



CENTRO UNIVERSITÁRIO LUTERANO DE PALMAS

Recredenciado pela Portaria Ministerial nº 1.162, de 13/10/16, D.O.U nº 198, de 14/10/2016
ASSOCIAÇÃO EDUCACIONAL LUTERANA DO BRASIL

Olga Raiza Pereira Borges

ANÁLISE DAS CONTINGÊNCIAS ENVOLVIDAS NO COMPORTAMENTO DE DIRIGIR DURANTE AS AULAS PRÁTICAS PARA OBTENÇÃO DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO

Palmas – TO

2017

Olga Raiza Pereira Borges

ANÁLISE DAS CONTINGÊNCIAS ENVOLVIDAS NO COMPORTAMENTO DE
DIRIGIR DURANTE AS AULAS PRÁTICAS PARA OBTENÇÃO DA CARTEIRA
NACIONAL DE HABILITAÇÃO

Trabalho de Conclusão de Curso II (TCC II)
elaborado e apresentado como requisito final
para obtenção do título de bacharel em
Psicologia pelo Centro Universitário Luterano de
Palmas (CEULP/ULBRA).

Orientadora: Prof. Dra. Ana Beatriz Dupré Silva.

Palmas – TO

2017

Dados internacionais da catalogação na publicação.

Borges, Olga Raiza Pereira
B732a Análise das contingências envolvidas no comportamento de dirigir durante as aulas práticas para obtenção da carteira nacional de habitação / Michele Almeida – Palmas, 2017
52 fls, 29 cm.

Orientação: Profa.Dra. Ana Beatriz Dupré Silva
TCC (Trabalho de Conclusão de Curso). Psicologia - Centro
Universitário Luterano de Palmas. 2017

1. Carteira Nacional de Habitação. 2. Centro de Formação de condutores. 3. Trânsito. 4. Análise do comportamento.
I. Silva, Ana Beatriz Dupré. II. Título III. Psicologia.

CDU: 159.9

Olga Raiza Pereira Borges

ANÁLISE DAS CONTINGÊNCIAS ENVOLVIDAS NO COMPORTAMENTO DE
DIRIGIR DURANTE AS AULAS PRÁTICAS PARA OBTENÇÃO DA CARTEIRA
NACIONAL DE HABILITAÇÃO

Trabalho de Conclusão de Curso II (TCC II)
elaborado e apresentado como requisito final
para obtenção do título de bacharel em
Psicologia pelo Centro Universitário Luterano de
Palmas (CEULP/ULBRA).

Orientadora: Prof. Dra. Ana Beatriz Dupré Silva.

Aprovado em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Profª. Dra. Ana Beatriz Dupré Silva
Centro Universitário Luterano de Palmas – CEULP

Prof. Me. Lauriane dos Santos Moreira
Centro Universitário Luterano de Palmas – CEULP

Prof. Me. Iran Johnathan Silva Oliveira
Centro Universitário Luterano de Palmas – CEULP

Palmas – TO
2017

RESUMO

No Brasil o número de óbitos por acidente de trânsito tem aumentado consideravelmente. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), na última estimativa realizada no ano de 2013 mais de 44 mil pessoas perderam a vida nas estradas e ruas brasileiras. Dentre esse número, estatísticas do DATASUS (2013) apontam que a cidade de Palmas - TO está em 8º lugar entre as 27 capitais no ranking da taxa de mortalidade no trânsito. A OMS apresenta que as causas de acidentes estão quase sempre relacionadas ao fator humano, negligência, imprudência e imperícia. Tendo em vista a importância do condutor para a manutenção de um trânsito seguro, depara-se com um problema: a obtenção da carteira de habilitação para dirigir, especificamente o processo de formação e avaliação aos quais são submetidos tais candidatos. Este trabalho teve como objetivo investigar a metodologia de ensino utilizada nas aulas práticas de um Centro de Formação de Condutores (CFC), durante o processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), em Palmas - TO. Para tanto, foi realizada uma pesquisa exploratória e de campo, que ocorreu em um CFC de Palmas – TO. Participaram da pesquisa, duas candidatas à obtenção de CNH e dois instrutores, a partir de suas provas teóricas nas quais foram aprovadas, entrevista semiestruturada inicial e final, e observação direta baseada num roteiro de avaliação a partir dos itens considerados na prova prática denominada Exame de Direção Veicular - EDV. Os dados coletados foram analisados por meio da análise funcional, ou seja, identificando a relação de dependência entre os eventos registrados (CHIESA, 1994, apud NENO, 2003). Pressupõe-se que o comportamento assertivo no trânsito é aprendido no período de formação do condutor, nessa perspectiva, foi possível identificar pontos fortes e fragilidades no processo de formação que possibilitarão mudanças metodológicas, afim de, licenciar para o trânsito cidadãos devidamente preparados.

Palavras-chave: Carteira Nacional de Habilitação. Centro de Formação de Condutores. Trânsito. Análise do Comportamento.

ABSTRACT

In Brazil, the number of deaths due to traffic accidents has increased considerably. According to the World Health Organization (WHO), in the last estimate made in the year 2013 more than 44 thousand people lost their lives on Brazilian roads and streets. Among this number, DATASUS (2013) statistics show that the city of Palmas - TO is in 8th place among the 27 capitals in the ranking of the traffic mortality rate. The WHO states that the causes of accidents are almost always related to the human factor, negligence, recklessness and malpractice. Given the importance of the driver to maintain a safe transit, there is a problem: obtaining the driver's license to specifically address the training and evaluation process to which these candidates are submitted. The objective of this work was to investigate the teaching methodology used in the practical classes of a Driver Training Center (CFC), during the process of obtaining the National Driver 's License (CNH), in Palmas - TO. For that, an exploratory and field research was carried out, which occurred in a CFC of Palmas - TO. Based on their theoretical tests in which they were approved, the initial and final semistructured interview and the direct observation based on an evaluation script were taken from the items considered in the practical exam called the Examination of Direction Vehicular - EDV. The collected data were analyzed through functional analysis, that is, identifying the relationship of dependence between the events recorded (CHIESA, 1994, apud NENO, 2003). It is assumed that assertive behavior in traffic is learned during the training period of the driver, from this perspective, it was possible to identify strengths and weaknesses in the training process that will enable methodological changes, in order to license properly trained citizens.

Key-words: National Driver's License. Training Center for Drivers. Traffic, Behavior Analysis.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AC	Análise do Comportamento
CEULP	Centro Universitário Luterano de Palmas
CEP	Comitê de Ética em Pesquisa
CFC	Centro de Formação de Condutores
CFP	Conselho Federal de Psicologia
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNS	Conselho Nacional de Saúde
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CRT	Conselho Regional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
EDV	Exame de Direção Veicular
OMS	Organização Mundial de Saúde
SEPSI	Serviço de Psicologia
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
ULBRA	Universidade Luterana do Brasil

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

Tabela 1 – Regra, reforço e punição	27
Gráfico 1 - Primeira aula Penélope.....	28
Gráfico 2 - Primeira aula Vanellope	28
Gráfico 3 – Décima quinta aula Vanellope	29

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. REFERENCIAL TEÓRICO	13
2.1 O Trânsito.....	13
2.2 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E LEGISLAÇÃO VIGENTE	15
2.3 ANÁLISE DO COMPORTAMENTO	17
3. METODOLOGIA.....	20
3.1 DESENHO DO ESTUDO	20
3.2 LOCAL E PERÍODO DE REALIZAÇÃO DA PESQUISA.....	20
3.3 OBJETO DE ESTUDO OU POPULAÇÃO E AMOSTRA.....	20
3.4 CRITÉRIOS DE INCLUSÃO E EXCLUSÃO	21
3.5 INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS	21
3.6 ASPECTOS ÉTICOS	21
3.6.2 <i>Riscos</i>	22
3.6.3 <i>Benefícios</i>	22
3.7 PROCEDIMENTO	22
4. RESULTADOS E DISCUSSÕES	24
4.1 DESCRIÇÃO DO AMBIENTE	24
4.2 ANÁLISE DOS DADOS	25
4.2.1 <i>Caracterização da amostra</i>	26
4.3 CATEGORIZAÇÃO DOS DADOS	27
4.3.1 <i>Relação prova teórica e prática de direção veicular</i>	27
4.3.2 <i>Regra, reforço e punição</i>	27
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	32
6. REFERÊNCIAS	34
7. ANEXOS	37
8. APÊNDICES	39

1. INTRODUÇÃO

No Brasil o número de óbitos por acidente de trânsito tem aumentado consideravelmente. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), na última estimativa realizada no ano de 2013 mais de 44 mil pessoas perderam a vida nas estradas e ruas brasileiras. Dentre esse número, estatísticas do DATASUS (2013) apontam que a cidade de Palmas - TO está em 8º lugar entre as 27 capitais no ranking da taxa de mortalidade no trânsito. A OMS apresenta que as causas de acidentes estão quase sempre relacionadas a fator humano, negligência, imprudência e imperícia.

O termo acidente caracteriza um evento inesperado, e a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 1989) na norma NBR n. 10697/89 define acidente de trânsito como todo acontecimento não premeditado, que ocasione lesões em pessoas e/ou animais, dano em veículo ou na carga, no qual ao menos uma das partes esteja em movimento nas vias de tráfego terrestres ou aéreas. Visando enfatizar a possibilidade de prevenção de tais eventos danosos, a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências, traz essa aceção: “[...] acidente é entendido como o evento não intencional e evitável, causador de lesões físicas e/ou emocionais no âmbito [...] do trânsito [...]” (BRASIL, 2005, p.8).

As causas de acidente são múltiplas, e sempre estarão relacionadas a um desses fatores: o comportamento do condutor, às condições da via (físicas e climáticas) as condições do veículo e os demais usuários da via. Apesar dos vários fatores envolvidos, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dá ênfase à capacidade do condutor de manter uma circulação segura. O Capítulo III, Art.29 parágrafo 2º do CTB, afirma que, “o condutor deverá guardar distância de segurança [...] entre o seu e os demais veículos, [...] considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas” (BRASIL.CTB, 1997, p.10). Logo, quando são negligenciados os aspectos supracitados a ocorrência de tragédia no trânsito não deveria ser denominada “acidente”, uma vez que poderia ter sido evitado, utiliza-se o termo sinistro, pois este caracteriza acontecimentos que causam dano, perda, sofrimento ou morte e é um termo menos fortuito do que “acidente”.

Assim, levanto em consideração a importância do condutor para a manutenção de um trânsito seguro, deparamo-nos com um problema, a obtenção da carteira de habilitação para dirigir, especificamente o processo de formação e avaliação aos quais são submetidos tais candidatos. Abrangendo essa problemática Rozenstraten e Dotta (1996, p.81) conjecturam que

toda vez que uma pessoa é habilitada de forma precária [...] ou com conhecimentos rudimentares, insuficientes, superficiais, anacrônicos, sem conteúdo e aquém, portanto, das exigências do trânsito moderno, ela se transforma em cidadão turbulento, perigoso, mutilador e como quem passa a conduzir tanques de guerra em tempos de paz.

Frente a essa problemática faz-se necessário a mudança do cenário de formação dos futuros motoristas, e para tal é imprescindível o trabalho junto aos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, no sentido de fiscalizar e assegurar o cumprimento das resoluções e normativas estabelecidas para cada etapa do processo de formação, tanto teórico quanto prático, garantindo que o futuro condutor esteja realmente habilitado para dirigir de forma segura.

Para tanto, foi feita uma investigação da metodologia de ensino utilizada nas aulas práticas de um Centro de Formação de Condutores (CFC), durante o processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), em Palmas - TO. Tal investigação teve como objetivos específicos: verificar a legislação vigente relacionada ao trânsito; verificar, a partir da prova teórica, a qual o candidato foi submetido e aprovado, o conhecimento que o postulante possuía a respeito da legislação do trânsito; levantar o rol de comportamentos que seriam avaliados pelos fiscais durante a prova prática; observar durante as aulas práticas como os comportamentos exigidos para aprovação foram ensinados; comparar os comportamentos exigidos com o documento de registro da prova prática do candidato.

Segundo Chagas (2011), ao se investigar um acidente leva-se em conta as principais ações, falhas e/ou condições que ocasionaram diretamente o acidente; esses elementos costumam mostrar as circunstâncias que originaram o acidente e como poderia ter sido evitado. Assim, “[...] o registro convencional de acidentes geralmente guarda detalhes objetivos, que permitem reconhecer onde, quando e como um acidente ocorreu, mas não contempla o registro dos fatores contribuintes” (CHAGAS, 2011, p.19). A autora afirma que, apesar de envolver algo particular do comportamento daquele condutor, o registro de fatores contribuintes poderia auxiliar a compreensão e reconhecimento do porquê o acidente ocorreu.

Nessa perspectiva, a importância do tema trabalhado no presente estudo foi o levantamento de possíveis fatores contribuintes, não diretamente após a ocorrência do sinistro de trânsito, mas no processo de formação do futuro condutor. Os resultados aqui apresentados podem trazer significativa contribuição social no sentido de proporcionar a melhora na prestação de serviço dos Centros de Formação de Condutores, bem como estimular políticas de qualidade voltadas para esses estabelecimentos, podendo assim direcionar os candidatos a

locais comprometidos com a formação dos motoristas, reduzindo assim o número de eventos catastróficos associados à imperícia, imprudência e negligência provenientes da má formação.

A relevância acadêmica da pesquisa jaz na possibilidade de obtenção de dados mais aprofundados sobre o tema proposto, tendo em vista que há pouca publicação na área, especificamente referente à realidade da região norte, Estado do Tocantins e cidade de Palmas, contribuindo, também, para estimular e fomentar novas pesquisas desse fenômeno, que é o trânsito. Além disso, ampliar o olhar com relação à atuação do psicólogo, visto que, até então a atividade realizada por esse profissional no contexto do trânsito tem sido, sobretudo, a realização de avaliação psicológica para obtenção da CNH.

Schmitz e Silva (2010) acreditam que a psicologia do trânsito deve ser pensada como uma das psicologias aplicadas que envolvem o maior número de categorias de indivíduos (bebês, crianças, jovens, adultos e idosos). Nessa perspectiva, há muito que fazer, pois refletir sobre trânsito implica discutir como as pessoas participam deste contexto, considerando suas necessidades, seus interesses e suas características individuais, com a finalidade de promover e tornar efetivo o comportamento seguro no trânsito (ROZESTRATEN, 1988).

No Art. 2º dos princípios fundamentais do Código de Ética Profissional do psicólogo está explícito que “o psicólogo trabalhará visando promover a saúde e a qualidade de vida das pessoas e das coletividades e contribuirá para a eliminação de quaisquer formas de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão” (CFP, 2005, p.10). Dessa forma, esta pesquisa pretendeu corroborar para o desenvolvimento de práticas promotoras de vida no contexto do trânsito, que são amplamente respaldadas pelo Código de Ética da profissão, tendo em vista o elevado número de vítimas fatais e sequeladas acometidas por sinistros do trânsito.

O número total de óbitos registrados no Estado do Tocantins no ano de 2014, segundo o DATASUS foi de 7.140 (100%) óbitos por ocorrência, dos quais 600 (8,4%) tiveram como causa definida acidente de transporte; só na cidade de Palmas o número de óbitos por acidente de trânsito foi de 116, 19,33% do total de registros no Estado.

Assim, o fato de o número de acidentes ter se elevado a ponto de se tornar caso de saúde pública, despertou a atenção para a possibilidade de contribuir para a mudança desse cenário por meio da investigação realizada. É notória a necessidade de participação dos profissionais e cidadãos a fim de minimizar os riscos presentes no trânsito, aos quais todos que circulam estão submetidos. O interesse da pesquisa foi para que houvesse contribuição com a educação para o trânsito, a melhora na formação dos condutores, objetivando a promoção da vida e proporcionando acúmulo de conhecimento científico na área.

Diante disso, o presente trabalho se propôs a analisar as aulas práticas de carro (categoria de habilitação – B) em um Centro de Formação de Condutores, a fim de explorar a relação entre o processo de aprendizagem e a posterior prática no trânsito. A análise buscou verificar se o conhecimento teórico do aluno foi exercitado no momento das aulas práticas, bem como, se as questões técnicas e de legislação do trânsito que o candidato errou na prova teórica lhe foram ensinadas no momento da prática veicular, buscou também verificar se os candidatos aprenderam os comportamento exigidos para aprovação e atuação segura no trânsito, levando em consideração a presença do instrutor nos ambientes antecedentes e consequentes e a sua reação diante de cada ocorrido durante as aulas. Utilizou-se para isso os registros de observação das aulas práticas que foram acompanhadas e o resultado obtido na prova prática (EDV).

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 O Trânsito

O ato de caminhar é o mais remoto meio de locomoção, assim, o homem desde os primórdios, com sua força, percorria grandes distâncias carregando seus pertences sobre os ombros ou arrastando-os (FRANZ; SEBERINO, 2012). Nessa perspectiva, o que hoje se denomina trânsito é um fenômeno inerente à sobrevivência da espécie humana desde o seu surgimento.

Tendo em vista a necessidade intrínseca de procurar locais seguros de moradia, bem como acesso a recursos naturais que permitissem a subsistência das comunidades, começou-se a domesticar os animais para transportar cargas e, posteriormente, surgiram veículos de tração animal.

Após a criação do motor a combustão interna, o primeiro veículo automotor chegou ao Brasil, importado da França, pertencendo ao ativista José Carlos do Patrocínio. Determinado dia o combatente emprestou o seu carro para o poeta Olavo Bilac, que por não saber dirigir, perdeu o controle do veículo e colidiu com uma árvore, provocando o primeiro acidente de trânsito no Brasil (FRANZ; SEBERINO, 2012).

Diante disso, começou-se a pensar em regras de circulação e, em 1903, foi criada a concessão das primeiras licenças para dirigir. “Em 1906, adotou-se no país o exame obrigatório para habilitar motoristas” (OLIVEIRA, 1997, p. 29).

Além da exigência para retirada da licença para dirigir, o gradativo aumento da frota de veículos exigiu a criação das normas de circulação a fim de evitar os sinistros do trânsito. Rozestraten (1988) acredita que os acidentes de trânsito têm aumentado em frequência e gravidade e que são mantidos pelo despreparo e o comportamento dos condutores.

Esta organização de deslocamentos é típica deste século. Foi essencialmente com a introdução da máquina e com os veículos rápidos e pesados que os acidentes começaram a aumentar em frequência e em gravidade, exigindo uma regulamentação: O Código de Trânsito (ROZESTRATEN, 1988, p. 4).

O Código de Trânsito Brasileiro foi instituído em 1941 e passou por quatro formulações até chegar à versão que se encontra em vigor, regulamentado pela Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997. No ano de 2016 completou 19 anos de vigência.

Quanto à definição de trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) caracteriza-o como “[...] a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos,

conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (BRASIL/CTB, 1997, p. 1).

O trânsito está fundamentado no direito que o cidadão tem de ir e vir e tal prerrogativa resulta no uso coletivo das vias. Por ser esse um direito de todos, é imputado a cada cidadão os cuidados e obrigações para utilização segura das vias (MARIUZA; GARCIA, 2010). Seguindo esse entendimento, o respeito e a preservação da vida ocorrem por meio de ações educativas conexas a todos os saberes relacionados ao trânsito e permanentes, visando à manutenção do processo educativo de forma ininterrupta, promovendo uma cultura de preservação e manutenção da vida (MARIUZA; GARCIA, 2010). O segundo parágrafo do artigo 29, da lei 9.503/1997 pontua que,

respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Infelizmente o cenário atual do trânsito não manifesta a prática do parágrafo supracitado. Os condutores são constantemente negligentes, quando deveriam utilizar o cinto de segurança e não o fazem, não respeitam a parada obrigatória das faixas de pedestre, trafegam em velocidade incompatível com a via de circulação, fazem uso de bebida alcoólica antes de dirigir e na direção, ou seja, agem com descuido, indiferença e desatenção.

Associado à negligência, os condutores mantêm também o comportamento imprudente, pois conscientes dos riscos, optam por expor-se a ele, utilizando celular enquanto dirigem, segurando objetos quando as mãos deveriam estar dedicadas à direção do veículo, entre outros. Não raro, destaca-se também como fator causador de acidentes de trânsito a imperícia, que consiste na inaptidão e falta de qualificação técnica para desempenhar determinada tarefa. Exemplos comuns são adolescentes que dirigem sem o mínimo de preparo para tal e recém habilitados que não receberam a capacitação devida (SILVA, 2010, p.22).

Rozestraten e Dotta (1996, p.91) afirmam que “dirigir é observar [...] analisar, prever e antecipar situações”, nessa concepção quando ocorre algum sinistro de trânsito imagina-se que o comportamento do condutor pode ter contribuído para a ocorrência do evento, ao levar em consideração que o motorista deveria manter um comportamento assertivo no sentido de promover no trânsito a sua segurança e dos demais. Entende-se a partir disso que seu comportamento e/ou dos demais usuários da via colocou em risco a segurança de todos.

O fator risco presente no trânsito é inerente a este, ou seja, quando vivenciamos o trânsito, quando estamos exercendo algum papel neste, fica impossível não existir a presença do risco, a probabilidade de nos envolvermos com algum tipo de situação próxima a um acidente ou mesmo

o próprio acidente nunca será igual a zero. Neste sentido, o nosso objetivo prioritário de ir e vir, de nos deslocarmos para atingir algum fim, passa a ser compartilhado com a expectativa de nos movimentarmos com o mais baixo risco possível, e, assim, preservarmos a nossa saúde e a saúde dos outros (SILVA, 2010, p.22).

Como citado anteriormente, o Código de Trânsito Brasileiro surgiu para estabelecer as regras de utilização das vias e veículos, ajustando-se ao longo do tempo em decorrência das mudanças ambientais, socioeconômicas, culturais e ocorrências envolvendo o trânsito, a fim de garantir um tráfego seguro para todos os envolvidos nesse grande sistema.

2.2 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E LEGISLAÇÃO VIGENTE

Em 28 de janeiro de 1941, por meio do Decreto Lei n. 2.994, foi instituído o primeiro Código Nacional de Trânsito. Ele disciplinava a circulação de veículos automotores nas vias terrestres, abertas à circulação pública, em qualquer ponto do território nacional. Esse Código teve duração de apenas oito meses, sendo revogado em 25 de setembro de 1941 pelo Decreto Lei n. 3.651, o qual lhe deu nova redação criando o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), subordinado ao Ministério da Justiça, e os Conselhos Regionais de Trânsito (CRT's) nas capitais dos Estados.

Em 1966, após 20 anos de vigor, o Segundo Código Nacional de Trânsito foi revogado pela Lei n. 5.108/66. A nova lei vigorou por 31 anos até que em 23 de setembro de 1997 por meio da Lei n. 9.503 foi aprovado o atual Código de Trânsito Brasileiro que está em vigor até o presente ano.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei n. 9.503) aborda sobre o usuário (condutor, pedestre, passageiro), o veículo e a via. Um de seus capítulos é dedicado ao cidadão, um à condução de escolares, outro sobre os crimes de trânsito e um para pedestres e veículos não motorizados. O Código de Trânsito alcança toda a população com o desígnio de proporcionar maior segurança, fluidez, eficiência e conforto no trânsito (MOLETA, 2015).

O capítulo II do CTB que dispõe sobre o Sistema Nacional de Trânsito, sessão I, no seu artigo 5º afirma que

[...] o Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Conforme supracitado, no que diz respeito aos órgãos envolvidos e o processo de retirada da Carteira Nacional de Habilitação, ao Departamento de Trânsito do Estado - DETRAN/TO e a ele cabe: fiscalizar, realizando vistorias para verificar a estrutura física das Clínicas Médicas e Psicológicas, CFCs e veículos credenciados, tal atividade desenvolvida por membros da Gerência de Credenciamento Atendimento e Controle. Compete também ao órgão, controlar o processo de formação; realizar a prova teórica que é elaborada via sistema online onde são sorteadas questões aleatórias sobre a legislação do trânsito; realizar a avaliação prática do candidato por meio do Exame de Direção Veicular - EDV, para a qual são sorteados membros da Banca devidamente qualificados para execução da respectiva avaliação e, por fim, expedir a Licença de Aprendizagem, que é utilizada durante as aulas práticas, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação (BRASIL/CTB, 1997).

Ao Centro de Formação de Condutores, conforme Resolução Nº 358. de 13 de agosto de 2010, Art. 10, compete em todo o CFC credenciado para ministrar os cursos de formação, atualização e reciclagem de condutores

[...] realizar as atividades necessárias ao desenvolvimento dos conhecimentos técnicos, teóricos e práticos com ênfase na construção de comportamento seguro no trânsito, visando à formação, atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores, nos termos do CTB e legislação pertinente; II - buscar a caracterização do CFC como uma unidade de ensino, atendendo integralmente aos padrões estabelecidos pela legislação vigente quanto às instalações físicas, recursos humanos e didáticos, identidade visual, sistema operacional, equipamentos e veículos.

O funcionamento dos CFC's é autorizado por meio de credenciamento e recredenciamento que expede a licença de funcionamento anual, para recredenciamento é exigido um número mínimo de aprovados e a auto escola deve estar em cumprimento de todas as exigências feitas pelo DETRAN por meio da PORTARIA/ GAP /Nº. 287 de 05 de fevereiro de 2009.

Os centros de formação, são responsáveis prioritariamente pela preparação do sujeito que participará do trânsito utilizando veículo automotor, assim, capacitarão indivíduos para se comportar no trânsito, de maneira assertiva ou não.

O comportamento no trânsito é um assunto abordado por diversas ciências que se dedicam a compreender, descrever, estruturar, normatizar e solucionar problemas relacionados a esse fenômeno. Nesse sentido, a Análise do Comportamento é um dos saberes que se destina a estudar as contingências envolvidas no comportamento dos usuários no trânsito, objetivando a promoção de saúde e redução do risco de acidentes.

2.3 ANÁLISE DO COMPORTAMENTO

A Análise do Comportamento é a ciência que se dedica a compreender o indivíduo a partir de sua interação com seu ambiente (MOREIRA; MEDEIROS, 2007). O comportamento foi postulado como objeto de estudo da psicologia em 1913, por John B. Watson (1879 – 1958) após a publicação do artigo “Psychology as the behaviorist views it” (BAUM, 2006). John B. Watson iniciou um estudo dos comportamentos respondentes ou reflexos, que consistem em respostas involuntárias desencadeadas por eventos que imediatamente antecedem o comportamento do indivíduo. Por exemplo, a luz forte faz as pupilas se contraírem, trata-se de “uma alteração do ambiente que produz uma alteração no organismo [...]” (MOREIRA; MEDEIROS, 2007, p.17).

Os respondentes são movimentos musculares, reações emocionais imediatas e outras respostas controladas pelo sistema nervoso autônomo, respiração, digestão e outros, se caracterizam por surgir involuntariamente, controlados pelos eventos que precedem e não são aprendidos. “Os reflexos relacionam-se intimamente com o bem-estar do organismo” (SKINNER, 1998/2000, p.59).

O reflexo tornou-se um instrumento mais importante para a análise quando se demonstrou que novas relações entre estímulos e respostas podem ser estabelecidas durante a vida do indivíduo através de um processo primeiro estudado pelo fisiologista russo I. P. Pavlov [...] (SKINNER, 1998/2000, p.54).

Ivan Petrovich Pavlov, fisiologista russo ao conduzir um trabalho sobre o aparelho digestivo, fez um experimento com cães no qual apresentava carne ao animal em determinado horário do dia e coletava dados sobre a salivação do sujeito de pesquisa, ao longo da experiência notou que os cães estavam salivando antes mesmo de ver a carne ou sentir o seu cheiro, Pavlov observou as contingências do ambiente que poderiam eliciar esse comportamento e chegou à conclusão que os animais associaram o som do sino que tocava no momento da abertura da porta com a apresentação do alimento em si. Ou seja, os animais “entenderam” que o sino indicava a apresentação da refeição e começavam a salivar ao ouvir o sino. Os estudos de comportamento operante, comportamento respondente e emparelhamento temporal tiveram o seu início com Pavlov (MOREIRA; MEDEIROS, 2007).

Burrhus Frederic Skinner (1904 – 1990) behaviorista pós Watson, a partir de 1930, constituiu os pressupostos teóricos e filosóficos do que ele mesmo denominou Behaviorismo Radical, filosofia que sustenta a Análise do Comportamento enquanto abordagem psicológica. Para Skinner (1998/2000, p.65) “as consequências do comportamento podem retroagir sobre o

organismo. Quando isso acontece, podem alterar a probabilidade de o comportamento ocorrer novamente”.

Baseado nos escritos de Skinner, Baum (2006) ressalta que reforçadores e punidores modelam o comportamento mediante a forma como as pessoas evoluem durante a vida, da mesma forma que o sucesso reprodutivo modela as características de uma espécie. Quanto mais uma atividade é reforçada, mais ela tende a ocorrer; quanto mais uma atividade é punida, menos ela tende a ocorrer, esse é o princípio subjacente à aprendizagem operante que se denomina lei do efeito (BAUM, 2006).

Sobre o condicionamento operante, Skinner (1998/2000) elucidou que consiste em estabelecer a relação da consequência atrelada à influência e probabilidade do fenômeno ocorrer novamente. Dessa forma, sempre que as consequências que se seguem a um operante aumentam ou reduzem a probabilidade de que esse operante ocorra, denomina-se condicionamento operante. Se um dado operante for por diversas vezes acompanhado por consequências positivas e agradáveis para aquele organismo, a consequência aumentará a probabilidade que o operante ocorra novamente em ambiente semelhante e, se acompanhado de consequências desagradáveis para o sujeito, é provável que a frequência do comportamento reduza em circunstâncias correspondentes. Davidoff (1983) afirma que na nossa vida cotidiana há constantemente operantes sendo condicionados sem que tenhamos consciência disso.

O Behaviorismo Radical defende que os comportamentos dos organismos são determinados e isso acontece a partir do mecanismo de seleção pelas consequências, ou seja, alguns comportamentos são selecionados e por esse motivo passam a caracterizar o organismo, enquanto outros são extintos.

Em *Análise do Comportamento*, [...] tentamos identificar como os indivíduos interagem com seus ambientes [...] para tentar prever (saber sob quais circunstâncias o comportamento tem maior probabilidade de ocorrer) [...]. A ideia central, exceto para condicionamento respondente, é a seguinte: as consequências que determinado comportamento produziu no passado selecionaram esses comportamentos, ou seja, influenciam se ele continua ou não ocorrendo (MOREIRA; MEDEIROS, 2007, p.213).

Para Rodrigues (2006), o comportamento é o produto da história pessoal do sujeito combinado à sua história filogenética e cultural. A filogenia diz respeito à seleção de comportamentos necessários para sobrevivência da espécie e a cultura se refere “aos costumes do dia-a-dia, compartilhados e transmitidos por um grupo de uma geração para outra” (BAUM, 2006, p.257).

O comportamento é uma função conjunta de contingências filogenéticas, aquelas que operam nos ambientes ancestrais durante a evolução da espécie, e de contingências ontogenéticas, as que operam durante as interações de um organismo com o seu ambiente, durante sua própria vida (CATANIA, 1999, p. 58).

A unidade básica da Análise do Comportamento é a contingência de três termos, que consiste em, S (ambiente antecedente) – R(resposta) ->S (ambiente consequente). A partir dessa ótica, analisam-se as contingências da vida da espécie (filogenia), de reforço do organismo (ontogenia), e do grupo social (contingências culturais).

É importante destacar que um instrumento utilizado pela Análise do Comportamento é a Análise Funcional, a qual consiste na “busca dos determinantes da ocorrência do comportamento” (MOREIRA; MEDEIROS, 2007, p. 146). Ou seja, ela permite a explicação direta do comportamento. Segundo Costa e Marinho (2002), decifrar um comportamento significa compreender sua função, que pode se modificar de indivíduo a outro, entre circunstâncias temporais. De modo geral, as funções relacionam-se à obtenção de estímulos apetitivos ou a evitação de estímulos aversivos.

3. METODOLOGIA

3.1 DESENHO DO ESTUDO

O desenvolvimento desse projeto se deu por meio de pesquisa exploratória e de campo, buscando maior familiaridade com o tema e verificando no local a problemática proposta a partir de entrevistas e observação. Teve também caráter descritivo e explicativo, pois utilizou a ferramenta conceitual análise de contingências para proceder a análise dos dados. Trata-se de uma aplicação do método indutivo, no qual, a partir de análises singulares, chegou-se a conclusões plurais. O método de procedimento foi análise do sujeito único.

Os delineamentos de sujeito único têm como característica principal tratar os sujeitos individualmente, tanto no que se refere às decisões relativas ao próprio delineamento, quanto ao processamento dos dados – o que não implica a utilização de um único sujeito por experimento (SAMPAIO et al, 2008, p.154).

3.2 LOCAL E PERÍODO DE REALIZAÇÃO DA PESQUISA

A coleta de dados ocorreu em um Centro de Formação de Condutores (CFC) de Palmas – TO, no período de março a junho de 2017, durante as aulas práticas de carro das participantes da pesquisa, conforme compatibilidade de horário entre pesquisadora e participantes. As observações ocorreram em três aulas, a primeira, pois caracterizava a primeira experiência de aula do candidato, a décima quinta por que foi a aula intermediária entre a primeira e a última, e a vigésima quinta, pois foi a última aula e precede à prova prática. As respectivas aulas foram escolhidas para que fosse possível comparar o repertório de comportamentos que o participante desenvolveu desde a primeira aula até a última e seu desempenho na prova que lhe concedeu ou não a CNH.

A instituição coparticipante encontrava-se de acordo com os requisitos exigidos pelo CONTRAN para funcionamento no momento da coleta e dispunha dos serviços de retirada da primeira habilitação (aula teórica e prática), mudança de categoria, adição de categoria, renovação de CNH e curso de reciclagem.

3.3 OBJETO DE ESTUDO OU POPULAÇÃO E AMOSTRA

As participantes da pesquisa foram selecionadas de forma aleatória, sendo duas candidatas à obtenção de Carteira Nacional de Habilitação e três instrutores que às acompanharam nas aulas em que foram realizadas as coletas de dados. As participantes receberam o nome fictício de Penélope Chamosa e Vanellope von Schweetz, pois são nomes

de personagens de desenho animado/filme que se dedicavam às corridas automobilísticas, os instrutores serão denominados de forma numérica como I, II e III.

3.4 CRITÉRIOS DE INCLUSÃO E EXCLUSÃO

O critério de inclusão foi ter idade maior ou igual a 18 anos; estar desenvolvendo o primeiro contato com as aulas práticas e ter disponibilidade de realização das aulas de março à junho de 2017. Os critérios de exclusão foram: desistência do processo de retirada da CNH por parte do participante da pesquisa; candidato que reprovasse na prova teórica; candidato que faltasse à 15ª aula e a remarcesse com data posterior há três dias após a aula perdida; o instrutor que ficasse impossibilitado de dar as aulas antes e após a 15ª aula. Os dois últimos critérios foram necessários para o cumprimento do cronograma proposto, pois se houvesse atraso de mais de três dias da 15ª aula poderia comprometer a execução do cronograma e a conclusão da pesquisa no devido prazo.

3.5 INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS

A coleta de dados foi feita por meio de informações da prova teórica do candidato, a qual o participante possui acesso legal em caso de aprovação ou reprovação. Assim, foi solicitado ao candidato cópia da referida prova, foi aplicada uma entrevista semiestruturada inicial, entrevista semiestruturada final e observação direta baseada no roteiro de avaliação da prova prática denominada Exame de Direção Veicular - EDV. Os dados coletados foram analisados por meio da análise funcional, ou seja, identificando a relação de dependência entre os eventos registrados (CHIESA, 1994, apud NENO, 2003).

3.6 ASPECTOS ÉTICOS

O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) por meio de Parecer CAAE: 65097417.8.0000.5516. Foi estabelecido o contato com os candidatos e instrutores diretamente no Centro de Formação de Condutores onde foi realizada a coleta de dados. No local, foram abordados conforme indicação da autoescola e convidados para participar da pesquisa. No primeiro momento, foi apresentada a pesquisa e pontuada sua relevância para o sujeito, a sociedade e a academia. Aos que manifestaram interesse, foram esclarecidos os riscos e benefícios, forma de participação, elucidação quanto a não remuneração mediante a participação na pesquisa e realizado convite verbal para participar da pesquisa.

Conforme a CNS 466/12 (BRASIL, 2012), foram explicadas as normas para pesquisa envolvendo seres humanos acompanhado da leitura e esclarecimento de dúvidas quando ao Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE, quando concordaram em participar assinaram o termo. Os participantes foram informados quanto aos resultados da pesquisa de forma escrita.

3.6.2 Riscos

Foi esclarecido aos participantes da pesquisa que poderiam ficar constrangidos com a presença do pesquisador, podendo ocorrer episódio de pânico e/ou estresse. Conforme a intensidade do evento o pesquisador utilizaria a técnica do relaxamento progressivo de Jacobson e, havendo necessidade, o participante seria orientado a dirigir-se ao Serviço de Psicologia (SEPSI/CEULP), para acompanhamento psicológico. O candidato e/ou o instrutor poderia(m), também, ficar desatentos com a presença do pesquisador, colocando em risco sua integridade física no momento da aula prática, nesse caso o pesquisador se retiraria do veículo a fim de não comprometer o andamento da aula e o bem-estar dos participantes, e a observação seria realizada em outro momento.

3.6.3 Benefícios

No entanto, a participação na pesquisa poderia proporcionar a melhora das aulas práticas oferecidas pelas autoescolas, ocasionando benefícios para a sociedade; e o candidato poderia se habituar a presença do pesquisador facilitando o seu desempenho no momento da prova diante da presença do avaliador.

3.7 PROCEDIMENTO

A coleta de dados foi realizada entre os meses de março e junho de 2017. Foram convidados cinco (05) participantes, sendo duas candidatas, com idade maior ou igual a 18 anos, que haviam iniciado o processo para retirar a CNH e três instrutores. Todos concordaram em participar da pesquisa e assinaram o TCLE. As participantes haviam sido aprovadas na prova teórica e não tinham realizado ainda a primeira aula prática no momento da assinatura do TCLE. Foi solicitado uma cópia da prova teórica na qual tinham sido aprovadas, com objetivo de levantar o conhecimento que já haviam adquirido a respeito da legislação de trânsito. As participantes responderam a duas (2) entrevistas semi-estruturadas sobre a sua experiência no trânsito, sendo uma inicial que foi respondida após a assinatura do

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - TCLE, e outra após o término da última aula prática.

Após assinatura do TCLE pela candidata e o instrutor, iniciou-se a coleta de dados. Assim, a pesquisadora esteve presente dentro do veículo com a participante e o instrutor, sentada no banco de trás, realizando a coleta de dados por meio de observação e registro dos comportamentos ocorridos no roteiro de observação (Aexo I) durante a primeira aula, a décima quinta e a vigésima quinta aula, que correspondem ao início, meio e término das aulas. Utilizou-se um roteiro de observação elaborado com base no Exame de Direção Veicular (Anexo I) e o parâmetro orientador sobre as faltas constantes na ficha de avaliação descrito no CTB (Anexo II). Os documentos base descrevem os comportamentos que caracterizam as faltas eliminatórias, graves, médias e leves.

No roteiro foi assinalado se o candidato executou o comportamento corretamente, incorretamente ou não executou e a reação do instrutor frente ao ocorrido, se fez alguma pontuação na hora do evento, depois do evento, ou não conseguiu.

Após a coleta, o tratamento dos dados foi feito da seguinte forma: a partir da prova teórica, na qual as participantes foram avaliadas quanto ao conteúdo técnico e de legislação do trânsito, foi feito o levantamento do que exercitaram de tal conteúdo durante as aulas práticas e se as questões/assuntos que erraram foram ensinados durante o curso prático.

Posteriormente, levando em consideração a regra estabelecida pelo instrutor, que consiste em orientar o comportamento apropriado para a direção do veículo, relacionou-se a reação apresentada pelo instrutor diante de cada ocorrido durante as aulas com o aumento ou redução da frequência de comportamento realizado pelas alunas. Por fim, foi realizada a comparação do resultado da prova prática (EDV) com as observações feitas nos dias das coletas de dados objetivando identificar a relação de dependência entre os comportamentos registrados e a sua manutenção no momento da avaliação final. Todas as análises foram feitas de forma qualitativa e relacionadas com o referencial teórico da presente pesquisa juntamente com as informações das entrevistas respondidas pelas participantes.

Posterior a tabulação dos dados, os resultados foram apresentados na defesa de Trabalho de Conclusão de Curso da acadêmica pesquisadora; foi realizada a devolutiva da pesquisa aos participantes e a instituição co-participante. Será escrito um artigo científico da pesquisa para submissão a alguma revista científica. E por fim, será apresentado ao DETRAN/TO o resultado da pesquisa, com a proposta de intervenção que foi desenvolvida a partir dos resultados do presente trabalho.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1 DESCRIÇÃO DO AMBIENTE

O CFC que participou da presente pesquisa encontrava-se devidamente credenciado pelo órgão executivo de trânsito do Estado do Tocantins – DETRAN, conforme exigência da Resolução n. 358/10, que prevê o credenciamento dos Centros de Formação de Condutores. A autoescola iniciava suas atividades às 8h00 da manhã e encerrava as 19h45, as aulas tinham duração de 40 minutos. Participavam da equipe 14 profissionais instrutores, sendo 4 nas categorias A (moto) e 10 de categoria B (carro), além de um instrutor de aula teórica, diretor geral, diretor de ensino e duas assistentes administrativas.

Após abertura do processo junto ao DETRAN, o candidato é submetido ao exame médico e avaliação psicológica, ambos são pré-requisitos para que se dê continuidade no processo. Aprovado nas avaliações supracitadas o próximo passo é o curso teórico-técnico de Legislação. Esse curso é exigido apenas para quem vai obter a primeira habilitação, tem carga horária de 45 horas/aula e é obrigatório. Para acesso do candidato às aulas, o CFC conta com o controle de acesso biométrico. Compõem o currículo das aulas teóricas as disciplinas: de Legislação de Trânsito com 18 horas/aulas; Direção Defensiva com 16 horas/aulas; Primeiros Socorros com 04 horas/aulas; Meio Ambiente com 04 horas/aulas; e Noções de Mecânica com 03 horas/aulas.

As aulas práticas para quem vai tirar carteira de motorista de carro (categoria B) tem a carga horária de 25 horas/aulas, das quais cinco devem ser realizadas à noite. O agendamento deveria ser feito conforme disponibilidade de horários do aluno e disponibilidade de instrutores para o horário pretendido. Em decorrência de tal flexibilidade, poderia, e ocorreu de o aluno ser acompanhado por instrutores diferentes durante o período das aulas.

Tanto para as aulas teóricas quanto para as aulas práticas é exigido o registro biométrico, conforme estabelece a PORTARIA/GAP/Nº. 287 de 05 de fevereiro de 2009. Assim, o registro acontecia pontualmente no horário de início da aula, se às 14h, a digital era registrada pontualmente nesse horário, correndo o risco de perder a aula por atraso de registro, tanto no início quanto no encerramento. Tanto o aluno como o instrutor são compelidos a fazer o registro ao início e término de cada aula. O candidato poderia fazer até três aulas práticas diariamente, sendo permitido duas aulas consecutivas e a terceira com o intervalo mínimo de uma hora das aulas anteriores. Como supracitado, as aulas acumulam um total de 25h, podendo o aluno solicitar aulas extras se considerasse necessário. Após o encerramento

das aulas, a prova prática foi agendada conforme disponibilidade e segurança do aluno para passar pelo processo avaliativo.

4.2 ANÁLISE DOS DADOS

Foram realizadas 2 entrevistas semiestruturadas individuais com as candidatas. A coleta de dados foi iniciada em 23 de março de 2017 e concluída no dia 20 de junho de 2017. Participaram da pesquisa, duas candidatas à obtenção de CNH e três instrutores que as acompanharam nos respectivos dias de coleta de dados.

A participante Penélope Charmosa e o Instrutor I assinaram o TCLE no dia 20 de abril de 2017, foi realizada a entrevista inicial e observação da primeira e segunda aula prática da candidata, visto que a primeira aula é teórica e referente aos comandos do carro. Em decorrência da disponibilidade de horário da participante, a autoescola fez o reagendamento de suas aulas três vezes durante o período de coleta dos dados. As aulas eram sempre remarçadas de sete à dez dias após a data que deveria ter sido realizada. Pelo motivo supracitado não foi possível acompanhar as três aulas propostas na pesquisa nem ter acesso ao resultado da prova prática. Até o momento do encerramento da pesquisa a participante efetivou apenas 7 das 25 aulas que compõem o programa e seu retorno está agendado para 03 de julho de 2017, data em que a pesquisa já foi concluída.

A participante Vanellope von Schweetz e o Instrutor II assinaram o TCLE em 03 de maio de 2017, foi realizada a observação da 2ª aula conforme proposto. No período da coleta de dados Vanellope pausou as aulas de categoria B (carro) para fazer as aulas de categoria A (moto), após conclusão e aprovação na prova de categoria A, retomou as aulas de carro no mês de junho, foi então realizada a observação da 15ª aula, cujo instrutor que a acompanhou foi o Instrutor III. No referido dia o instrutor supracitado também assinou o TCLE. O encerramento do seu processo foi dia 20 de junho, quando realizou a prova prática EDV e alcançou aprovação.

Dos dados coletados foi feita a relação dos conteúdos que as participantes acertaram e os que erraram na prova teórica, foi verificado a aplicação de tais conteúdos na prática e se houve esclarecimento de dúvidas e equívocos relacionados à parte teórica, técnica e de legislação de trânsito por parte do instrutor, foi levantado também o perfil/padrão comportamental predominante dos instrutores no que diz respeito ao estabelecimento de regras durante as aulas bem como o tipo de consequências dispensadas diante das ocorrências.

Das observações foram selecionados os comportamentos corretos, equivocados ou não realizados que tiveram sua frequência modificada em decorrência das consequências que seguiram aos ocorridos e estes serão comparados a prova prática EDV.

4.2.1 Caracterização da amostra

Inicialmente será descrito o perfil das participantes com breve relato de suas experiências no trânsito (cuja fonte de dados foram as entrevistas).

Participante Penélope Charmosa: 22 anos de idade, natural de Miracema-TO, reside em Palmas-TO há 22 anos, está cursando ensino superior. Não foi vítima de nenhum tipo de acidente de trânsito, no entanto familiares já se acidentaram gravemente fazendo uso de motocicleta. A principal motivação para a retirada da CNH foi a busca por independência, no grupo familiar composto por cinco pessoas, do qual somente a mãe não possui carteira de habilitação. Sua participação no trânsito, até então, tem sido principalmente como pedestre e passageira de carro e transporte coletivo. Antes do início das aulas recebeu orientações de pessoas próximas para ter calma e ficar tranquila durante o processo, compartilharam também experiências de reprovação, nervosismo e desmaio no momento da prova prática. Seu maior temor quanto à direção do carro é estar em avenidas com tráfego intenso, quanto ao momento da prova tem receio de apagar o carro, causar um acidente ou ainda acontecer algo de “ruim” no momento da prova que ocasione sua reprovação.

Participante Vanellope von Schweetz: 19 anos de idade, natural de Codó-MA, reside em Palmas-TO há 18 anos; possui ensino médio completo. Não foi vítima de nenhum tipo de acidente de trânsito, familiares já se acidentaram, mas não se recorda como ocorreu. A principal motivação para a retirada da CNH foi para andar com mais segurança, não soube dizer quantos no grupo familiar possuem carteira de habilitação. A participação de Vanellope no trânsito até então tem sido principalmente como pedestre e passageira de carro, moto e transporte coletivo. Antes do início das aulas recebeu orientações de motivação para ter atenção nas aulas e manter a calma. Seu maior temor quanto à direção do carro é provocar algum acidente. Quanto ao momento da prova tem medo de ficar nervosa e cometer algum erro que ocasione sua reprovação.

4.3 CATEGORIZAÇÃO DOS DADOS

4.3.1 Relação prova teórica e prática de direção veicular

Quanto às provas teóricas, a participante Penélope Charmosa marcou corretamente 23 das 30 questões do exame teórico, obteve nota 7,67 e alcançou aprovação. Durante as aulas práticas demonstrou conhecimento da teoria (questões que acertou) evitando erros de execução. Vanellope marcou corretamente 21 das 30 questões do exame, obteve nota 7,00 e alcançou aprovação. No entanto não há integração do ensino teórico com o prático, os instrutores e CFC não tomam conhecimento das questões que o candidato errou, e o DETRAN não disponibiliza para o aluno o gabarito da avaliação dificultando o conhecimento de quais questões errou e qual seria a alternativa correta (promovendo o conhecimento). Nessa perspectiva, questões teóricas de relevância poderiam ser ensinadas durante a prática, mas não são.

4.3.2 Regra, reforço e punição

Os dados mostram que os Instrutores I e III, valorizavam os comportamentos corretos das alunas com incentivos e elogios (reforço positivo), os erros eram corrigidos com tom de voz estável, o comportamento correto era explicado pacientemente e as participantes tentavam mais uma vez recebendo incentivo. Já o instrutor II não reforçava os acertos, prosseguia a aula normalmente sem valorizar para a aluna o comportamento correto que ela havia realizado, mas pontuava os erros com tom de voz impositivo, questionava qual tinha sido o erro, perguntava como se faz corretamente, e o que faltou fazer para acertar, aplicando consequências vagas, sem esclarecer para a aluna como ela deveria modificar o comportamento realizado para conseguir executar corretamente, eliciando com isso várias respostas emocionais.

Tabela 1 – Regra, reforço e punição

Tabela 1: Instrutores	Aluna acompanhada	Regra estabelecida pelo instrutor	Reações ao comportamento adequado	Reações à comportamento inadequado
Instrutor 1	Penélope Charmosa	Dirigir de forma segura; ser aprovada no exame prático.	Incentivava, dizia “você consegue” parabenizava, dizendo “isso”, “muito bem”.	Pontuava o erro, explicava o comportamento novamente, ensinava a forma correta com tom de voz estável, incentivava a prática.

Instrutor 2	Vanellope von Schweetz	Ser aprovada no exame prático.	Não falava nada após o acerto da aluna.	Questionava, “qual foi o erro que você cometeu agora?” “o que você esqueceu de fazer?”, explicava o comportamento desejado com tom de voz impositivo.
Instrutor 3	Vanellope von Schweetz	Ser aprovada no exame prático.	Incentivava, dizia “você consegue” parabenizava, dizendo “isso”, “muito bem”, “tá vendo, você é capaz”.	Pontuava o erro, explicava o comportamento desejado novamente, ensinava a forma correta com tom de voz estável, incentivava a prática.

Gráfico 1 - Primeira aula Penélope

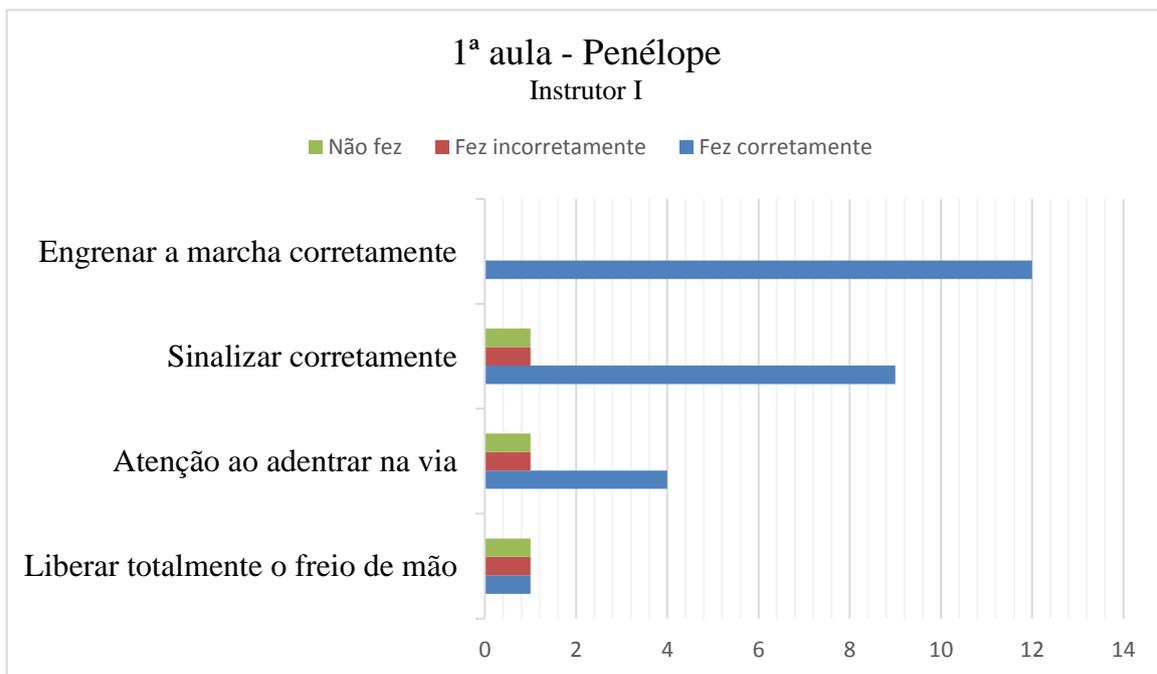
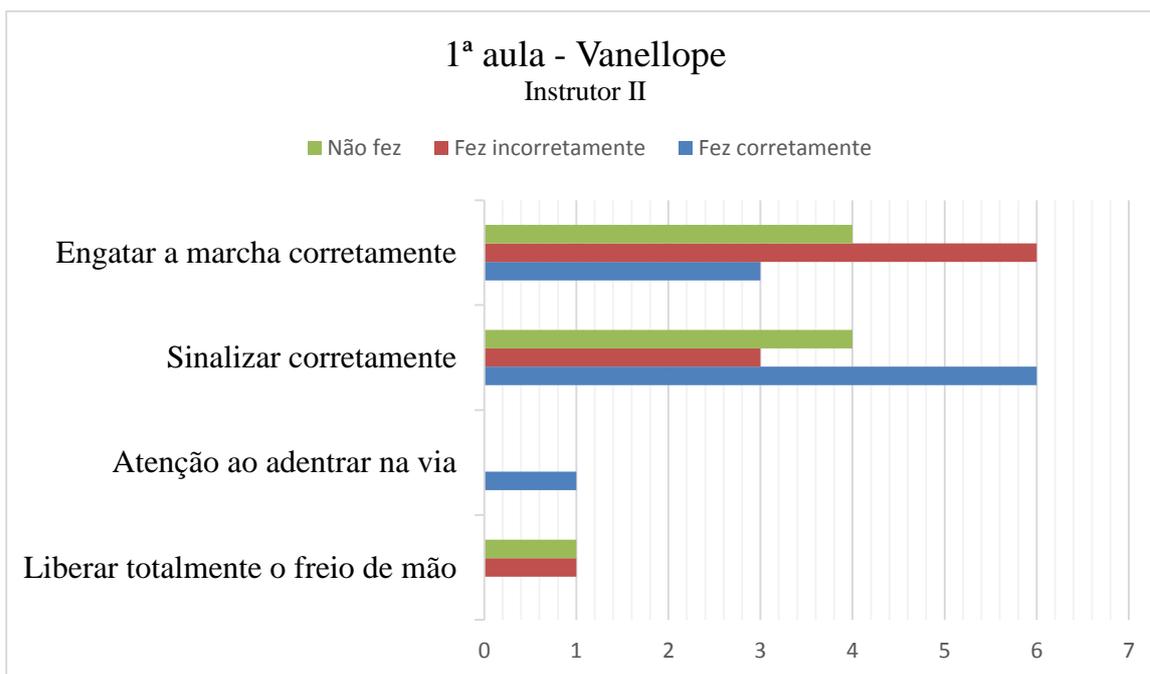


Gráfico 2 - Primeira aula Vanellope



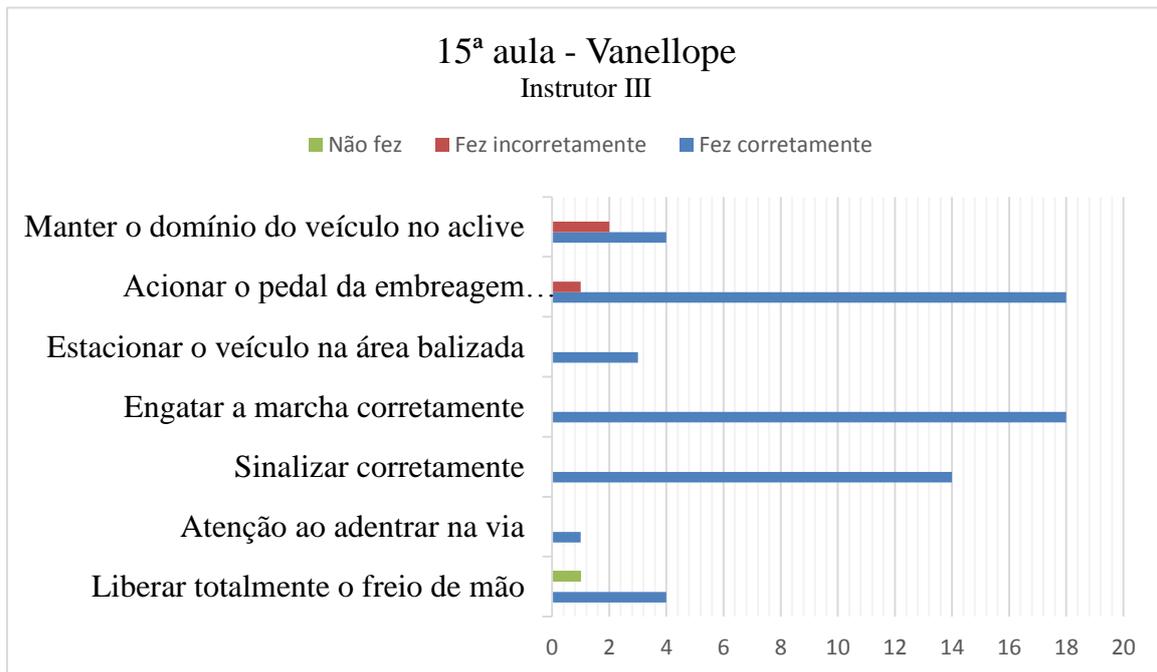
Os Gráficos 1 e 2 mostram o desempenho das participantes em sua primeira aula. O Instrutor I de Penélope verbalizou a regra de uma direção segura e que lhe capacitasse para passar na prova, ou seja, o comportamento correto que estava sendo ensinado deveria ser praticado pela aluna tanto para aprovação no exame prático quanto na sua atuação segura no trânsito. Durante a aula reforçou positivamente todas as vezes que acertava, dizendo “isso mesmo”, “muito bem”, “parabéns”, “você está se saindo muito bem” assim a frequência do comportamento reforçado pelo instrutor aumentou. Quando a aluna cometeu erros ou deixou de fazer algo necessário o instrutor pontuou que ela havia errado, ressaltou o que poderia acontecer no trânsito caso isso ocorresse na sua prática futura de direção, exemplo: a aluna entrou em um cruzamento sem a devida atenção, o instrutor pontuou que poderia estar vindo outro carro e acontecer uma colisão, explicou que em cruzamento sem sinalização a preferência é sempre de quem está na via à direita do veículo, exigindo parada obrigatória do veículo. Orientou como deveria fazer corretamente, mantendo um tom de voz estável. Quando em situação semelhante a aluna comportou-se como esperado, o instrutor a parabenizou.

Já o instrutor de Vanellope, verbalizou a regra apenas de aprovação no exame prático. Durante a aula prática deixou de reforçar o comportamento correto da aluna, no entanto reforçou os seus erros verbalizando “o que está faltando fazer?” “e agora o que você esqueceu?” “você fez alguma coisa errada, o que que foi?” “o que você esqueceu de fazer?” eliciando respostas emocionais.

Na primeira aula, houve mais variabilidade comportamental de Vanellope do que de Penélope e isso pode ser uma indicação de que os comportamentos corretos para a direção de Penélope estão sendo modelados pelo instrutor.

Ou seja: a modelagem tem por característica o aumento da frequência dos comportamentos e a diminuição dos demais, já que não recebem reforços (ou seja, são extintos).

Gráfico 3 – Décima quinta aula Vanellope



Na décima quinta aula, Vanellope foi acompanhada pelo Instrutor III. Ele verbalizou a regra apenas de aprovação no exame prático, ou seja, não pontuou para a aluna a importância do comportamento correto ser executado tanto no exame quanto na sua prática futura no trânsito. Durante a aula reforçou positivamente todas as vezes que acertava, dizendo “isso mesmo”, “muito bem”, “parabéns”, “você está se saindo muito bem” “se a prova fosse hoje, você seria aprovada”, assim percebeu-se o aumento da frequência do comportamento reforçado pelo instrutor. Os dados indicam também que houve aprendizagem por parte da aluna, uma vez que além do que foi registrado na primeira aula, desenvolveu outros comportamentos, executando um número maior no leque de comportamentos exigidos para aprovação. Vale ressaltar que a aprendizagem é progressiva e comportamentos mais complexos são aprendidos nas aulas intermediárias, por esse motivo os demais comportamentos só se apresentaram na décima quinta aula.

Desde o início das aulas Vanellope passou por mais três aulas com o Instrutor II e com mais quatro instrutores até chegar a décima quinta aula com o instrutor III, que foi a aula observada. Assim, as mudanças de instrutores podem indicar uma esquiva da aula para com o Instrutor II. Já Penélope fez, até a conclusão deste trabalho, sete aulas, todas com o Instrutor I.

Além da troca de instrutores durante o processo, notou-se na pesquisa o quanto a teoria é negligenciada quando se está trabalhando a prática veicular, os instrutores explicitam qual o comportamento adequado, no entanto questões de relevância para justificar tal comportamento são deixadas de lado, a exemplo: acionar o pedal de embreagem antes do pedal de freio nas manobras de parada ou de redução da velocidade configuram falta no exame prático e atribuição de 2 pontos na avaliação do candidato, sendo que marcados 4 pontos estará reprovado. Assim, os instrutores pontuam somente que se o candidato fizer isso marcará ponto na prova, não há uma explicação de que ao acionar o pedal de embreagem antes do freio o motorista corre o risco de perder o controle do veículo.

Observou-se a questão supracitada com maior prevalência quando a regra estabelecida era unicamente a aprovação no exame prático deixando de enfatizar a importância dessa prática segura no trânsito. Identificou-se também, como postula Skinner que (1998/2000, p.65) “as consequências do comportamento podem retroagir sobre o organismo”, assim, os instrutores no papel de conseqüenciadores dos eventos ocorridos durante as aulas podem promover o aumento da frequência do comportamento esperado, fomentando a aprendizagem, e formando um motorista que conduzirá seu veículo de forma mais segura, confirmando que há uma relação de interdependência entre os eventos ocorridos e o comportamento do instrutor diante deles.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Não se pretendeu, nesse estudo, criar generalizações sobre o método adequado a ser utilizado nos Centros de Formação de Condutores. Tratou-se de uma observação sobre como as contingências envolvidas no comportamento de dirigir podem promover a aprendizagem e posterior direção segura dos recém-habilitados.

A verificação da ausência de integração do ensino teórico com o prático, indica uma possibilidade de mudança no sistema do DETRAN, visto que, até o momento de conclusão da pesquisa, os instrutores e CFC não tomam conhecimento das questões que o candidato errou, e o DETRAN não disponibiliza para o aluno o gabarito da avaliação dificultando o conhecimento de quais questões errou e qual seria a alternativa correta (promovendo o conhecimento). Nessa perspectiva, questões teóricas de relevância poderiam ser ensinadas durante a prática, mas não são, porque não há uma inteiração do aluno, nem do instrutor ou do CFC sobre os conteúdos que o aluno errou e precisa aprender corretamente.

Notou-se que as pesquisas relacionadas ao comportamento no trânsito ainda são pouco realizadas, assim como desenvolvimento teórico nessa área. Sugere-se o desenvolvimento de mais estudos envolvendo o trânsito e os seus usuários, uma vez que possibilitará dados com os quais será possível o desenvolvimento de estratégias, metodologias, campanhas e técnicas que visem um comportamento seguro e a promoção da vida no trânsito.

Evidenciou-se que refletir sobre trânsito implica discutir como pessoas participam deste contexto, considerando suas necessidades, seus interesses e suas características individuais, com a finalidade de promover o comportamento seguro no trânsito. Identificou-se o que há possibilidades de atuação para o psicólogo na área do trânsito além da prática prioritária, que consiste em avaliação psicológica.

Notou-se, também, durante a coleta de dados a presença ativa da Gerência de Fiscalização do DETRAN garantindo que as exigências mínimas estão sendo atendidas. Não obstante sugere-se que a prova teórica priorize questões de maior relação com a realidade do trânsito de Palmas e da Região Norte do Brasil, bem como disponibilize para os alunos o gabarito do exame, tendo em vista que a teoria que é necessária na prática é utilizada com maior frequência garantindo a aprendizagem por repetição do usuário e conscientização de outros com quem compartilha experiências.

É possível concluir a importância do processo de formação do futuro condutor, tanto teórico como prático, uma vez que aprendendo as normas de circulação, manuseio correto do veículo, legislação do trânsito, e os demais assuntos abordados durante o processo de retirada

da CNH, são imprescindíveis para uma prática segura. Tal prática não será capaz de reduzir o risco de acidentes de trânsito à zero (SILVA, 2010), mas educam o usuário do trânsito a se movimentar com o mais baixo risco possível, preservando assim a sua saúde/vida e do demais usuários.

6. REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 10697**: Pesquisa de acidentes de trânsito: terminologia. Rio de Janeiro. 1989. 10 p.

BAUM, W. M. **Compreender o Behaviorismo**: Comportamento, cultura e evolução. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2006. 307 p. Tradução de: Maria Teresa Araujo Silva...[et al].

BRASIL. Decreto-lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941. **Código Nacional de Trânsito**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 03 set. 2016.

BRASIL. Decreto-lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941. **Dá Nova Redação Ao Código Nacional de Trânsito**. Brasília, DF, Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=28284&tipoDocumento=D&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 03 set. 2016.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui O Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF, Disponível em: <[http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/lei 9.503-1997?OpenDocument](http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/lei%209.503-1997?OpenDocument)>. Acesso em: 03 ago. 2016.

BRASIL. **Resolução Nº 358. 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. Brasília, DF: Conselho Nacional de Trânsito, 13 ago. 2010. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_358_10_RE T.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2016.

BRASIL. Ministérios da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012. Aprovar diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13jun. 2013. Seção 1, p. 59-62. Disponível em: <<http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/Reso466.pdf>>. Acesso em: 26 ago. 2016.

CARMO, V. A.; MARTINS, L. A. P. Charles Darwin, Alfred Russel Wallace e a seleção natural: um estudo comparativo. In: PRESTES, M. E. B.; MARTINS, L. A. P.; STEFANO, W. **Filosofia e História da Biologia 1**: Seleção de Trabalhos do IV Encontro de Filosofia e História da Biologia. São Paulo: Fundo Mackenzie de Pesquisa, 2006. p. 335-350. Disponível em: <http://www.abfhib.org/FHB/FHB-01/FHB-v01-20-Viviane-Carmo_Lilian-Martins.pdf>. Acesso em: 18 set. 2016.

CATANIA, A. C. **Aprendizagem**: comportamento, linguagem e cognição. Porto Alegre: Artes Médicas Sul, 1999.

COSTA, S. E. G. C. MARINHO, M. L. Um modelo de apresentação de análise funcionais do comportamento. **Estud. psicol. (Campinas)**, Campinas, v. 19, n. 3, p. 43-54, Dez. 2002. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-

166X2002000300005&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 21 Out. 2016. <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-166X2002000300005>.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (CFP). **Código de Ética Profissional do Psicólogo**. Brasília: Conselho Federal de Psicologia, 2005. 18 p.

DAVIDOFF, L.L. **Introdução à psicologia**. São Paulo: Mc Graw-Hill, 1983.

FRANZ, C. M.; SEBERINO, J. R. V. **A história do trânsito e sua evolução**. Joinville: Monografia de Pós-graduação Lato Sensu de título de Especialista em Gestão, Educação e Direito de Trânsito, 2012. 24 p. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf>. Acesso em: 28 set. 2016. HONORATO, Cássio Mattos. **O Trânsito em Condições Seguras**. ampinas; EdMillennium, 2009.

MARIUZA, C. A; GARCIA, L. F. O psicólogo no trânsito: avaliação psicológica e mobilidade humana. In: DALL'AGNESE, A. M.; et al. **TRÂNSITO E MOBILIDADE HUMANA: Psicologia, Educação e Cidadania**. Porto Alegre: Ideograf, 2010. Disponível em: <http://www.crprs.org.br/upload/files_publications/arquivo52.pdf>. Acesso em: 24 set. 2016.

MOLETA, P.A **origem do trânsito e do CTB: uma breve síntese histórica sobre a origem do fenômeno trânsito**. 2015. Disponível em: <<http://paulocwb.jusbrasil.com.br/artigos/206526711/a-origem-do-transito-e-do-ctb>>. Acesso em: 03 set. 2016.

MOREIRA, M. B.; MEDEIROS, C. A. **Princípios básicos de Análise do Comportamento**. Porto Alegre: Artmed, 2007.

NENO, Simone. Análise funcional: definição e aplicação na terapia analítico-comportamental. **Rev. bras. ter. comport. cogn.**, São Paulo , v. 5, n. 2, p. 151-165, dez. 2003 . Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1517-55452003000200006&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 20 fev. 2017.

OLIVEIRA, F. A. **Dolo e culpa nos delitos de trânsito**. Porto Alegre: Sagra Luzzatto, 1997. 86 p.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **OMS: Brasil é o país com maior número de mortes de trânsito por habitante da América do Sul**. 2015. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/oms-brasil-e-o-pais-com-maior-numero-de-mortes-de-transito-por-habitante-da-america-do-sul/>>. Acesso em: 12 out. 2016.

RODRIGUES, M. E. **Behaviorismo: Mitos, discordâncias, conceitos e preconceitos**. EducareetEducare: Revista de educação, Cascavel, v. 1, n. 2, p.141-164, jul. 2006. Semestral. Disponível em: <<http://e-revista.unioeste.br/index.php/educereteducare/article/viewArticle/262>>. Acesso em: 17 ago. 2016.

ROZESTRATEN, R. J. A.; DOTTA, Á. J. **OS SINAIS DE TRÂNSITO: e o comportamento seguro**. 2. ed. Porto Alegre: Sagra - D.c.Luzzatto, 1996. 153 p.

ROZESTRAEN, R. J. A. **Psicologia do Trânsito: Conceitos e processos básicos**. São Paulo. EPU: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

SAMPAIO, A. A. et al. Uma Introdução aos Delineamentos Experimentais de Sujeito Único. **Interação em Psicologia**, v. 12, n. 1, p. 151-164, 2008.

SCHMITZ, A. R. SILVA, P. V. O trânsito depende de todos nós. In: DALL'AGNESE, A. M.; et al. **TRÂNSITO E MOBILIDADE HUMANA: Psicologia, Educação e Cidadania**. Porto Alegre: Ideograf, 2010. Disponível em: <http://www.crprs.org.br/upload/files_publications/arquivo52.pdf>. Acesso em: 24 set. 2016.

SILVA, R. O. O psicólogo na promoção da saúde e prevenção de acidentes de trânsito. In: DALL'AGNESE, A. M.; et al. **TRÂNSITO E MOBILIDADE HUMANA: Psicologia, Educação e Cidadania**. Porto Alegre: Ideograf, 2010. Disponível em: <http://www.crprs.org.br/upload/files_publications/arquivo52.pdf>. Acesso em: 24 set. 2016.

SKINNER, B.F. **Ciência e comportamento humano**. São Paulo: Martins Fontes, 1998/2000. 486 p. Tradução Todorov, J. C. Azzi, R.

7. 7. ANEXOS

ANEXO A – Exame de direção veicular - EDV – Categoria “B”

10/11/2016 EDV

GOVERNO DO ESTADO DO TOCANTINS
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO
EDV - Exame de direção veicular - Categorias "B"

Nome do candidato	Identidade	Renach	Cat. Atual	Cat. Pretendida	Assinatura
ALANA REZENDE DE ALCANTARA	6099431 SSP GO	TO022857896		B	
Data do Exame	Cpf	Placa/Marca/Modelo do veículo	CFC		
08/11/2016 15:30	00948790105		12427685000136-AUTO ESCOLA RADAR LTDA ME PALMAS (4669 - B)		

Faltas	Índice	Descrição
		I - Faltas Eliminatórias:
	I - G	avançar a via preferencial;
	I - B	avançar sobre meio fio;
	I - D	avançar sobre o balizamento demarcado quando do estacionamento do veículo na vaga;
	I - J	cometer qualquer infração de trânsito de natureza gravíssima; Tipificação?
	I - A	desobedecer a sinalização semafórica e de parada obrigatória;
	I - I	exceder a velocidade regulamentada para a via; qual a velocidade?
	I - C	não colocar o veículo na área balizada, em no máximo três tentativas, no tempo estabelecido de _____
	I - F	não completar a realização de todas as etapas do exame;
	I - H	provocar acidente durante a realização do exame;
	I - E	transitar em contramão de direção;
		II - Faltas Graves (três pontos):
	II - H	cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza grave; Tipificação?
	II - A	desobedecer a sinalização da via, ou ao agente da autoridade de trânsito;
	II - D	manter a porta do veículo aberta ou semi-aberta durante o percurso da prova ou parte dele;
	II - C	não dar preferência de passagem ao pedestre que estiver atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo, ou ainda quando o pedestre não haja concluído a travessia, mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;
	II - B	não observar as regras de ultrapassagem ou de mudança de direção;
	II - E	não sinalizar com antecedência a manobra pretendida ou sinalizá-la incorretamente;
	II - F	não usar devidamente o cinto de segurança;
	II - G	perder o controle da direção do veículo em movimento;
		III - Faltas Médias (dois pontos):
	III - G	colocar o veículo em movimento, sem observar as cautelas necessárias;
	III - K	cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza média;
	III - F	desengrenar o veículo nos declives;
	III - J	engrenar ou utilizar as marchas de maneira incorreta durante o percurso;
	III - I	entrar nas curvas com a engrenagem de tração de veículo em ponto neutro;
	III - A	executar o percurso da prova, no todo ou parte dele, sem estar o freio de mão inteiramente livre;
	III - D	fazer conversão incorretamente;
	III - C	interromper o funcionamento do motor, sem justa razão, após o início da prova;
	III - B	Trafegar em velocidade inadequada para as condições adversas do local, da circulação, do veículo e do clima;
	III - E	usar buzina sem necessidade ou em local proibido;
	III - H	usar o pedal da embreagem, antes de usar o pedal de freio nas frenagens;
		IV - Faltas Leves (um ponto):
	IV - B	ajustar incorretamente o banco de veículo destinado ao condutor;
	IV - D	apoiar o pé no pedal da embreagem com o veículo engrenado em movimento;
	IV - H	cometer qualquer outra infração de natureza leve; Tipificação?
	IV - F	dar partida ao veículo com a engrenagem de tração ligada;
	IV - C	não ajustar devidamente os espelhos retrovisores;
	IV - A	provocar movimentos irregulares no veículo sem motivo justificado;
	IV - G	tentar movimentar o veículo com a engrenagem de tração em ponto neutro;
	IV - E	utilizar ou interpretar incorretamente os instrumentos do painel do veículo;

Pontos obtidos	Resultado Final	Assinatura do Presidente	Assinatura do Membro	Assinatura do Examinador

Será considerado aprovado na Prova de Direção Veicular o CANDIDATO com PONTUAÇÃO INFERIOR A QUATRO PONTOS

8. 8. APÊNDICES

APÊNDICE A – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido


CENTRO UNIVERSITÁRIO LUTERANO DE PALMAS

Recredenciado pela Portaria Ministerial nº 1.162, de 13/10/16, D.O.U nº 198, de 14/10/2016
 ASSOCIAÇÃO EDUCACIONAL LUTERANA DO BRASIL

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE(Conselho Nacional de Saúde, Resolução 466/2012/Resolução 510/2016)

Você está sendo convidado (a) como voluntário (a) a participar da pesquisa “ANÁLISE DAS CONTINGÊNCIAS ENVOLVIDAS NO COMPORTAMENTO DE DIRIGIR DURANTE AS AULAS PRÁTICAS PARA OBTENÇÃO DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO”. Por favor, leia cuidadosamente o texto que segue para se informar sobre a pesquisa.

A pesquisa será conduzida pela acadêmica de Psicologia Olga Raiza Pereira Borges e orientada pela Psicóloga Dra. Ana Beatriz Dupré Silva CRP - 23/0249, com o objetivo de observar e analisar o comportamento de dirigir aprendido durante as aulas práticas para aquisição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria “B”.

A coleta de dados será realizada entre os meses de março a maio de 2017. Serão quatro (04) participantes, sendo dois candidatos, com idade maior ou igual há 18 anos, que tenha iniciado o processo para retirar a CNH, e dois instrutores. Todos deverão ter disponibilidade para realizar as aulas no período de março a maio de 2017, o candidato deverá ter sido aprovado na prova teórica e não ter realizado ainda a primeira aula prática. Caso aceite o convite, será solicitado uma cópia da prova teórica na qual o mesmo foi aprovado, com objetivo de levantar o conhecimento que o participante já adquiriu a respeito da legislação de trânsito. Você candidato (a) responderá a duas (2) entrevistas semi – estruturadas sobre a sua experiência no trânsito, sendo uma inicial que será respondida após a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - TCLE, e outra após o término da última aula prática. Você instrutor (a) não precisará responder a entrevista.

Assinatura da (o) Participante	Acadêmica Pesquisadora Olga Raiza Pereira Borges	Pesquisadora Responsável Profa. Dra. Ana Beatriz D. Silva
--------------------------------	---	--

O pesquisador também estará presente dentro do veículo com você candidato e você instrutor realizando a coleta de dados durante a primeira aula, a décima quinta e a vigésima quinta aula.

Durante a coleta de dados você poderá ficar constrangido com a presença do pesquisador, podendo ocorrer episódio de pânico e/ou stress. Conforme a intensidade do evento o pesquisador utilizará a técnica do relaxamento progressivo de Jacobson, e havendo necessidade você será orientado a dirigir-se ao Serviço de Psicologia (SEPSI/CEULP) para acompanhamento psicológico. Você poderá ficar desatento com a presença do pesquisador colocando em risco sua integridade física no momento da aula prática, nesse caso o pesquisador irá se retirar do veículo a fim de não comprometer o andamento da aula e o bem-estar dos participantes, assim, será realizada a observação em outro momento.

A pesquisa poderá trazer mais conhecimento para você a respeito do trânsito e você poderá se habituar a presença do pesquisador facilitando a seu desempenho no momento da prova diante da presença do examinador. O resultado da pesquisa poderá trazer informações que podem direcionar a Auto Escola e o instrutor a desenvolver ações para melhorar as aulas práticas que são ofertadas, trazendo um benefício para a sociedade e para os próximos candidatos a retirada de CNH que ingressarem nesse Centro de Formação de Condutores.

Ao concordar, o seu nome e identidade serão mantidos em sigilo. Os resultados dos questionários serão usados somente para analisar os dados. Ao menos requerido por lei, somente pesquisador, a equipe do estudo e o Comitê de Ética terão acesso a essas informações para verificar e controlar o estudo.

Sua participação na pesquisa é voluntária, ou seja, você pode escolher se participa ou não, com direito a desistir a qualquer momento sem prejudicar suas aulas ou vínculo empregatício na Auto Escola Pontual e/ou o seu processo junto ao DETRAN/TO. Você receberá uma via assinada deste termo de consentimento.

Qualquer problema ou dúvida sobre a pesquisa pode perguntar à acadêmica de Psicologia Olga Raiza Pereira Borges, telefone para contato: (63) 98501-9957. Caso você tenha interesse de entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa pode ligar para o telefone (63) 3219-8076.

Assinatura da (o) Participante	Acadêmica Pesquisadora Olga Raiza Pereira Borges	Pesquisadora Responsável Profa. Dra. Ana Beatriz D. Silva
--------------------------------	---	--

Eu _____, declaro que li e entendi este termo de consentimento. E que fui orientado (a) acerca da Pesquisa com o tema “Análise das contingências envolvidas no comportamento de dirigir durante as aulas práticas para obtenção da carteira nacional de habilitação” e seus objetivos. Estou ciente da não identificação do meu nome nesta Pesquisa, resguardando assim o sigilo profissional dos dados referentes a mim.

Palmas, _____ de _____ de _____.

Assinatura da (o) Participante

Acadêmica Pesquisadora
Olga Raiza Pereira Borges

Pesquisadora Responsável
Profa. Dra. Ana Beatriz D.
Silva

APÊNDICE B – Roteiro de Entrevista Inicial

Roteiro de Entrevista Inicial

Identificação do candidato	
Nome:	Sexo:
Naturalidade:	Idade:
Endereço:	Categoria pretendida:
Telefone:	
Grau de instrução:	
Reside em Palmas - TO:	Há quanto tempo:
Ultima cidade em que residiu:	
Experiências no trânsito	
Já foi vítima de algum tipo de acidente no trânsito? Como ocorreu?	
Algum familiar ou conhecido já foi vítima de acidente de trânsito? Como ocorreu?	
De que forma você mais participa no trânsito: pedestre, ciclista, passageiro de transporte coletivo, passageiro de transporte particular, passageiro de motocicleta?	
Por que o interesse em tirar a CNH?	
Outras pessoas na sua família possuem CNH? _____ Quantos? _____	
Quais seus temores com relação às aulas práticas e a prova?	
O que você já ouviu de outras pessoas a respeito das aulas e prova para retirada da habilitação.	
Qual o seu maior medo com relação à direção do veículo?	

APÊNDICE C – Roteiro de Entrevista Final

Identificação do candidato	
Nome:	Sexo:
Naturalidade:	Idade:
Endereço:	
Telefone:	Categoria pretendida:
Grau de instrução:	
Reside em Palmas - TO:	Há quanto tempo:
Ultima cidade em que residiu:	
Experiências durante as aulas	
Durante as aulas práticas qual foi o intervalo mínimo e o intervalo máximo de dias entre as aulas?	
Você teve a prática de direção em algum outro veículo além das aulas na autoescola? Caso sim, descreva como foi seu desempenho.	
Você foi acompanhado (a) por quantos instrutores até chegar o momento da prova?	
Você teve oportunidade de conhecer o instrutor (a) antes de iniciar as aulas? Pegou alguma referência a respeito dele (a)?	
Faltas cometidas nas aulas	
Avançou alguma vez a via preferencial? Se sim, como se sentiu, como o instrutor reagiu?	
Avançou alguma vez sobre o meio fio? Se sim, como se sentiu, como o instrutor reagiu?	
Ao transitar na via, cometeu alguma infração por desatenção à sinalização? Se sim, como se sentiu, como o instrutor reagiu?	
Envolveu-se em algum acidente durante as aulas? Se sim, em que local ocorreu, o que aconteceu, qual foi o desfecho?	
Alguma vez deixou de parar na faixa de pedestres quando havia pedestre aguardando para atravessar a via? Se sim, onde ocorreu, como você se sentiu, o que aconteceu depois?	
Diante da necessidade de realizar uma conversão, ou alguma manobra que necessitasse sinalização, com quanto tempo antes de realizar a manobra você acionava a seta?	

Durante as aulas o carro apagou alguma vez? Se sim, o que você fez? Como o instrutor reagiu?		
Quando vai frear o veículo você costuma usar o pedal da embreagem? Se sim, por que o faz? O instrutor pontuou algo sobre tal comportamento?		
Enquanto o veículo está em movimento você costuma apoiar o pé no pedal da embreagem?		
Já tentou sair com o veículo e percebeu que estava em ponto neutro? Se sim, o que você fez? Como o instrutor reagiu?		
Houve situações de aulas que foram desagradáveis? Se sim, onde aconteceu, o que aconteceu, e qual foi o desfecho.		
Onde?	O que?	Desfecho?
Onde?	O que?	Desfecho?
Onde?	O que?	Desfecho?

APÊNDICE D – Roteiro de observação I

Respeitar o sinal vermelho do semáforo; e a sinalização vertical, horizontal ou sonora de parada obrigatória.	Fez corretamente	Não fez - Falta eliminatória/ 4 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Dirigir respeitando a distância de segurança do meio-fio, sem avançar-lo, nas conversões e outros deslocamentos; posicionar a parte anterior e posterior do pneu, que tem contato com o pavimento, sem pressionar o meio fio.	Fez corretamente	Não fez - Falta eliminatória/ 4 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Estacionar o veículo, na área balizada, em pelo menos uma das três tentativas e dentro do tempo máximo estabelecido; e deixar as partes do veículo dentro da vaga, respeitando os limites estabelecidos na frontal e na lateral esquerda.	Fez corretamente	Não fez - Falta eliminatória/ 4 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Diante das haste(s) ou qualquer instrumento utilizado para delimitar o espaço da baliza, inclusive o delimitador (balizamento demarcado no chão), respeitar o espaço demarcado, sem tocar ou derrubar os instrumentos.	Fez corretamente	Não fez - Falta eliminatória/ 4 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Permanecer no sentido de fluxo contrário somente o tempo necessário nas ultrapassagens ou em outro deslocamento lateral.	Fez corretamente	Não fez - Falta eliminatória/ 4 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Parar na esquina antes do bordo do alinhamento da via transversal, sem invadir a via; e ao entrar na via preferencial, observar a via e o veículo que transita na mesma.	Fez corretamente	Não fez - Falta eliminatória/ 4 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Trafegar em velocidade conforme à máxima permitida.	Fez corretamente	Não fez - Falta eliminatória/ 4 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Respeitar a sinalização vertical e horizontal, de regulamentação, advertência, indicação ou qualquer outra sinalização pertinente ao trânsito.	Fez corretamente	Não fez – Falta grave/ 3 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Observar as regras de ultrapassagem especificadas no Art.29, IX, X, XI do CTB; e observar as regras de mudança de direção especificadas nos Art.37, 38, 39 do CTB.	Fez corretamente	Não fez – Falta grave/ 3 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Respeitar o pedestre, tanto na faixa de pedestres quanto fora dela; Observar a preferência de travessia do pedestre, nos cruzamentos com sinalização semaforica, ainda que o sinal feche para ele; e aguardar a travessia do	Fez corretamente	Não fez – Falta grave/ 3 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois

pedestre na via transversal, no sentido da conversão do veículo.					
Movimentar o veículo com a porta totalmente fechada.	Fez corretamente	Não fez – Falta grave/ 3 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Sinalizar anteriormente, para realizar: - conversões; - retorno; - mudança de faixa; - mudanças de direção; - antes de movimentar o veículo; - realização de manobra para parar o veículo; - ultrapassagens; - entrada e saída da área de balizamento.	Fez corretamente	Não fez – Falta grave/ 3 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Iniciar o exame com o cinto de segurança devidamente afivelado; Afivelar o cinto de segurança no fecho correto, sem afivelar no fecho destinado ao passageiro. Fixar o caderço do cinto abaixo do braço esquerdo; e Encaixar o cinto de segurança sempre antes de colocar o veículo em movimento.	Fez corretamente	Não fez – Falta grave/ 3 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Manter o domínio do veículo: - no aclave, deixando o veículo estabilizado; - sem patinar ou arrastar os pneus ao colocar o veículo em movimento; - realizar manobra de conversão à direita sem ziguezague, mantendo-se no posicionamento na via; - utilizar a mão(via) de direção correta ao sair da baliza; - utilizar somente o espaço do limitador, para alinhar o veículo a fim de realizar o estacionamento; e Dirigir corretamente para que o examinador não precise acionar o freio auxiliar, colocar a mão no volante ou interferir verbalmente para evitar situação de risco de acidente.	Fez corretamente	Não fez – Falta grave/ 3 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois

Liberar totalmente o freio de estacionamento antes de iniciar a prova, sair da baliza, sair para iniciar o percurso, sair do aclave ou fazer qualquer outra tentativa de início de marcha, para que o veículo não faça resistência.	Fez corretamente	Não fez – Falta média/ 2 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Adequar a velocidade do veículo às condições do clima, do pavimento, do veículo e da intensidade de trânsito.	Fez corretamente	Não fez – Falta média/ 2 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Desenvolver trajetória regular durante a conversão.	Fez corretamente	Não fez Falta média/ 2 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Utilizar-se da buzina de forma adequada e somente em locais permitidos.	Fez corretamente	Não fez Falta média/ 2 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Manter o veículo engrenado, para realizar declive; e Conduzir o veículo no declive com o pedal da embreagem liberado, sem pressioná-lo.	Fez corretamente	Não fez Falta média/ 2 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Ao adentrar na via preocupar-se em observar o fluxo de veículos ou pessoas, ainda que estando em via preferencial e mesmo não havendo, naquele momento, veículos ou pessoas, ali transitando; e Antes da saída da baliza, o candidato deverá observar o fluxo da via, movimentado o pescoço de forma que visualize todo o tráfego; havendo condições de adentrar na via, deverá iniciar, imediatamente, o movimento de saída, continuando a observar o fluxo de tráfego, também por meio dos retrovisores.	Fez corretamente	Não fez Falta média/ 2 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Acionar o pedal de embreagem somente para fazer a mudança de marcha, nunca antes do pedal de freio nas manobras de parada ou de redução da velocidade.	Fez corretamente	Não fez Falta média/ 2 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Realizar conversão ou qualquer outra curva somente com veículo engrenado e sem acionar a embreagem.	Fez corretamente	Não fez – Falta média/ 2 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Iniciar o percurso preestabelecido com a marcha adequada; e Engrenar marcha adequada quando da redução da marcha do veículo.	Fez corretamente	Não fez – Falta média/ 2 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois

Engrenar a marcha corretamente para não acarretar a interrupção do motor em qualquer momento da direção do veículo.	Fez corretamente	Não fez – Falta média/ 2 pontos	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Durante o estacionamento em balizas ou durante o percurso: - soltar o pedal da embreagem ou acionar o freio lentamente para que não haja solavancos, na mudança de marcha ou nas frenagens.	Fez corretamente	Não fez - Falta leve/ 1 ponto	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Iniciar a prova com o banco regulado, para que não seja necessário fazer a regulagem durante a prova; e Iniciar a prova com o banco do candidato travado, ajustado, para que não haja tentativa de ajustá-lo, após o início do exame.	Fez corretamente	Não fez - Falta leve/ 1 ponto	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Verificar a necessidade de ajustes nos espelhos retrovisores, após a regulagem do banco. Realizar ajuste durante a prova somente se necessário para efetivar alguma manobra. Demonstrar que está com boa visibilidade, após o início da prova.	Fez corretamente	Não fez - Falta leve/ 1 ponto	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Remover o pé a do pedal de embreagem após a sua utilização, sem excedendo o tempo necessário para a operação desejada (mudar a marcha ou parar o veículo).	Fez corretamente	Não fez - Falta leve/ 1 ponto	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Saber acionar, desligar ou interpretar qualquer instrumento com comando no painel ou no volante (farol, luzes de posição, limpador de para-brisa (dianteiro ou traseiro), indicador de direção ou outro).	Fez corretamente	Não fez - Falta leve/ 1 ponto	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Antes de ligar o veículo, colocá-lo em ponto neutro, para não provocar “trancos”.	Fez corretamente	Não fez - Falta leve/ 1 ponto	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Colocar o veículo em movimento somente após estar com a marcha correta engrenada.	Fez corretamente	Não fez - Falta leve/ 1 ponto	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois
Manter uma direção segura, cuidando para não provocar acidente durante a realização do exame. Sendo considerado qualquer tipo de acidente, havendo danos ou não.	Fez corretamente	Não fez - Falta leve/ 1 ponto	Fez incorretamente	Reação do instrutor reagiu	Instrutor pontuou na hora/depois

APÊNDICE E – Declaração da Pesquisadora Responsável

**CENTRO UNIVERSITÁRIO LUTERANO DE PALMAS**

*Recredenciado pela Portaria Ministerial nº 1.162, de 13/10/16, D.O.U nº 198, de 14/10/2016
ASSOCIAÇÃO EDUCACIONAL LUTERANA DO BRASIL*

DECLARAÇÃO DA PESQUISADORA RESPONSÁVEL

Eu, Ana Beatriz Dupré Silva, abaixo assinado, pesquisadora responsável envolvida no projeto intitulado: **ANÁLISE DAS CONTINGÊNCIAS ENVOLVIDAS NO COMPORTAMENTO DE DIRIGIR DURANTE AS AULAS PRÁTICAS PARA OBTENÇÃO DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO**. DECLARO estar ciente de todos os detalhes inerentes à pesquisa e COMPROMETO-ME a acompanhar todo o processo, prezando pela ética tal qual expresso na Resolução do Conselho Nacional de Saúde – CNS nº 466/12 e suas complementares, assim como atender os requisitos da Norma Operacional da Comissão Nacional de Ética em Pesquisa – CONEP nº 001/13, especialmente, no que se refere à integridade e proteção dos participantes da pesquisa. COMPROMETO-ME também à anexar os resultados da pesquisa na Plataforma Brasil, garantindo sigilo. Por fim, ASSEGURO que os benefícios resultantes do projeto retornarão aos participantes da pesquisa, seja em termos de retorno social, acesso aos procedimentos, produtos ou agentes da pesquisa.

Palmas, _____ de _____ de 2016.

Ana Beatriz Dupré Silva
Psicóloga / Professora do CEULP
CRP: 23/0249

APÊNDICE F – Declaração da Instituição Co-Participante

DECLARAÇÃO DE INSTITUIÇÃO CO-PARTICIPANTE

Eu, Selma Mendes Tavares Tiburcio, inscrita no CPF nº 784.192.631-68, abaixo assinada, proprietária da Autoescola Pontual – ME – CNPJ -01.776.827/0001-54, co-participante no projeto de pesquisa intitulado: **ANÁLISE DAS CONTINGÊNCIAS ENVOLVIDAS NO COMPORTAMENTO DE DIRIGIR DURANTE AS AULAS PRÁTICAS PARA OBTENÇÃO DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO**. DECLARO ter lido e concordar com a proposta de pesquisa da pesquisadora proponente, bem como conhecer e cumprir as Resoluções Éticas Brasileiras, em especial a Resolução CNS466/2012 e a Norma Operacional CONEP 001/13. Esta instituição está ciente de suas corresponsabilidades e de seu compromisso no resguardo da segurança e bem-estar dos participantes, dispondo de infraestrutura necessária para a garantia da realização das ações previstas no referido projeto, visando à integridade e proteção dos participantes da pesquisa.

Palmas, _____ de _____ de 2016.

Selma Mendes Tavares Tiburcio
Proprietária da Autoescola Pontual – ME
CNPJ -01.776.827/0001-54