




## EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: PROCESSOS EDUCATIVOS DESUMANIZADORES

### TRAFFIC EDUCATION: DEHUMANIZING EDUCATIONAL PROCESSES

### EDUCACIÓN DE TRÁFICO: PROCESOS EDUCATIVOS DESHUMANIZADORES

Aldioney Pereira de Melo Tiago Zanquêta de Souza 

#### RESUMO

Este artigo tem como fundamentação teórica os estudos de processos educativos em práticas sociais. A pesquisa teve como objetivo geral identificar os processos educativos que emergem da relação entre instrutores(as) de trânsito e seus(as) respectivos(as) alunos(as) durante a prática social “aulas de direção veicular” no município de Uberaba/MG e analisar seus desdobramentos no contexto da Educação para o trânsito. A metodologia é de caráter qualitativo (BOGDAN; BIKLEN, 1994), com finalidade descritivo-exploratória, cujos meios para a obtenção de dados foram: aplicação de questionário estruturado (GIL, 2008); pesquisa documental (LÜDKE; ANDRÉ, 1986); e observação direta, com registros em diários de campo (BOGDAN; BIKLEN, 1994). A pesquisa de campo se deu em autoescolas ativas e credenciadas pelo Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais (DETRAN/MG), vinculadas a uma rede. O processo de organização, codificação, categorização e análise dos dados seguiu as orientações de Braun & Clarke (2006) em íntimo diálogo com os pressupostos teórico-metodológicos da triangulação descritos por Triviños (1987). Como resultado tem-se o desvelamento de uma cadeia de desumanização que permeia não só as aulas de direção veicular e o Processo de Habilitação de Trânsito, mas a Educação para o trânsito como um todo. Mostra ainda, a existência de forças de resistência que desencadeiam processos educativos que lutam contra o fatalismo e reafirmam a esperança na força antológica do “ser mais”.

**PALAVRAS-CHAVE:** Aulas de direção veicular. Processos educativos. Educação como cultura

#### ABSTRACT

This article aims to be a theoretical foundation for the study of educational processes in social practice. The general objective of this research is to identify the educational processes that emerge from the relationship between traffic instructors and their respective students during the social practice "vehicle management rooms" in the city of Uberaba/MG/Brasil and analyze their documents in the context of education for or transit. A qualitative methodology (BOGDAN; BIKLEN, 1994), with a descriptive-exploratory purpose, which consists of obtaining data through: application of a structured questionnaire (GIL, 2008); documentary research (LÜDKE; ANDRÉ, 1986); and direct observation, with daily field records (BOGDAN; BIKLEN, 1994). A field investigation revealed active driving schools accredited by the Minas Gerais State Department of Traffic (DETRAN/MG/Brasil), linked to a network. Or the process of organizing, coding, categorizing and analyzing two data following the guidelines of Braun & Clarke (2006) in close dialogue with the theoretical and methodological assumptions of triangulation described by Triviños (1987). As a result, the unveiling of a chain of dehumanization that permeates only the vehicle management classrooms and the Traffic Enabling Process, as well as Education for or Traffic, as well as everything. It also shows the existence of forces of resistance that



trigger educational processes that fight against fatalism and reaffirm hope in the anthological force of “being more”.

KEYWORDS: Driving lessons. Educational processes. Education as culture

## RESUMÉN

Este artículo pretende ser una base teórica para el estudio de los procesos educativos en la práctica social. El objetivo general de esta investigación es identificar los procesos educativos que surgen de la relación entre los instructores de tránsito y sus respectivos estudiantes durante la práctica social "salas de manejo de vehículos" en la ciudad de Uberaba / MG y analizar sus documentos en el contexto de la educación para o tránsito. Una metodología cualitativa (BOGDAN; BIKLEN, 1994), con propósito descriptivo-exploratorio, que consiste en la obtención de datos mediante: aplicación de un cuestionario estructurado (GIL, 2008); investigación documental (LÜDKE; ANDRÉ, 1986); y observación directa, con registros diarios de campo (BOGDAN; BIKLEN, 1994). Una investigación de campo reveló escuelas de manejo activas acreditadas por el Departamento de Tráfico del Estado de Minas Gerais (DETRAN / MG), vinculadas a una red. O el proceso de organizar, codificar, categorizar y analizar dos datos siguiendo los lineamientos de Braun & Clarke (2006) en estrecho diálogo con los supuestos teóricos y metodológicos de la triangulación descritos por Triviños (1987). Como resultado, la develación de una cadena de deshumanización que impregna solo las aulas de gestión de vehículos y el Proceso de Habilitación del Tránsito, además de la Educación para o Tráfico, así como todo. También muestra la existencia de fuerzas de resistencia que desencadenan procesos educativos que luchan contra el fatalismo y reafirman la esperanza en la fuerza antológica del “ser más”.

PALABRAS CLAVE: Clases de conducir. Procesos educativos. Educación como cultura

## INTRODUÇÃO

O presente artigo nasceu de uma pesquisa de Mestrado em Educação, intitulada **Para além da CNH: processos educativos da prática social “aulas de direção veicular” no contexto da educação para o trânsito**, desenvolvida a partir dos fundamentos teóricos da “educação como cultura” trabalhados especialmente por Carlos Brandão (2013) e Paulo Freire (2005), o que possibilitou os estudos de “processos educativos em práticas sociais” na perspectiva adotada por Maria Waldenez de Oliveira, et al (2014), tendo como foco a Educação para o trânsito.

Nessa perspectiva ampliada do fenômeno educação, a pesquisa que dá origem a este artigo teve como objetivo geral identificar os processos educativos que emergem da relação entre instrutores(as) de trânsito e seus(as) respectivos(as) alunos(as) durante a prática social “aulas de direção veicular” no município de Uberaba/MG e analisar seus desdobramentos no contexto da Educação para o trânsito.

Como objeto de estudo tomou-se as aulas de direção veicular, que integram o Processo de Habilitação de Trânsito (PHT). Os resultados gerais da investigação apresentam múltiplas possibilidades de abordagem, porém, tendo em vista o cenário político atual e a necessidade de resistência ao avançado processo de precarização dos marcos regulatórios que garantem o mínimo de humanidade às relações sociais inerentes a Educação para o trânsito, urge investir



primeiro na denúncia, para que, posteriormente, seja possível avançar de forma mais propositiva.

Sendo assim, este artigo apresenta os resultados extraídos da análise dos dados que deram origem ao eixo temático “a desumanização e suas condicionantes nos processos humanos” e está assim organizado: num primeiro momento, apresenta-se o referencial teórico que orientou as análises dos dados produzidos. No segundo momento, apresenta-se os pressupostos e procedimentos metodológicos adotados para a produção dos dados e, por último, traz-se as análises em torno do eixo temático anteriormente anunciado.

## MARCO TEÓRICO

Há mais de um século o automóvel tem alimentado a imaginação e alterado a dinâmica sociocultural da sociedade ocidental. Para se ter uma ideia da força simbólica do carro, basta observar a bem-sucedida estratégia da indústria cinematográfica de associar os grandes heróis do cinema e da televisão à carros luxuosos e superpotentes.

Guillermo Giucci (2004 p. 263) ajuda a compreender essa fascinação pelo carro quando afirma que “o automóvel é o símbolo por excelência do moderno no início do século XX. Sua chegada a diferentes partes do mundo ilustra a trajetória irresistível da mobilidade”. Portanto, como símbolo, o carro exerce outras funções e extrapola sua finalidade essencial que é o transporte de carga e/ou passageiros. Da mesma forma, analisando o trânsito a partir de uma perspectiva antropológica, Roberto DaMatta (2010, p. 28) diz que:

No Brasil, retomamos o uso das cadeirinhas carregadas por escravos quando abrimos os braços para o transporte individual. Foi assim que que nos tornamos modernos e parecidos com os europeus e americanos e permanecemos fiéis ao nosso gosto por um espaço público construído hierarquicamente.

A fala de DaMatta (2010), além de reafirmar a dimensão cultural do automóvel, traz uma importante contribuição sócio-histórica ao relacionar o comportamento no trânsito ao universo aristocrático de um passado escravista da sociedade brasileira.

Sem a mesma perspectiva histórico/sociológica, mas igualmente importantes, estão os trabalhos de psicologia de trânsito organizados por Maria Helena Hoffmann; Roberto Moraes Cruz; João Carlos Alchieri (2011) cujo foco está centrado no comportamento humano no trânsito. Um dos trabalhos publicados por esse grupo corrobora a presente discussão ao afirmar que, “o carro se transforma em objeto de poder e de autoafirmação, necessidade que surge em muitos casos, para compensar inseguranças ou sentimentos de inadequação e de inferioridade” (CORASSA, 2011, p. 49).

Diante do exposto, pode-se afirmar que o trânsito é um fenômeno historicamente construído, socialmente estruturado e culturalmente simbolizado, configurando assim, aquilo que Pierre Bourdieu (2004) categorizou de campo social.

Os campos são formados por agentes, que podem ser indivíduos ou instituições, os quais criam os espaços e os fazem existir pelas relações que aí estabelecem. Um dos princípios dos campos, à medida que determina o que os agentes podem ou não fazer, é a “estrutura das relações objetivas entre os diferentes agentes”. (BOURDIEU, 2004, p. 23)

A sociologia de Pierre Bourdieu, além de possibilitar o entendimento do trânsito como campo social (BOURDIEU, 2004), proporciona, por meio do conceito de violência simbólica, uma compreensão crítica das forças que favorecem a hierarquização das relações sociais e que interferem no comportamento humano no trânsito. Ainda de acordo com Bourdieu (1997, p. 22) “a violência simbólica é uma violência que se exerce com a cumplicidade tácita daqueles que a sofrem e também, frequentemente, daqueles que a exercem na medida em que uns e outros são inconscientes de a exercer ou a sofrer”.

Compreender a dinâmica de atuação e conhecer as estruturas socioculturais responsáveis pela produção/reprodução da violência, da opressão e da desumanização do e no trânsito é fundamental para uma análise mais ampla sobre um fenômeno responsável por ceifar meio milhão<sup>1</sup> de vidas em apenas uma década. Mas, esse movimento deve ser apenas o primeiro passo, porque, segundo Freire (2005, p. 32) “se admitíssemos que a desumanização é vocação histórica dos homens, nada mais teríamos que fazer, a não ser adotar uma atitude cínica ou de total desespero”, o que não é, evidentemente, a finalidade deste artigo.

Partindo, pois, da perspectiva da educação, cerne da pesquisa, o primeiro passo no sentido de superação desse espiral de desumanização é compreender que durante as aulas de direção veicular, instrutores(as) e alunos<sup>2</sup>(as) se relacionam, interagem uns com os outros e, juntos, se inserem em um conjunto de relacionamento ainda mais complexo. Tomando como referência o entendimento de Freire (2005, p. 79) que “ninguém educa ninguém, como tampouco ninguém se educa a si mesmo: os homens se educam em comunhão, mediatizados pelo mundo” é que se pode afirmar que as aulas de direção veicular configuram uma prática social e que dela emergem inúmeros processos educativos, porque como diria Brandão (2013, p. 7) “ninguém escapa da educação”.

As práticas sociais se constituem a partir do estabelecimento de relações e interações dos sujeitos humanos, e no seu interior se desenvolvem conhecimentos e saberes indispensáveis para a vida das pessoas envolvidas nessas práticas. Segundo Oliveira, et al. (2014, p. 33)

as práticas sociais decorrem de e geram interações entre os indivíduos e entre eles e os ambientes natural, social e cultural em que vivem. Desenvolvem-se no interior de grupos, de instituições, com propósito de produzir bens, transmitir valores, significados, ensinar a viver e controlar o viver; enfim, manter a sobrevivência material e simbólicas das sociedades humanas.

Sendo assim, a pesquisa em educação que investiga processo educativas em práticas sociais em ambientes não escolares mostrou-se importante aporte conceitual e metodológico na

<sup>1</sup> Boletim Estatístico: edição especial 10 2008-2017, **Seguradora Líder/DPVAT (2018)**: Disponível em: [https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Boletim%20 ESPECIAL %2010%20ANOS.pdf](https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Boletim%20ESPECIAL%202010%20ANOS.pdf) Acesso em: 20 fev. 2021.

<sup>2</sup> Por força de conceituação legal, será necessário, em situações específicas, empregar o termo “candidato”. A legislação e as instruções normativas se referem aos condutores em formação como candidatos à CNH.



tentativa de desvelar as contradições que desumanizam as relações no trânsito, no geral, e no processo de formação de condutores(as), em particular.

## PERCURSO METODOLÓGICO

A metodologia foi de caráter qualitativo (BOGDAN; BIKLEN, 1994), com finalidade descritivo-exploratória, cujos meios para a obtenção de dados foram: aplicação de questionário estruturado, pesquisa documental e observação direta, com registros em diários de campo. A pesquisa foi desenvolvida com 19 pessoas em uma Rede de Centro de Formação de Condutores, popularmente conhecidos como Autoescolas e os participantes foram 4 instrutores(as) e 15 alunos(as), na cidade de Uberaba-MG.

Para tentar conhecer as motivações iniciais que levaram os sujeitos ao Processo de Habilitação de Trânsito e suas expectativas em relação às aulas práticas de direção veicular, foi utilizado como instrumento de coleta, preliminarmente, um questionário estruturado, porque, de acordo com Gil (2008, p. 121), esse instrumento possibilita ao investigador “obter informações sobre conhecimentos, crenças, sentimentos, valores, interesses, expectativas, aspirações, temores, comportamento presente ou passado etc.”

A pesquisa de campo<sup>3</sup> que teve início em julho de 2019 com término em janeiro de 2020, se deu em uma rede de autoescolas credenciadas pelo Departamento Estadual de Trânsito de Minas Gerais (DETRAN/MG), tendo como campo específico de atuação três lojas localizadas na região sudoeste da cidade. Foram realizados dez encontros, cuja participação do pesquisador se deu por meio da observação direta com registros em Nota de campo, conforme orientam Bogdan; Bilklen (1994).

A pesquisa documental (LÜDKE; ANDRÉ, 1986) foi desenvolvida através da análise da legislação que regulamenta a Educação para o trânsito de modo geral e a formação de condutores em especial. Foram analisados documentos – legislação federal; portarias e instruções normativas estaduais; ementas de cursos de formação de instrutores - que definem, normatizam e orientam as aulas práticas de direção veicular.

O processo de organização, codificação, categorização e análise dos dados seguiu as orientações da Análise Temática, de Braun & Clarke (2006) em íntimo diálogo com os pressupostos teórico-metodológicos da triangulação descritos por Triviños (1987).

Para garantir os elementos históricos, culturais e a vinculação do fenômeno com a macrorrealidade, Triviños (1987) sugere três vértices estruturais para o processo de triangulação dos dados. No primeiro vértice, denominado de “processos e produtos elaborados pelo pesquisador e aqueles construídos pelos sujeitos” reuniu-se os dados

<sup>3</sup> Aprovada através do parecer N° 3.660.851 proferido pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade de Uberaba.

coletados por meio dos questionários respondidos pelos(as) alunos(as). Ficaram agrupados no segundo vértice “elementos produzidos pelo meio”, os dados coletados através das anotações inseridas no caderno de campo. No terceiro e último vértice “processos e produtos originados pela estrutura socioeconômica e cultural do macroorganismo social” alocou-se os dados referentes aos documentos produzidos pela burocracia estatal.

Para realizar a análise, foi preciso partir de categorias que emergiram dos dados para, então, seguir os 6 passos essenciais, conforme Clarke e Braun (2006): 1. Familiarização com dados; 2. Gerando códigos iniciais; 3. Buscando temas; 4. Revisando os temas; 5. Definindo e nomeando os temas; 6. Produzindo o relatório. Reforça-se que os dados foram coletados/produzidos a partir da aplicação dos questionários aos alunos/candidatos a condutores(as); pelos registros em diários de campo, obtidos a partir da observação direta e por meio da seleção de documentos referentes ao Processo de Habilitação de Trânsito.

A partir da leitura dos dados produzidos, foi possível estabelecer o processo de codificação que deu origem a três temas centrais: 1) a desumanização; 2) as condicionantes da desumanização nos processos humanos; e 3) a humanização na desumanidade. A partir da revisão temática, chegou-se a dois temas finais de análise: 1) a desumanização e suas condicionantes nos processos humanos – alvo de discussão neste artigo; 2) a humanização na desumanidade.

A análise dos temas desnudou uma cadeia de desumanização que permeia não só as aulas de direção veicular e o Processo de Habilitação de Trânsito, mas a Educação para o trânsito como um todo; revelou também que, no seio da desumanização, existem forças de resistência que desencadeiam processos educativos que, além de preservar suas próprias humanidades, concorrem para a restituição de parte da humanidade do outro, desconstruindo, assim, o fatalismo e reafirmando a esperança na força antológica do “ser mais” de que fala Freire (2005), conforme se observa a seguir.

## **A DESUMANIZAÇÃO E SUAS CONDICIONANTES NOS PROCESSOS HUMANOS**

A pesquisa identificou, no Processo de Habilitação de Trânsito (PHT), elementos que configuram processos educativos decorrentes das interações diretas e indiretas - no interior e para além - da prática social “aulas de direção veicular”.

Por meio dos conceitos condicionantes – aligeiramento, arbitrariedade, burocracia, formalismo, fragmentação, inoperância, pressão e machismo – foi possível compreender a ação e atuação das estruturas sociais que desencadeiam processos que concorrem para a negação da humanidade do outro, representados nos conceitos que sustentam a eixo temático



“desumanização” – opressão, estresse, desequilíbrio, intimidação, reprodução, utilitarismo, tecnicismo e exclusão.

Faz-se necessário iniciar a exposição da análise, dada a relevância e eloquência do fenômeno, explorando o conceito burocracia<sup>4</sup>, o qual ocupa espaço de destaque porque atua no limite entre os esforços de humanidade - enquanto processos de racionalização da vida social - e os condicionamentos de desumanização – como instrumento passível de intimidação e opressão de uns, em detrimento de privilégios de outros.

Aqui, é importante destacar e diferenciar essa dupla dimensão da burocracia, para tanto, será utilizado os termos burocráticos para falar de processos que emanam do Estado Racional Moderno e concorrem para a organização da vida em sociedade, e burocratizantes/burocratização para denunciar a distorção desta finalidade.

A burocratização traz consigo a essência e a perversidade da violência simbólica, conforme Bourdieu (1997), uma vez que se apresenta como neutra, imparcial, necessária, racional e legal, quando no seu interior segue a reboque outros elementos como a fragmentação, o formalismo, a inoperância e a própria arbitrariedade, instrumentos de desumanização que atravessam e condicionam o processo de habilitação de trânsito como um todo.

Um dos elementos dessa articulação característica do PHT é a sua fragmentação, conforme pode ser observado na legislação estudada:

**Art. 3º** Para a obtenção da ACC e da CNH o candidato deves submeter-se a realização de:

I – Avaliação Psicológica;

II – Exame de Aptidão Física e Mental;

III – Exame escrito, sobre a integralidade do conteúdo programático, desenvolvido em Curso de Formação para Condutor;

IV – Exame de Direção Veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual esteja se habilitando. (BRASIL, 2004)

Considerando que o(a) candidato(a) possui apenas 12 meses para concluir o processo, os prazos de agendamento/remarcações, a limitação de vagas por exames/avaliações e a rigidez do controle de cada atividade acabam fragmentando o PHT de tal forma, que muitos candidatos(as) correm grande risco de não conseguirem concluir o processo dentro do prazo, em especial, aqueles(as) com menor escolaridade e/ou em condições financeiras desfavoráveis.

<sup>4</sup> Considerar a existência de esforço de humanização na burocracia - como tipo ideal de categoria sociológica (WEBER, 1982) e também como instrumento objetivo de governança - não significa, necessariamente, desconsiderar seus próprios instrumentos de desumanização.

A fragmentação e o formalismo são de tal ordem, que o Estado não se contenta com o monopólio das avaliações/exames e o controle biométrico da carga horária geral. Ele também exige, acompanha e controla o cumprimento discriminado de cada elemento previsto no conteúdo programático do curso teórico.

Emerge desse engessamento pedagógico uma série de situações que vão condicionando a prática de ensino e pressionando os atores – instrutores(as), alunos(as) e a própria instituição – a aligeirarem o processo de formação, frustrando as expectativas iniciais de uma aprendizagem prazerosa, conforme evidenciado nos dados coletados por meio dos questionários, quando a maioria dos entrevistados afirmaram ter iniciado o PHT por buscarem autonomia, liberdade e prazer de dirigir.

O aligeiramento, a pressão e o estresse que foram processualmente se desenvolvendo e se acumulando nas fases anteriores são mais fortemente vivenciados no momento em que se inicia aquela que deveria ser, segundo a expectativa dos(as) candidatos(as), a parte mais prazerosa da formação, a prática veicular. Mas, como nem todos(as) chegam a essa fase nas mesmas condições emocionais, físicas e financeiras, novas condicionantes acabam por acentuar ainda mais o quadro, abrindo, assim, espaço para o utilitarismo, o tecnicismo e a reprodução, “aniquilando o que há de fundamentalmente humano no exercício educativo: o seu caráter formador” (FREIRE, 1996, p. 33).

Nas aulas práticas de direção veicular, experimentam-se cotidianamente dilemas que somente a fala de um sujeito que os vivencia é capaz de expressar.

Cara, aqui a gente trabalha no limite o dia inteiro, todos os dias da semana... é tudo contraditório: o aluno quer aprender, mas não quer gastar com aulas; quer dirigir no trânsito, mas não abre mão de treinar para a prova; precisa de instrução, mas não gosta de ser instruído; a área de exame é uma via pública, mas o cidadão que está aprendendo a dirigir não pode trafegar por lá; você não deve atender telefone durante as aulas, mas a autoescola não para de te ligar; é uma loucura. (CRIS<sup>5</sup>, NOTAS DE CAMPO, p. 6-7)

Na sua fala, Cris trouxe à tona não só as contradições visíveis no semblante de cansaço físico. Ele(a) revela uma condição de pressão e opressão que lhes impelem – instrutores(as) e alunos(as) - a desenvolverem múltiplos mecanismos de defesa, muitos dos quais estão situados nas fronteiras da ética docente de que fala Freire (1996, p. 33), quando este afirma

<sup>5</sup> Para garantir o anonimato dos/as participantes, optamos por criar pseudônimos neutros – Cris, Jaci, Nery e Muriel – para os(as) instrutores(as), porque o número de participantes foi consideravelmente pequeno e esses sujeitos são membros de uma comunidade, portanto, faz-se necessário ampliar a proteção de suas identidades. Já o universo geral de alunos(as) é muito grande e o período de permanência no campo de pesquisa é relativamente pequeno, além do que, o perfil do depoente é extremamente relevante para a pesquisa como um todo. Sendo assim, criamos pseudônimos coerentes com a autodeclaração que cada um(a) inseriu no questionário. Cabe também destacar que os recortes das notas de campo presentes nesta seção foram escolhidos a partir do diálogo possível com o eixo temático alvo de análise – como pressupõe a metodologia de Análise Temática adotada – e que é apresentado neste texto.





que “não é possível pensar os seres humanos longe da ética, quanto mais fora dela. Estar longe, ou pior, fora da ética, entre nós, mulheres e homens, é uma transgressão”.

Contrariando essa concepção eminentemente humana, identificou-se, conforme evidenciado na fala do(a) instrutor(a), processos e ações que indicam um apelo à elasticidade de uma moralidade calcada justamente na legalidade burocrática, porque os(as) instrutores(as) encontram no respaldo legal, além das definições tácitas dos limites de suas atribuições, o estímulo necessário para um exercício tecnicista de suas práticas, uma vez que a própria legislação não lhes conferem papel formativo, conforme previsto no Art. 3º da Lei nº 12.302 de agosto de 2010, a qual afirma que:

**Art. 3º.** Compete ao instrutor de trânsito:

I- instruir os alunos acerca dos conhecimentos teóricos e das habilidades necessárias à obtenção, alteração, renovação da permissão para dirigir e da autorização para conduzir ciclomotores (BRASIL, 2010).

Sucumbir ao legalismo burocrático, o qual traz no seu bojo histórico múltiplos interesses – questões trabalhistas para ficar apenas no exemplo mais latente – evidencia um movimento de acomodação e ajustamento que, na prática, desvela a ação das estruturas estruturantes atuando para conformação do *habitus* como “princípio gerador de respostas mais ou menos adaptadas às exigências de um campo” (BOURDIEU, 2004, p. 131), força que trabalha para naturalizar e desistoricizar a adesão aos “desvios fáceis com que somos tentados, às vezes ou quase sempre, a deixar as dificuldades que os caminhos verdadeiros podem nos colocar” (FREIRE, 1996, p. 33).

A violência simbólica instaurada no PHT encontra na burocratização um importante vetor de reprodução das iniquidades e injustiças, e como nas aulas práticas de direção veicular são incorporados outros sujeitos, múltiplos interesses e sobretudo um objeto que extrapola a sua condição de coisa - o carro -, as situações se tornam bem mais complexas. O aprender-ensinar-aprender, no mais das vezes, se converte em treinamento específico, cuja finalidade se resume, naquele momento, em superar as contradições e dificuldades impostas pela realidade objetiva, passar no temido exame de direção veicular.

Essa situação pôde ser ainda mais bem compreendida quando, provocados pelo pesquisador, um grupo de instrutores(as) trouxe uma interpretação que corrobora a fala de Cris no sentido do condicionamento e seus desdobramentos, mas a anunciação não dita - dispositivos internalizados exteriorizados por meio da linguagem - também se fez reveladora:

“O candidato quer aprender a dirigir, mas existe um milhão de situações que dificulta a vida do cara: só existe uma área de exame; o cara tem que abrir e fechar a aula com suas digitais no computador da autoescola; o patrão, o marido, o namorado dificultam os horários; a mãe chega chorando porque o filho está doente; a quantidade de aulas é pouca, mas o valor para pagar é alto e a grana tá pouca.

Diante dessa situação, o que o cara faz? Ele te pede para focar no e... xame”. Justificou o(a) instrutor(a) Muriel, momento que outro(a) colega arrematou: “não tem jeito, isso aqui é condicionamento. Se você não treinar para fazer exatamente o que é cobrado no exame - que é totalmente diferente do que é realizado no dia a dia do motorista -, o candidato vai até a autoescola e arrebenta com o instrutor” (JACI; MURIEL, NOTAS DE CAMPO, p. 15).

Com a problemática trazida na fala de Muriel e complementada pelo(a) colega, fica evidenciado que os mecanismos burocratizantes têm condicionado o PHT e que tal situação desencadeia outros conjuntos de percepções, ações e comportamentos, muitos dos quais acabam retroalimentando o sistema e servindo de justificativa para a intensificação da própria burocratização, bem como criando as condições de enfeixamento de sentimentos de negação, inclusive, dos esforços de humanização.

Chama a atenção um outro elemento da fala que não se pode deixar passar despercebido, porque nela existe uma contradição de gênero gramatical que desnuda as relações de gênero<sup>6</sup> que também se fazem presentes e atuantes no processo. Segundo a fala de Muriel, quem quer aprender, quem abre e fecha, quem pede e também quem arrebenta é o Cara; mas quem está sujeita às vontades do patrão, do namorado e do marido, quem atrasa e, principalmente, quem chora, é a mulher.

Essa situação, involuntariamente revelada, pôde ser observada também na forma de tratamento diferenciado que os(as) instrutores(as) dispensaram aos(às) seus(suas) alunos(as) durante as aulas práticas de direção veicular. O tom da fala com as alunas é mais professoral, traz uma formalidade mais acentuada e reproduz a ideia de fragilidade das mulheres. As conversas ficam mais restritas ao universo das próprias aulas/exames e/ou sobre os dilemas e aflições cotidianas trazidos como justificativa do aparente mau desempenho técnico. O vocabulário sofre ligeira alteração e são criadas situações capazes de suavizar a intensa cobrança, conforme pode ser observado na nota a seguir.

A aula seguiu mais ou menos o mesmo padrão, a aluna apresentou algumas dificuldades com a execução das manobras (ré contínua, parada sem o freio e conversões). Quanto às duas primeiras, o(a) instrutor(a) tranquilizou a aluna - isso aí é difícil mesmo, com o treino a gente consegue corrigir... -, porém, na sequência cobrou melhor desempenho das conversões – “mas essa questão das conversões já deveria conseguir fazer direitinho, hein!” (NOTAS DE CAMPO, p. 10).

Por outro lado, aos rapazes é dispensada atenção diferenciada. Geralmente são utilizadas falas descontraídas e, apesar de conversarem sobre assuntos diversos, o universo do automóvel assume local de destaque entre instrutores e alunos, caminhando no mais das vezes para

<sup>6</sup> Categoria empregada na perspectiva de Heleieth Saffioti (1992), a qual afirma que “gênero é uma categoria relacional, analítica e pertencente ao processo social”, dessa forma, opta-se pelo conceito de relações de gênero por se compreender que o referido conceito dá conta de “captar a trama de relações sociais, bem como as transformações historicamente por ela sofridas através dos mais distintos processos sociais.” (SAFFIOTI, 1992, p. 187).

questões relacionadas à potência de motores, questões técnicas, modelos, aerodinâmica e esportividade dos carros. Ou seja, no caso de homem instruindo homem<sup>7</sup>, observou-se descontração, falas que denotam intimidade e até as cobranças assumem certo tom jocoso - Vamos aí, Pé-de-pano! Pare ali, Cabeção! Larga mão de ser “oreia”, sô! – situações que favoreciam consideravelmente a dinâmica da aula e aliviavam a pressão sobre os alunos, conforme expresso nos apontamentos extraídos da nota campo que segue abaixo.

A aula seguinte foi muito interessante, porque desta vez quem estava esperando para fazer aula era um jovem rapaz de 18 anos que já tem uma razoável experiência com direção veicular. A aula se iniciou na porta da loja, o instrutor aproveitou parte do tempo para colocar a sua agenda em dia, reorganizar horários, limpar o portaluvas do carro e até checar as mensagens mais importantes do seu aplicativo. Ao longo do percurso o tom professoral de complemento de frases (para virar à direita você precisa ligar a... seta) deu lugar aos elogios e comparações. Após uma provocação, o instrutor não hesitou: “as mulheres têm mais dificuldade mesmo, mas não é porque elas são piores ou melhores que os homens, parece que elas foram treinadas para ter medo (NOTAS DE CAMPO, p. 13).

Quando se trata de mulher instruindo homem, a situação se apresenta de maneira mais tensa e foi possível perceber, inclusive, posturas muito firmes, as quais traduzem a necessidade de uma busca constante por autoafirmação<sup>8</sup>, situação típica de quem convive com e aprendeu como operam as estruturas do machismo, conforme se pode observar na passagem a seguir. Como neste caso o sexo dos(as) participantes é objeto de análise, omitiu-se, inclusive, o pseudônimo da instrutora.

Na primeira aula de direção veicular do aluno Negrécio, ao sentar no banco e tentar fixar o cinto de segurança, a instrutora logo lhe interrompeu: só um instante, antes de você dar a partida nós precisamos conversar um pouco... para garantir um bom relacionamento e um melhor desempenho durante as aulas, precisamos estabelecer algumas regras. Essas regras estão relacionadas, por um lado, às técnicas necessárias para passar na prova, por outro, às normas de segurança necessárias para você e às demais pessoas. Nesse momento, o aluno se encolheu, cruzou as mãos e começou a prestar bastante atenção nas orientações. De forma consciente, ela ignorou o conhecimento e as habilidades prévias do aluno, apresentou cada um dos componentes do painel, os pedais e as alavancas do veículo, bem como apresentou a sequência correta dos ajustes (1ª - banco, 2º - retrovisores e 3º - cinto de segurança). Antes da partida ela disse o seguinte: eu sei que você já sabe dirigir, mas a partir de agora você vai precisar esquecer tudo que você sabe. Eu vou te tratar como se você nunca tivesse dirigido, só assim nós conseguiremos fazer todas as correções necessárias para sua aprovação no exame. Você concorda? O aluno, meio atônito e assustado concordou prontamente. Então ela concluiu: Essas são as regras... Ok? (NOTAS DE CAMPO, p. 18-19).

Se a estratégia era impor, de saída, a sua autoridade, a instrutora teve sucesso na sua cartada, porque, ao terminar a aula, o aluno fez o seguinte comentário: “parece que é a primeira vez

<sup>7</sup> Durante o desenvolvimento da pesquisa de campo não existiu a oportunidade de acompanhar nenhuma aula de pessoa declaradamente não heterossexual.

<sup>8</sup> E aqui não é emitido juízo de valor e/ou condenação à postura específica da instrutora, mas apontar e problematizar uma situação que passa despercebida ou simplesmente é desprezada pelas forças dominantes que, em última instância, apela-se à demagogia para desqualificar não a instrutora, mas todo um segmento.



que estou dirigindo, esse negócio de tirar carteira é muito difícil”. O custo do “bom relacionamento” foi precificado pelo lastro fantasmagórico denominado Exame, importante instrumento burocrático de controle de emissão de CNH, mas que ao servir à burocratização, se transformou em uma entidade que serve para justificar e resolver toda sorte de problema.

Como entidade aglutinadora de todos os sortilégios, o Exame de Direção Veicular é evocado a todo instante como instrumento de pressão e opressão, porque a cada conversão imperfeita, sinalização esquecida, movimento brusco, raspagem de marcha ou qualquer outro deslize técnico, recorre-se ao fantasma assustador, e a frase machista/intimidadora surge automaticamente: “se você fizer isso na hora do exame, leva pau”.

O resultado desse tipo de expediente pôde ser captado não só pelas observações registradas em Notas de campo, mas também em números e depoimentos coletados pelos questionários.

Em uma das perguntas que compunham o questionário, indagou-se aos(às) participantes sobre o grau de dificuldade que cada um(a) tinha para aprender a dirigir. Das treze pessoas que responderam, apenas duas reconheceram ter muita dificuldade, enquanto as demais afirmaram ter apenas um pouco ou nenhuma dificuldade para aprender a dirigir. Porém, quando se pediu para que elas apontassem quais eram os elementos que mais dificultavam a aprendizagem, desvelou-se um cenário de medo e insegurança, prevalecendo entre os sujeitos da aprendizagem, a “preocupação excessiva com o exame de direção” e o “temor de bater o carro”.

Esses elementos são recorrentemente utilizados não só como instrumentos de definição de espaço de poder, conforme analisado acima, mas também como recursos pedagógicos associados às cobranças e advertências presentes nas aulas de direção veicular.

Foi possível observar essa situação durante o acompanhamento das aulas do(a) instrutor(a) Muriel. Em uma das oportunidades, Muriel e Cris combinaram um Pré-Exame – simulação de um Exame de Direção Veicular, no qual eles(as) trocam de veículo e um(a) avalia o(a) aluno(a) do(a) outro(a), segundo as regras e parâmetros estabelecidos nos Exames aplicados pela banca examinadora – momento de rara relevância para compreensão do fenômeno.

Para fazer a simulação, o(a) instrutor(a) interpretou a personagem de um examinador de trânsito. Essa personagem apresentou traços sisudos, falas curtas e diretas, levemente mal-humorado. Durante o percurso simulado, o(a) instrutor(a)/examinador(a) emitia os comandos e só fazia algum comentário para apontar os erros e imperfeições que justificaram a reprovação final. Ao estacionar o veículo e desfazer a troca, os(as) instrutores(as) fizeram questão de socializar, na presença da aluna, os problemas que precisam ser resolvidos e também reforçar as potencialidades da mesma. Ao retornarmos para o carro, o(a) instrutor(a) Muriel se despiu da personagem examinador(a). Então ele(a) explicou que os alunos precisam se acostumar com o ambiente de exame... eles devem passar por isso: serem



aprovados e reprovados em simulados, serem avaliados por terceiros; verem cara feia; isso aqui é o mínimo que vão encontrar no dia do exame (NOTAS DE CAMPO, p. 11).

A boa intenção, por si só, não tem dado conta de superar a desumanização instaurada no e pelo PHP, uma vez que essencialmente algumas práticas pedagógicas concorrem para reproduzir e reforçar ainda mais a opressão, porque a busca utilitarista de preparação exclusivamente para o Exame, desencadeia um tecnicismo tão acentuado, que os próprios sujeitos da aprendizagem se veem compelidos a escolherem entre o essencial para a formação e o necessário para se habilitar.

Esse paradoxo pôde ser observado na fala de uma aluna que, quando questionada sobre a percepção pessoal da sua própria formação, trouxe a seguinte reflexão:

é um misto de sentimentos, pois existe a necessidade de passar no exame que é um processo caro e traumático. Ou seja, sinto a alegria/esperança de pensar que posso conseguir a aprovação, mas tem também aquela insegurança que fico cada vez que aproxima o exame (NERYELE, Questionário, n-03).

Assim, o ciclo de desumanização se completa com os sujeitos que integram a prática social estudada desempenhando múltiplos papéis, por meio dos quais se manifestam também múltiplas formas de opressão, alimentando o medo, a insegurança, o estresse e o desequilíbrio.

Nesse processo de escalada da desumanização, o sujeito ora ocupa uma situação desfavorável e logo depois pode se ver na condição de opressor dos demais, ainda que muitas vezes não tenha a plena consciência de qual papel está a desempenhar. Isso ocorre porque a sutileza da violência simbólica e o *habitus*, como “princípio gerador e unificador do conjunto de práticas e das ideologias características de um grupo de agentes” (BOURDIEU, 2005, p. 191), reagrupam as fragmentações, as arbitrariedades, a burocratização e as consideráveis diferenças em uma única categoria, por meio da qual justificam e naturalizam a desumanidade do processo, reduzindo tudo a uma simples questão de dons pessoais.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este cenário que já é por si só complexo e precário vem se tornando presa fácil para as desumanidades. Em sendo uma destas, a demagogia, apoiada e favorecida pelo alcance das redes sociais, tem potencializado as frustrações, angústias e indignação das pessoas em relação aos processos burocráticos relacionados ao trânsito – fiscalização, multas, renovação de habilitação, autoescola, entre outros. Sua força reside justamente na exploração emocional de premissas que encontram materialidade na naturalização das contradições, elementos facilmente identificados, compreendidos e incorporados pelo senso comum.



Como um dos mais ilustres expoentes do movimento Escola Sem Partido<sup>9</sup>, o deputado federal Kim Kataguirí (Democratas/SP) apresentou em setembro de 2020, o Projeto de Lei 4474/20, por meio do qual se pretende permitir “que a instrução dada aos futuros condutores de veículos automotores possa ser feita de forma privada, sem que haja necessidade de o candidato frequentar uma autoescola”. Sob o pretexto de desburocratizar, cria-se, mais uma vez, a janela de oportunidade para precarização das condições de trabalho/vida, bem como oferece um gigantesco nicho de mercado a ser uberizado<sup>10</sup>.

Como expoente do espírito do nosso tempo, tem-se o Projeto de Lei 3.267/2019 apresentado pelo Poder Executivo que já tramitou no Congresso Nacional e foi aprovado com alguns pequenos ajustes, embora ainda não sancionado. Todavia, o texto da lei desconsidera as observações, advertências, pareceres e notas técnicas de entidades como Conselho Federal de Psicologia (CFP), Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), entre outras.

Ainda não é possível mensurar quais serão os impactos de tais decisões. Todavia, é possível aludir que além de estarem em profundo acordo com interesses da especulação automobilística, as referidas iniciativas legislativas não perdem do horizonte a essência da colonialidade que permeia as relações de poder de uma nação que se formou a partir de e no mando senhorial, como muito bem destacou DaMatta (2010).

Desregulamentar as poucas situações de controle efetivo das normas de segurança; flexibilizar a legislação em benefício de uma atomização de vontades distintas e desiguais; bem como garantir que infratores(as) tenham o direito não só de continuar infringindo a lei e ameaçando a sociedade, mas também de exercer em dobro<sup>11</sup> a sua necroprática de direção veicular; configura, em última instância, o próprio “paradoxo da doxa” (BOURDIEU, 2018), porque significa, de fato, exigir a restituição do direito histórico do exercício da opressão e da desumanidade de uma aristocracia que não se permite sujeitar ao processo de burocratização que, em essência, sempre lhe serviu.

<sup>9</sup> Movimento ideológico criado em 2004 pelo advogado Miguel Nagib, tem por objetivo alterar a Lei de Diretrizes e Bases da Educação (Lei 9.394/1996), condição para censurar a liberdade de cátedra em favor do combater aquilo que eles definem como “abuso da liberdade de ensinar”.

<sup>10</sup> Em seu livro “Uberização: a nova onda do trabalho precarizado” Tom Slee (2017), expõe o cinismo da chamada Economia Compartilha promovida pelas gigantes da tecnologia, como Uber e AibnB. Segundo o autor, por meio da autopromoção e de um intenso lobby, essas empresas propagandeiam as maravilhas da tecnologia e prometem, entre outras coisas, ampliar a cooperação social, promover múltiplas oportunidades e maior parcimônia no uso dos recursos. Mas, na prática, tem-se verificado que as suas operações, em várias partes do mundo, estão promovendo uma desregulamentação generalizada que, além da precarização do trabalho e consequente perda da autonomia dos indivíduos, tem desafiado regras da democracia, negando o recolhimento de imposto e ampliando ainda mais os seus monopólios.

<sup>11</sup> No PL 3267/2019, o artigo (Art. 261. I) traz uma nova redação que amplia de 20 para 40 o limite de pontuação por infração para aplicação de penalidade de suspensão do direito de dirigir.



Foi possível constatar a existência de um conjunto de processos educativos que atuam condicionando sujeitos, técnicas e normas, criando e alimentando, assim, as contradições a partir das quais se manifestam as variadas formas de desumanidade, desde um tecnicismo utilitarista até a mais perigosa demagogia política. A investigação desvelou, desse modo, uma situação de desumanização que ora se manifesta de forma aberta, clara e brutal, ora atua por meio de uma violência simbólica implícita, sutil e camuflada, dificultando, inclusive, que as pessoas possam se reconhecerem como sujeitos dos próprios papéis sociais que desenvolvem.

Assim, a desumanização no trânsito traduzida nas estatísticas oficiais que se apresentavam apenas como fatalidade/infortúnios e/ou como resultado de um problema específico e pontual – uma possível má formação técnica dos(as) instrutores(as) –, agora pode ser compreendida dentro dos marcos de sua complexidade enquanto fenômeno inserido em um dado contexto e desenvolvido por uma dada sociedade, cuja própria trajetória desvela um processo de “desumanização não como viabilidade ontológica, mas como realidade [eminentemente] histórica” conforme destacado por Freire (2005).

## REFERÊNCIAS

BOGDAN, Robert.; BIKLEN, Sari Knopp. **Investigação qualitativa em educação: uma introdução à teoria e aos métodos**. Porto Alegre: Porto Editora, 1994.

BOURDIEU, Pierre. **Sobre a televisão**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.

BOURDIEU, Pierre. **Os usos sociais da ciência: por uma sociologia clínica do campo científico**. São Paulo: UNESP, 2004.

BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas simbólicas**. São Paulo: Perspectiva, 2005.

BOURDIEU, Pierre. **A dominação masculina**. Rio de Janeiro: BestBolso, 2018.

BRANDÃO, Carlos. Rodrigues. **O que é educação**. (Coleção Primeiros Passos). São Paulo: Editora Brasiliense, 2013.

BRASIL. **Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010**. Regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/lei/L12302.htm#:~:text=1o%20Esta%20Lei%20regulamenta,Estados%20e%20do%20Distrito%20Federal](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/L12302.htm#:~:text=1o%20Esta%20Lei%20regulamenta,Estados%20e%20do%20Distrito%20Federal). Acesso em: 20 fev. 2021.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 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: <https://antigo.infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Consolidadas/cons168.pdf> Acesso em: 20 fev. 2021.



BRAUN, Virginia; CLARKE, Victoria. Using thematic analysis in psychology. **Qualitative Research in Psychology**, 3(2), 77-101, 2006. Disponível em:

[https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3563462/mod\\_resource/content/1/Braun%20e%20Clarke%20-%20Traducao\\_do\\_artigo\\_Using\\_thematic\\_analys.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3563462/mod_resource/content/1/Braun%20e%20Clarke%20-%20Traducao_do_artigo_Using_thematic_analys.pdf) Acesso em: 20 fev. 2021.

DaMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua**: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DURKHEIM, Émile. **Educação e sociologia**. São Paulo: Melhoramentos, 1978.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia**: saberes necessários à prática educativa. 28 ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

HOFFMANN, Maria Helena.; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. (ORG). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011.

HOFFMANN, Maria Helena. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. **Psicologia: Pesquisa & Trânsito**, v. 1, nº 1, p. 17-24, jul./dez 2005. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a04.pdf> Acesso em: 20 fev. 2021.

LÜDKE, Mega; ANDRÉ, Marli Eliza Dalmazo Afonso de. **Pesquisa em educação**: abordagens qualitativas. São Paulo: EPU, 1986.

CORASSA, Neusa. Uso do carro como extensão da casa e os conflitos no trânsito. *In*. HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. (ORG). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011.

OLIVEIRA, Maria. Waldenez *et al*. Processos educativos em práticas sociais: reflexões teóricas e metodológicas sobre pesquisa educacional em espaços sociais. *In*: OLIVEIRA, M. W.; SOUSA, F. R. (org.). **Processos educativos em práticas sociais**: pesquisas em educação. São Carlos: UFSCar, 2014, p. 29-46.

SEGURADORA LÍDER. **Boletim Estatístico**: edição especial 10 anos 2008-2017. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Boletim%20ESPECIAL%2010%20ANOS.pdf> Acesso em: 20 fev. 2021.



SAFFIOTI, Heleieth Iara Bongiovani. Rearticulando gênero e classe social. *In*: BRUSCHINI, C.; COSTA, A. O. **Uma questão de gênero**. Rio de Janeiro: Rosa dos Tempos; São Paulo: Fundação Carlos Chagas, 1992.

SINGER, Helena. Durkheim: a educação como fator de normatização. *In*: **República de crianças**: uma investigação sobre experiências escolares de resistência. São Paulo: Hucitec, 1997, pp. 31-34.

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Elefante, 2017.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

WEBER, Max. A “racionalização” da educação e treinamento. *In*: WEBER, Max. **Ensaio de Sociologia**. Rio de Janeiro: LTC, 1982.