ao trazer para o debate o desafio da formação do educador na perspectiva marxista, compreendendo o educador como inserido na sociedade, sujeito às contradições e antagonismos sociais, próprios da realidade em que se encontra. Remete-se a problemática da formação de professores: “como e de que forma está sendo formado para como e de que forma está sendo preparado para educar”.

Neste contexto, ele elenca alguns pontos importantes dentre os quais destaco aqueles que considero fazerem parte da realidade aqui apresentada pelas falas das vias, com as quais tenho construído esse diálogo, a saber: os investimentos na educação são precários, escolas sucateadas, professores mal formados, professores realizando tarefas isoladas e desvinculadas do PPP que agrega, ausência de reflexão sobre a concepção de homem, de mundo, de educação e de sociedade dentre outros. Se formos relacionar esses pontos em destaque com a formação de professores, segundo ele, não há comemorações. Ressalto que de fato não há. Seguindo o que ele reflete, a realidade concreta da escola, neste caso a EPTRAN, as condições de ensino e aprendizagem revelam a preocupação e a importância que se atribui à formação do educador e à educação.

Tais desafios inicia-se, na formação dos profissionais da Escola Pública de Trânsito tanto se expressa em termos de estrutura quanto na percepção sobre o valor do investimento na capacitação. Uma das preocupações levantadas pelos entrevistados foi a clareza em relação aos objetivos do curso e os locais de atuação dos egressos. Essa clareza aparece com maior detalhamento, quando é mencionando setores específicos como serviço público, autoescolas, prefeituras, ONGs, empresas e atividades especializadas no trânsito. Essa fala evidencia uma relação direta entre a formação recebida e as diferentes áreas de atuação nas quais os profissionais podem aplicar suas habilidades, pois traz à tona os ambientes de trabalho, como também destaca a importância de uma formação técnica especializada e direcionada. Para funções de liderança, como a de diretor-geral ou diretor de ensino, há pré-requisitos que envolvem tanto a experiência anterior como instrutor quanto a posse de um diploma de nível superior.

Apesar das áreas de atuação estarem mais bem definidas em algumas falas, os entrevistados apontam que a formação oferecida ainda enfrenta desafios. Um dos principais problemas mencionados está relacionado à visão da formação como gasto e não como investimento. Isso afeta diretamente as condições estruturais para oferecer uma capacitação de qualidade, limitando a eficácia dos cursos e comprometendo o cumprimento pleno de seus objetivos.

Na análise das falas dos profissionais, emerge uma avaliação, reflete esse cenário de avanços, mas também de limitações. Embora reconheça que os cursos estão atendendo aos objetivos propostos, essa satisfação vem com algumas ressalvas. A VIQD4Q3 ressalta: “A princípio, sim, estamos atendendo, não necessariamente da forma que gostaríamos, mas estamos alcançando.” Nessa declaração ela aponta para uma sensação de progresso, mas também revela que, na prática, a formação ainda não atinge plenamente as expectativas dos profissionais envolvidos.

Há um reconhecimento de que, apesar das melhorias, ainda existem desafios a serem superados para que a formação atenda às necessidades de forma ideal. E também destaca um contexto histórico de precariedade na formação dos profissionais do trânsito antes da última formalização e institucionalização da Escola Pública de Trânsito (EPTRAN). Segundo este profissional – VIA01 - "antes da instituição formal, havia uma precariedade, seja ela social, cultural, política e institucional. Não havia a prestação do serviço adequado."

Esse comentário reflete a fragilidade das iniciativas de capacitação antes da criação de uma estrutura formal e organizada para a formação profissional no trânsito. A precariedade mencionada atravessava diversas dimensões, desde a falta de políticas públicas e infraestrutura até as questões culturais e sociais que dificultavam a prestação de um serviço de

qualidade. A institucionalização da EPTRAN, portanto, trouxe avanços significativos, mas os desafios de aperfeiçoar a qualidade da formação ainda permanecem.

Apesar da evolução trazida pela formalização, a fala da VIA01 indica que o caminho para uma formação que satisfaça plenamente os profissionais ainda precisam ser percorridos. A formação atingiu um patamar de maior organização e oferta de cursos, mas não atende completamente as expectativas de qualidade e profundidade que os profissionais almejam.

A fala da VIA02 também segue esse sentido quando destaca os desafios enfrentados pela Escola Pública de Trânsito (EPTRAN) no início de suas atividades, especialmente no que diz respeito à estrutura e à qualificação dos profissionais envolvidos. O entrevistado reconhece que, inicialmente, a escola não conseguiu atingir plenamente seus objetivos, devido a uma série de limitações, particularmente relacionadas à falta de professores qualificados para atender às demandas dos cursos oferecidos: "inicialmente, não conseguiu muito, pela própria dificuldade estrutural da escola: faltava professores. Esse pessoal não tinha a qualificação necessária para os cursos."

Esse comentário evidencia a dificuldade que a escola enfrentou em sua fase inicial, quando a carência de profissionais qualificados impactou diretamente a qualidade da formação. A falta de infraestrutura adequada e de professores capacitados representou um grande obstáculo para o cumprimento dos

objetivos educacionais propostos. Porém, se evidencia também, uma melhoria gradual no investimento da estrutura da escola e na formação, apesar das dificuldades iniciais. Na segunda fase de sua composição, houve um crescimento na quantidade e qualidade dos cursos oferecidos, o que resultou em um avanço visível no cenário da escola e ressalta: "nessa segunda composição da escola, então a gente vê uma crescente na oferta desses cursos. É possível visualizar uma melhora nesse cenário da escola pública."

Contudo, mesmo com essas melhorias, a fala também reflete um desafio persistente: a resistência à ideia de que a formação é um investimento e não um gasto. A VIA02 ressalta essa dificuldade ao afirmar: "quando se trata de formação, há uma certa resistência por entender que a formação não é investimento. Seria gasto, mas, na verdade, formação é investimento." Ou seja, apesar das melhorias observadas, um desafio persistente ainda se destaca: a resistência à ideia de que a formação profissional deve ser encarada como um investimento, e não como um simples gasto. Essa percepção equivocada subestima o verdadeiro valor da educação e da qualificação, restringindo o pleno desenvolvimento e potencial da formação oferecida pela escola.

Além dessa pauta, os entrevistados destacam diversas questões que impactam a formação e a atuação dos profissionais, como a estrutura financeira e física da escola, bem como a falta

de reconhecimento por parte da gestão. Também ressaltam a necessidade de capacitação e qualificação da mão de obra, a escassez de pessoas (profissionais) e de materiais, e a indefinição em relação à identidade e à finalidade da escola. Esses fatores afetam não apenas o funcionamento interno da instituição, mas também o papel social que ela desempenha, refletindo uma busca por maior representatividade social.

Quando questionados sobre os principais desafios e limitação que a EPTRAN vivencia atualmente, a V1QD4Q4 destaca que a falta de reconhecimento por parte da gestão é um obstáculo significativo, pois, conforme afirmado “. “Hoje é mais uma questão de certa forma financeira, barra estrutural e física.” Nesta percepção é reforçada a ideia de que a formação deve ser vista como um investimento, essencial para o desenvolvimento da escola. E ressalta: “precisamos de pessoas qualificadas e capacitadas para que possa ampliar o nosso alcance.” O que evidencia que no contexto da Escola de Trânsito, a limitação de recursos materiais também se torna evidente.

Como exemplificado por esta via, ao mencionar a insuficiência de veículos disponíveis como recurso didático para as aulas práticas e explica: “como é escola de trânsito, eu vou deixar como exemplo: veículos. Hoje a escola possui 4 motocicletas... A legislação exige que, no mínimo, você tenha um carro para dar essa aula prática e isso aí, ela mina o que a escola já poderia estar executando.” Ou seja, a fala ilustra a intersecção

entre a necessidade de investimentos adequados e a capacidade da escola em oferecer uma formação eficaz e de qualidade.

Ainda sobre desafios e limites, a VIA02, segue no mesmo sentido quando também questionada, responde que a própria estrutura da escola pública apresenta desafios significativos. Um deles menciona a necessidade de um espaço específico para as atividades: “É a própria estrutura da escola pública. Precisaria de um local específico.” Além disso, a questão do financiamento é crucial, e isso inclui “a questão do próprio financiamento, porque não tem rubrica no PPA.”

Essa falta de recursos impacta diretamente a contratação de instrutores, uma vez que: “não tem como pagar esses instrutores. A grande maioria que dá os cursos é voluntário. Quem é que vai querer dar uma aula de 20 e 30 horas sem receber nada?”, somada a essa questão, a VIA02 aborda outra que considero relevante que é a identidade da escola e seu papel social. Enfatiza que é preciso “buscar uma representatividade social, qual é o papel da escola, afinal? A que ela se propõe? Se ela se propõe a formar mão de obra qualificada para o trânsito, então canalizar nesse aspecto. Se ela se propõe a formar instrutores de trânsito, canalizar nesse aspecto. Se ela se propõe a formar o futuro condutor... ou ela se propõe a tudo isso.”

Assim, considero que esse questionamento reflete a necessidade urgente de definir claramente o papel social da escola: “Acho que é definir esse papel social, realmente, na

escola.”, e para tanto revelam a complexidade dos desafios enfrentados pela escola pública de trânsito e a importância de uma reflexão profunda sobre sua identidade e objetivos.

Estamos no cerne da questão, como afirma Orso ao se referir à formação de professores. Na EPTRAN, o foco se estende a profissionais que formam mão de obra, incluindo instrutores, examinadores, vistoriadores, agentes de trânsito e condutores, formando um universo diversificado de categorias profissionais. Essa diversidade já apresenta desafios significativos. E neste aspecto, a questão reside na prática social. Conforme Orso reitera, o percurso da práxis social deve ser circular, movendo-se da prática para a teoria e, desta, de volta à prática, de maneira ressignificada. Nesse contexto, embora os profissionais, conforme suas falas nas vias, atribuam um valor significativo à formação e à educação oferecidas na EPTRAN, seus anseios permanecem insatisfeitos diante da falta de apoio daqueles que detêm o poder político e a vontade política para efetuar mudanças.

Partindo dessa realidade, existe a possibilidade de refletir sobre diversas formas de agir sobre a ação e superar tais limitações que se colocam. Há um descaso sobre a escola. É preciso que se busque alternativas. Pois responsabilizar o professor por todo o problema da formação e da prática é descabido. Orso (2016) nos alerta que há uma lógica na perspectiva do neoliberalismo e do positivismo que a formação

do professor é “ruim” pois que o mesmo é despreparado, incompetente e malformado, isolando o professor, separando-o das relações.

Sonhar não é proibido. Cultivar utopias é um direito que todos devemos exercer. Meu sonho por uma EPTRAN de excelência reflete não apenas uma aspiração pessoal, mas uma necessidade coletiva de transformação. Então sonho pensando e esse pensar me faz refletir pois sou “livre” para desejar. Desejo um espaço onde a educação seja a norma, proporcionando aos professores não apenas o desenvolvimento de reflexões sobre seus conhecimentos, mas também a capacidade de aplicar esses conhecimentos de maneira prática, pois essa integração é crucial para salvar vidas no trânsito, tanto no que diz respeito aos condutores de veículos de carga e passageiros quanto ao papel vital dos instrutores que os formam.

Assim, visualizo uma EPTRAN que não apenas atenda às demandas atuais, mas que também se antecipe às necessidades futuras. Um espaço com salas de aula amplas, laboratórios de mecânica e sucatas, permitindo uma experiência prática enriquecedora na formação dos profissionais. Em linha com Araújo (2008, p. 62), é imperativo que as estratégias de formação de professores estejam integradas em uma política pública robusta de educação profissional, alinhada com as resoluções do CONTRAN. Essa articulação é a chave para “viabilizar intentos,

definir estratégias e fontes de recursos, e, especialmente, garantir a presença de profissionais qualificados na área”.

Entretanto, Araújo (2008, p. 62) nos lembra que ações de formação isoladas não são suficientes para assegurar uma formação profissional de qualidade. É fundamental implementar estratégias que promovam a valorização do profissional docente, respeitando seu trabalho e garantindo uma remuneração que ele considera “adequada”. Um ambiente de desvalorização não apenas mina a motivação dos educadores, mas compromete a qualidade da formação oferecida.

Portanto, ao encerrar esta análise, deixo claro que a construção de uma EPTRAN de excelência não é apenas uma visão utópica, mas uma necessidade urgente que demanda compromisso, planejamento e ação. É tempo de transformar nossos sonhos em realidades que impactem positivamente a formação dos profissionais do trânsito e, conseqüentemente, a segurança nas vias.

CAPÍTULO V

DESENBCANDO COM NOVAS PERSPECTIVAS – CONSIDERAÇÕES FINAIS



DESENBCANDO COM NOVAS PERSPECTIVAS - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em fase de desembarque, o desafio do momento é extrair as flores da caminhada. Neste intento reafirmo algumas questões que considero caras na realização desse trabalho. Primeiro, tem a ver com a realização de um sonho que foi instigado na infância por minha mãe e que para mim vale ouro e tem um perfume inebriante e resplandece cores como as flores que minha mãe cuidava no nosso quintal de casa.

Também se relaciona com a minha vontade de melhorar minha qualificação para melhorar cada dia mais minha atuação como profissional da docência, ressignificando os princípios da epistemologia da práxis no meu ambiente de trabalho, o que envolve ética, respeito, compromisso e responsabilidade social em oferecer o melhor aos que dependem das minhas ações profissionais, meus colegas e a sociedade, bem como, aqueles que dependem de mim, da minha amizade, do coleguismo nas inter-relações pessoais.

Essa trajetória, repleta de desafios e conquistas, me proporcionou uma visão mais abrangente não só da minha prática docente, mas também do papel que a educação desempenha na formação de profissionais de trânsito, contribuição retirada da experiência da pesquisa sociobiográfica. A pesquisa me permitiu entrelaçar conceitos teóricos com as vivências reais dos profissionais que atuam nesse campo, e isso ressignificou minha compreensão sobre o impacto de uma formação humanizada e técnica.

Ao longo deste trabalho, ficou evidente a importância da integração entre teoria e prática, e como essa união pode salvar vidas, tanto no contexto de trânsito quanto na sociedade como um todo. Assim como minha mãe cultivava flores com paciência e dedicação, percebo que o cultivo da educação e da formação profissional exige o mesmo cuidado, inclusive no processo de escrever um e-book, que apesar de apresentar muitas lacunas e algumas limitações, revelou-se um processo contínuo de “querer saber, querer compreender, querer aprender, querer escrever, querer estudar, querer alargar a alma” sem perder a sensibilidade que também demanda ética e compromisso com o outro.

Refletir sobre as vozes dos profissionais da EPTRAN também foi um ponto transformador para mim. Suas falas trouxeram à tona as dificuldades enfrentadas, os desafios estruturais e as lacunas ainda presentes na formação oferecida. Mas, mais que isso, revelaram a vontade de construir algo

melhor, de sonhar junto comigo com uma escola que atenda às reais demandas do trânsito e da segurança pública. Essas vozes ecoam em mim, reforçando a importância de manter viva a esperança por uma educação que faça a diferença.

Nesse vislumbre de conhecimento e de alargamento da alma, retomo o problema da pesquisa: quais concepções norteiam a formação profissional dos cursos ofertados pela Escola Pública de Trânsito do DETRAN-RN (EPTRAN)?, visando alinhar ao objetivo que me propus a analisar essas concepções à luz da Análise Textual Discursiva, buscando compreender o lugar das escolas de trânsito dentro do contexto da política nacional de educação para o trânsito, relacionar a Escola Pública de Trânsito com o campo da Educação Profissional e Tecnológica e com seus fundamentos e princípios, analisar a proposta de formação profissional sob a perspectiva dos profissionais que atuam nos cursos ofertados pela Escola Pública de Trânsito.

Para tanto, destaco alguns insights e descobertas relevantes, que surgiram como “luzes na tempestade”, quais sejam: a relevância que os profissionais tem pelos Saberes didáticos, tão quanto aos saberes técnico, na integração desses saberes para um fazer pedagógico mais comprometido com os educandos, fazendo a diferença na atuação do docente, para ir além de uma instrução meramente técnica; preocupação na relação entre a carga horária dos cursos e o aprofundamentos dos conteúdos, percebendo que essa carga horária poderia ser

ampliada para melhoria na qualidade da formação, também demonstrando uma visão crítica e reflexiva sobre suas práticas.

Foi demonstrado uma preocupação recorrente com a carga horária dos cursos e o nível de aprofundamento dos conteúdos. Percebeu-se que uma carga horária mais extensa poderia resultar em uma formação mais sólida e qualitativa. A formação técnica foi destacada pela importância no aperfeiçoamento de processos seguros e eficientes. O objetivo é preparar os profissionais para atuarem com segurança e competência em suas funções, contribuindo para a melhoria do trânsito, e este foi um dos saberes evidenciados como saber que salva vida.

Também foi destacada que a formação não só melhora habilidades técnicas, mas também promove uma mudança de comportamento e atitudes. Os profissionais apontaram como o conhecimento adquirido transforma sua forma de pensar e agir, gerando impactos diretos na sua atuação diária, o que implica também atualização de conhecimentos e a melhoria contínua da prática profissional. Neste sentido, a formação que acontece na EPTRAN, não se limita a aprimorar habilidades técnicas, mas também contribui para o desenvolvimento de uma mentalidade mais responsável e consciente, tanto no campo profissional quanto no pessoal.

Nesse mesmo sentido, foi ressaltada a importância de considerar os conhecimentos prévios dos educandos e seu

contexto a partir da abordagem baseada na andragogia, voltada para adultos, valorizando suas experiências, reforçando a necessidade de uma educação continuada, que respeite as vivências dos profissionais e busque um aprimoramento constante.

Foi ressaltado como o tempo de vivência na escola influencia a percepção e atuação dos profissionais, neste sentido, a EPTRAN foi vista como um lugar de compartilhamento de saberes, um ambiente onde o ensino teórico se conecta com a prática, criando um espaço de aprendizado transformador. Esse reconhecimento da escola como um espaço de troca e crescimento reflete a importância de valorizar seu papel na formação profissional do trabalhador.

É possível considerar os impactos suscitados por esta pesquisa e para tanto, retomo o que foi usado como pretensa justificativa para a realização dele. A pesquisa realizada não apenas evidenciou a relevância da formação que acontece na Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN como profissional, questão que é dada como importância de segunda ordem dentro do órgão em detrimento da finalidade jurídica e institucional que lhe é própria. O ineditismo e a originalidade desse estudo, não tem a pretensão de exaurir todo o entendimento, no entanto, traz esta contribuição para a educação profissional e para o campo da educação para o trânsito, abrindo novas frentes de investigação científica.

Ao abordar as concepções que norteiam a formação profissional na Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN, trouxe à tona reflexões profundas sobre a natureza da formação de trabalhadores que atuam no trânsito, destacando-a como uma formação essencialmente ligada ao trabalho e, portanto, à educação profissional.

Do ponto de vista científico, a investigação contribui para a caracterização da Escola Pública de Trânsito como uma entidade legitimamente ofertante de educação profissional, o que é um avanço significativo para o campo. Isso confere à escola uma nova roupagem teórica, afirmando seu papel não apenas como um espaço técnico, mas como um local de construção de saberes que integra teoria e prática, favorecendo o desenvolvimento dos profissionais que ali atuam e para seus egressos. Ao integrar a reflexão acadêmica com os desafios práticos da formação no contexto do trânsito, o estudo cria uma base conceitual inédita que poderá orientar futuras pesquisas e debates, além de provocar novos olhares sobre a intersecção entre educação profissional e trânsito.

Além disso, ao explorar a complexidade dessa formação, a pesquisa oferece elementos para reflexões críticas que vão além do universo do trânsito, e que dialogam diretamente com questões mais amplas da educação profissional. Nesse sentido, a pesquisa colabora para a ampliação de estudos sobre formação para o trabalho, destacando a relevância dessa educação em

diferentes esferas da sociedade, em especial, quando o foco for a atuação no contexto do trânsito. E do ponto de vista social, os resultados indicam uma necessidade urgente de políticas públicas que priorizem a valorização profissional e a melhoria das condições de trabalho dos profissionais que ali atuam.

O estudo evidencia como a formação profissional que acontece na EPTRAN não pode ser tratada apenas como um processo técnico, mas como um campo fundamental para o desenvolvimento de comportamentos responsáveis e éticos, impactando diretamente a segurança viária e a qualidade de vida da população.

A pesquisa instiga o poder público e as instituições responsáveis pela Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN a repensarem suas abordagens formativas, sugerindo uma maior integração entre políticas públicas, formação continuada e estrutura física e financeira adequadas. A valorização da prática profissional, incluindo a remuneração justa e as condições dignas de trabalho, é essencial para garantir uma educação de qualidade, capaz de transformar a atuação dos profissionais e, em especial, a realidade do Estado do Rio Grande do Norte.

Minha inserção como coordenadora pedagógica na EPTRAN trouxe a perspectiva única de vivenciar de perto os desafios e as conquistas no processo formativo dos profissionais. Esse lugar de atuação não só fundamentou esta pesquisa como também aprofundou meu entendimento sobre as reais

necessidades e potencialidades do ensino na área de trânsito. Como pesquisadora e educadora, a vivência diária me proporcionou uma compreensão direta dos limites e das lacunas que muitas vezes dificultam o desenvolvimento dos profissionais, ao mesmo tempo que fortaleceu minha convicção de que a formação técnica pode ser um vetor transformador — desde que alicerçada em práticas pedagógicas que promovam a reflexão crítica e a responsabilidade social.

Assim, o processo desta pesquisa também me trouxe novas perspectivas e exigiu uma ressignificação da minha atuação na instituição. Com cada desafio enfrentado e cada descoberta ao longo deste estudo, a minha visão sobre o papel da educação profissional no trânsito foi enriquecida e ampliada. A jornada desta pesquisa, portanto, não representa apenas uma contribuição para o campo acadêmico, mas um compromisso renovado com a educação profissional no trânsito e a missão de promover um aprendizado contínuo e significativo, que realmente faça diferença na vida dos educandos e na sociedade.

Desembarcar não é encerrar um trajeto, é ter a certeza de que novos caminhos estão se abrindo. Este trabalho não é um fim, mas um ponto de partida para reflexões e práticas futuras, para novas transformações na minha atuação como educadora. O sonho de minha mãe, que tanto me inspirou, floresce agora em mim, e quero acreditar que ele poderá continuar inspirando outros educadores e profissionais da educação profissional,

inseridos no contexto do trânsito, a olhar para a educação como um processo contínuo de aprendizado, ressignificação e construção coletiva.

REFERÊNCIAS

ABRAMET. Disponível em: www.abramet.com.br/noticias/abnt-muda-terminologia-e-adota-a-expressao-sinistro-de-transito-para-qualificar-incidentes-no-trafego/. Acesso em: 26 dez. 2023.

ARAÚJO, R. M. de L. Formação de docentes para a educação profissional e tecnológica: por uma pedagogia integradora da educação profissional. **Trabalho & Educação**, Belo Horizonte, v. 17, n. 2, p. 53–63, 2008. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/trabedu/article/view/8586>. Acesso em: 01 ago. 2023.

ARAÚJO, R. M. DE L., FRIGOTTO, G. Práticas pedagógicas e ensino integrado. **Revista Educação Em Questão**, 52(38), 61–80, 2015 Disponível em: <https://doi.org/10.21680/1981-1802.2015v52n38ID7956>. Acesso em: 19 mai. 2023.

ARAÚJO, J. M. **Educação de Trânsito, Educação no Trânsito ou Educação para o Trânsito? Interseções entre esfera privada, espaço público e sujeito à luz da Teoria das Representações Sociais**. 257 f. Dissertação (Mestrado em Educação: Psicologia da Educação) - Programa de Estudos Pós-Graduados em Educação: Psicologia da Educação, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/21987>. Acesso em: 23 set. 2022.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70 Brasil, [1977] 2016.

BERGMAN, L.; RABI, N. I. A. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Rio de Janeiro: IBAM, Ministério das Cidades, 2005.

BRASIL. Lei n. 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece diretrizes e bases da educação nacional. Brasília: Congresso Nacional, 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19394.htm. Acesso em: 23 set. 2022.

BRASIL. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Congresso Nacional, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 20 dez. 2021.

BRASIL. Lei n.11.741, de 16 de julho de 2008. Altera dispositivos da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, para redimensionar, institucionalizar e integrar as ações da educação profissional técnica de nível médio, da educação de jovens e adultos e da educação profissional e tecnológica. Brasília: Congresso Nacional, 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2007-2010/2008/Lei/L11741.htm#art2. Acesso em: 23 set. 2022.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução n. 789, de 18 de junho de 2020. Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos. Brasília: CONTRAN, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7892020r.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2022.

BRASIL. Resolução n. 514, de 18 de dezembro de 2014. Dispõe sobre a política nacional de trânsito, seus fins e aplicação e dá outras providências. Brasília: DENATRAN, 2014. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=27948>. Acesso em: 20 jan. 2022.

BRASIL. Ministério da Economia. Secretaria Executiva. Secretaria de Gestão Corporativa. Diretoria de Administração e Logística. Usuário do Sistema Eletrônico de Informações (SEI): cartilha. 9. ed. Brasília: ME/SE/SGC/DAL, 2022.

CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade.** São Paulo:Labur, 2007

CHATES, T. J. **Relações de Gênero na Escola Pública de Trânsito: Currículo e Representações Sociais.** 2010. 121 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Interdisciplinares sobre Mulheres, Gênero e Feminismo) – Universidade Federal da Bahia, 2010.

Disponível em:

<https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/9945/1/Dissertacao%20Tatiane%20Chatesseg.pdf>. Acesso em: 23 set. 2022.

CHISTINO, R. R. **Piaget e Kant: uma comparação do conceito de autonomia.** Nuances- Vol. III - UNESP- 17515-901, Marília/SP, 1997. Disponível em: revista.fct.unesp.br/index.php. Acesso em: 03 nov. 2024.

FERRAZ, A. C. P.; RAIJA JUNIOR, A.; BEZERRA, B. S. **Segurança no trânsito.** São Carlos: Grupo Gráfico São Francisco, 2008.

FERREIRA, B. M. M. **Educação para o trânsito e o papel dos instrutores: uma leitura psicanalítica.** 2015. 120 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade de Brasília, Brasília, 2015. Disponível em:

<https://repositorio.unb.br/handle/10482/22681>. Acesso em: 23 set. 2022.

FIGUEIREDO, J. C. **A educação de trânsito na formação do motorista brasileiro, a partir do novo Código de Trânsito Brasileiro de 1997: a educação como ferramenta para diminuição do número de acidentes de trânsito, com foco na cidade de São Paulo.** 2013. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Cidade de São Paulo, 2013. Disponível

em:https://arquivos.cruzeirodosuleducacional.edu.br/principal/old/mestrado_educacao/dissertacoes/2013/julio_cesar_figueiredo.pdf. Acesso em: 27 set. 2022.

FREIRE, P. A Educação na Cidade. 4. ed. São Paulo: Editora Cortez, 2001.

FRIGOTTO, G. Ensino Médio e Técnico profissional: disputa de concepções e precariedade. São Paulo, **Jornal Le Monde Diplomatique Brasil.** Ano 6, n. 68, março de 2013.

GADOTTI, M. A escola na cidade que educa. **Cadernos CENPEC,** São Paulo, p. 133-139, 2006.

GHEDIN, E.; FRANCO, M. A. S. Questões de método na construção da pesquisa em educação. 2 ed. São Paulo: Cortez, 2011.

IBGE. Centro de Documentação e Disseminação de Informações. Normas de apresentação tabular. 3. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1993. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv23907.pdf>. Acesso em: 2 maio 2019.

LEAL, A. B. Da inclusão de política de educação de trânsito nas instituições de ensino para a concreção da cidadania. 2015. 135 f. Dissertação (Mestrado em Concreção dos Direitos Coletivos e Cidadania) – Universidade de Ribeirão Preto, 2015. Disponível em: <https://www.unaerp.br/documentos/1946-adalto-barbosa-leal/file>. Acesso em: 13 set. 2022.

LIBÂNIO, J. C. Educação escolar: política, estrutura e organização. São Paulo: Cortez, 2002.

LIBÂNIO, J. C. Pedagogia e pedagogos, para quê? 12ª ed. São Paulo: Cortez, 2010.

LIMA, A. Q. O.; TAVARES, A. M. B. N.; MELO, E. S. N. Escolas de Governo: sua finalidade e importância no Brasil. **Revista FSA**, Teresina, v. 19, n. 5, 2022. Disponível em: <http://www4.unifsa.com.br/revista/index.php/fsa/article/view/2450/491493241>. Acesso em: 13 set. 2022.

LOPES, V. A. **Educação para o trânsito: uma proposta para um curso inovador na modalidade a distância**. 2020. Dissertação (Mestrado Profissional em Educação e Novas Tecnologias) – Centro Universitário Internacional Uninter, 2020. Disponível em: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwituJHWrLj6AhU3CLkGHVYNCN0QFnoECAYQAQ&url=https%3A%2F%2Frepositorio.uninter.com%2Fhandle%2F1%2F493&usg=AOvVaw2D-8zyyZbGlm7Y-DRUkycx>. Acesso em: 23 set. 2022.

MACHADO, L. R. de S. O desafio da formação dos professores para a EPT e PROEJA. **Educ. Soc.**, Campinas, v. 32, n. 116, p. 689-704, jul.-set. 2011. Disponível em <<http://www.cedes.unicamp.br>. Acesso em: 12 ago. 2022.

MACHADO, L. R. de S. Diferenciais inovadores na formação de professores para a educação profissional. **Revista Brasileira da Educação Profissional e Tecnológica**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 8-22, 2015. DOI: 10.15628/rbept.2008.2863. Disponível em: <https://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/RBEPT/article/view/2863>. Acesso em: 20 set. 2024.

MEDEIROS NETA, O. M. Por uma pedagogia da cidade: espaços, práticas e sensibilidades. **Holos**. Natal, v.5, n. 32, p. 105-115, ago./2016.

MOURA, D. H. A formação de docentes para a educação profissional e tecnológica. **Revista Brasileira da Educação Profissional e Tecnológica**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 23–38, 2008. DOI: 10.15628/rbept.2008.2863. Disponível em:

<https://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/RBEPT/article/view/2863>. Acesso em: 20 set. 2024.

MOROSINI, M. C.; FERNANDES, C. M. B. Estado do Conhecimento: conceitos, finalidades e interlocuções. **Educação Por Escrito**. Porto Alegre, v. 5, n. 2, p. 154-164, jul./dez. 2014. Disponível em: <https://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/poescrito/article/view/18875>. Acesso em: 27 set. 2022.

MOROSINI, M. C.; NASCIMENTO, L. M.; NEZ, E. Estado de conhecimento: a metodologia na prática. **Revista Humanidade e Inovação**, Porto Alegre/RS, v. 8, n. 55, p. 70-81, 2021. Disponível em: <https://revista.unitins.br/index.php/humanidadeseinovacao/article/view/4946>. Acesso em: 27 set. 2022.

ORSO, P. J. O desafio da formação do educador na perspectiva do marxismo. **Revista HISTEDBR On-line**, Campinas, SP, v. 11, n. 41e, p. 58–73, 2012. DOI: 10.20396/rho.v11i41e.8639895. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/8639895>. Acesso em: 3 nov. 2024.

PISSAIA, L. F.; COSTA, A. E. K. Saúde e segurança: reflexões sobre a formação do instrutor de trânsito. **Research, Society and Development**, v. 8, n. 9, p. 01-14, 2019. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/5606/560662200044/html/>. Acesso em: 23 set. 2022.

PISSAIA, L. F.; COSTA, A. E. K. Medicina de trânsito e primeiros socorros: interlocuções com a formação do instrutor de trânsito. **Research, Society and Development**, v. 9, n. 3, e155932599, 2020. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/340242135_Medicina_de_trafego_e_primeiros_socorros_interlocucoes_com_a_formacao_do_instrutor_de_transito. Acesso em: 23 set. 2022.

RAMOS, M. N. Conceitos para a construção de uma concepção de educação profissional comprometida com a formação humana. *In: RAMOS, M. N. História e política da educação profissional*. Curitiba: Instituto Federal do Paraná, 2014. - (Coleção formação pedagógica; v. 5).

RAMOS, M. N. Possibilidades e Desafios na Organização do Currículo Integrado. *In: RAMOS, Marise N. (Org.) ; FRIGOTTO, Gaudêncio (Org.); CIAVATTA, Maria (Org.) Ensino Médio Integrado: Concepção e Contradições*. 1. ed. São Paulo: Cortez, 2005.

RAMOS, M. N.; FRIGOTTO, G; CIAVATTA, M. A gênese do Decreto n. 5.154/2004: um debate no contexto controverso da democracia restrita. *In: RAMOS, Marise N. (Org.); FRIGOTTO, Gaudêncio (Org.); CIAVATTA, Maria (Org.) Ensino Médio Integrado: Concepção e Contradições*. 1. ed. São Paulo: Cortez, 2005a.

RIO GRANDE DO NORTE. Departamento Estadual de Trânsito. **Portaria n. 646, de 01 de julho de 2021. Institui e organiza a Escola Pública de Trânsito no Estado do Rio Grande do Norte e dá outras providências correlatas**. Natal: DETRAN, 2021.

Disponível em:

www.diariooficial.rn.gov.br/dei/dorn3/docview.aspx?id_jor=0000001&data=20210703&id_doc=728884, Acesso em: 20 jan. 2022.

ROZESTRATEN, R. J. A.; DOTTA, J. **Os sinais de trânsito e o comportamento seguro**. 1996

SAVIANI, D. **A Pedagogia no Brasil: história e teoria**. Campinas: Autores Associados, 2013.

SAVIANI, D. Os saberes implicados na formação do educador. *In: BICUDO, Maria Aparecida; SILVA JUNIOR, Celestino Alves (Orgs.) Formação do educador: dever do Estado, tarefa da Universidade*. São Paulo: UNESP, 1996, p. 39-50.

SENA, C. M. **Trânsito: conhecimento de jovens em idade para obtenção da primeira habilitação.** 2019. 136 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2019. Disponível em: http://repositorio.sis.puc-campinas.edu.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/15795/ccv_ppgpsico_me_Cleber_MS.pdf?sequence=1. Acesso em: 23 set. 2022.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científico.** São Paulo: Cortez, 2013.

SEVERO, J. L. R. de L. **Pedagogia e educação não escolares no Brasil: crítica epistemológica, formativa e profissional.** 265f. Tese (Doutorado), Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2015.

SEVERO, J. L. R. de L. Educação não escolar como campo de práticas pedagógicas. **Revista Brasileira de Estudos Pedagógicos.** Brasília, DF, v.96, n. 244, p. 561-576, set./dez. 2015

SILVA, M. N. **Avaliação de motoristas expostos ao curso para condutores de veículo de transporte coletivo de passageiros.** 2012. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: https://www.pet.coppe.ufrj.br/images/documentos/dissertacoes/2012/Dissertacao_MiqueiasNunesdaSilva.pdf. Acesso em: 23 set. 2022.

TAVARES, A. M. B. do N. **O pedagogo como agente de transformação social para além dos muros escolares.** Tese apresentada ao Programa de Pós - Graduação em Educação do Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN. Natal, 2010.

TEODORO, A. B. **Avaliação da percepção de adolescentes sobre segurança de trânsito através da Análise de Discurso.** 2014. 154

f. Dissertação (Mestrado em Geotecnia e Transportes) – Universidade Federal de Minas Gerais, 2014.
Disponível em: https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/BUOS-9S2FY6/1/geotecniatransportes_agmarbentoteodoro_dissertacao.pdf. Acesso em: 23 set. 2022.

TEODORO, A. B. **Vestígios de Campanhas de Conscientização e Educação no Trânsito no Discurso de Motoristas**. 2018. 161 f. Tese (Doutorado em Estudos de Linguagens) – Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2018.
Disponível em: <https://sig.cefetmg.br/sigaa/verArquivo?idArquivo=2225323&key=be8fe99f1dfa4d9a7024b9ab4f5a47ad>. Acesso em: 23 set. 2022.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. São Paulo: Difel, 1983.

VASCONCELOS, E. A. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1995.

VASCONCELLOS, M. J. E. de. Pensando o pensamento sistêmico como o novo paradigma da ciência: o cientista novo-paradigmático. *In*: VASCONCELLOS, Maria José Esteves de. **Pensamento sistêmico**. 6. ed. Campinas: Papyrus, 2007. p. 147-184.

ZUIN, A. L. A.; DIAS, M. L. A cidade educadora para a educação cidadã. **Revista Educação em Debate**. Vol. 12 | Nº. 27 | Maio/Ago. | 2020 Acesso em:

ZENEIDA KUENZER, A. Formação docente: novos ou velhos desafios? As diretrizes curriculares e a instituição ou institucionalização da precarização da formação. **Revista Brasileira da Educação Profissional e Tecnológica**, [S. l.], v. 1, n. 24, p. e17282, 2024. DOI: 10.15628/rbept.2024.17282. Disponível em:

<https://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/RBEPT/article/view/17282>. Acesso em: 18 set. 2024.

POSFÁCIO



POSFÁCIO

Encerrando o percurso de pesquisa, escrita e reflexão, fica evidente que a pesquisa apresentada neste e-book é mais do que um estudo acadêmico sobre a formação profissional no contexto da Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN. Ele é também um testemunho de que a investigação científica pode — e deve — dialogar com as vivências, os afetos e as histórias de quem a conduz.

Ao longo das páginas, as autoras transitaram entre a objetividade dos dados e a subjetividade das experiências, entre a análise rigorosa das normativas e o olhar sensível para as pessoas que constroem, cotidianamente, a prática educativa para o trânsito. Essa fusão de dimensões revela que pensar a educação profissional para o trânsito é pensar, antes de tudo, sobre gente: seus modos de viver, trabalhar, se deslocar e conviver nas vias.

É mister que a pesquisa revelou potencialidades e desafios. Entre as potencialidades, destacam-se a diversidade de formações e experiências dos profissionais da EPTRAN e o reconhecimento da Escola Pública de Trânsito do DETRAN como um legítimo espaço de educação em contexto não escolar articulado com o campo da educação profissional. Entre os desafios, a pesquisa denuncia que para os trabalhadores do trânsito, bem como para seus formadores, persistem as carências

de recursos, a necessidade de atualização constante e a urgência de práticas pedagógicas mais integradoras e críticas.

Ao fechar este e-book, é inevitável olhar para além do que foi investigado. Que este estudo inspire gestores, professores, pesquisadores e formuladores de políticas públicas a verem no trânsito não apenas um espaço de circulação, mas um campo educativo potente, capaz de transformar comportamentos e promover cidadania. Que provoque novas pesquisas e instigue novos olhares, mantendo acesa a chama da curiosidade acadêmica e do compromisso social.

Tal como as vias que se bifurcam e se reencontram, esta obra se despede com a certeza de que cada leitor seguirá seu próprio trajeto a partir daqui. Que as reflexões aqui construídas sirvam de sinalização, incentivo e combustível para quem deseja trilhar caminhos mais humanos, seguros e solidários — no trânsito e na vida.

Prof. Dr. Bernardino Galdino de Sena Neto
UESB/PPGED/DCHL

ÍNDICE REMISSIVO

D

DETRAN/RN – 24, 28, 30, 31, 37, 47, 51, 52, 53, 56, 68, 69, 72, 73, 74, 80, 81, 82, 84, 85, 89, 92, 93, 95, 112, 137, 138, 144, 145, 148, 153, 155, 198, 200, 201, 202.

E

Educação Profissional – 29, 30, 31, 32, 37, 50, 51, 52, 55, 56, 73, 93, 101, 102, 103, 123, 124, 125, 129, 137, 138, 143, 148, 150, 158, 159, 161, 163, 166, 167, 168, 171, 180, 181, 184, 193, 198, 200, 201, 203.

Espaço Educativo não escolar – 52, 68.

F

Formação Profissional – 30, 31, 36, 37, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 92, 124, 128, 140, 144, 149, 154, 168, 169, 171, 172, 180, 183, 187, 189, 194, 197, 198, 200, 201, 202.

T

Trânsito – 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 43, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 89, 92, 93, 94, 95, 96, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 115, 121, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 144, 145, 146, 148, 153, 154, 155, 156, 157, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 169, 171, 172, 173, 176, 177, 178, 179, 182, 183, 184, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204.

A Faculdade Metropolitana Norte Riograndense (FAMEN) é credenciada pela Portaria nº 665/MEC, publicada no Diário Oficial da União em 22 de março de 2019. Entre as atividades vinculadas ao ensino superior, a Faculdade oferece serviços acadêmicos da EDITORA FAMEN que objetiva a difusão de conhecimento por meio de e-books, livros impressos, periódicos (revista científica e jornal eletrônico), anais de eventos e repositório institucional, sendo vinculada à Diretoria de Pesquisa da Faculdade.

A EDITORA FAMEN é especializada em publicar conhecimentos relacionados ao campo da educação e a áreas afins por meio de plataforma on-line, como também em formato impresso. O endereço eletrônico para acessar as suas publicações e demais serviços acadêmicos é o www.editorafamen.com.br.

A EDITORA FAMEN realiza edição, difusão e distribuição de produções editoriais seguindo uma Política Editorial qualificada e baseada nas seguintes linhas: acadêmica, técnico-científica, produção didático-pedagógico, produção artístico-literária e cultura popular.

Formato: E-book/PDF
Tipologia: Azo Sans e Volkhov

2025 Natal/Rio Grande do Norte

Não encontrando nossos títulos na rede de livros conveniados e informados em nosso site contactar a Editora Faculdade

FAMEN:

Tel: (84) 3653-6770 | Site: www.editorafamen.com.br

E-mail: editora@famen.edu.br

Encerrando o percurso de pesquisa, escrita e reflexão, fica evidente que a pesquisa apresentada neste e-book é mais do que um estudo acadêmico sobre a formação profissional no contexto da Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RN. Ele é também um testemunho de que a investigação científica pode – e deve – dialogar com as vivências, os afetos e as histórias de quem a conduz.

Ao longo das páginas, as autoras transitaram entre a objetividade dos dados e a subjetividade das experiências, entre a análise rigorosa das normativas e o olhar sensível para as pessoas que constroem, cotidianamente, a prática educativa para o trânsito. Essa fusão de dimensões revela que pensar a educação profissional para o trânsito é pensar, antes de tudo, sobre gente: seus modos de viver, trabalhar, se deslocar e conviver nas vias.

