

INSTITUTO FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE REFERÊNCIA EM FORMAÇÃO E EAD/CERFEAD
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM PERÍCIA DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

**O PROCESSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTOR – FERRAMENTA QUE PODE
CONTRIBUIR PARA A REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Trabalho de Conclusão
ARISFEU DA SILVA FERNANDES

Florianópolis/SC
2017

ARISFEU DA SILVA FERNANDES

**O PROCESSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTOR – FERRAMENTA QUE PODE
CONTRIBUIR PARA A REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Trabalho de Conclusão apresentado ao Centro de
Referência em Formação e Ead/CERFEAD do Instituto Federal de
Santa Catarina (IFSC) como requisito parcial para Certificação do Curso
de Pós-Graduação *lato sensu* em Perícia de Acidentes de Trânsito.

Orientador: Prof. Adilson Briguenti Dalperio, MSc.

Florianópolis/SC

2017

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor.

FERNANDES, ARISFEU DA SILVA
**O PROCESSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTOR - FERRAMENTA QUE
PODE CONTRIBUIR PARA A REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO
/ ARISFEU DA SILVA FERNANDES ; orientação de Prof.
Adilson Briguenti Dalpério; coorientação de Prof.
Nilo Otani. - Florianópolis, SC, 2017.**

60 p.

Monografia (Pós-graduação Lato Sensu - Especialização)
- Instituto Federal de Santa Catarina, Centro
de Referência em Formação e Educação à Distância
- CERFEAD. Especialização em Perícia de Acidentes
de Trânsito. Departamento de Educação à Distância.
Inclui Referências.

1. Condutores . 2. Habilitação. 3. Formação . I.
Dalpério, Prof. Adilson Briguenti . II. Otani, Prof. Nilo
. III. Instituto Federal de Santa Catarina. Departamento
de Educação à Distância. IV. Título.

ARISFEU DA SILVA FERNANDES

**O PROCESSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTOR – FERRAMENTA QUE PODE
CONTRIBUIR PARA A REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Este Trabalho de Conclusão foi julgado e aprovado para a obtenção do título de Especialista em Perícia de Acidentes de Trânsito do Centro de Referência em Formação e Ead do Instituto Federal de Santa Catarina - CERFEAD/IFSC.

Florianópolis, 26 de julho de 2017.

.....

Prof. Nilo Otani, Dr.
Coordenador do Programa

BANCA EXAMINADORA

.....

Presidente: Prof. Edison Luís Walter, MSc.

.....

Avaliador PRF: Prof. Tércio Silva Damasceno, Bel.

.....

Avaliador IFSC: Prof. Nilo Otano, Dr.

.....

Orientador: Prof. Adilson Briguenti Dalpério, MSc.

.....

Apoio metodológico: Prof. Tiago Pirolla de Luca, Esp.

RESUMO

FERNANDES, Arisfeu da Silva. **O processo de formação de condutor – ferramenta que pode contribuir para a redução de acidentes de trânsito.** 2017. Trabalho de Conclusão (Curso de Pós-Graduação *lato sensu* em Perícia de Acidentes de Trânsito) – Instituto Federal de Santa Catarina, Florianópolis/SC, 2017.

O trânsito no Brasil se mostra alvo de constante preocupação por evidenciar o país com seus altos índices de acidentes e vítimas geradas em consequência, resultando em elevado custo social e econômico. Na discussão pela melhoria dessa condição o comportamento dos condutores brasileiros é analisado uma vez que, devidamente habilitados, não conseguem evitar o envolvimento nesses acidentes que apresentam crescimento ano após ano e cujas causas mais comuns, apontadas, são justamente decorrentes de falha dos condutores que, geralmente infringem as regras de circulação. É conveniente questionarmos o processo de habilitação e/ou formação dos nossos condutores e mensurar sua eficácia a fim de melhorá-lo como forma de reduzir a violência no trânsito. Uma vez que as autoridades discursam frequentemente no sentido de atribuir a maioria das causas de acidentes de trânsito a falha humana, atenta-se para a necessidade de se buscar alternativas que contribuam para uma melhor formação dos nossos motoristas. Assim, toda e qualquer sugestão que possa contribuir para o atingimento dos objetivos propostos merecem apreciação haja vista o bem comum pelo qual se pretende zelar, a vida humana.

Palavras-chave: Condutores. Habilitação. Formação.

ABSTRACT

FERNANDES, Arisfeu da Silva. **The process of driver training – Tool that can contribute to the reduction of traffic accidents.** 2017. Conclusion work (Lato sensu Postgraduate Course in Traffic Accident Expertise) – Federal Institute de Santa Catarina, Florianópolis/SC, 2017.

The traffic in Brazil is a constant concern to highlight the country with its high accident rates and consequent victims, resulting in high social and economic costs. In the discussion for the improvement of this condition, the behavior of brazilian drivers is analyzed since they are duly qualified, they can not avoid being involved in accidents that show year after year growth and whose common causes are due to driver failure, generally infringe the rules on movement. It is convenient to question the process of qualification and / or training of our drivers and measure their effectiveness in order to improve it as a way to reduce traffic. Since the authorities often discourse to attribute the majority of causes of traffic accidents to human error, attention is drawn to the need to look for alternatives that contribute to a better training of our drivers. Thus, any suggestion that may contribute to the attainment of the proposed objectives merits appreciation, given the common good for which human.

Key- words: Drivers. Qualification. Formation.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
1.1 Tema e delimitação do tema	8
1.2 Problema de pesquisa	8
1.3 Justificativa	9
1.4 Objetivos	10
1.4.1 Objetivo geral.....	10
1.4.2 Objetivos específicos	10
1.5 Procedimentos metodológicos	11
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	13
2.1 A habilitação de condutor	13
2.2 Estatísticas de Acidentes de Trânsito no Brasil	14
2.3 O comportamento do condutor	18
3 RESULTADOS DA PESQUISA	22
3.1 O processo de habilitação – Aspectos legais	22
3.1.1 Requisitos para a habilitação	22
3.1.2 Exames dos candidatos	23
3.1.3 Formação teórico-técnico.....	26
3.2 Opiniões dos policiais da Polícia Rodoviária Federal lotados em Santa Catarina	28
3.3 Sugestões para o fortalecimento do processo de habilitação	37
3.3.1 Primeira sugestão - Educação	37
3.3.2 Segunda sugestão – Participação da Polícia Rodoviária Federal no processo ..	39
3.3.3 Terceira sugestão – Teste de conhecimento teórico e psicológico no momento de renovação da CNH para todos os condutores	40
3.3.4 Quarta sugestão – Estágio probatório para condutor	40
4 CONCLUSÕES	42
REFERÊNCIAS	45
APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO PARA A COLETA DE DADOS	54
APENDICE B – RESULTADOS OBTIDOS	58

1 INTRODUÇÃO

O Brasil é destaque mundial no que concerne aos números de acidentes de trânsito registrados. Milhares de pessoas perdem a vida anualmente em decorrência desses acidentes, sendo que, a média etária evidencia uma classe produtora, gerando prejuízo incalculável à sociedade.

O veículo automotor, como qualquer outra máquina, exige de seu condutor a devida qualificação técnica e psíquica como forma de assegurar-lhe a capacidade para sua condução sem se descuidar da sua segurança bem como da segurança das demais pessoas envolvidas no contexto trânsito e alheias a condição desse condutor.

Para Cruz, Hoffmann e Alchieri (2003), o homem ou a mulher ao volante é um ser humano que, além de uma série de aptidões, de uma personalidade, hábitos e atitudes definidos, possuem necessidades fisiológicas (alimento, sono, descanso), necessidades psicológicas e socioculturais (segurança, comodidade, autorrealização, aceitação). O equilíbrio entre estas várias instâncias e necessidades e a capacidade para supri-las, superá-las ou adaptar-se a elas permitem o funcionamento psicofísico normal do indivíduo.

Se atentarmos para as justificações das autoridades de trânsito quando da apresentação de balanços específicos sobre os índices de acidentes parece que são unânimes em atribuir a culpabilidade da maioria desses acontecimentos aos condutores dos veículos, que agem ora com imprudência, ora com imperícia, ora com negligência.

As pessoas parecem não se importarem mais com as próprias vidas bem como a de seus semelhantes.

Plonka, (2002, p. 11) ao comentar esta situação assim define:

E não é somente o viver que ficou neurótico pelo trânsito. O morrer também. Morrer em 'acidente' acabou se banalizando tanto, que acabou entrando para o rol das mortes por destino. "Era a hora dele..." Nada mais absurdo para uma morte que geralmente ocorre por imperícia, imprudência ou negligência. Segundo Leonard Evans, quando falamos em "acidentes", as perdas ocorridas remetem ao destino e são destituídas de explicação racional ou prognosticabilidade. Então usar este termo para pessoas que se acidentam por embriaguez ou excesso de velocidade, não tem cabimento, já que exoneraria os participantes de responsabilidade, como se matar por estar drogado ou correndo em excesso fosse coisa de sorte ou destino.

Diante disso fica clara a necessidade de estudarmos constantemente o comportamento dos cidadãos brasileiros enquanto condutores de veículos automotores terrestres, bem como, o processo que o capacita a assumir o volante e empreender viagem.

Machado, (2001, p. 2) ao refletir sobre o comportamento do ser humano afirma que:

[...]Com o Trânsito não é diferente, o perigo está presente em cada esquina, a morte ronda constantemente o motorista e o indivíduo que pretende dirigir deve estar bem ciente desses riscos, e de suas condições para enfrentá-los. Porque ninguém evita dirigir quando está nervoso? Ou estressado? Ou sob efeito de medicação? Ou de álcool? Porque não evitamos dirigir quando enfrentamos situações difíceis, como luto, divórcio, gravidez ou outras? É este tipo de consciência que precisamos criar para podermos transformar o nosso Trânsito. Que o homem perceba suas capacidades e limitações, que saiba pensar sobre si mesmo e escolher o que é melhor para si e para seus semelhantes, mesmo que esta escolha signifique fugir do padrão e não ser motorista.

Através de estudo é que podemos mensurar as dificuldades e/ou razões que fazem com que as estatísticas de acidentes de nosso país se mantenham em evidência.

O objeto estudado, ou seja, o processo de habilitação de condutores, pode contribuir no sentido de sugerir mudanças na qualificação desses condutores e com isso ajudar no objetivo de salvar vidas.

1.1 Tema e delimitação do tema

TEMA: O processo de formação de condutor – Ferramenta que pode contribuir para a redução de acidentes de trânsito.

DELIMITAÇÃO DO TEMA: Análise do processo de formação de condutor com base em opiniões de policiais rodoviários federais.

1.2 Problema de pesquisa

A Carteira Nacional de Habilitação – CNH, concessão do Estado ao cidadão que se sujeita ao processo de aprendizagem prático-teórica e conquista a aprovação, tem sido almejada como forma de ostentar “status” e

representa um dos principais “objetos” de cobiça por parte dos jovens e adolescentes de nosso país.

Resta evidente uma ansiedade nesses jovens pela chegada dos 18 anos, idade mínima para se candidatar à habilitação, e iniciar o processo.

Há casos em que pais se utilizam dessa ansiedade para “premiar” seus filhos com o pagamento das custas atinentes ao processo de habilitação, e posterior aquisição do primeiro veículo, em troca de resultados, na maioria das vezes aprovações escolares, pré-vestibulares, etc.

Por outro lado, alguns desses jovens aprovados no processo ao receberem sua CNH sentem a necessidade de exibir sua nova situação, principalmente aos amigos, como se a partir desse momento se tornassem outras pessoas com habilidades anormais das quais somente eles foram capazes.

Nesta ótica, estaria o processo de formação e capacitação, que habilita as pessoas à condução de veículos automotores terrestres, se mostrando ineficiente para cumprir com sua finalidade? Seria possível aprimorar esse processo de maneira criteriosa e, ao mesmo tempo, rigorosa como forma de melhor transmitir o conhecimento específico que a finalidade requer ao candidato? São perguntas como esta que a pesquisa destina-se a responder.

1.3 Justificativa

O Brasil é o um dos países em que a ocorrência de acidentes de trânsito ocupa posição de destaque pelos danos causados à sociedade.

Segundo levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA), o Brasil ocupa o quarto lugar no ranking mundial em acidentes de trânsito. Os acidentes de transporte terrestre matam cerca de 43 mil pessoas por ano sendo que os acidentes em rodovias federais respondem por 20% dessas mortes. O custo social resultante desta violência representa grande perda para o país. Os prejuízos são relacionados aos gastos com saúde, previdência, justiça, seguro e infra-estrutura, entre outros (IPEA, 2015).

Em torno de 84% das pessoas envolvidas em acidentes fatais estão entre 15 e 60 anos de idade, ou seja, dentro da faixa produtiva da população e as principais causas atribuídas à ocorrência desses acidentes estão

diretamente relacionadas ao comportamento humano, ou seja, do condutor do veículo, como por exemplo, o excesso de velocidade, a embriaguez, ultrapassagens indevidas, a não manutenção de distância de segurança e o desrespeito à sinalização. Essas causas respondem por mais de 90% dos acidentes ocorridos. (IPEA, 2015).

Diante disso fica clara a necessidade de estudar constantemente o comportamento dos cidadãos brasileiros enquanto condutores de veículos automotores terrestres bem como o processo que o capacita a assumir o volante e empreender viagem.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo Geral

Refletir acerca do processo de formação de condutor estabelecido pelo código de trânsito brasileiro - CTB e do comportamento dos motoristas considerando-se opiniões com base em experiências de policiais rodoviários federais lotados em Santa Catarina.

1.4.2 Objetivos Específicos

- a) Apresentar estatísticas de acidentes registrados no país, em rodovias federais, bem como, o número de vítimas resultantes cuja causa tenha sido a “falha humana”;
- b) Coletar opiniões dos policiais rodoviários federais lotados em Santa Catarina sobre o comportamento dos condutores em rodovias federais e sobre o processo de habilitação;
- c) Apresentar sugestões visando melhorar o processo de formação de condutor que, conseqüentemente, resultem em redução de acidentes em rodovias federais.

1.5 Procedimentos metodológicos

A pesquisa pretende refletir sobre o processo de habilitação tomando por base a legislação vigente e considerando opiniões de policiais rodoviários federais lotados em Santa Catarina. Para isso, será utilizado questionário estruturado com questões fechadas dando uma abordagem qualitativa à pesquisa.

Serão consultados policiais rodoviários federais por considerar a malha viária federal o palco dos acidentes de maior proporção onde normalmente a repercussão deles reflete em discussão de âmbito nacional pela exposição dada pela mídia, e o estado escolhido, Santa Catarina, por sua significância em quantidade de acidentes nessa malha viária.

Os policiais rodoviários federais pesquisados estão lotados em todo o estado de Santa Catarina e foram assim definidos como forma de facilitar a realização dos trabalhos.

O questionário será enviado a 606 (seiscentos e seis) policiais da ativa, ou seja, em pleno exercício da função em todo o estado catarinense.

O questionário é um “instrumento de coleta de dados constituído por uma série ordenada de perguntas, que devem ser respondidas por escrito e sem a presença do entrevistador”. (MARCONI; LAKATOS, 2006, p. 98).

Será encaminhado aos policiais por e-mail com justificativa de propósito, o link <https://www.survio.com/survey/d/R9M7P6Q2T5A2C0W8M>, que direciona ao questionário elaborado em site específico, e que, após respondido, elabora as estatísticas das respostas.

Serão seguidos os seguintes passos para a realização da pesquisa:

1. Levantamento junto ao Núcleo de Telemática – NUTEL da 8ª Superintendência de polícia rodoviária federal dos endereços de e-mail dos policiais rodoviários federais de Santa Catarina para remessa do questionário.
2. Coleta de dados junto aos órgãos de trânsito no tocante a acidentes ocorridos no Brasil.
3. Elaboração do questionário a ser utilizado, no site <http://www.survio.com/br/>.

4. Aplicação do questionário.

5. Análise das respostas do questionário.

No questionário pretende-se apurar, na opinião dos policiais rodoviários federais, as seguintes situações:

- O comportamento dos condutores de veículos enquanto em trajeto.
- O conhecimento demonstrado pelos condutores de veículos sobre a legislação de trânsito quando de abordagens feitas pelos policiais rodoviários federais.
- A preocupação dos condutores de veículos em relação a possível perda de sua habilitação, ainda que de forma temporária.
- Opinião sobre a aprendizagem dos condutores de veículos que se habilitam através dos CFCs – Centros de Formação de Condutores.
- A visão dos policiais acerca dos procedimentos atuais para a habilitação dos condutores de veículos automotores terrestres.
- Eficácia da aplicação da Resolução 265/2007 do CONTRAN – Conselho Nacional de trânsito que dispõe sobre a formação teórico-técnica dos condutores de veículos como atividade extracurricular em escolas de ensino médio.
- A participação da Polícia Rodoviária Federal no processo de habilitação dos condutores.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 A habilitação de condutor

A condução de veículo automotor em via pública terrestre pelo cidadão só é possível em virtude de uma concessão estatal denominada “permissão para dirigir” ou como é mais conhecida Carteira Nacional de Habilitação – CNH.

Para conceder esta autorização o Estado impõe ao cidadão condições que, uma vez atendidas, o qualifica para participar do processo de habilitação e a partir daí, caso obtenha aprovação nesse processo, passe a dirigir de acordo com sua vontade.

A esse respeito a lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – CTB estabelece:

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

As condições para a habilitação ainda são esmiuçadas nos dispositivos dos artigos 142 a 158 da mesma lei com algumas alterações dadas pela Lei 9.602/98.

Uma vez na via pública, tendo ao seu comando um veículo, o condutor tem por obrigação obedecer às regulamentações estabelecidas pelo próprio Estado que regula as ações desse motorista impondo-lhe atitudes que visam evitar a quebra da ordem pública e fazer com que o direito conquistado por um cidadão não afete o direito igualmente conquistado pelo outro.

Nesse pensamento o CTB nos apresenta um capítulo específico, Capítulo III, denominado DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA, onde as condutas a serem seguidas pelos condutores de veículos automotores terrestres são pormenorizadas.

Àqueles que desobedecem as condutas estabelecidas são impostas sanções administrativas e/ou penais conforme os capítulos XV – DAS INFRAÇÕES, XVI – DAS PENALIDADES, XVII – DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS, XVIII – DO PROCESSO ADMINISTRATIVO e XIX – DOS CRIMES DE TRÂNSITO, todos do CTB.

Como o assunto trata de comportamento, o do condutor habilitado, necessária se mostra a pesquisa como forma de se estudar esse processo de formação e a partir daí refletir se há meios que possibilitem melhorá-lo e assim reduzir os acidentes no trânsito.

Não obstante, a educação de uma forma geral, curricular ou extracurricular, pode se mostrar uma ferramenta indispensável para essa melhoria do processo.

2.2 Estatísticas de Acidentes de Trânsito no Brasil

Valeixo, (2002, p. 1) apresenta uma evolução histórica sobre a necessidade de adoção de regramentos para o bom funcionamento do sistema viário objetivando desde então a segurança:

Antiga como a roda, utilizada como meio de locomoção e transporte, a adoção de normas legais de segurança dos usuários da via pública, encontra registros na história da humanidade quando da primeira codificação de leis que a humanidade conhece: o Código de Hamurabi, datado do ano de 1800 a .C.

Na Mesopotâmia, aquele que circulasse pela cidade de Nínive, encontraria advertência contida em tabuletas de barro com hieróglifos, destinada ao viajante sobre o risco da pena de morte, caso deixasse suas carretas em ruas pavimentadas e utilizadas para procissões. Nota-se, assim, que a preocupação de disciplinar o uso da via pública com segurança aos demais usuários sempre foi preocupação dos governantes desde os tempos dos sumérios, tornando-se mais detalhada e rigorosa ao longo dos anos, à medida que crescia a frota de veículos.

Para Plonka, (2002, p. 7) o automóvel passou a ser indispensável ao cidadão moderno que já não consegue viver sem ao menos sonhar em ter um:

Uma tecnologia que antes era tida como um meio de transporte passa a ser condicionada como bem necessário. Isto gerou um problema sério: a idéia que as pessoas inculcaram de que o carro é um veículo de primeira necessidade e de que todos precisam ter. Já disseram que o automóvel é o *fetichê do ocidente*. O carro há muito

deixou de ser um simples meio de transporte, é símbolo de status, poder, potência e inúmeros simbolismos, muitos deles gerados e reforçados pela mídia, desencadeando um consumo desenfreado. Como as montadoras farão para “desovar” os seus pátios cheios de veículos se não nos venderem a idéia de que precisamos trocar de carro todo ano, ou de que precisamos dar de presente ao nosso filho que passa no vestibular ou faz 18 anos? [...] E a mídia reforça o que se vê por trás desta verdadeira obsessão pelo automóvel. Muitas vezes são formas de se compensar sentimentos de menos-valia, tão comuns na mediocridade humana dos dias atuais. “O condutor se vale da potência e das dimensões do seu veículo para satisfazer necessidades pessoais de auto-afirmação: 13 metros de comprimento, 4,40 de altura, 2,60 de largura, 150 cavalos e força no seu pé direito. A libido ao volante. Quem não conhece a relação entre virilidade e a paixão pelos veículos?”

Com isso as estatísticas nos mostram as consequências dessa compulsividade pelo automóvel, bem como, pelo seu uso.

O Brasil é um desses países em que a ocorrência de acidentes de trânsito ocupa posição de destaque.

Segundo levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA), o Brasil ocupa o quarto lugar no ranking mundial em acidentes de trânsito. Em 2014 ocorreram em média 463 acidentes e houve 23 mortos por dia. Esses acidentes envolveram 301.351 veículos, uma média de 1,78 veículos por ocorrência. (IPEA, 2015).

Ocorrem em média 6,8 mortes para cada 10 mil veículos, enquanto nos Estados Unidos a média é de 1,93 e na França 2,35. Ao término de um ano, são mais de 30 mil mortes nas estradas brasileiras. O custo social resultante desta violência no trânsito é de R\$ 10 bilhões (dez bilhões de reais) por ano. Os prejuízos são relacionados aos gastos com saúde, previdência, justiça, seguro e infraestrutura, entre outros (IPEA, 2015).

A idade média dos mortos em acidente é de 33 anos e as principais causas atribuídas à ocorrência desses acidentes estão diretamente relacionadas ao comportamento humano, ou seja, do condutor do veículo, como por exemplo, o excesso de velocidade, a embriaguez, ultrapassagens indevidas, a não manutenção de distância de segurança e o desrespeito à sinalização. Essas causas respondem por aproximadamente 90% dos acidentes ocorridos. (IPEA, 2015).

Acidentes de trânsito são uma das principais causas de morte no mundo, vitimando 1,25 milhão de pessoas por ano, acumulando óbitos

principalmente em países pobres. Segundo a OMS, os países de baixa ou média renda acumulam 90% das mortes no trânsito, enquanto somam 54% dos veículos no mundo. (OMS, 2015).

No mundo, de acordo com a Organização Mundial da Saúde, aproximadamente 50% das mortes por acidentes de trânsito são de jovens, entre 15 e 44 anos. Segundo a OMS, o número de mortos como consequência de lesões em acidentes de trânsito aumentará de 5,1 milhões em 1990 para 8,4 milhões em 2020. Essas lesões, atualmente são responsáveis por 2,2 % da mortalidade mundial de todos os grupos de idade. (OMS, 2015).

Segundo o anuário estatístico de acidentes de 2006, último disponível, do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, o Brasil contava, naquele ano, com uma frota de veículos da ordem de 45.370.640 (quarenta e cinco milhões, trezentos e setenta mil, seiscentos e quarenta) veículos em circulação. (DENATRAN, 2006).

Para uma população de 186.770.562 (cento e oitenta e seis milhões, setecentos e setenta mil, quinhentos e sessenta e dois) habitantes, apresentávamos um índice de 24,3 veículos para cada grupo de 100 pessoas. (DENATRAN, 2006).

É possível perceber que este índice é bastante elevado e preciso considerar, ainda, que continua em ritmo de crescimento. Disso resulta a preocupação premente de se buscar alternativas que possibilitem, em contrapartida, reduzir os acidentes de trânsito e conseqüentemente suas vítimas.

Para se ter uma ideia da dimensão do problema em 2006 foram registrados 320.333 (trezentos e vinte mil, trezentos e trinta e três) acidentes com vítimas em todo o país que resultaram em 424.137 (quatrocentos e vinte e quatro mil, cento e trinta e sete) feridos dos quais 19.752 (dezenove mil, setecentos e cinquenta e dois) morreram em decorrência. (DENATRAN, 2006).

Nesses acidentes estiveram envolvidos 461.869 (quatrocentos e sessenta e um, oitocentos e sessenta e nove) condutores, ou seja, pessoas habilitadas, e em tese capacitadas e qualificadas para a condução de seus respectivos veículos, devidamente treinadas e que, sequer conseguiram, apesar da formação exigida pelo processo de habilitação, evitar o seu envolvimento em um acidente e/ou causá-lo. (DENATRAN, 2006).

Dentre os condutores envolvidos nesses acidentes 4.404 (quatro mil, quatrocentos e quatro) perderam a vida. (DENATRAN, 2006).

Já em 2011, foram registrados 188.925 (cento e oitenta e oito mil, novecentos e vinte e cinco) acidentes em rodovias federais. Desses, 7008 (sete mil e oito) com mortos e 63.980 (sessenta e três mil, novecentos e oitenta) com feridos. A faixa etária dos condutores mortos está entre 30 e 40 anos. (DNIT/DPRF, 2011).

Plonka, (2002, p. 10) sugere que perdemos o controle sobre nossos padrões de risco citando a síndrome de Ícaro:

Em exemplo citado por José Luiz Rodrigues Neves, fazendo uma analogia com a síndrome de Ícaro: 'Quando se assume determinados padrões de risco em busca do êxtase, muitos de nós, como Dédalus (pai de Ícaro) presenteamos nossos filhos com asas velozes, sem avaliar se estão preparados para tal vôo. Como Dédalus, alertamos nossos filhos para não voar muito alto porque a cera pode derreter. Mas aí já é tarde. Eles já têm a arma na mão e o desejo incontrolável por velocidade e liberdade dentro deles [...].

O jovem ao volante é motivo de preocupação. O homem, na maioria das vezes é o principal componente (75%) para a ocorrência de um acidente de trânsito. Os motoristas jovens colaboram de forma importante para colisões, por veículos a motor, mundialmente refletindo em parte a combinação da imaturidade e a falta de experiência do dirigir. Os motoristas adolescentes, provavelmente mais do que os adultos andam em alta velocidade, avançam sinais, praticam manobras ilegais, dirigem após o uso de álcool ou droga ou andam em companhia de outros motoristas também intoxicados. (Nunes, 2007, p. 7).

Em Santa Catarina, para o mesmo ano de 2011, os dados apresentam 18.877 (dezoito mil, oitocentos e setenta e sete) acidentes em rodovias federais, com 506 (quinhentos e seis) mortos e 7.076 (sete mil e setenta e seis) feridos. A faixa etária dos condutores mortos também está entre 30 e 40 anos. (DNIT/DPRF, 2011).

Machado, (2002, p. 2) manifesta acerca do jovem condutor:

E esse indivíduo tem assegurado por lei o direito de fazer o processo de Primeira Habilitação aos 18 anos, e adquirir sua Carteira de Habilitação na época mais conturbada de sua vida. E o que vemos é

que os rapazes, especialmente, buscam neste gesto de ter sua CNH, um outro gesto, simbólico, de ser reconhecido como adulto, independente. Dirigir, então, se converte perigosamente em afirmar sua potência, seu poder, sua independência, sua maturidade. E para isso, o adolescente em geral, usa de todos os mecanismos, lícitos e ilícitos, para ser reconhecido e até mesmo se diferenciar (beber muito, usar drogas, se envolver em situações de alta periculosidade, mostrar poder, influência e etc, etc.), comportando-se de forma alienada e irresponsável, inconsciente dos riscos e das responsabilidades que a direção de um veículo traz.

Estima-se que motoristas entre 16 e 19 anos se envolvem em quatro vezes mais acidentes fatais do que motoristas com idade entre 30 e 54 anos. O acidente de trânsito é a causa principal de morte em jovens do sexo masculino. Acidentes automobilísticos são a principal causa de morte entre jovens de 15 a 20 anos no mundo (ABRAMET).

No intuito de se exibir para os amigos e exaltar o seu narcisismo, mostrando suas habilidades no volante de um carro, algumas pessoas andam a toda velocidade fazendo manobras perigosas, passam sinais vermelhos, arriscando sua vida e de outras pessoas. Estas atitudes retratam o caráter doentio dessa pessoa, que acabam por refletir na sociedade como um todo. (Gomes, 2008, p. 10)

2.3 O comportamento do condutor

As autoridades do trânsito estimam que mais de 90% (noventa por cento) dos acidentes decorrem de “falha humana”, ou seja, atitudes que o condutor assume e que, não deveria, ou outras que deveria assumir e não o faz. (DNIT, 2011).

Temos aí uma situação de conflito no que concerne ao comportamento do condutor versus sua condição de pessoa habilitada.

Este condutor ou está falhando em seu comportamento por desrespeitar norma de circulação ou sua formação e/ou habilitação está se mostrando deficitária.

Nesta linha de pensamento, rumamos no estudo do processo atual de habilitação a fim de ver se conseguimos vislumbrar alternativas que proporcionem melhora nesse processo e com isso “alterar” o comportamento do homem enquanto condutor de veículo automotor.

Hoffmann, (2005, p. 5) assim manifesta sobre o comportamento do condutor:

Quase todos os esforços no sentido de modelar o comportamento do condutor têm focalizado o motorista do veículo particular. Em muitos esforços de modelagem, a tarefa do condutor é considerada hierárquica (Botticher & Van der Molen, 1988; Michon, 1989; Summala, 1988) e, geralmente, três níveis são distinguidos: nível estratégico, tático ou nível de manobra e operacional ou nível de controle. O nível estratégico define o estágio de planejamento geral de uma viagem, incluindo a determinação dos objetivos, a rota e a escolha formal, além da previsão de custos e riscos da viagem. No *nível tático*, os condutores exercitam controle de manobras que lhes permitem negociar as circunstâncias diretamente prevaletentes (evitar obstáculos, prioridade em dobrar à esquerda ou à direita e ultrapassagem). O *nível operacional* envolve o controle real do veículo, como distância de seguimento e ajuste de velocidade. Para cada um destes níveis, vários modelos foram elaborados, o que levou Michon (1989) a propor uma simples classificação bidirecional, distinguindo modelos que são entrada-produção (*input-output*) ou orientados pelo comportamento daqueles orientados pelo estado interno, diferenciando, assim, modelos taxonômicos e funcionais.

No Canadá, Zhang et al. (2000) identificam que nos jovens a falta de experiência, o limitado poder de decisão, a velocidade excessiva e as infrações se associam a AT fatais. Marín & Queiroz (2000), numa revisão de diversos fatores que contribuem para a ocorrência de AT, abordam a importância do comportamento. Como o trânsito exige decisões rápidas, torna-se necessário considerar o estilo de conduzir, o modo pelo qual as pessoas fazem julgamentos e tomam decisões; entre elas, as de ultrapassar, mudar de pista e avançar sinal. O consumo de álcool é o fator mais associado a AT, pois dificulta a tomada de decisões e entorpece as habilidades psicomotoras. Nos jovens, a tomada de decisões é marcada pela impulsividade, ousadia e confiança excessiva em sua própria destreza. (León e Vizzotto, 2002, p. 7).

Disso resulta que aquele indivíduo que destoa em comportamento, enquanto condutor de veículo, manifestando ação indesejada expõe a risco potencial toda a coletividade.

Para Nunes, (2007, p. 3), os condutores classificam-se em grupos de acordo com seu comportamento e atitudes que aumentam o risco de envolvimento em acidentes.

Um primeiro grupo tem atitudes equivocadas no trânsito, exclusivamente por desconhecimento dos procedimentos corretos, decorrente da inexistência de procedimentos sistemáticos de educação para o trânsito e da notória deficiência do sistema de habilitação de condutores.

Outros desvios registrados no dia-a-dia do trânsito estão relacionados a indesejáveis condições físicas e/ou psicológicas dos condutores, que podem ser permanentes ou temporários.

Finalmente, podem ser mencionados aqueles condutores que praticam a chamada 'Lei de Gérson'. São pessoas com um egoísmo exacerbado e que colocam os interesses próprios e imediatos acima da coletividade, fazendo manobras irregulares e arriscadas.

Normalmente são pessoas que tem conhecimento da legislação e do comportamento correto, mas querem sempre levar vantagem sobre os demais usuários, sem se importar se sua atitude vai perturbar o fluxo de tráfego ou colocar em risco os demais usuários da via.

O objetivo perseguido pelo motorista, salvo casos excepcionais, é completar o percurso, ou sua viagem, no mais curto prazo possível. Para isso, usa e abusa do poder que o veículo lhe proporciona, seja pela proteção da lataria, seja pela potência de seu motor. As restrições ao ímpeto de alta velocidade decorrem de sua avaliação dos riscos de acidente e a probabilidade de ser multado. Os fatores de ordem moral são muito frágeis em nosso País. E quando operam, fazem-no de fora para dentro, isto é, o motorista não pratica certas infrações pela vergonha de ser surpreendido no ato de cometê-las. No entanto, quando se constata o grande número de infrações realizadas em frente a escolas, clubes, teatros e igrejas, conclui-se que tampouco esse mecanismo tem funcionado. (Daros, (1998, p. 2).

Daros, (1998, p. 3) ainda indica algumas condutas corriqueiras percebidas nos condutores "espertos" com os quais convivemos:

No ímpeto de atingir seu objetivo de minimizar tempo, os motoristas transformaram nosso trânsito em verdadeira competição, envolvendo vários tipos de disputas, tais como:

quem identifica e ocupa mais rapidamente uma vaga no estacionamento;

quem entra mais rápido no espaço de segurança que separa dois veículos em alta velocidade;

quem costura o trânsito com mais determinação;

quem consegue aproveitar os poucos segundos entre o fechamento e abertura de sinal para cruzar ou entrar numa rua, podendo chocar-se com outro veículo que arranca abruptamente antes do sinal abrir;

quem consegue cruzar ruas em áreas residenciais sem parar ou reduzir a velocidade, realizando movimentos rápidos de pescoço e de olhos a fim de identificar eventuais riscos de acidente nos cruzamentos;

quem consegue desviar de buracos, carros mais lentos ou estacionados, entrando em outras faixas de forma brusca e inesperada;

quem consegue "colar" no pára-choque traseiro, pressionando com luz alta o motorista da frente para ultrapassá-lo;

quem ultrapassa outros veículos em rodovias de mão dupla, em

locais indevidos, acendendo a luz alta e arremetendo os veículos que transitam em sentido oposto para o acostamento.

Como é possível perceber o comportamento do condutor nem sempre representa o que se espera de uma pessoa porquanto dotada de “poder” para conduzir seu veículo em vias de uso irrestrito, ou seja, onde diversas outras pessoas igualmente se utilizam dessa via com seus propósitos distintos.

Se as autoridades afirmam que mais de 90% (noventa por cento) dos acidentes decorrem por falha humana, então, temos aí o ponto a ser focado nessa missão de fazer com que os nossos índices, tão alarmantes, de acidentes mostrem redução, ou seja, o condutor.

3 RESULTADOS DE PESQUISA

Infelizmente a avaliação geral dos nossos condutores de veículos não nos permite ficar orgulhosos uma vez que esses contribuem, sobremaneira, para a ocorrência dos acidentes registrados em nosso país.

Quer seja por imprudência, imperícia ou negligência são quase sempre destacados por ações ou omissões que contribuem para o registro dos sinistros e, não raras vezes, asseveram as suas consequências.

A sua formação, a que tudo indica deficitária, poderia ser melhorada procurando-se dar ênfase a uma continuidade na sua aprendizagem, resultando em melhores comportamentos enquanto ao volante.

3.1 O processo de habilitação – aspectos legais

Detalhar o processo de habilitação em vigência é crucial para o entendimento de como um candidato a condutor se qualifica para exercer sua vontade de dirigir em via pública inserindo-se aos demais motoristas já em pleno exercício.

3.1.1 Requisitos para a habilitação

Os procedimentos que compõem o processo pelo qual o candidato se habilita à condução de veículo automotor em vias públicas terrestres estão estipulados no capítulo XIV da Lei 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro – CTB, denominado DA HABILITAÇÃO, que dispõe:

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

O artigo da Lei descreve os requisitos indispensáveis aos candidatos enquanto cidadãos salientando a importância da alfabetização para a participação do processo conforme nota-se no inciso II, ou seja, ao analfabeto é vedada a concessão para dirigir veículo automotor.

Aos candidatos à habilitação estão disponíveis cinco categorias de condução que os diferenciam de acordo com suas habilidades e pretensões conforme dispositivos seguintes:

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria *trailer*.

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total. (Lei 9503/97 – CTB).

3.1.2 Exames dos candidatos

Quanto ao processo, especificamente, a que se submete o candidato à habilitação os dispositivos seguintes impõem os exames necessários de forma detalhada para a obtenção da CNH.

Podemos perceber que além do conhecimento específico sobre a legislação de trânsito o candidato tem que comprovar aptidão física e mental.

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

[...]

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN. (Lei 9503/97 – CTB).

A Lei de trânsito estabelece em seu artigo 147, inciso V, a necessidade de familiarizar o candidato à condução em via pública:

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

§ 1º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH. (Lei 9503/97 – CTB Renumerado do parágrafo único, pela Lei nº 9.602, de 1998).

Após habilitado em definitivo há a necessidade de renovação da habilitação de tempos em tempos. A cada 5 (cinco) anos para pessoas com até 65 (sessenta e cinco) anos e a cada 3 (três) anos para pessoas acima dessa idade. (Lei 9503/97 – CTB Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998).

Aos portadores de necessidades especiais a renovação fica condicionada à manifestação de perito examinador:

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador. (Lei 9503/97 – CTB Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998).

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran. (Lei 9503/97 – CTB Incluído pela Lei nº 10.350, de 2001).

Há ainda, um cuidado quanto à capacitação dos candidatos no que diz respeito às entidades responsáveis que devem ser credenciadas pelos DETRANS.

Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN. A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito. (Lei 9503/97 – CTB).

Pode-se perceber a preocupação da Lei em dar ao candidato conhecimento sobre matéria preventiva quais sejam: direção defensiva, com o intuito de possibilitar uma direção precavida, bem como proteção ao meio ambiente, necessidade da sociedade moderna.

Uma vez aprovado o candidato passa a ser considerado habilitado, no entanto, sua CNH tem cunho provisório pelo período de 01 ano, período em que deve satisfazer algumas exigências legais para posterior homologação de sua habilitação definitiva, ou seja, aquela com validade de cinco anos:

Art. 148[...]

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima, ou seja, reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

[...]. (Lei 9503/97 – CTB).

Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN. (Lei 9503/97 – CTB).

No caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos quinze dias da divulgação do resultado. (Lei 9503/97 – CTB).

O exame de direção veicular será realizado perante uma comissão integrada por três membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito, para o período de um ano, permitida a recondução por mais um período de igual duração. (Lei 9503/97 – CTB).

A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.

Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após aprovação nos exames de

aptidão física, mental, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito. (Lei 9503/97 – CTB Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998).

Sobre as condições da aprendizagem temos posto na Lei o seguinte dispositivo:

Art. 158. A aprendizagem só poderá realizar-se:
I – nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;
II – acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.
Parágrafo único. Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante.
[...].(Lei 9503/97 – CTB).

O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença. (Lei 9503/97 – CTB)

Art. 160[...]

§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.
§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados. (Lei 9503/97 – CTB).

Esses procedimentos são complementados pelas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN de nº 168/04, 169/04, 222/07, 265/07, 285/08, 300/08, 307/09, 358/10, 360/10, 409/12, 411/12, 413/12, 422/12, 423/12, 425/12, 435/13, 455/13, 484/14, 493/14, 517/15, 579/16, 621/16, 633/16, 658/17 e 659/17.

3.1.3 Formação teórico-técnico

O processo atual para habilitação dos candidatos a condutores exige o cumprimento de apenas 45 horas/aulas, teórico-técnico, e 20 horas/aulas práticas, assim distribuídas, conforme anexo da Resolução 168/04, alterada

pelas Resoluções 285/08 e 307/2009 e pela Deliberação 72/08, todas do CONTRAN:

- 18 horas/aulas teóricas sobre legislação de trânsito
- 16 horas/aulas teóricas sobre direção defensiva.
- 04 horas/aulas teóricas sobre noções de primeiros socorros.
- 04 horas/aulas teóricas sobre noções de proteção e respeito ao meio ambiente e de convívio social no trânsito.
- 03 horas/aulas teóricas sobre noções de funcionamento de veículos de duas ou mais rodas.
- 20 horas/aulas práticas de condução veicular.

Ora, considerando que após aprovação o condutor de veículo ficará por cinco anos habilitado até que necessite renovar sua carteira e, ainda, que a legislação de trânsito é aperfeiçoada constantemente e que, ao renovar sua carteira o condutor não passará, necessariamente, por processo de atualização teórico-técnico, 45 horas/aulas para formar o indivíduo parecem, no mínimo, insuficientes.

Com relação à formação do condutor de veículo automotor, Hoffmann, (2005, p. 8) considera que:

[...] a formação inicial do condutor, que deveria levar à capacidade de usar o veículo eficientemente e com segurança, dentro dos princípios da cidadania, começa a ser considerada relevante para a segurança na circulação viária. Em 1987, Brown, Groeger e Biehl realizaram uma revisão de estudos sobre avaliação da formação dos condutores e concluíram não haver evidências de que esta formação contribua para a segurança. As atividades desenvolvidas na formação do condutor ainda estão essencialmente voltadas para obter a licença de motorista o mais rápido possível; ignoram muito do comportamento relevante de segurança e o desenvolvimento de cidadania. [...].

Cabe aqui ressaltar que ao serem realizadas palestras educativas, não raras vezes, a plateia, em sua maioria de pessoas habilitadas, se mostra desconhecedora, ou no mínimo esquecida, dos preceitos legais básicos no que concerne a regras de circulação, bem como a procedimentos de direção defensiva, matérias estas obrigatórias na formação teórica dos condutores.

3.2 Opiniões dos policiais da Polícia Rodoviária Federal, lotados em Santa Catarina

Dos 606 (seiscentos e seis) questionários enviados recebemos respostas de 297 (duzentos e noventa e sete) policiais. Assim, os resultados apresentados refletem a opinião dessa amostra de 297 (duzentos e noventa e sete) policiais.

Ao analisar as opiniões coletadas dos policiais rodoviários federais de Santa Catarina através do questionário proposto constatamos que para 100% (cem por cento) dos consultados a causa predominantemente apontada em seus registros de acidentes de trânsito é a falha humana, atribuída por demonstração de imprudência, imperícia ou negligência do condutor.

Sobre a demonstração de conhecimento sobre as normas de trânsito pelos condutores envolvidos em acidentes temos que, para 60,3% (sessenta vírgula três por cento) dos policiais entrevistados esses condutores demonstram desconhecimento parcial sobre as normas de trânsito. Já para 21,8% (vinte e um vírgula oito por cento), demonstram desconhecimento significativo sobre essas normas. Para 14,1% (quatorze vírgula um por cento) dos policiais entrevistados esses condutores demonstram desconhecimento total sobre as normas de trânsito. Já para 3,8% (três vírgula oito por cento), demonstram conhecimento total sobre essas normas.

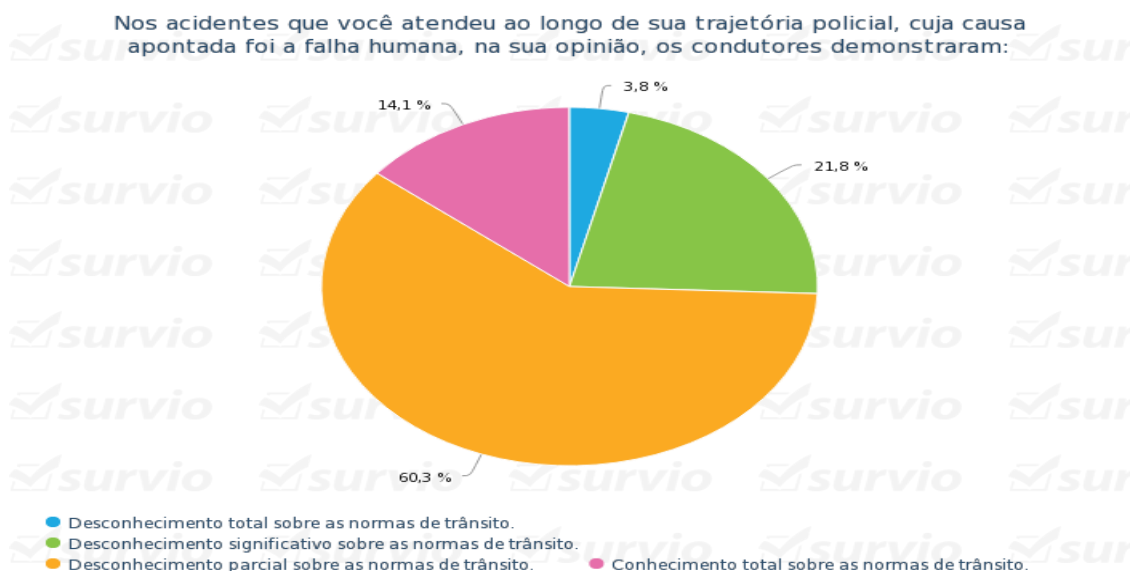


Gráfico 1

O procedimento atual para a habilitação dos condutores de veículos automotores terrestres é considerado ruim para 35,9% (trinta e cinco vírgula nove por cento) dos entrevistados, ou seja, o processo de formação (teórico/prático) não contribui para uma qualificação desejável para uma boa condução veicular. Já 16,7% (Dezesseis vírgula sete por cento) deles consideram esse procedimento péssimo, se mostrando muito precário e passível de melhoras significativas para proporcionar uma boa condução veicular. Outros 42,3% (Quarenta e dois vírgula três por cento) entendem que o procedimento é satisfatório, suficiente para qualificar o condutor, porém, se mostra insuficiente para uma boa condução veicular.

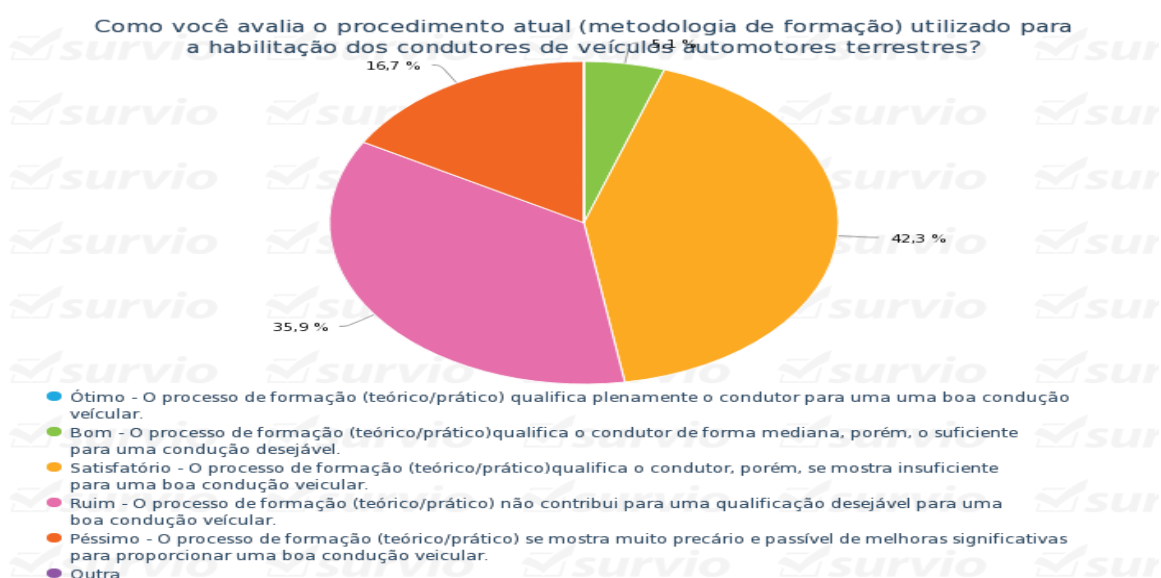


Gráfico 2

Considerando o comportamento da maioria dos condutores, enquanto em trajeto, de maneira geral, 61,5% (Sessenta e um vírgula cinco por cento) dos entrevistados entendem como indesejado, um comportamento instável, ora prudente, ora imprudente, enquanto para 15,4% (quinze vírgula quatro por cento) esse comportamento é irresponsável, comportamento abusivo não condizente com uma boa formação (teórico/prático), e para 23,1% (vinte e três vírgula um por cento), aceitável, comportamento que demonstra uma formação (teórico/prático) satisfatória.

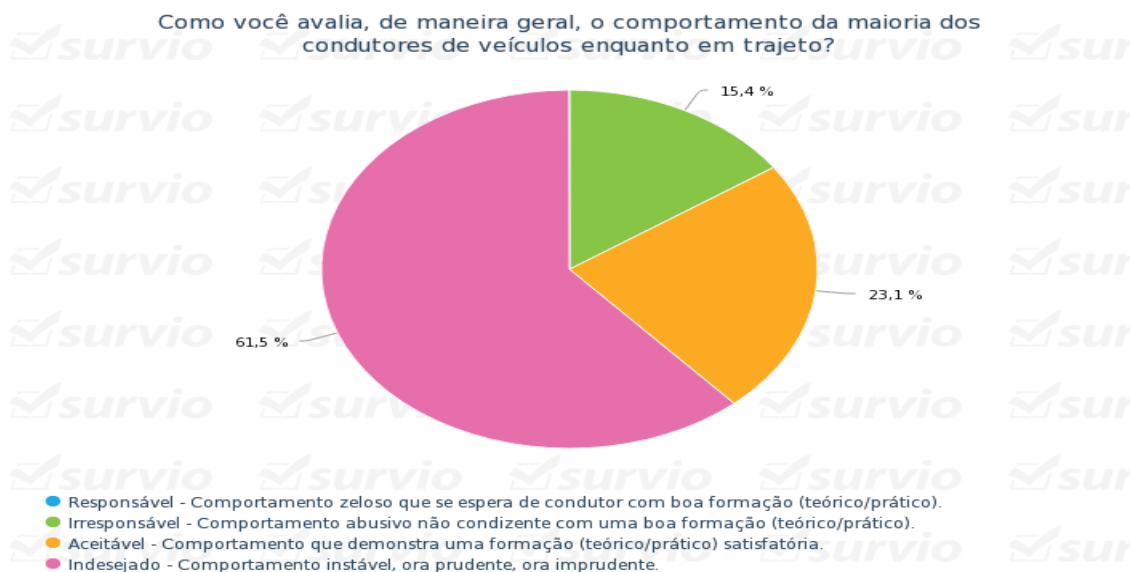


Gráfico 3

Para 88,5% (oitenta e oito vírgula cinco por cento) dos policiais entrevistados, quando de abordagens de rotina, o condutor demonstra conhecimento superficial sobre a legislação de trânsito, apesar de estar devidamente habilitado. Já para 6,4% (seis vírgula quatro por cento) esse condutor não demonstra nenhum conhecimento sobre a legislação de trânsito, apesar de ser habilitado e, somente para 5,1% (cinco vírgula um por cento) o condutor demonstra pleno conhecimento sobre a legislação de trânsito, afinal é um condutor habilitado.

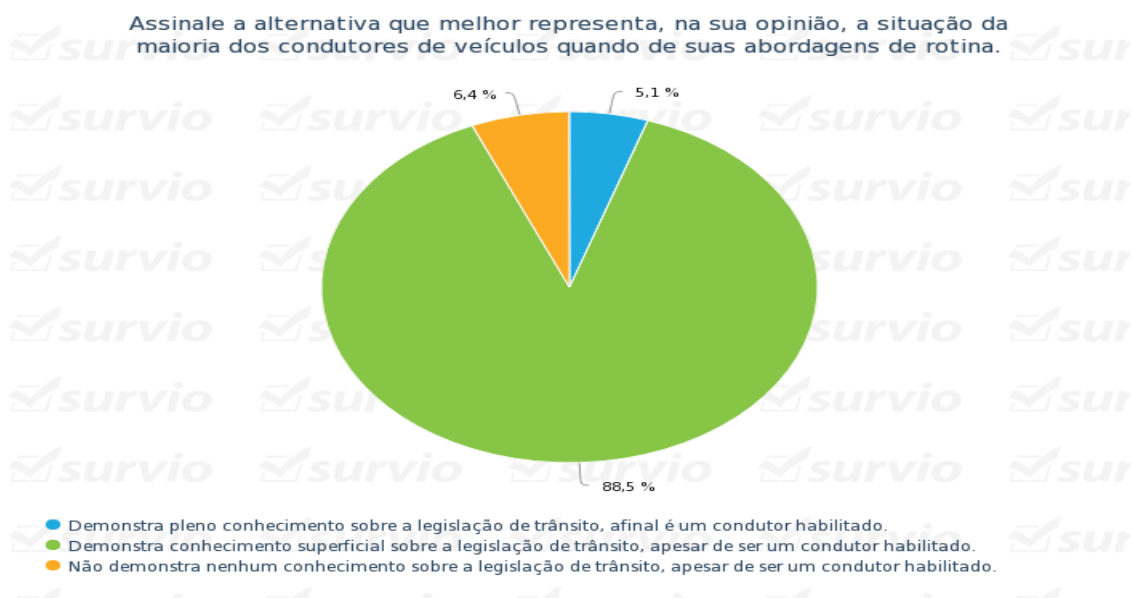


Gráfico 4

Segundo os entrevistados, quando em ato de fiscalização, ao informar ao condutor infrator sobre a possibilidade da perda, ainda que temporária, de sua habilitação – CNH, 74,4% (setenta e quatro vírgula quatro por cento) dos condutores reagem demonstrando preocupação com a perda simplesmente pela possibilidade de ficar sem dirigir seu veículo. Já para 24,4% (vinte e quatro vírgula quatro por cento) o condutor não se importa com a possibilidade da perda por entender que o sistema é ineficiente para efetivá-la e apenas 1,3% (Um vírgula três por cento) dos condutores encara a perda como um reflexo ao seu ato infrator.

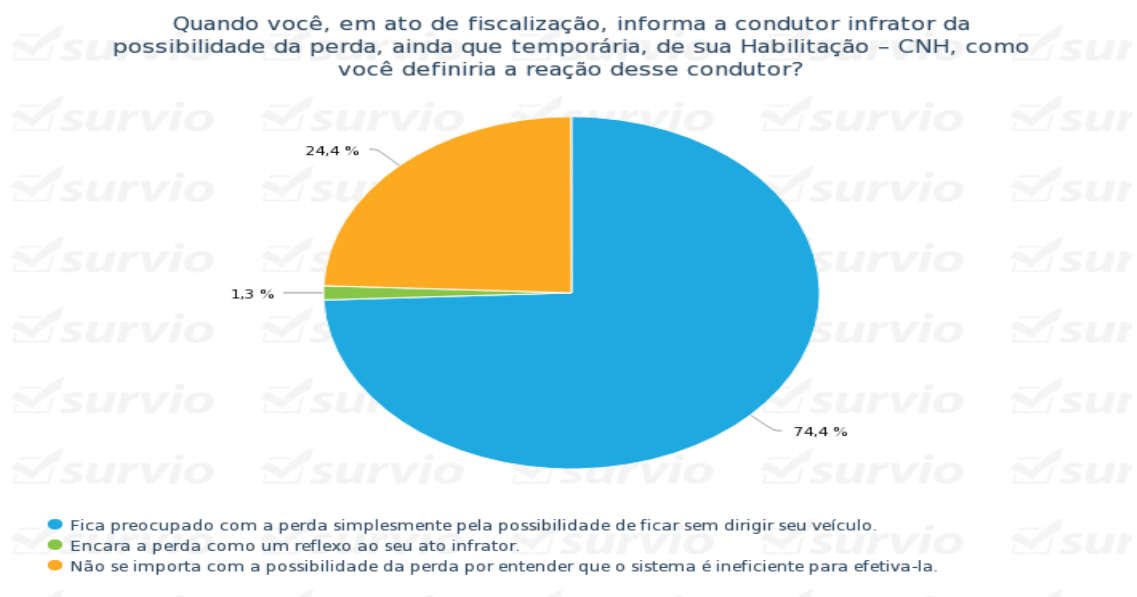


Gráfico 5

A aprendizagem dos condutores de veículos que se habilitam através dos CFCs – Centros de Formação de Condutores se mostra razoável para 60,3% (sessenta vírgula três um por cento) dos policiais entrevistados onde o condutor se mostra mediano na aplicação das regras de circulação e sua condução veicular demonstra estabilidade. É insuficiente para outros 37,2% (trinta e sete vírgula dois por cento) para os quais o condutor se mostra ineficiente na aplicação das regras de circulação e sua condução veicular motiva preocupação constante. Somente para 2,6% (Dois vírgula seis por cento) essa aprendizagem é suficiente e o condutor se mostra conhecedor das regras de circulação conseguindo aplicá-las em benefício da coletividade bem como praticar boa condução veicular.

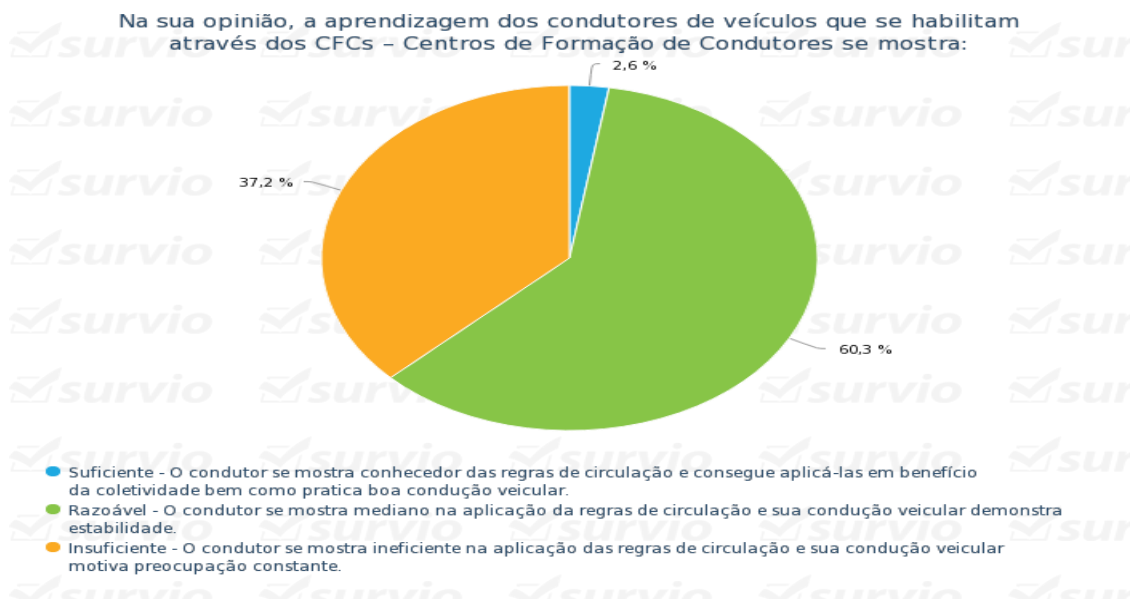


Gráfico 6

Os CFC's são organizações credenciadas para a formação teórico-técnico dos candidatos à habilitação conforme Resolução 358/10 do CONTRAN alterada pelas resoluções 411/12, 579/16, 621/16, 658/17 e deliberação 155.

Segundo o artigo 7º da resolução nº 358/10 do CONTRAN, os Centros de Formação de Condutores – CFC's são organizações credenciadas pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal – DETRAN's, possuindo administração própria e corpo técnico com curso específico de instrutor de trânsito, objetivando a capacitação teórico-técnico e prática de direção aos candidatos a condutores e especialização de condutores de veículos automotores.

Essas organizações são classificadas em três categorias de habilitação para a atividade de formação dos condutores:

- “A” - ensino teórico-técnico;
- “B” - ensino prática de direção; e
- “A/B” - ensino teórico-técnico e de prática de direção.

Os CFC's para serem credenciados devem possuir uma diretoria de ensino com o respectivo corpo de instrutores, devidamente capacitados bem

como estar devidamente aparelhado para a instrução teórico-técnico e possuir meios complementares de ensino para ilustração das aulas.

No entanto, como essas organizações visam lucro, e quanto mais candidatos, maior a rentabilidade, talvez resulte daí a qualidade duvidosa na formação do condutor que participa do processo de habilitação, muitas vezes, com maior ânsia pela obtenção do documento que lhe permitirá dirigir do que pela aprendizagem que, em tese, o qualifica a essa direção.

Para Machado, (2002, p. 1), a missão dos CFCs é muito mais complexa do que pode parecer e talvez essas organizações ainda não tenham se dado conta da devida responsabilidade:

Desde a publicação do Novo Código Brasileiro de Trânsito em 1998, as antigas Auto-Escolas se descobriram frente a uma grande exigência: passar a atuar como Centros de Formação de Condutores, com a obrigatoriedade de formar novos motoristas através de aulas teóricas e práticas, isto é, se transformando, a partir daquele momento em "escolas" no sentido real e mais amplo possível da palavra. A missão mudou: agora, a responsabilidade é maior... Na verdade ela sempre foi imensa, que é habilitar novos condutores, e isso não pode ser visto como algo simples, já que envolve a educação de clientela diversa, com características muito particulares (adolescentes, idosos, adultos, homens, mulheres, etc.) com vistas a uma mudança comportamental. Ensinar a dirigir é fácil, é só ensinar a ação sobre os comandos, algumas placas e leis e pronto. Ensinar a ser motorista e participar do Trânsito é muito mais do que isso - é ensinar a conviver, a se comportar adequadamente num contexto que é extremamente dinâmico e perigoso. É conscientizar das responsabilidades e do risco da suas atitudes. Resumindo, um processo de promoção do desenvolvimento do ser humano. É preciso que os CFC's estejam conscientes do seu papel social, da sua missão, buscando ao máximo se profissionalizar (diretores, instrutores, funcionários em geral, realmente envolvidos com a questão do Trânsito). O papel do professor (instrutor) é extremamente importante, pois, ele tem grandes possibilidades de promover o desenvolvimento de outros seres humanos. Para isso necessita de um bom domínio do conteúdo, de sólidos conhecimentos de didática, da consciência de seu papel profissional, da certeza de sua escolha, de gostar do que faz e de um arsenal de técnicas e métodos que facilitem a aprendizagem de seus alunos.

A Resolução 265/2007 do CONTRAN dispõe sobre a formação teórico-técnico dos condutores de veículos como atividade extracurricular em escolas de ensino médio. Na opinião de 79,5% (setenta e nove vírgula cinco por cento) dos entrevistados essa medida se mostra eficaz para o melhoramento do processo de habilitação, pois, contribui para uma formação teórica mais prolongada e aprofundada na temática trânsito.

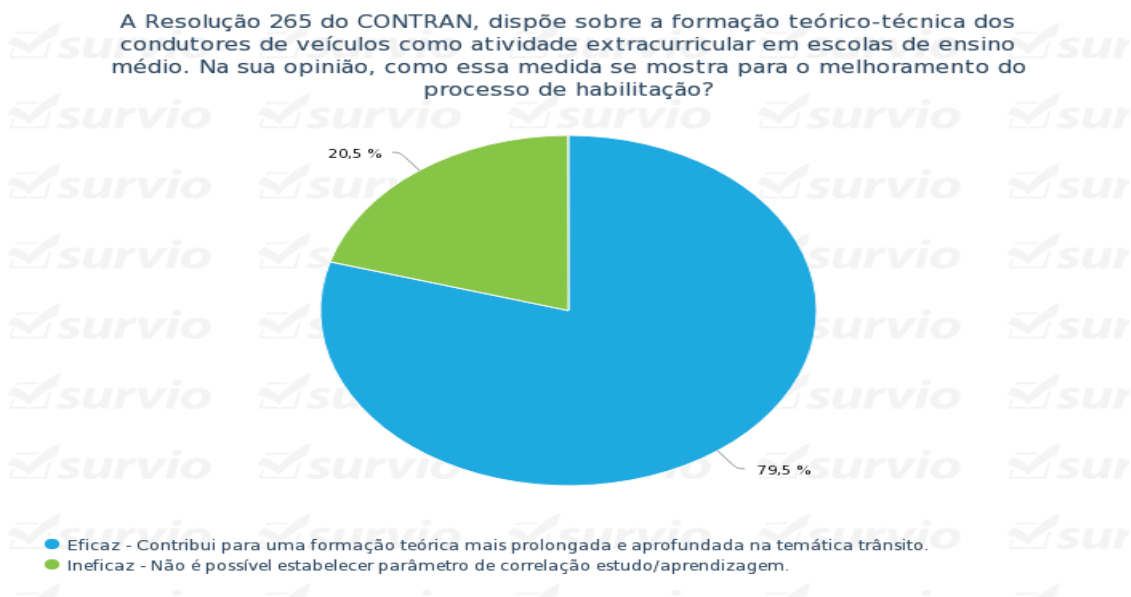


Gráfico 7

Já o Capítulo VI da Lei 9503/97 – CTB versa sobre a educação para o trânsito e nele ficou estabelecido que, a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, ação esta que até hoje ainda não foi implementada. Na opinião de 89,7% (oitenta e nove vírgula sete por cento) dos policiais que participaram da pesquisa o cumprimento desse dispositivo poderia contribuir, pela formação continuada, para uma melhora significativa da formação dos nossos condutores.

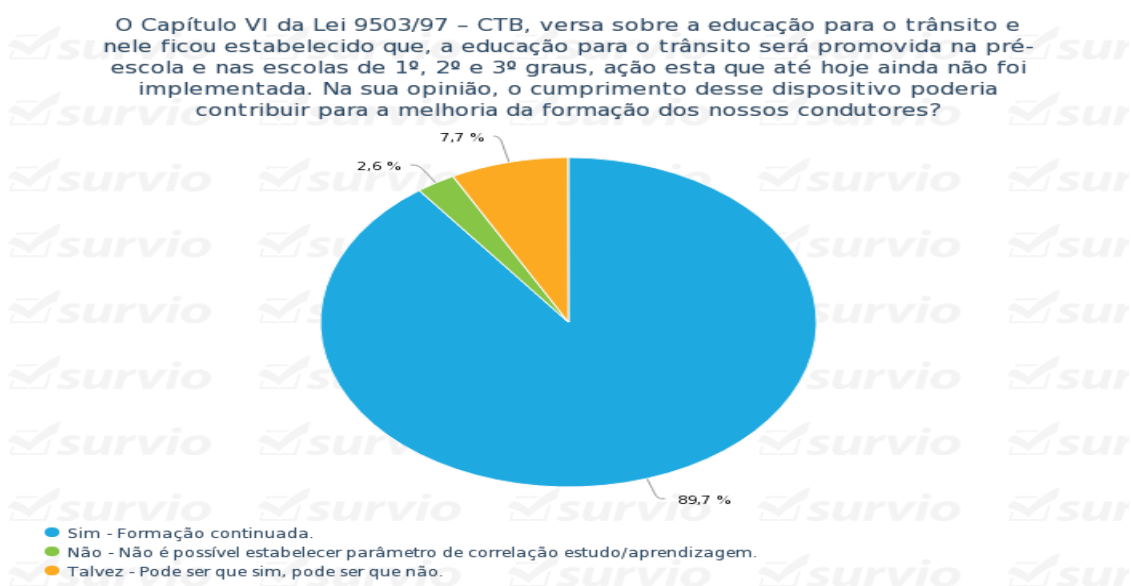


Gráfico 8

A Polícia Rodoviária Federal, bem como outras polícias, atualmente desenvolve algumas ações voltadas à educação para o trânsito numa tentativa de tentar reduzir os números de acidentes através da conscientização, normalmente, de pessoas já habilitadas e, portanto, que já foram consideradas aptas para a condução passando por todo o processo teórico-prático atinente.

Essas ações basicamente resumem-se a apresentação de palestras isoladas, ou seja, sem continuidade de temas e público. A contribuição dessas ações para a melhoria do comportamento dos condutores se mostra esparsa para 78,2% (setenta e oito vírgula dois por cento) dos entrevistados por atingir uma quantidade pequena de condutores e mediana para outros 19,2% (dezenove vírgula dois por cento) que entendem que a medida atinge uma quantidade razoável de condutores.

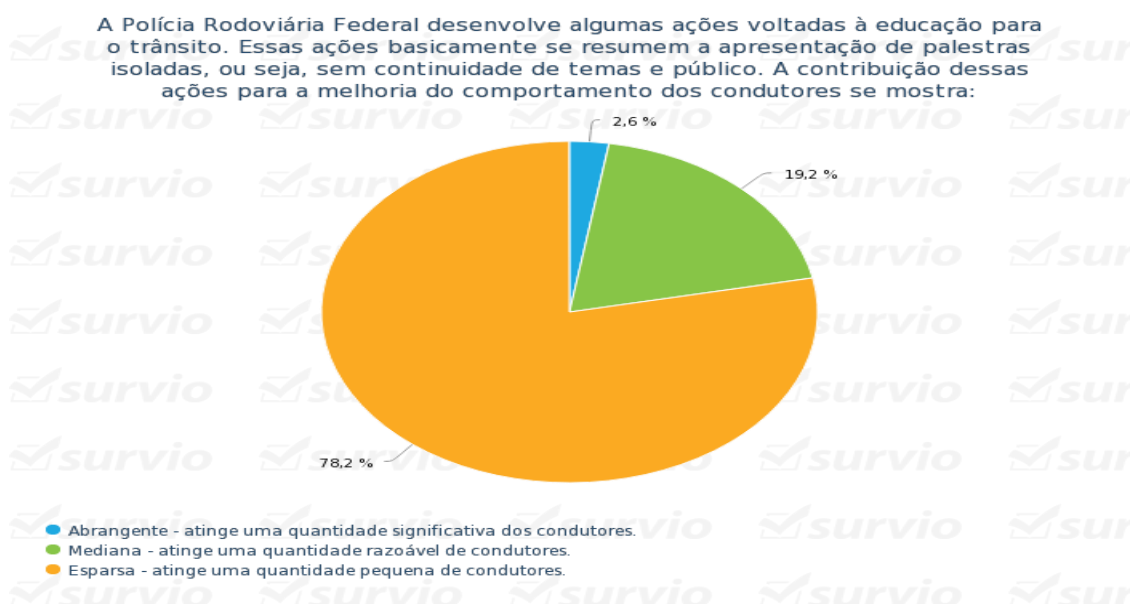


Gráfico 9

A Polícia Rodoviária Federal – PRF é alheia ao processo de habilitação dos condutores de veículos automotores terrestres, ou seja, não participa ativamente desse processo. Considerando que, grande parte dos acidentes de maior gravidade ocorre em rodovias federais, na opinião de 62,8% (sessenta e dois vírgula oito por cento) dos policiais entrevistados a PRF poderia participar desse processo e certamente contribuiria para uma melhor formação do condutor. Já 12,8% (doze vírgula oito por cento) dos policiais entendem que a PRF não poderia participar desse processo e que não haveria

contribuição significativa na formação do condutor caso participasse. Outros 24,4 % (vinte e quatro vírgula quatro por cento) manifestaram dúvida quanto a participação da polícia rodoviária federal sem saberem se essa participação contribuiria ou não para uma melhor formação dos condutores.

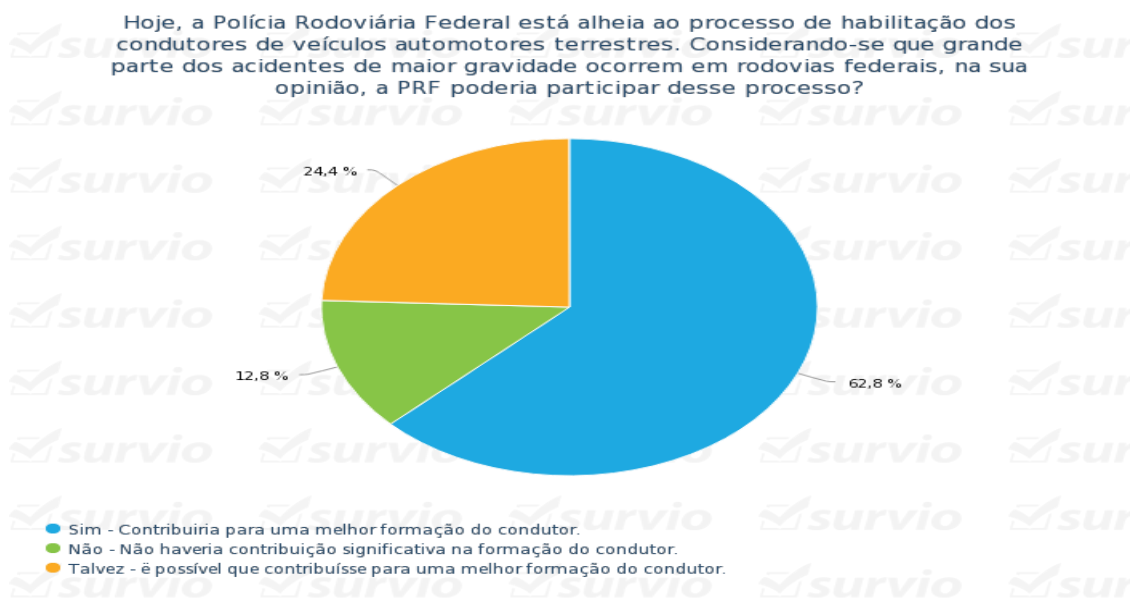


Gráfico 1

Admitindo-se a possibilidade de participação da polícia rodoviária federal no processo de habilitação do condutor, para 56,4% (cinquenta e seis vírgula quatro por cento) dos policiais entrevistados, a PRF poderia atuar em todas as etapas do processo, formação teórica dos candidatos, formação prática dos candidatos, avaliação teórica dos candidatos e avaliação prática dos candidatos. Já para 16,7% (dezesesseis vírgula sete por cento) essa participação ficaria restrita a formação teórica dos candidatos, e para outros 16,7% (dezesesseis vírgula sete por cento) ficaria restrita avaliação prática dos candidatos.

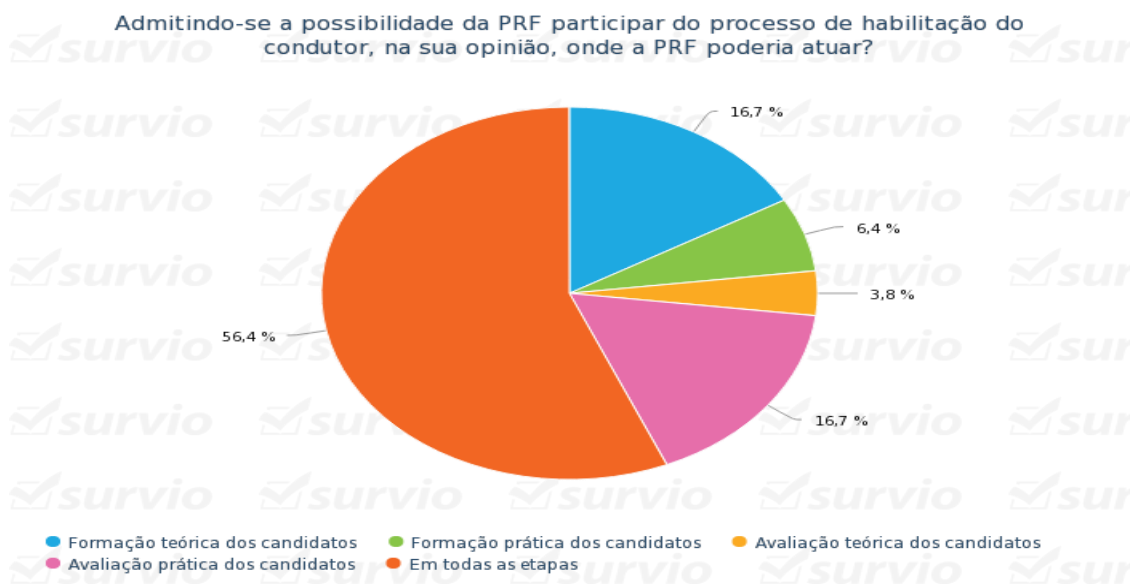


Gráfico 2

Dessa forma, percebe-se pelas opiniões coletadas dos profissionais do trânsito que nossos condutores estão muito aquém do esperado no que se refere a sua formação.

Espera-se que o processo de habilitação possa ser aprimorado no sentido de melhor capacitar o indivíduo à condução veicular e assim contribuir para uma redução significativa dos acidentes de trânsito.

3.3 Sugestões para o fortalecimento do processo de habilitação

Com base nas opiniões dos entrevistados que corroboram o entendimento do autor, algumas sugestões são apresentadas sendo que, caso implementadas, ou ainda, experimentadas, poderiam refletir em melhora do comportamento do condutor, bem como na eficácia do processo de habilitação visando a redução dos acidentes e suas vítimas.

3.3.1 Primeira sugestão – Educação

A primeira dessas sugestões nada mais é do que o cumprimento do dispositivo legal capitulado na Lei 9.503/97 – CTB, que dispõe:

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

A educação é o melhor caminho para o desenvolvimento social e não podemos relegar a segundo plano medida de tamanha importância como esta apresentada há mais de 15 anos na citada Lei e até o momento não implementada, efetivamente.

A Resolução 265/2007 do CONTRAN que dispõe sobre a formação teórico-técnico dos condutores de veículos como atividade extracurricular em escolas de ensino médio é uma tentativa de preencher essa lacuna, no entanto, a entendemos como insuficiente por estabelecer o ensino apenas na modalidade extracurricular e somente para o ensino médio.

O ensino iniciado na base, ou seja, na pré-escola, com evolução gradativa e continuada nos anos seguintes indo até o ensino superior em muito contribuiria para a massificação do conhecimento específico sobre o trânsito, bem como proporcionaria o desenvolvimento cultural e comportamental voltado à prevenção, o que certamente geraria condutores de veículos mais conscientes de seus deveres e respeitadores das respectivas normas de conduta.

Valeixo, (2002, p. 4) não pensa diferente, e assevera:

[...] outro significativo avanço do Código vem definido a partir do artigo 74, que dispõe ser a Educação para o Trânsito direito de todos e dever prioritário aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, com especial destaque da obrigatoriedade de uma coordenação educacional em cada um dos órgãos desse sistema. Através do artigo 76, a educação para o trânsito será promovida desde a pré-escola até o terceiro grau. Entendo que a educação para o trânsito aplicada à

criança e ao adolescente, visa, a médio prazo, formar uma geração de motoristas mais responsáveis com a segurança viária e mais respeito com suas obrigações legais.

Em contrapartida a essa formação continuada o condutor se torna isento da fase teórico-técnica quando da busca pela CNH, bastando para tanto, demonstrar aprendizagem satisfatória no decurso de sua vida escolar.

3.3.2 Segunda sugestão – Participação da Polícia Rodoviária Federal no processo

Outra sugestão vem no sentido de possibilitar a incorporação ao processo de habilitação, das polícias responsáveis pela fiscalização de trânsito, como por exemplo, a Polícia Rodoviária Federal.

O entendimento é que esses órgãos lidam diretamente com a problemática no seu dia-a-dia, ou seja, condutores infratores e envolvidos em acidentes de trânsito, e sendo assim, mostram-se qualificadas para tratarem de forma específica sobre o tema.

Ainda nessa linha, uma possibilidade para uma inserção gradativa das polícias no contexto seria iniciar com a obrigação do condutor envolvido em acidente de trânsito a participar de estudo de caso sobre o seu sinistro, no órgão policial correspondente, ou seja, os envolvidos em acidente, conduzidos ou mediados pelo agente de trânsito, analisariam aos olhos da lei as causas e consequências do seu acidente, tanto para si como para a coletividade, buscando alternativas, no mínimo teóricas, para se evitar o envolvimento em acidentes futuros.

Para que essa providência se tornasse viável, seria indispensável a legalização da retenção temporária da CNH do condutor envolvido em acidente, cuja devolução se daria após a participação no exercício proposto.

Em suma, o condutor passaria por uma espécie de atualização, com ênfase na legislação de trânsito e nas regras de direção defensiva, sempre que se mostrasse ineficiente em sua condução, caracterizada pelo envolvimento no acidente.

3.3.3 Terceira sugestão – Teste de conhecimento teórico e psicológico no momento de renovação da CNH para todos os condutores

Como terceira sugestão para o aperfeiçoamento do processo de habilitação, poder-se-ia incrementá-lo testando o conhecimento teórico no condutor acerca das alterações legais nos momentos de renovação da CNH, e em caso de reprovação, receberia aulas teóricas complementares e obrigatórias como forma de atualização do conhecimento.

O condutor poderia, igualmente, ser submetido a reavaliação psicológica sempre que necessitasse renovar sua CNH. Esse exame contribuiria para detectar os condutores que por alguma razão sofreram distúrbios ao longo do período em que estiveram habilitados.

Hoje, no momento da renovação da CNH são realizados apenas exames médicos para recapacitar o condutor por mais cinco anos, e recentemente foi introduzido o exame toxicológico para os condutores profissionais, ou seja, aqueles habilitados nas categorias C, D e E (CONTRAN/2016).

3.3.4 Quarta sugestão – Estágio probatório para condutor

Outra sugestão seria tornar obrigatório para os recém-habilitados, ou seja, aqueles que se habilitam pela primeira vez e cuja CNH é provisória pelo período de um ano, que no decurso dessa condição, somente pudesse conduzir estando acompanhado de pelo menos mais uma pessoa habilitada, desde que sua CNH não fosse igualmente provisória.

Esse período poderia ser encarado como uma espécie de estágio probatório onde a pessoa habilitada pela primeira vez seria “avaliada” ou orientada por aquela, em tese, mais experiente ao volante.

Essa medida contribuiria igualmente para o aperfeiçoamento teórico-prático do condutor recém-habilitado, pelo menos por um período, fortalecendo sua aprendizagem do processo de formação.

Parece um paradoxo exigir que uma pessoa, em tese habilitada, seja acompanhada por outra, em condição idêntica, para exercer seu “direito”

adquirido, o de dirigir. No entanto, cabe destacar que a CNH é uma concessão estatal e não necessariamente um direito do cidadão, dessa maneira, pode sim o estado impor regramentos julgados necessários para essa concessão. Não obstante, por analogia, todo servidor público, concursado e já nomeado, em tese já qualificado, passa a exercer sua atividade do cargo após sua entrada em exercício, porém, cumpre um período de estágio probatório, podendo, permanecer ou não após este período, dependendo das habilidades demonstradas para continuar no cargo.

Essa sugestão inova ao admitir essa mesma possibilidade de estágio probatório para o condutor com a diferença de que ele não seria reprovado após esse período, mas apenas acompanhado permanentemente sempre que estivesse ao volante, por pessoa, em tese, já experiente, capaz de lhe orientar sempre que necessário com a preocupação de contribuir para sua boa formação.

4 CONCLUSÕES

Como é possível perceber os condutores brasileiros têm demonstrado que dirigir veículo automotor é muito mais complexo do que se imagina. Não basta se apresentar devidamente habilitado se o processo de habilitação estabelecido pelo código de trânsito brasileiro – CTB não consegue formar bons condutores, zeladores das normas de conduta e conseqüentemente da paz no trânsito.

O comportamento dos motoristas se mostra às avessas aos interesses sociais culminando no elevado índice de acidentes e vítimas decorrentes.

Plonka, (2002, p. 9), reconhece como erro o mito de que todos devem dirigir:

[...] Mais um erro advindo do mito de que todos devem ter um carro e dirigir. Isto acabou gerando uma idéia perigosa de que este é um ato banal e corriqueiro e de que todos podem dirigir em qualquer condição. É este um dos motivos que trazem tanta dificuldade para as campanhas contra o 'beber e dirigir', por exemplo. As pessoas dirigem quando estão doentes, estressadas, drogadas e emocionalmente perturbadas. Quantos de nós já não ouvimos comentários do tipo: 'vou dar uma volta (de carro) para 'esfriar' a cabeça'?

Dirigir veículo automotor em via pública terrestre implica em responsabilidade social ao condutor de veículo por se ver inserido no contexto trânsito junto a outros indivíduos que igualmente utilizam-se das vias para atender suas necessidades.

Fortalecer o processo de habilitação pode provocar mudança no comportamento desses condutores e amenizar os resultados críticos do trânsito se mostra urgente e passa pela educação de forma continuada dos motoristas.

Nessa linha de pensamento Piatzchack, (2000, p. 4) considera que:

[...] Assim, a educação poderá ser considerada como um processo de renovação de idéias, técnicas, valores, atitudes, e padrões de conduta social, numa sociedade concreta que ela criou para servir às necessidades, exercidas por pessoas visando a objetivos determinados. Para se ter uma idéia das deficiências na área

educacional de trânsito, pesquisas realizadas em diferentes estados revelam que os nossos condutores, incluindo os motoristas profissionais desconhecem grande parte dos significados das placas de sinalização e das regras gerais de circulação de trânsito. Na verdade, isto é resultante da forma com que estava sendo feita a preparação do condutor.

Somente com o desenvolvimento de cultura da condução responsável é que o Brasil poderá reduzir seus índices cada vez mais alarmantes de acidentes de trânsito e de suas vítimas e fazer reinar a paz no trânsito.

Machado, (2000, p. 2) pensa que o cidadão reflete no trânsito sua personalidade social e assim assevera:

Como o Trânsito é, antes de mais nada, um campo de relacionamento social, as pessoas que atuam de forma respeitosa, solidária e consciente em sua vida, levam esta forma de se comportar para o Trânsito, dirigindo de forma educada, respeitando as normas, ciente dos riscos e valorizando a própria vida e a dos outros. Da mesma forma, aquelas pessoas desajustadas, agressivas, cheias de conflitos e problemas, repetem esta forma de se comportar no Trânsito.

Desta forma concluí-se que um bom processo de habilitação pelo qual o condutor se torna apto a dirigir veículo automotor em via pública e assim dividir os espaços coletivos é imprescindível para a formação dos nossos motoristas que, antes de assumir essa condição, a de condutor, é cidadão e tem o dever de zelar por sua integridade e pela das demais pessoas, construindo assim a convivência pacífica no trânsito que tanto almejamos.

Corroborando com este pensamento Machado, (2000, p. 3), reflete:

[...] É este tipo de consciência que precisamos criar para podermos transformar o nosso Trânsito. Que o homem perceba suas capacidades e limitações, que saiba pensar sobre si mesmo e escolher o que é melhor para si e para seus semelhantes, mesmo que esta escolha signifique fugir do padrão e não ser motorista. Desta forma, a Carteira Nacional de Habilitação não é um direito e o Estado cumpre seu papel dando a mesma para aqueles que fazem por merecer e não para quem precisa, já que a mesma significa a constatação de boas condições para ser um bom motorista, mas, também, para aquele que apresenta boas condições de enfrentar o Trânsito nosso de cada dia.

Nesta ótica, as sugestões apresentadas nesta pesquisa se mostram como alternativas viáveis de complementação ao processo atual de habilitação de condutores e uma vez experimentadas contribuiriam para uma boa formação e acompanhamento dos nossos motoristas fortalecendo a nossa cidadania e ajudando no desenvolvimento de uma mentalidade voltada para a direção com responsabilidade acima de tudo.

Atendidos os objetivos propostos pela pesquisa evidencia-se que o processo de habilitação vigente no Brasil é ineficaz, em âmbito geral, segundo as opiniões analisadas, para promover uma direção veicular com a devida responsabilidade e prudência que fariam com que os números de acidentes de trânsito em nosso país assumissem patamares aceitáveis.

É possível tornar esse processo mais eficiente com a aplicação ou experimentação de alternativas relativamente simples desde que manifestada boa vontade dos órgãos envolvidos.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Conselho Nacional de trânsito. **Resolução 50 do CONTRAN de 21 de maio de 1998**. Estabelece os procedimentos necessários para o processo de habilitação, normas relativas à aprendizagem, autorização para conduzir ciclomotores e os exames de habilitação, conforme dispõe os arts. 141, 142, 143, 148, 150, 158, 263 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao050_98.doc>. Acesso em 10 abr. 2017.

_____. **Resolução 74 do CONTRAN de 19 de novembro de 1998**. Regulamenta o credenciamento dos serviços de formação e processo de habilitação de condutores de veículos. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao074_98.doc>. Acesso em 10 abr. 2017.

_____. **Resolução 89 do CONTRAN de 04 de maio de 1999**. Altera a Resolução nº 74/98, que regulamenta o credenciamento dos serviços de formação e processo de habilitação de condutores de veículos. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao089_99.doc>. Acesso em 10 abr. 2017.

_____. **Resolução 120 do CONTRAN de 14 de fevereiro de 2001**. Dispõe sobre o Projeto Educação e Segurança no Trânsito – escolas de ensino médio – que trata da inclusão de conteúdos específicos sobre Trânsito no Ensino Médio, em consonância com o disposto na Resolução 050/98 – CONTRAN e define procedimentos para implantação nas escolas interessadas.. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao120_01.doc>. Acesso em 10 abr. 2017.

_____. **Resolução 168 do CONTRAN de 14 de dezembro 2004**. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168_04_COMPILADA.pdf>. Acesso em 10 abr. 2017.

_____. **Resolução 169 do CONTRAN de 17 de março de 2005**. Altera a Resolução nº 168/04, de 14 de dezembro de 2004, publicada no Diário Oficial da União nº 245, Seção I, Página 73, de 22 de dezembro de 2004. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao169_05.doc>. Acesso em 10 abr. 2017.

_____. **Resolução 193 do CONTRAN de 26 de maio de 2006**. Dispõe sobre a Regulamentação do Candidato ou Condutor Estrangeiro. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao193_06.rtf>. Acesso em 10 abr. 2017.

_____. **Resolução 198 do CONTRAN de 25 de julho de 2006.** Altera a Resolução nº 74/98 e revoga a Resolução 89/99, que regulamentam o credenciamento dos serviços de formação de condutores de veículos automotores. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao198_06.pdf>. Acesso em 10 abr. 2017.

_____. **Resolução 222 do CONTRAN de 11 de janeiro de 2007.** Acrescenta § 5º ao art. 33 da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004, do CONTRAN. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_222.pdf> Acesso em 11 abr. 2017.

_____. **Resolução 265 do CONTRAN de 14 de dezembro de 2007.** Dispõe sobre a formação teórico-técnico 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. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_265.pdf>. Acesso em 11 abr. 2017.

_____. **Resolução 267 do CONTRAN de 15 de fevereiro de 2008.** Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_267.pdf>. Acesso em 11 abr. 2017.

_____. **Resolução 283 do CONTRAN de 01 de julho de 2008.** Altera a Resolução nº 267, de 15 de fevereiro de 2008, do CONTRAN, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º e 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_283.pdf>. Acesso em 11 abr. 2017.

_____. **Resolução 285 do CONTRAN de 29 de julho de 2008.** Alterar e complementar o Anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_285.pdf>. Acesso em 11 abr. 2017.

_____. **Resolução 300 do CONTRAN de 04 de dezembro de 2008.** Estabelece procedimento administrativo para submissão do condutor a novos exames para que possa voltar a dirigir quando condenado por crime de trânsito, ou quando envolvido em acidente grave, regulamentando o art. nº 160 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_300.pdf>. Acesso em 11 abr. 2017.

_____. **Resolução 307 do CONTRAN de 06 de março de 2009.** Altera a Resolução nº 285, de 29 de julho de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN em seu Artigo 2º e Parágrafo Único, assegurando aos alunos matriculados em cursos regulamentados pela Resolução nº 168/04, na vigência do seu Anexo II, as condições nele estabelecidas, e dá outras providências. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_307_09.pdf>. Acesso em 11 abr. 2017.

_____. **Resolução 327 do CONTRAN de 14 de agosto de 2009.** Altera a Resolução nº 267/2008-CONTRAN, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_327_09.pdf>. Acesso em 11 abr. 2017.

_____. **Resolução 345 do CONTRAN de 19 de março de 2010.** Altera a Resolução nº 193/2006-CONTRAN, que dispõe sobre a regulamentação do Candidato ou Condutor Estrangeiro. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_345_10.pdf>. Acesso em 11 abr. 2017.

_____. **Resolução 347 do CONTRAN de 29 de abril de 2010.** Altera a Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_347_10.pdf>. Acesso em 11 abr. 2017.

_____. **Resolução 358 do CONTRAN de 13 de agosto de 2010.** Regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências.. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_358_10_RET.pdf>. Acesso em 11 abr. 2017.

_____. **Resolução 360 do CONTRAN de 29 de setembro de 2010.** Dispõe sobre a habilitação do candidato ou condutor estrangeiro para direção de veículos em território nacional. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_360_10.pdf>. Acesso em 11 abr. 2017.

_____. **Resolução 409 do CONTRAN de 02 de agosto de 2012.** Altera dispositivos da resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 que estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos

automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. Disponível em: <

[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(RESOLUÇÃO%20Nº%20409,%20DE%20AGOSTO%20DE%202012.rtf\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(RESOLUÇÃO%20Nº%20409,%20DE%20AGOSTO%20DE%202012.rtf).pdf)>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 411 do CONTRAN de 02 de agosto de 2012.** Altera dispositivos da Resolução nº 358, de 13 de agosto de 2010, que Regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências. Disponível em: <

[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(RESOLUÇÃO%20Nº%20411,%20DE%20AGOSTO%20DE%202012.rtf\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(RESOLUÇÃO%20Nº%20411,%20DE%20AGOSTO%20DE%202012.rtf).pdf)>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 413 do CONTRAN de 09 de agosto de 2012.** Altera a Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004-CONTRAN, que estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. Disponível em: <

[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(RESOLUÇÃO%20Nº%20413%20-%2009%20DE%20AGOSTO%20DE%202012\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(RESOLUÇÃO%20Nº%20413%20-%2009%20DE%20AGOSTO%20DE%202012).pdf)>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 422 do CONTRAN de 27 de novembro de 2012.** Altera dispositivos da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos. Disponível em: <

[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(Resolução%20422.2012\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(Resolução%20422.2012).pdf)>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 423 do CONTRAN de 27 de novembro de 2012.** Altera dispositivos da Resolução CONTRAN nº358, de 13 de agosto de 2010, que trata de procedimentos de credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas voltadas ao aprendizado de candidatos e condutores, e dá outras providências. Disponível em: <

[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(RESOLUÇÃO%20423.2012\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(RESOLUÇÃO%20423.2012).pdf)>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 425 do CONTRAN de 27 de novembro 2012.** Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <

[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(Resolução%20425.-1\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(Resolução%20425.-1).pdf)>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 435 do CONTRAN de 20 de fevereiro 2013.** Altera dispositivos da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, com a redação dada pela Resolução CONTRAN nº 422, de 27 de novembro de 2012, que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos. Disponível em: < [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(RESOLUÇÃO%20435.2013\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(RESOLUÇÃO%20435.2013).pdf)>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 444 do CONTRAN de 25 de junho 2013.** Altera dispositivos da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, e da Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, que trata do credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de formação de condutores. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4442013.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 455 do CONTRAN de 22 de outubro 2013.** Concede prazo de 180 dias para realização do curso especializado para transporte de cargas indivisíveis de que trata o item 6.5 do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 168 de 14 de dezembro de 2004, e dá outras providências. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4552013.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 460 do CONTRAN de 12 de novembro 2013.** Altera a Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º, e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4602013.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 473 do CONTRAN de 11 de fevereiro 2014.** Altera a Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos e a Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, que trata do credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de formação de condutores, com redação dada pela Resolução CONTRAN nº 444, de 25 de junho de 2013. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4732014.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 479 do CONTRAN de 24 de fevereiro 2016.** Referendar a Deliberação nº 146, de 05 de janeiro de 2016, altera o art. 47A, acrescentado pela Resolução CONTRAN nº 571, de 16 de dezembro de 2015, na Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, que trata de procedimentos de credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas voltadas ao aprendizado de candidatos e condutores, e dá outras providências. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5792016.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 484 do CONTRAN de 07 de maio 2014.** Altera a Resolução CONTRAN nº 168 de 14 de dezembro de 2004, que estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem, concede novo prazo para realização do curso especializado para condutores de veículos de transporte de carga indivisível e dá outras providências. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4842014.pdf> >. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 490 do CONTRAN de 05 de junho 2014.** Prorroga o prazo de entrada em vigor da Resolução CONTRAN nº 460, de 12 de novembro de 2013. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4902014.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 493 do CONTRAN de 05 de junho 2014.** Altera a Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, que trata das normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos e a Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, que trata do credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de formação de condutores. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4932014.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 517 do CONTRAN de 29 de janeiro 2015.** Altera a Resolução CONTRAN nº 425, de 27 de novembro de 2012, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º, e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5172014.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 583 do CONTRAN de 23 de março 2016.** Altera a Resolução CONTRAN nº 425, de 27 de novembro de 2012, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao5832016.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 621 do CONTRAN de 06 de setembro 2016.** Altera o prazo estabelecido pelo art. 47-A da Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, com redação dada pela Resolução CONTRAN nº 579, de 24 de fevereiro de 2016. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6212016.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 633 do CONTRAN de 30 de novembro 2016.** Acrescenta o parágrafo 13 ao artigo 8º da Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto

de 2010, que trata de procedimentos de credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas voltadas ao aprendizado de candidatos e condutores, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6332016.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 658 do CONTRAN de 14 de fevereiro 2017**. Altera o §2º do art. 33 da Resolução CONTRAN nº 358, de 13 de agosto de 2010, que regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6582017.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

_____. **Resolução 659 do CONTRAN de 14 de fevereiro 2017**. Altera o art. 33 e o inciso IV do item 6 do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao6592017.pdf>>. Acesso em 12 abr. 2017.

CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena; ALCHIERI, João Carlos (2003). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Constituição (1988). 6. ed. São Paulo/SP: Editora Saraiva, 1992.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei 9503, de 23-9-97. 3. ed. Brasília: DENATRAN, 2007.

_____. **Anuário Estatístico do DENATRAN - RENAEST (2006)**. Brasília – DF. Disponível em: <<http://201.24.24.73:8080/renaest>>. Acesso em 20 jan. 2017.

BRASIL. Presidência da República. **Lei 9.503 de 22 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm>. Acesso em 18 jan. 2017.

_____. **Lei 9.503 de 22 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm>. Acesso em 10 abr. 2017.

_____. **Lei 9.602 de 21 de janeiro de 1998**. Dispõe sobre legislação de trânsito e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9602.htm>. Acesso em 10 abr. 2017.

_____. **Lei 10.350 de 21 de dezembro de 2001**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, de forma a obrigar a realização de exame psicológico periódico para os motoristas profissionais. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10350.htm>. Acesso em 10 abr. 2017.

DAROS, E. J.. **Texto da Palestra proferida no I Encontro Nacional para Prevenção de Acidentes de Trânsito e Primeiros Socorros ao Acidentado, promovido pela Sociedade Nordestina de Neurocirurgia - dia 14/10/1988.**

Disponível em:

<www.ta.org.br/.../Acidentes%20de%20Tr%E2nsito%20e%20Comportamento%20H...->. Acesso em 25 jan. 2017.

DNIT/DPRF (2011) **Estatísticas de Acidentes.** Disponível em:

<https://189.9.128.64/download/rodovias/operacoes-rodoviaras/estatisticas-de-acidentes/quadro-0101-numerodeacidentesporgravidade-anode2011.pdf>.

Acesso em 27 jan. 2017.

GOMES, Wilson Mendes (2008). **Manifestações do caráter e suas patologias no trânsito.** In: ENCONTRO PARANAENSE, CONGRESSO BRASILEIRO, CONVENÇÃO BRASIL/LATINO-AMÉRICA, XIII, VIII, II. **Anais.** Curitiba: Centro Reichiano, 2008. CD-ROM. [ISBN – 978-85-87691-13-2].

Disponível em: <www.centroreichiano.com.br>. Acesso em: 20 jan 2017.

HOFFMANN, Maria Helena (2005). **Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos.** Itajaí/SC – Universidade do Vale do Itajaí.

Disponível em: <<http://pepsic.bvs-psi.org.br/pdf/ppet/v1n1/v1n1a04.pdf>>.

Acesso em 25 jan. 2017.

IPEA (2015). **Acidentes em rodovias custam R\$ 40 bilhões por ano.**

Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=26292&catid=1&Itemid=7>. Acesso em 01 mar. 2017.

_____. (2015). **Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais Brasileiras: caracterização, tendências e custos para a sociedade.** Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922_r elatorio_acidentes_transito.pdf>. Acesso em 01 mar. 2017.

LEON, Letícia Marin e VIZZOTTO, Marília Martins (2002). **Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários.**

Disponível em:

<http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2003000200018>. Acesso em 25 jan. 2017.

MACHADO, Adriane Picchetto (2001). **Dirigir não é para qualquer um.**

Disponível em:

<<http://www.qualitapsi.com.br/index.php?codpagina=00027097>>. Acesso em 27 fev. 2017.

_____. (2001). **Trânsito: Uma abordagem interdisciplinar.** Disponível em:

<<http://www.qualitapsi.com.br/index.php?codpagina=00027097>>. Acesso em 27 fev. 2017.

_____. (2002). **Adolescência e trânsito**. Disponível em: <<http://www.qualitapsi.com.br/index.php?codpagina=00027097>>. Acesso em 27 fev. 2017.

_____. (2002). **O papel social dos centros de formação de condutores**. Disponível em: <<http://www.qualitapsi.com.br/index.php?codpagina=00027097>>. Acesso em 27 fev. 2017.

_____. (2002). **Acidentes X Desastres**. Disponível em: <<http://www.qualitapsi.com.br/index.php?codpagina=00027097>>. Acesso em 27 fev. 2017.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2006.

NUNES, Orlando Augusto (2007). **Acidentes de trânsito e fator humano**. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/articles/2131/1/acidentes-de-transito-e-fator-humano/pagina1.html>>. Acesso em 21 jan. 2017.

OMS (2015). **Relatório global sobre o estado da segurança viária**. Disponível em: <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ > Acesso em 10 ago. 2017.

PIATZCHAKI, Izolde Bedrechuck (2000). **Interfaces da Psicologia do Trânsito - Educação de Trânsito - Palestra proferida no I Encontro Paranaense de Psicologia de Trânsito**. Disponível em: <<http://www.qualitapsi.com.br/index.php?codpagina=00027097>>. Acesso em 28 jan. 2017.

PLONKA, Márcia de Fátima (2002). **Trânsito: A necessidade de um outro paradigma**. Disponível em: <<http://www.institutoreichiano.com.br/42.Transitoanecessidadededeumoutroparadigma.pdf>>. Acesso em 20 fev. 2017.

VALEIXO, Octávio Jorge de César (2002). **Os avanços Legais do Trânsito no Brasil – Palestra proferida no II encontro paranaense de psicologia no trânsito**. <<http://www.qualitapsi.com.br/index.php?codpagina=00027097>>. Acesso em 25 jan. 2017.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO PARA COLETA DE DADOS

Questionário elaborado e encaminhado aos policiais rodoviários federais de Santa Catarina com a seguinte mensagem:

Olá colega,

como participante do Curso de Pós-Graduação para a obtenção da especialização em Perícia em Acidentes de Trânsito pelo IFSC, ora em fase de monografia, solicito a gentileza em responder ao questionário apresentado para que possa concluir a pesquisa correspondente, cujo tema, provisório, é: **o processo de habilitação de condutor - ferramenta que pode contribuir para a redução de acidentes de trânsito.**

Favor acessar ao link

<https://www.surveio.com/survey/d/R9M7P6Q2T5A2C0W8M>

Certo de poder contar com sua valorosa contribuição, manifesto antecipadamente meus agradecimentos.

Um forte abraço.

ARISFEU DA SILVA FERNANDES
PRF

1. Nos acidentes que você já atendeu ao longo de sua trajetória policial qual a causa predominantemente apontada em seus registros?

() Humana - atribuída por demonstração de imprudência, imperícia ou negligência do condutor.

() Mecânica - atribuída por alguma falha no veículo.

() Via - atribuída por algum defeito na via (sinalização, pavimento, roçada, traçado).

() Outra - nenhuma das causas anteriores.

2. Nos acidentes que você atendeu ao longo de sua trajetória policial, cuja causa apontada foi a falha humana, na sua opinião, os condutores demonstraram:

() Desconhecimento total sobre as normas de trânsito.

() Desconhecimento significativo sobre as normas de trânsito.

() Desconhecimento parcial sobre as normas de trânsito.

() Conhecimento total sobre as normas de trânsito.

3. Como você avalia o procedimento atual (metodologia de formação) utilizado para a habilitação dos condutores de veículos automotores terrestres?

Ótimo - O processo de formação (teórico/prático) qualifica plenamente o condutor para uma boa condução veicular.

Bom - O processo de formação (teórico/prático) qualifica o condutor de forma mediana, porém, o suficiente para uma condução desejável.

Satisfatório - O processo de formação (teórico/prático) qualifica o condutor, porém, se mostra insuficiente para uma boa condução veicular.

Ruim - O processo de formação (teórico/prático) não contribui para uma qualificação desejável para uma boa condução veicular.

Péssimo - O processo de formação (teórico/prático) se mostra muito precário e passível de melhoras significativas para proporcionar uma boa condução veicular.

4. Como você avalia, de maneira geral, o comportamento da maioria dos condutores de veículos enquanto em trajeto?

Responsável - Comportamento zeloso que se espera de condutor com boa formação (teórico/prático).

Irresponsável - Comportamento abusivo não condizente com uma boa formação (teórico/prático).

Aceitável - Comportamento que demonstra uma formação (teórico/prático) satisfatória.

Indesejado - Comportamento instável, ora prudente, ora imprudente.

5. Assinale a alternativa que melhor representa, na sua opinião, a situação da maioria dos condutores de veículos quando de suas abordagens de rotina.

Demonstra pleno conhecimento sobre a legislação de trânsito, afinal é um condutor habilitado.

Demonstra conhecimento superficial sobre a legislação de trânsito, apesar de ser um condutor habilitado.

Não demonstra nenhum conhecimento sobre a legislação de trânsito, apesar de ser um condutor habilitado.

6. Quando você, em ato de fiscalização, informa a condutor infrator da possibilidade da perda, ainda que temporária, de sua Habilitação – CNH, como você definiria a reação desse condutor.

Fica preocupado com a perda simplesmente pela possibilidade de ficar sem dirigir seu veículo.

Encara a perda como um reflexo ao seu ato infrator.

Não se importa com a possibilidade da perda por entender que o sistema é ineficiente para efetiva-la.

7. Na sua opinião, a aprendizagem dos condutores de veículos que se habilitam através dos CFCs – Centros de Formação de Condutores se mostra:

() Suficiente - O condutor se mostra conhecedor das regras de circulação e consegue aplicá-las em benefício da coletividade bem como pratica boa condução veicular.

() Razoável - O condutor se mostra mediano na aplicação das regras de circulação e sua condução veicular demonstra estabilidade.

() Insuficiente - O condutor se mostra ineficiente na aplicação das regras de circulação e sua condução veicular motiva preocupação constante.

8. A Resolução 265 do CONTRAN, dispõe sobre a formação teórico-técnica dos condutores de veículos como atividade extracurricular em escolas de ensino médio. Na sua opinião, como essa medida se mostra para o melhoramento do processo de habilitação?

() Eficaz - Contribui para uma formação teórica mais prolongada e aprofundada na temática trânsito.

() Ineficaz - Não é possível estabelecer parâmetro de correlação estudo/aprendizagem.

9. O Capítulo VI da Lei 9503/97 – CTB, versa sobre a educação para o trânsito e nele ficou estabelecido que, a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, ação esta que até hoje ainda não foi implementada. Na sua opinião, o cumprimento desse dispositivo poderia contribuir para a melhoria da formação dos nossos condutores?

() Sim - Formação continuada.

() Não - Não é possível estabelecer parâmetro de correlação estudo/aprendizagem.

() Talvez - Pode ser que sim, pode ser que não.

10. A Polícia Rodoviária Federal desenvolve algumas ações voltadas à educação para o trânsito. Essas ações basicamente se resumem a apresentação de palestras isoladas, ou seja, sem continuidade de temas e público. A contribuição dessas ações para a melhoria do comportamento dos condutores se mostra:

() Abrangente - atinge uma quantidade significativa dos condutores.

() Mediana - atinge uma quantidade razoável de condutores.

() Esparsa - atinge uma quantidade pequena de condutores.

11. Hoje, a Polícia Rodoviária Federal está alheia ao processo de habilitação dos condutores de veículos automotores terrestres. Considerando-se que grande parte dos acidentes de maior gravidade ocorrem em rodovias federais, na sua opinião, a PRF poderia participar desse processo?

() Sim - Contribuiria para uma melhor formação do condutor..

() Não - Não haveria contribuição significativa na formação do condutor.

() Talvez - é possível que contribuísse para uma melhor formação do condutor.

12. Admitindo-se a possibilidade da PRF participar do processo de habilitação do condutor, na sua opinião, onde a PRF poderia atuar?

- () Formação teórica dos candidatos.
- () Formação prática dos candidatos.
- () Avaliação teórica dos candidatos.
- () Avaliação prática dos candidatos.
- () Em todas as etapas.

APÊNDICE B – RESULTADOS OBTIDOS

Resultados obtidos com a aplicação do questionário (297 respostas)

1. Nos acidentes que você já atendeu ao longo de sua trajetória policial qual a causa predominantemente apontada em seus registros?

(100%) Humana - atribuída por demonstração de imprudência, imperícia ou negligência do condutor.

(0%) Mecânica - atribuída por alguma falha no veículo.

(0%) Via - atribuída por algum defeito na via (sinalização, pavimento, roçada, traçado).

(0%) Outra - nenhuma das causas anteriores.

2. Nos acidentes que você atendeu ao longo de sua trajetória policial, cuja causa apontada foi a falha humana, na sua opinião, os condutores demonstraram:

(3,8%) Desconhecimento total sobre as normas de trânsito.

(21,8%) Desconhecimento significativo sobre as normas de trânsito.

(60,3%) Desconhecimento parcial sobre as normas de trânsito.

(14,1%) Conhecimento total sobre as normas de trânsito.

3. Como você avalia o procedimento atual (metodologia de formação) utilizado para a habilitação dos condutores de veículos automotores terrestres?

(0%) Ótimo - O processo de formação (teórico/prático) qualifica plenamente o condutor para uma boa condução veicular.

(5,1%) Bom - O processo de formação (teórico/prático) qualifica o condutor de forma mediana, porém, o suficiente para uma condução desejável.

(42,3%) Satisfatório - O processo de formação (teórico/prático) qualifica o condutor, porém, se mostra insuficiente para uma boa condução veicular.

(35,9%) Ruim - O processo de formação (teórico/prático) não contribui para uma qualificação desejável para uma boa condução veicular.

(16,7%) Péssimo - O processo de formação (teórico/prático) se mostra muito precário e passível de melhoras significativas para proporcionar uma boa condução veicular.

4. Como você avalia, de maneira geral, o comportamento da maioria dos condutores de veículos enquanto em trajeto?

(0%) Responsável - Comportamento zeloso que se espera de condutor com boa formação (teórico/prático).

(15,4%) Irresponsável - Comportamento abusivo não condizente com uma boa formação (teórico/prático).

(23,1%) Aceitável - Comportamento que demonstra uma formação (teórico/prático) satisfatória.

(61,5%) Indesejado - Comportamento instável, ora prudente, ora imprudente.

5. Assinale a alternativa que melhor representa, na sua opinião, a situação da maioria dos condutores de veículos quando de suas abordagens de rotina.

(5,1%) Demonstra pleno conhecimento sobre a legislação de trânsito, afinal é um condutor habilitado.

(88,5%) Demonstra conhecimento superficial sobre a legislação de trânsito, apesar de ser um condutor habilitado.

(6,4%) Não demonstra nenhum conhecimento sobre a legislação de trânsito, apesar de ser um condutor habilitado.

6. Quando você, em ato de fiscalização, informa a condutor infrator da possibilidade da perda, ainda que temporária, de sua Habilitação – CNH, como você definiria a reação desse condutor.

(74,4%) Fica preocupado com a perda simplesmente pela possibilidade de ficar sem dirigir seu veículo.

(1,3%) Encara a perda como um reflexo ao seu ato infrator.

(24,4%) Não se importa com a possibilidade da perda por entender que o sistema é ineficiente para efetiva-la.

7. Na sua opinião, a aprendizagem dos condutores de veículos que se habilitam através dos CFCs – Centros de Formação de Condutores se mostra:

(2,6%) Suficiente - O condutor se mostra conhecedor das regras de circulação e consegue aplicá-las em benefício da coletividade bem como pratica boa condução veicular.

(60,3%) Razoável - O condutor se mostra mediano na aplicação da regras de circulação e sua condução veicular demonstra estabilidade.

(37,2%) Insuficiente - O condutor se mostra ineficiente na aplicação das regras de circulação e sua condução veicular motiva preocupação constante.

8. A Resolução 265 do CONTRAN, dispõe sobre a formação teórico-técnica dos condutores de veículos como atividade extracurricular em escolas de ensino médio. Na sua opinião, como essa medida se mostra para o melhoramento do processo de habilitação?

(79,5%) Eficaz - Contribui para uma formação teórica mais prolongada e aprofundada na temática trânsito.

(20,5%) Ineficaz - Não é possível estabelecer parâmetro de correlação estudo/aprendizagem.

9. O Capítulo VI da Lei 9503/97 – CTB, versa sobre a educação para o trânsito e nele ficou estabelecido que, a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, ação esta que até hoje ainda não foi implementada. Na sua opinião, o cumprimento desse dispositivo poderia contribuir para a melhoria da formação dos nossos condutores?

(89,7%) Sim - Formação continuada.

(2,6%) Não - Não é possível estabelecer parâmetro de correlação estudo/aprendizagem.

(7,7%) Talvez - Pode ser que sim, pode ser que não.

10.A Polícia Rodoviária Federal desenvolve algumas ações voltadas à educação para o trânsito. Essas ações basicamente se resumem a apresentação de palestras isoladas, ou seja, sem continuidade de temas e público. A contribuição dessas ações para a melhoria do comportamento dos condutores se mostra:

(2,6%) Abrangente - atinge uma quantidade significativa dos condutores.

(19,2%) Mediana - atinge uma quantidade razoável de condutores.

(78,2%) Esparsa - atinge uma quantidade pequena de condutores.

11.Hoje, a Polícia Rodoviária Federal está alheia ao processo de habilitação dos condutores de veículos automotores terrestres. Considerando-se que grande parte dos acidentes de maior gravidade ocorrem em rodovias federais, na sua opinião, a PRF poderia participar desse processo?

(62,8%) Sim - Contribuiria para uma melhor formação do condutor..

(12,8%) Não - Não haveria contribuição significativa na formação do condutor.

(24,4%) Talvez - é possível que contribuísse para uma melhor formação do condutor.

12.Admitindo-se a possibilidade da PRF participar do processo de habilitação do condutor, na sua opinião, onde a PRF poderia atuar?

(16,7%) Formação teórica dos candidatos.

(6,4%) Formação prática dos candidatos.

(3,8%) Avaliação teórica dos candidatos.

(16,7%) Avaliação prática dos candidatos.

(56,4%) Em todas as etapas.