

PROCESSO DE HABILITAÇÃO

Antônio Silvio Teixeira¹

RESUMO

Este artigo foi escrito com o intuito de propor mudanças para o processo de habilitação atual. Através das estatísticas de acidentes de trânsito pode-se concluir que os condutores não estão recebendo o preparo necessário para fazerem parte do sistema. Por conta disso, reformas para os processos de primeira habilitação, renovação, reciclagem, mudança de categoria e adição de categoria são sugeridas nesse trabalho a fim de preparar melhor as pessoas e conseqüentemente melhorar o trânsito.

Abstract: This report was written with the intention of proposing changes to the habilitation process (license drive). Through statistics of traffic accidents can be concluded that drivers are not receiving the necessary preparation to join the system. To deal with that, in this paper we propose changes in the process of habilitation, habilitation renewal, recycling, category change and category addition in order to achieve a better traffic through better education and greater awareness.

Palavras Chaves: Habilitação. Teórico. Prático.

1. INTRODUÇÃO

Muita gente pensa que dirigir nada mais é do que por o carro em movimento. Porém o ato de dirigir envolve muitos conceitos importantes que o condutor competente precisa saber antes de ligar o veículo, como: ter consciência e priorizar o respeito à vida e a segurança, ter tolerância, comprometimento com as leis, entre outros. Pensando nisso esse artigo foi escrito visando algumas reformas no processo de habilitação que transformariam o trânsito caótico de hoje em um trânsito tranquilo e sadio para o futuro. Para isso, valores e conceitos devem ser

¹ Antônio Silvio Teixeira é aluno do Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão de Trânsito da Faculdade Estácio de Sá de Santa Catarina, campus São José, em convênio com o Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transportes - ICETTRAN. antoniosilvioteixeira@yahoo.com.br

ensinados nas escolas a partir do momento que a criança tenha capacidade de entender e sendo reforçado enquanto o individuo fizer parte do trânsito.

2. TRÂNSITO ATUAL

Ao utilizar o trânsito, observa-se que inúmeros usuários não se comportam de acordo com as normas de conduta adequadas, seja como pedestres ou como condutores.

Presenciamos inúmeras imprudências e negligências, principalmente por parte dos condutores. É notável como não utilizam as técnicas de direção defensiva no dia-a-dia, não agem com cortesia, tornando assim o trânsito um ambiente egoísta e agressivo.

Há muitos condutores habilitados a mais de 20 anos, que não passaram pelo curso teórico e prático que hoje é exigido por lei pra quem quer se habilitar. Antes da Lei n 9.503 de 23/09/1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, a habilitação era adquirida com facilidade, e o condutor inserido no trânsito sem o conhecimento teórico e prático necessário para um bom comportamento.

Por mais que esses condutores tenham consciência da responsabilidade do ato de dirigir, é comum vermos relatos de acidentes nos quais os condutores apontam como causas as condições adversas como chuva, mal estado de conservação das vias e etc., mas não o seu despreparo.

Através de estudos e análises de estatísticas de acidentes de trânsito, foi percebida a necessidade de melhor preparar os futuros condutores, através de técnicas de direção defensiva.

3. PROCESSO DE HABILITAÇÃO

Os requisitos para que o candidato a condutor inicie o processo de habilitação são os seguintes (BRASIL, 2007):

- Ter mais de dezoito anos de idade
- Saber ler e escrever
- Ser penalmente imputável
- Ser aprovado no exame médico e psicotecnico.

Com todos os requisitos atendidos, o candidato inicia o curso teórico, onde assiste aulas de direção defensiva, primeiros socorros, legislação de trânsito, noções de proteção e respeito ao meio ambiente, de convívio social no trânsito e sobre o funcionamento de veículos de duas e quatro rodas, em um total de 45 Horas/Aula, O aluno é aprovado se tiver 100% de presença, aferida através de controle biométrico com captura de digital e aproveitamento no curso com nota 7,00. Só depois realiza uma avaliação abrangendo os assuntos estudados. Obtendo a aprovação no Centro de Formação de Condutores - CFC, o candidato realiza uma prova de Legislação de trânsito no DETRAN, com a necessidade de acerto de 70%. Ao alcançar a pontuação necessária, é emitida a LADV (Licença de Aprendizagem de Direção Veicular) e são iniciadas as aulas práticas, que totalizam 20 Horas /Aula para cada categoria pretendida. Após completar a carga horária das aulas práticas, o candidato é submetido a uma prova prática de direção veicular junto ao DETRAN, com a presença do Examinador Credenciado e acompanhado de seu instrutor, sendo aprovado se não cometer faltas eliminatórias ou graves (BRASIL, 2007).

Todo esse processo leva em media dois meses.

De acordo com a definição dada pela pedagoga Nereide Tolentino²

“Trânsito é o conjunto de deslocamentos diários de pessoas pelas calçadas e vias; é a movimentação geral de pedestres e de diferentes tipos de veículos”. O trânsito ocorre em espaço público e reflete o movimento de múltiplos interesses, atendendo às necessidades de trabalho, saúde, lazer e outros, muitas vezes conflitantes. Para garantir o equilíbrio entre esses interesses coletivos é que se estabelecem acordos sociais, sob formas de regras, normas e sinais que, sistematizados, formam as leis. “Compreender as leis de trânsito e respeitá-las garante a proteção da vida, que é nosso bem maior.”

O Código de Transito Brasileiro (CTB) diz que todo condutor tem obrigação de conhecer e cumprir a legislação de trânsito, ficando sujeito a multas e penalidades sempre que transgredir. O condutor é responsável por todos os seus atos no trânsito, sendo que o desconhecimento da lei não pode ser usado na defesa de um infrator.

O CTB é composto por vinte capítulos e trezentos e quarenta e um artigos, o que o deixa muito extenso e complexo, tornando necessário um bom preparo para que seu entendimento

² Nereide Tolentino é consultora do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito, especialista em Trânsito e Educação.

seja completo. Um indicativo de que o CTB não é conhecido e nem respeitado por grande parte dos cidadãos, é o enorme número de acidentes que ocorrem anualmente no país.

4. FALTA DE PREPARO

Grande parte dos acidentes é causada por falhas humanas, decorrentes da falta de preparo e irresponsabilidade, geralmente envolvendo: Negligência, Imprudência e Imperícia.

Por conta disso, reformas no sistema de habilitação para veículos automotores deveriam ser realizadas juntamente com o início de educação no trânsito nas escolas.

Podemos ter como base a diferença entre o processo de habilitação para aeronaves contra o processo de habilitação para veículos automotores. Apesar de ocuparem o mesmo nível de importância, o processo de habilitação para aeronaves pode chegar a três anos de duração, uma vez que o candidato é aprovado nos exames médico e psicotécnico, o curso teórico leva aproximadamente quatro meses, mais 40 horas de aula prática, tudo isso para a obtenção da habilitação de piloto privado. Se o candidato pretende ser um piloto comercial é necessário, em média 200 horas de prática de voo, e um mínimo de 1.500 horas para se tornar um piloto de linhas aéreas, depois disso tudo, o candidato é obrigado a passar pelo voo de cheque, que equivale ao exame de direção veicular, e está sujeito a reprovação. (Mundo Aviação Brasil - www.mundoaviacaobrasil.com).

Em contrapartida, o processo de habilitação para veículos automotores leva em média dois meses, sendo que a preparação teórica é de apenas 45 horas/aula (37,5 horas), e a preparação prática requer apenas 20 horas/aula (16,6 horas) por categoria no caso da primeira habilitação, e para mudança de categoria ou adição apenas 15 horas/aula (12,5 horas) (BRASIL, 2007).

5. ACIDENTES

Não se sabe ao certo o número de acidentes que ocorrem anualmente no Brasil, porque colisões que não apresentam vítimas não são nem mesmo contabilizadas, mas estima-se que cerca de 650.000 pessoas são vítimas de acidentes de trânsito no Brasil, e aproximadamente 50.000 pessoas acabam se tornando vítimas fatais.

De acordo com estatísticas do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) sobre “Condutores envolvidos em acidentes de trânsito, com vítimas, com indicação da situação e dos grupos de idade do condutor, segundo as Grandes Regiões, Unidades da Federação e Municípios das Capitais – 1998” o maior número de condutores envolvidos em acidentes com vítimas no Brasil está na faixa etária de 25 a 34 anos, o que gera um impacto social extremo devido a grande maioria das vítimas pertencer a faixa economicamente mais produtiva e ativa da nossa sociedade

O transporte terrestre é o que gera maior número de acidentes, sendo o segundo maior responsável pela morte de jovens, ficando atrás somente de armas de fogo (Rota de Colisão, 2010)

O maior índice de acidentes ocorre entre sexta feira à noite e vai até domingo à tarde. Nesse período de menos de 48 horas, se concentra a metade dos acidentes semanais envolvendo condutores e passageiros sendo que justamente nesse período da semana é que são vendidas e ingeridas as maiores quantidades de bebidas alcoólicas (Rota de Colisão, 2010).

O álcool é uma substância que altera as funções do organismo, acarretando mudanças fisiológicas e de comportamento. O risco de sofrer um acidente depois do consumo do álcool está diretamente ligado às mudanças que ocorrem no cérebro, ou seja, o álcool corrompe a comunicação entre os neurônios, fazendo com que as mensagens de estimulação cerebral sejam cada vez mais lentas, diminuindo os reflexos.

De acordo com o Mestre em Sociologia e Especialista em segurança no trânsito Eduardo Biavati:

Acidente de Trânsito não existe, porque a palavra acidente significa algo imprevisto, furtivo, entretanto a esmagadora ocorrência de trânsito acontece por causas bem previsíveis. Isso, é claro, tem haver com a atitude das pessoas em relação ao próximo e também a si mesmos (...). O trânsito nos coloca o tempo todo em contato com os cidadãos a nossa volta e isso não precisa ser um conflito permanente.

6. REFORMAS PROPOSTAS

A fim de melhorar o trânsito e diminuir as alarmantes estatísticas, é necessária uma mudança de postura na abordagem do tema trânsito dando a este assunto a devida importância que o mesmo requer.

Mudanças devem ser feitas no processo de habilitação, renovação, reciclagem, adição de categoria e mudança de categoria, além de introduzir o assunto nas escolas de maneira a incentivar o respeito às normas e tornar o trânsito mais seguro e agradável.

6.1 INTRODUÇÃO DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO JUNTO COM A EDUCAÇÃO BÁSICA

Acredita-se que, quanto mais cedo for introduzido o trânsito na educação de crianças e jovens, melhor será o entendimento e o respeito às normas e condutas necessárias para um trânsito saudável.

Segundo a pedagoga Maria Helena Gusso Mattos, Coordenadora de Educação para o Trânsito do estado do Paraná, a melhor maneira para a educação do trânsito em sala de aula é de maneira transversal:

Em sala de aula, o tema trânsito pode ser trabalhado em todas as disciplinas, tanto como tema principal, como também para ilustrar os demais conteúdos, sem anular a importância do currículo escolar. O objetivo é ampliar o entendimento dos alunos para o exercício da cidadania nas vias públicas e fazer com que eles levem os conhecimentos adquiridos na escola, para dentro de suas casas de forma que esta ação ganhe significado na medida em que a qualidade de suas vidas e da comunidade mude para melhor (MATTOS, 2011).

A Coordenadoria de Educação para o Trânsito do estado do Paraná julga necessário que a introdução dos seguintes conteúdos e valores devem ser abordados e cultivados na escola, para que com isso o futuro possa contar com cidadãos melhores e mais responsáveis atuando no trânsito.

a) Valores

- Respeito ao espaço público e ao patrimônio cultural;
- Cumprimento dos deveres como cidadão, com relação ao trânsito e aos usuários das vias e animais;
- Reconhecimento e respeito à sinalização;
- Valorização do trabalho do policial de trânsito;
- Valorização da liberdade;
- Reconhecimento da importância do cumprimento de regras e de normas;
- Importância da aquisição de limites;
- Conscientização dos deveres e dos direitos no trânsito;
- Valorização da vida humana e dos outros animais;
- Respeito ao outro e exigência de respeito para si;
- “Cobrança” de comportamento adequado por parte do adulto no trânsito;
- Reconhecimento da necessidade do uso correto dos acessórios para a segurança no trânsito;
- Defesa de medidas de segurança pessoal e coletiva no trânsito;

- Apoio a política de preservação ambiental como promotora da qualidade de vida.

b) Orientação no espaço urbano e rural:

- Esquemas referenciais: direita e esquerda, perto, longe, direção e distância;
- Noção de velocidade;
- Percepções visuais, auditivas, olfativas, etc.;
- Localização da residência em relação a escola;
- Localização do bairro;
- Meios utilizados para deslocar-se até a escola: a pé, de ônibus, bicicleta, veículos de tração animal ou carro, outros meios de locomoção;
- Meios de transporte de produtos.

c) O Trânsito

- Componentes da via pública: calçada ou espaço para pedestre não pavimentado, meio-fio, acostamento ou a falta de acostamento, faixa de pedestre ou a inexistência dela, semáforo ou a inexistência dele, placas, praças, pontes, viadutos, passarelas e calçadas para pedestres, ciclovias, pista de rolamento, etc.;
- A importância do conhecimento da realidade do trânsito que cerca o aluno;
- Trânsito e Comunicação;
- As placas regulam, avisam e fornecem informações;
- O trânsito e o meio ambiente;
- A formação do senso crítico por meio da interpretação da conjuntura em que se insere o trânsito.

d) Segurança

- Atitudes seguras;
- Pressa x Atenção;
- A importância de conhecer as placas de sinalização;
- A importância de conhecer as mensagens do semáforo, para condutores e pedestres;
- A importância de conhecer e respeitar as normas de trânsito;
- As conseqüências dos comportamentos inadequados no trânsito: excesso de velocidade desrespeito as leis de trânsito, etc.;
- A brincadeira e onde é perigoso brincar;
- Equipamentos de segurança – qual a importância de usá-los corretamente.

e) Regras de circulação para pedestre;

- Atravessar na faixa de Pedestres;
- Utilização das Calçadas;
- Utilização dos Acostamentos.

f) Regras de circulação para o ciclista;

- Uso da ciclofaixas, ciclovias ou acostamento;
- Proibição da utilização de calçadas para bicicletas
- Multas.

g) Regras de circulação para o carroceiro;

h) Regras de circulação para o condutor do veículo de mão, que é coletor de material reciclável ou vendedor ambulante;

i) Regras de circulação para motorista;

- Direção defensiva;
- Meio Ambiente e cidadania;
- Legislação;
- Primeiros Socorros,
- Mecânica Básica;
- Etc...

j) Regras de circulação para motociclista;

- Trafegar no centro da pista;
- Vestuário de Proteção;
- Uso do Capacete;
- Uso dos Faróis durante o dia.

l) Os efeitos do álcool e outras drogas

- Perigos;
- Efeitos do Alcool e da Droga no Organismo;
- Comportamento seguro e responsável (MATTOS, 2011).

6.2 REFORMAS NO PROCESSO DE HABILITAÇÃO

Tão importante quanto a introdução do trânsito na escola, o processo de habilitação necessita imediatamente de mudanças para que a formação do condutor se torne mais eficaz e completa.

3.2.1 Reforma na Primeira Habilitação

Partindo do pressuposto que quanto maior o número de indivíduos habilitados, maior será o número de veículos circulando nas vias e, por consequência, ocorrerá aumento na probabilidade de acidentes, algumas medidas devem ser tomadas a fim de incentivar o uso do transporte coletivo e tornar o trânsito acessível apenas para pessoas realmente qualificadas.

Hoje para obter a habilitação, basta o candidato realizar exames médicos (oftalmológico e teste de reflexos), exame psicotécnico (questões de lógica e atenção) e curso teórico com carga horária de 45 horas/aula sendo 18 h/a de Legislação, 16h/a de Direção Defensiva, 4 h/a de Noções de Primeiro Socorros, 4 h/a Meio ambiente e Cidadania e 3 h/a de Mecânica Básica. Caso o aluno obtenha 100% de frequência nas aulas teóricas, ele está apto a realizar o teste de Legislação; obtendo 70% dos pontos possíveis neste teste, procede às aulas práticas, sendo a carga horária de 20 h/a para cada categoria em que está se habilitando, das quais cerca de 20 % são ministradas no período noturno (BRASIL, 2007).

Para sanar tal situação, algumas medidas devem ser revisadas e até mesmo alteradas.

Visto que a principal reforma sugerida nesse trabalho é a introdução do ensino do trânsito na escola, só poderia tirar a primeira habilitação o candidato que tiver visto todo o conteúdo em sala de aula, ou seja, candidatos que não possuem o ensino fundamental completo não teriam conhecimento de trânsito necessário para dar início ao processo de habilitação.

O exame psicotécnico necessita ser reprojetoado, devendo incluir além das questões de lógica e atenção, questões de interpretação de texto, redação, e conhecimento gerais. O exame médico deve incluir além do exame oftalmológico e do teste de reflexos, exames como o audiométrico, cardíaco, de sangue, neurológico, estando apto para dar seqüência no processo se obter aprovação médica em todos os requisitos.

Depois de todos esses requisitos atendidos poderia então partir para preparação teórica no CFC, cumprir com as 45 horas/aulas.

No caso da Direção Defensiva, deveriam ser incluídas 4h/a adicionais para aplicação de questões de simulação, situações adversas no trânsito, fazendo com que cada candidato exponha sua opinião e demonstre sua atitude diante de tais situações.

Nas aulas de Noções de Primeiros Socorros, sugere-se a inclusão de 4 h/a para: simulação, sinalização correta do local do acidente, atendimento à vítima, imobilização de membros e coluna, controle de hemorragias, entre outros, de acordo com as técnicas aprendidas em sala de aula.

Nas aulas de Mecânica, propõe-se a inclusão de 4 h/a para: simulação de troca de pneus, uso correto do extintor de incêndios, etc.

Totalizando assim uma carga horária de 57 h \a.

Os candidatos que não tenham 100% de presença não estariam aptos a dar prosseguimento ao processo, e, ao invés de fazer uma prova de legislação no final do curso, duas provas deveriam ser feitas junto ao DETRAN. Essas provas poderiam ser feitas online, nas dependências do CFC, porém com fiscalização de um funcionário do DETRAN competente para tal. Após a conclusão do curso e da segunda prova, propõe-se a realização de média aritmética das duas notas e se considerar um mínimo de 70% de aproveitamento para aprovação do candidato. Entretanto, as provas não seriam de múltipla escolha, mas sim questões discursivas, incluindo redação e contagem de tempo, como um vestibular.

Candidatos não aprovados no exame de legislação poderiam fazer as provas quantas vezes forem necessárias, desde que participem de outra turma com presença de 100% novamente.

O teste teórico deveria incluir questões descritivas sobre todos os assuntos ministrados; os alunos iriam expor suas opiniões de como o condutor deve comportar-se em situações de risco, ajudando assim a avaliação. Tais metodologias aplicadas ajudariam no preparo e facilitariam a avaliação dos futuros condutores, continuando com a rigorosa fiscalização biométrica nas aulas teóricas e a implantando também este sistema nas aulas práticas.

As aulas práticas deveriam ser mais exigentes, com vistas a preparar melhor os alunos para o trânsito. De acordo com o progresso do aluno o instrutor passaria a inseri-lo no trânsito urbano, mais movimentado, e até mesmo em rodovias, pois assim o aluno teria na prática a diferença da direção em vias urbanas (trânsito rápido, arteriais, coletoras e locais) e vias rurais (rodovias e estradas), com avaliação noturna e em dias chuvosos.

O exame prático na categoria B deveria ser realizado em duas etapas, primeiro, em uma área própria para realização de baliza e manobras em marcha ré. A segunda etapa seria composta por um percurso em trânsito urbano mais movimentado. Na categoria A, um percurso mais elaborado, simulando as vias urbanas, ou até mesmo realizar o teste em via pública em curto trajeto após a realização do trajeto na pista.

Os candidatos aprovados dariam início às aulas práticas, com a devida fiscalização biométrica, sendo estabelecido um mínimo de dez aulas práticas. Contudo, não haveria um número máximo de aulas para aprovação, sendo que o aluno só estaria apto a prestar o exame junto ao DETRAN caso o instrutor julgue o desempenho do aluno nas aulas práticas satisfatório

Sendo aprovado na parte prática o candidato estaria apto para fazer parte do trânsito, pois teria sido bem avaliado e se encontraria qualificado para qualquer situação que possa vir a ocorrer.

Mas para que essas reformas todas ocorram com eficácia, é necessária uma adequada preparação e atualização dos instrutores teóricos e práticos, com exigências de cursos de atualização e aperfeiçoamento periódicos tanto no conhecimento de trânsito como nos métodos didáticos a serem utilizados nas aulas teóricas e práticas.

Para obter título de instrutor de trânsito, seria exigido nível de educação superior. A avaliação dos candidatos a instrutor deverá conter além de questões objetivas, questões descritivas e prática do curso teórico. Com relação à preparação do instrutor para o ensino da prática veicular, o candidato deverá ser avaliado no trânsito e passar por avaliação descritiva sobre os ensinamentos práticos da direção veicular. A atualização deveria também ser feita com examinadores e psicólogos de trânsito.

6.2.2 Reforma na Renovação

A carteira de habilitação tem duração de cinco anos, sendo que, após o vencimento, o motorista deve comparecer ao DETRAN ou ao CFC para dar entrada no processo de renovação da CNH. O procedimento é simples, sendo exigido apenas um exame médico para revalidar a carteira. Apesar da simplicidade o sistema é falho, pois após cinco anos o condutor provavelmente não tem a mesma habilidade e preparo que tinha nos primeiros anos de habilitação. Desta maneira, para contornar esta falha no sistema atual, propõe-se incluir entre as exigências para renovação de habilitação um exame psicotécnico, uma prova teórica com os mesmos assuntos abordados na primeira habilitação e uma prova prática para averiguar se

o motorista ainda possui habilidade necessária para continuar a trafegar pelas vias. Este procedimento faria com que o condutor renovasse-se de fato.

6.2.3 Reforma na Adição e Mudança de Categoria

Quando se requer a mudança ou adição de categoria o candidato realiza um exame médico simples, estando apto a começar as aulas, que têm duração de 15 horas/aulas. Após isso é feita a prova prática para dar conclusão ao curso. A maior incoerência deste curso é que, o aluno de primeira habilitação de uma certa categoria (A ou B) deverá fazer 20 horas/aula prática, enquanto o aluno que requer a adição ou mudança de categoria terá que fazer apenas 15 horas/aula prática, ou seja, ocorre uma redução significativa de horas/aula. A reforma necessária nesse quesito é o igual tratamento entre alunos de primeira habilitação e de adição e mudança de categoria, referente às aulas praticas, as exigências devem ser as mesmas para ambos os casos.

3.2.4 Reforma na Reciclagem

Definitivamente o processo de reciclagem requer mudanças urgentes, é cada vez maior o número de condutores que perdem o direito de dirigir, tendo sua carteira de habilitação cassada.

Além de sofrer as penalidades decorrentes do crime de trânsito, ele realiza um curso na Auto Escola, no qual tem aulas sobre direção defensiva, primeiro socorros, legislação de trânsito, relacionamento interpessoal, mecânica básica e meio ambiente e cidadania, em um total de 30 horas/aula. Após realizar o curso o condutor faz uma prova dos assuntos abordados em sala de aula, sendo necessário o alcance de 70% de acertos na prova.

Feito isso o candidato é certificado e pode dar prosseguimento ao processo de re-habilitação. Todavia isso não seria o necessário para mudar a conduta dos infratores. Este processo deve ser revisado por completo, ser mais rigoroso no curso teórico, e exigir além do exame de legislação junto ao DETRAN, aulas práticas com no mínimo 10 horas/aula e somente

certificado na parte prática quando o instrutor achar que o candidato tem competência suficiente para ser aprovado no exame de direção veicular.

7. CONCLUSÃO

O processo de habilitação já passou por mudanças significativas. Antes de 1998 não havia a necessidade de uma preparação teórica. Para o candidato se tornar habilitado bastava a realização de uma prova prática, ser aprovado para sair com a carteira de habilitação. Depois de 1998 qualquer pessoa que almeja uma carteira de habilitação deve fazer a preparação necessária em um CFC para poder realizar os exames no DETRAN.

Entretanto esse sistema não estaria selecionando adequadamente os futuros condutores, os mesmos seriam formados sem as habilidades e os conhecimentos necessários para atuar no trânsito.

Por conta disso, o processo de habilitação necessita de uma renovação, o indivíduo quando ingressa no CFC já deveria ter conhecimento sobre o assunto, aprendido desde a infância, as aulas na auto-escola serviriam para enfatizar a importância do trânsito e relembrar o que o candidato por ventura esqueceu.

É necessário exigir uma escolaridade mínima para a obtenção da CNH, pois o trânsito é um sistema complexo com suas normas e leis e requer certo preparo para o seu entendimento. Vale lembrar também que inserindo o assunto desde o início da vida escolar acabaria por diminuir o número de pessoas mal preparadas, geraria menos acidentes e também descongestionaria o tráfego.

As reformas propostas para a primeira habilitação, renovação, reciclagem, adição e mudança de categoria seriam única e exclusivamente para melhorar o preparo dos condutores e com isso reduziriam as estatísticas de acidentes, transformando o trânsito atual em um trânsito tranquilo.

8. REFERÊNCIAS

BRASIL. Coletânea de Legislação de Trânsito. Sérgio Portão (Org.). 11. ed. Tubarão: Copiart, 2007.

BIAVATTI, Eduardo e MARTINS, Heloisa. Rota de Colisão, 1. ed., São Paulo: Ed. Berlendis e Vertecchia Editores, 2010.

BRUNS, B. C. Curso de Formação de Condutores para Obtenção da Permissão para Dirigir e da Autorização para conduzir Ciclomotores. Curitiba: TECNODATA, 2010. Disponível: <http://www.perkons.com.br/?page=estudos-e-pesquisas>. Acesso em: 10 jan.2011.

MATTOS, G. Maria Helena: Educação para o Trânsito, Coordenadoria de educação para o Trânsito, DETRAN/PR. Disponível em:< <http://www.educacao.detran.pr.gov.br>> Acesso em: 20 jan. 2011.

TOLENTINO, Nereide: Educação para o Trânsito, Coordenadoria de educação para o Trânsito, DETRAN/PR. Disponível em:< <http://www.educacao.detran.pr.gov.br>> Acesso em: 20 jan. 2011.

LEITE, Roberto: Mundo Aviação Brasil, Disponível em:
< <http://www.mundoaviacaobrasil.com>> Acesso em: 01 fev. 2011.