

UNIVERSIDADE DE SANTA CRUZ DO SUL - UNISC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
MESTRADO EM PSICOLOGIA

Mateus Alves Ferreira

ACIDENTES DE TRÂNSITO E INDICADORES DE RISCOS SUBJETIVOS DE
SOFRIMENTO PSÍQUICO EM MOTORISTAS: UM OLHAR SOB A PERSPECTIVA
DO PSICÓLOGO DO TRÂNSITO/TRÁFEGO

Santa Cruz do Sul

2026

Mateus Alves Ferreira

**ACIDENTES DE TRÂNSITO E INDICADORES DE RISCOS SUBJETIVOS DE
SOFRIMENTO PSÍQUICO EM MOTORISTAS: UM OLHAR SOB A PERSPECTIVA
DO PSICÓLOGO DO TRÂNSITO/TRÁFEGO**

Trabalho de conclusão apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia - Mestrado Profissional em Psicologia da Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC, como requisito parcial para o título de Mestre em Psicologia.

Linha I: Práticas Clínicas Contemporâneas, Políticas Públicas e Saúde Mental

Orientadora: Dra. Valéria Gonzatti.

Santa Cruz do Sul

2026

CIP - Catalogação na Publicação

Ferreira, Mateus Alves

Acidentes de trânsito e indicadores de riscos subjetivos de sofrimento psíquico em motoristas : um olhar sob a perspectiva do psicólogo do trânsito/tráfego / Mateus Alves Ferreira. – 2026.
94f. : il.

Trabalho Final de Curso (Mestrado Profissional em Psicologia)
– Universidade de Santa Cruz do Sul, 2026.

Orientação: Profa. Dra. Valéria Gonzatti.

1. Trânsito. 2. Psicologia. 3. Saúde mental. I. Gonzatti, Valéria. II. Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UNISC
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Mateus Alves Ferreira

**ACIDENTES DE TRÂNSITO E INDICADORES DE RISCOS SUBJETIVOS DE
SOFRIMENTO PSÍQUICO EM MOTORISTAS: UM OLHAR SOB A PERSPECTIVA
DO PSICÓLOGO DO TRÂNSITO/TRÁFEGO**

Este Trabalho Final de Curso foi apresentado ao Mestrado Profissional em Psicologia da Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC, como requisito parcial para o título de Mestre em Psicologia.

Dra. Valéria Gonzatti

Professora orientadora – UNISC

Dr. Jerto Cardoso da Silva

Professor convidado – UNISC

Dra. Daiana Meregalli Schutz

Professora convidada – PUCRS

Santa Cruz do Sul

2026

AGRADECIMENTOS

Chegar à conclusão deste mestrado foi um sonho que cultivei há anos, desde a minha graduação em Psicologia. Ingressar em um programa de pós-graduação *stricto sensu*, sem dúvidas, foi um divisor de águas tanto na minha vida pessoal como também na minha vida acadêmica e profissional. Uma realidade que parecia distante, mas que, com o tempo, foi se mostrando possível, mediante a fé em Deus, às portas de emprego que me foram abertas, à credibilidade de pessoas que enxergaram potencial em mim, à minha família que, mesmo com suas limitações, nunca deixou de sonhar e torcer por mim, e a todos que, de alguma forma, encontrei e foram tornando essa caminhada mais leve e inspiradora.

Em primeiro lugar, quero agradecer ao Senhor Jesus por me dar condições de ingressar no mestrado, abrindo-me essa porta que tanto pedi a Ele em orações. O texto bíblico que se encontra em Romanos 11:36 declara que “porque dele, e por ele, e para ele, são todas as coisas [...]”, por isso acredito que tudo o que me ocorreu desde o ingresso no mestrado, os processos formativos pelos quais passei e a minha conclusão, foi porque Jesus se fez presente.

Eu não poderia deixar de agradecer à minha família, que sempre me apoiou e me incentivou a prosseguir estudando e investindo na minha vida profissional. Peço desculpas pelos momentos em que abdiquei de estar com vocês para me dedicar aos trabalhos da faculdade, mas acredito que vão entender que tudo isso fez parte do processo e que, ao me enxergarem na defesa do mestrado, possam sentir que valeu a pena todo esforço e dedicação. Família, vocês foram e sempre serão a minha maior fonte de inspiração e superação.

Um dos presentes maravilhosos que o mestrado me proporcionou foi, sem dúvidas, estudar ao lado de uma turma maravilhosa. Falar sobre meus colegas e amigos, que me acompanharam durante esse processo, é algo que me enche de orgulho, pois entre nós existem pessoas de diferentes realidades, mas que têm algo em comum: o desejo de romper e ir além por meio dos estudos. Nós nos apoiamos, vibramos uns pelos outros, choramos uns com os outros e incentivamos uns aos outros. E isso foi o diferencial desse grupo. Não tenho palavras para expressar a minha gratidão por ser acolhido por essa turma tão querida que levarei para a vida. Gratidão.

Quero agradecer aos professores dos quais eu tive a honra de ser aluno e extrair um pouco de seus conhecimentos e sabedoria. Eles foram uma inspiração para o profissional que eu quero me tornar no futuro, ao seguir na carreira docente. Em especial, quero agradecer à minha orientadora maravilhosa, Valéria Gonzatti, da qual admiro muito sua sabedoria, inteligência, competência, empatia, leveza e humanidade. Mais que uma orientadora, a senhora

foi a minha incentivadora, a pessoa que me abriu portas, que me estimulou a encarar projetos novos e desafiadores, mas que fizeram toda a diferença na minha trajetória acadêmica. Com certeza, levarei com muito orgulho cada aprendizado que tive contigo e da excelente profissional que a senhora se mostrou durante esses dois anos de mestrado.

Não poderia deixar de agradecer aos participantes da minha pesquisa, que, com afeto e desejo de ajudar, colaboraram para que eu desenvolvesse o meu estudo e avançasse no projeto ao qual me propus investigar. Tenho certeza de que, quando nós, psicólogos, nos apoiamos, toda uma classe é favorecida e, conseqüentemente, colaboramos para a expansão e aprimoramento da Psicologia enquanto ciência e profissão.

Também extendo os meus agradecimentos aos bolsistas da graduação em Psicologia da Unisc que me apoiaram em alguns projetos que desenvolvi ao longo do mestrado, os quais me auxiliaram no manuseio de recursos tecnológicos, na busca por materiais e levantamentos bibliográficos, entre outros. Desejo a vocês muito sucesso na caminhada e que no futuro se tornem profissionais bem-sucedidos e reconhecidos pelo seu comprometimento, empenho e disponibilidade.

Durante o mestrado, eu tive a oportunidade de participar de eventos científicos, de receber menção honrosa, de ganhar visibilidade nos meios de comunicação, de desenvolver um curso de formação para psicólogos do trânsito em âmbito nacional e de deixar a minha contribuição para a classe de psicólogos do trânsito, por meio da elaboração de um e-book. Tudo isso me faz olhar para trás e perceber que a minha trajetória acadêmica, por mais desafiadora que tenha sido, VALEU A PENA, pois, como dizia em certos momentos para os meus colegas de mestrado: “Jamais poderia reclamar por algo que pedi tanto a Deus para ter”.

E, por fim, encerro meus agradecimentos, reconhecendo que, mais que um título, vou carregar comigo todas as experiências de aprendizado e os encontros que tive ao longo do mestrado. Encontros que me fizeram sair do meu comodismo, buscar outras direções, enxergar novas perspectivas, descobrir o potencial que carrego e ressignificar a minha vida como um todo. Enfim, gratidão me define.

*“Para que todos vejam, e saibam, e considerem, e juntamente entendam que a mão do Senhor
fez isso, e o Santo de Israel o criou”
Isaías 41:20 - Bíblia Sagrada*

RESUMO

O estudo em questão se refere a um trabalho de investigação dos indicadores de riscos subjetivos em motoristas, relacionados aos acidentes de trânsito. Esse estudo se dirigiu aos psicólogos do trânsito que atuam como avaliadores em clínicas credenciadas ao Detran e que mantêm contato direto com motoristas e candidatos à CNH. Nesse sentido, a presente pesquisa teve como objetivo principal investigar os fatores de risco de sofrimento psíquico envolvidos na ocorrência de sinistro no trânsito sob a óptica do psicólogo do trânsito. Tratou-se de uma pesquisa descritiva de abordagem qualitativa, a qual consistiu na aplicação de um questionário, via Google Forms, com perguntas abertas e fechadas, o qual visou corresponder ao objetivo central desta investigação. A intervenção ocorreu por meio da realização de um curso de extensão, cujo título é "Saúde Mental e Trânsito", o qual foi direcionado aos psicólogos do trânsito que participaram da pesquisa e, posteriormente, estendeu-se para os profissionais interessados na temática e também estudantes de graduação em Psicologia. A intervenção ocorreu durante o mês de outubro de 2025, às terças-feiras, no período de 18h a 22h, perfazendo uma carga horária de 20 horas no total. Como produto técnico, foi elaborado um e-book informativo e instrucional direcionado aos psicólogos que atuam no contexto do trânsito. Esse material decorreu do curso de extensão Saúde Mental e Trânsito e apresentou proposições sobre o bem-estar psicológico, o trânsito, a prática veicular, a violência no trânsito e também uma técnica para o manejo do estresse para motoristas. Os resultados das análises da pesquisa apontaram que a saúde mental está intimamente ligada ao bom desempenho do condutor no trânsito. Dentre os fatores que comprometem o bem-estar do motorista, foram apontados o estresse, a exaustão e a depressão, os quais acometem, principalmente, condutores que trabalham como motoristas profissionais. Com base no estudo em questão, foi possível constatar que as vivências conturbadas vivenciadas pelos motoristas impactam negativamente na saúde mental e se apresentam como um complicador para a segurança viária. Evidencia-se a necessidade de articulações para que políticas de saúde mental sejam elaboradas e fomentadas nos diversos contextos nos quais se encontram esses condutores, para que cada vez menos ocorram acidentes de trânsito em decorrência de mal-estar psicológico.

Palavras-chave: Trânsito. Psicologia. Saúde Mental.

ABSTRACT

This study refers to an investigation of subjective risk indicators in drivers related to traffic accidents. The study targeted traffic psychologists working as evaluators in clinics accredited by the Department of Motor Vehicles (Detran), who maintain direct contact with drivers and driver's license applicants. In this sense, the main objective of this research was to investigate the risk factors for psychological distress involved in traffic accidents from the perspective of a traffic psychologist. It was a descriptive study with a qualitative approach, consisting of the application of a questionnaire, via Google Forms, with open and closed questions, aimed at achieving the central objective of this research. The intervention took place through an extension course entitled "Mental Health and Traffic," which was aimed at traffic psychologists who participated in the research and was later extended to professionals interested in the topic, as well as undergraduate psychology students. The intervention occurred during the month of October 2025, on Tuesdays, from 6 pm to 10 pm, totaling 20 hours. The technical product was an informative and instructional e-book aimed at psychologists working in the context of traffic. This material stemmed from the extension course "Mental Health and Traffic" and presented propositions on psychological well-being, traffic, driving practices, traffic violence, and also a technique for stress management for drivers. The results of the research analyses indicated that mental health is closely linked to the driver's good performance in traffic. Among the factors that compromise the driver's well-being, stress, exhaustion, and depression were identified, which mainly affect drivers who work as professional drivers. Based on the study in question, it was possible to ascertain that the turbulent experiences lived by drivers negatively impact their mental health and present themselves as a complication for road safety. This highlights the need for collaboration to develop and promote mental health policies in the various contexts in which these drivers find themselves, so that fewer and fewer traffic accidents occur as a result of psychological distress.

Keyword: Traffic. Psychology. Mental Health.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráfico 1 - Termo de consentimento livre e esclarecido	31
Gráfico 2 - Faixa etária.....	32
Gráfico 3 - Estado civil.....	33
Gráfico 4 - Nível de escolaridade	33
Gráfico 5 - Regiões de Minas Gerais.....	34
Gráfico 6 - Contato com a psicologia do trânsito/tráfego	35
Gráfico 7 - Tempo de atuação	35
Figura 1 - Foto dos cursistas.....	44
Figura 2 - Feedback do curso	44
Figura 3 - Notícia site da Unisc	45

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABRAPT	Associação Brasileira de Psicologia do Trânsito
ABRAPSIT	Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CFP	Conselho Federal de Psicologia
CRP	Conselho Regional de Psicologia
CRT	Conselhos Regionais de Trânsito
DETRAN	Departamento de Trânsito
TCLE	Termo Consentimento Livre e Esclarecido
UNISC	Universidade de Santa Cruz do Sul

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 REVISÃO DE LITERATURA.....	15
2.1 Acidentes de trânsito e suas causalidades	15
2.2 Psicologia do trânsito: considerações históricas e a atuação do psicólogo do tráfego	17
2.2.1 A atuação do psicólogo do trânsito/tráfego e suas possibilidades de trabalho	20
2.3 Fatores psicológicos e impactos psicossociais dos acidentes de trânsito	23
3 PERCURSO METODOLÓGICO	27
3.1 Tipo de estudo	27
3.2 Participantes	27
3.3 Instrumentos	28
3.4 Procedimentos de coleta de dados	28
3.5 Análise dos dados.....	29
3.6 Aspectos éticos	29
3.7 Resultados e discussões	30
3.7.1 Contextualização.....	30
3.7.2 Análise quantitativa.....	31
3.7.3 Análise qualitativa	36
3 INTERVENÇÃO	41
4 PRODUTO TÉCNICO	47
4.1 Percurso metodológico	49
4.2 Aspectos sobre o produto técnico	50
4.2.1 Aderência e pertinência às linhas de atuação do Programa.....	51
4.2.2 Impacto	51
4.2.3 Abrangência	51
4.2.4 Aplicabilidade	52
4.2.5 Replicabilidade	52
4.2.6 Complexidade	52
4.2.7 Inovação.....	53
4.3 Considerações finais	53
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	55
REFERÊNCIAS	57
ANEXO A - Parecer consubstanciado do CEP	63

ANEXO B - Cronograma do curso de extensão Saúde Mental e Trânsito	68
ANEXO C - Atestado de ministrante e elaborador do curso de extensão Saúde Mental e Trânsito	69
ANEXO D - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido	70
ANEXO E - Atestado de realização da pesquisa-intervenção	72
ANEXO F - Produto técnico	73
ANEXO G - Artigo submetido	75
APÊNDICE A - Questionário sociodemográfico	89
APÊNDICE B - Avaliação do E-book Saúde Mental e Trânsito: Reflexões para uma prática aprimorada	93

1 INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito configuram um evento social que pode acometer qualquer indivíduo em uma situação de locomoção. Esse acontecimento é a fonte de muitos ferimentos e até mesmo mortes, no contexto do tráfego, o qual desencadeia complicações agravantes para o acidentado e reflete no seu estilo de vida após o acidente (Lima; Macena; Mota, 2019).

Ao falar sobre os acidentes de trânsito, também, se faz necessário discorrer sobre a Psicologia do tráfego. Esta área da Psicologia é entendida como “[...] o estudo do comportamento do usuário das vias e dos fenômenos/processos psicossociais subjacentes ao comportamento” (Hoffmann, 2005, p. 17). Assim colocado, é possível inferir a ideia de que os sinistros no trânsito representam fenômenos sociais que podem ter ligação a fatores psicológicos e também comportamentais, e que, portanto, são passíveis de investigação e estudo pelos especialistas que atuam no referido contexto.

O psicólogo do trânsito desempenha um papel de extrema importância no seu campo de atuação. Apesar de sua prática ser comumente reconhecida no âmbito da avaliação psicológica, Matos e Brabo (2019) salientam que o profissional da Psicologia pode transcender o aspecto pericial e ampliar a sua atuação para o estudo dos aspectos que podem gerar riscos para os agentes do trânsito (motoristas, pedestres, entre outros), a fim de desenvolver ações que visam amenizar a ocorrência de acidentes e fomentar a preservação da vida.

Como o intuito do presente trabalho foi investigar os indicadores de riscos subjetivos de sofrimento psíquico, do ponto de vista dos profissionais da psicologia que atuam como examinadores em clínicas credenciadas ao Detran/MG, se fez necessário discorrer sobre os tipos de fatores psicológicos geradores de mal estar no indivíduo. Silva *et al.* (2021) citam os sintomas depressivos, sintomas de ansiedade e estresse como reações que desencadeiam sofrimento no indivíduo e que podem comprometer a sua integridade física e/ou psicológica.

Considerando a complexidade do assunto e entendendo a necessidade de se estudar os acidentes viários com vistas a buscar compreensões acerca deste fenômeno e como ele interfere no modo de vida das pessoas, especialmente àquelas acometidas por tal evento, é que surgiu o interesse em pesquisar tal tema. A proposta deste estudo, se baseou, em compreender a percepção dos psicólogos do trânsito acerca da presença de sofrimento psíquico na história pregressa de motoristas envolvidos em acidentes de tráfego.

A partir do objetivo geral, foram elencados os objetivos específicos que o presente estudo almeja alcançar, os quais se baseiam em compreender a percepção dos psicólogos do trânsito, acerca dos fatores de risco subjetivo de sofrimento psíquicos relacionados aos

acidentes no contexto do tráfego. Também, almejou entender quais estratégias podem ser desenvolvidas, com base nas percepções dos referidos profissionais sobre os fatores de risco subjetivo, para reduzir os índices de acidentes viários e, conseqüentemente, propiciar a criação de um espaço de circulação mais harmonioso e seguro para pedestres e motoristas.

Como forma de responder à problemática em questão, foram realizadas uma revisão bibliográfica acerca do tema (acidente de trânsito e indicadores de risco subjetivo de sofrimento psíquico) e também uma pesquisa de campo, com o objetivo de estudar o fenômeno proposto e buscar entender, no contexto da saúde mental, os fatores psicológicos relacionados ao referido evento. Para isso, foram desenvolvidas intervenções com os psicólogos do trânsito, que atuam com avaliação psicológica em clínicas credenciadas ao Detran de Minas Gerais, por meio da aplicação de questionários, buscando entender a realidade psíquica destes indivíduos pré – acidente e suas implicações no bem estar destes condutores.

O tema em questão é de grande relevância social, pois visou contribuir para o estudo e análise dos acidentes no contexto do tráfego, recorrente em situações que envolvam a circulação veicular. Ainda, favoreceu o entendimento de como a dimensão do sofrimento psíquico impacta negativamente no bem estar do indivíduo/motorista, chegando a colocá-lo em situações de perigo e comprometendo a sua integridade física e psicológica.

Através da investigação a qual se propõe esse projeto, foi possível ampliar as possibilidades de discussão acerca do tema a fim de se propor novas formas de pensar e intervir em situações que envolvam o sofrimento psíquico e prática veicular. Ademais, o presente estudo viabilizou o desenvolvimento de ações voltadas para a diminuição da ocorrência dos acidentes de trânsito, por meio de mecanismos que visam conscientizar os motoristas acerca da importância de cuidarem da sua saúde mental e adotarem condutas de segurança nas diversas situações de tráfego.

Enquanto psicólogo do trânsito, o pesquisador mantém contato constante e direto com motoristas de veículos automotores, sendo que, um dos aspectos que são abordados durante as entrevistas realizadas para fins de avaliação, é a questão dos acidentes de tráfego. Assim, partindo de sua experiência profissional e instigado a entender o que leva uma pessoa a se envolver em acidente viário, é que surgiu o interesse pelo objeto da presente investigação, tendo em vista que este estudo vai favorecer que as situações de sinistros no trânsito sejam problematizadas e discutidas no âmbito acadêmico e também contribuirá para que o investigador aprimore suas práticas no contexto laboral, adotando uma visão mais reflexiva e inovadora.

Dessa forma, o trabalho de conclusão de curso apresenta o resumo, a introdução, o sumário e também a fundamentação teórica, na qual foi contextualizada a questão da Psicologia do Trânsito, bem como o conceito de acidentes de trânsito e suas implicações, o papel do Psicólogo do tráfego e das suas possibilidades de atuação. Na sequência apresentou a intervenção, na qual discorreu sobre o curso de extensão Saúde Mental e Trânsito. Em seguida, apresentou o produto técnico, que corresponde ao e-book Saúde Mental e Trânsito: Reflexões para uma prática aprimorada e também a cartilha do Manejo do Estresse para motoristas. Posteriormente, apresenta-se o artigo submetido em periódico científico, exigência do mestrado, as considerações finais, referências utilizadas e anexos relevantes para a efetivação do estudo.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 Acidentes de trânsito e suas causalidades

Os acidentes de trânsito se mostram um evento de relevante impacto, em que um condutor de veículo automotor interpõe na mobilidade de outro motorista, nos espaços destinados à circulação veicular, podendo acarretar prejuízos materiais (danos ao veículo, destruição total/parcial de equipamentos, entre outros), e também corporais (sequelas, perda da mobilidade física, traumas, deficiências, entre outros) (Lima; Macena; Mota, 2019). Em concordância com a ideia dos autores Lima, Macena e Mota (2019) Rios *et al.* (2019) afirmam que os acidentes de trânsito representam a causa de mortes e ferimentos nas vítimas acometidas por esse evento, além de configurar um problema de saúde pública em âmbito mundial.

Por representar, também, uma questão de saúde pública, conforme sinaliza Rios *et al.*, (2019), os acidentes de trânsito se apresentam como um acontecimento que afeta diretamente a saúde, pois além de colocar em estado de vulnerabilidade a vida das pessoas que utilizam as vias, podem gerar comprometimentos sérios no aspecto funcional desses indivíduos (limitações físicas), de forma momentânea ou definitiva (Lima; Macena; Mota, 2019). Seguindo a ideia de que os acidentes no contexto do tráfego segue sendo um problema de saúde a nível universal, concebe-se que os “[...] acidentes rodoviários causam entre 20 e 50 milhões de pessoas com ferimentos graves e 1,4 milhões de mortes a cada ano e constituem um problema de saúde pública” (Hoyos; Moreno; Jaramillo, 2023, p. 1, tradução nossa).

No cenário brasileiro, os acidentes de trânsito ocupam um lugar de destaque entre um dos eventos potencialmente danosos à vida humana. Tal colocação se fundamenta na ideia de que o Brasil “é um dos países com maior número de mortes no trânsito, precedido apenas por Índia, China, Estados Unidos e Rússia” (Abreu; Souza; Mathias, 2018, p. 2).

Diante das estatísticas brasileiras que apontam para a ocorrência dos acidentes de trânsito e como forma de combater essa problemática, Abreu, Souza e Mathias (2018) afirmam que o Brasil instituiu o Código de Trânsito brasileiro (CTB), criado no ano de 1988. A finalidade desse documento se baseia em prescrever, além das punições aos atos infracionais no contexto do tráfego, maneiras adequadas de como o condutor deve se portar no trânsito, com a adoção de medidas preventivas, as quais visam a redução de acidentes e a manutenção da vida.

No contexto internacional também se observa a ocorrência de acidentes de trânsito como um causador de mortes e ferimentos nas vítimas. Em um estudo realizado por Solórzano *et al.* (2023), sobre as razões das ocorrências de ferimentos no México, constatou-se que “as

principais causas são, antes de tudo, lesões causadas pelo trânsito (LCT); em segundo lugar as quedas e, em terceiro lugar, os afogamentos (Solórzano *et al.* 2023, p. 126, tradução nossa).

Diante do exposto no parágrafo anterior, é possível inferir que os acidentes de trânsito são eventos que podem acometer qualquer indivíduo que se encontre em uma situação veicular, independente do contexto no qual esteja inserido. Esse acontecimento repercute negativamente na vida da vítima e pode apresentar múltiplas causalidades, as quais serão discutidas no tópico seguinte.

Os acidentes automobilísticos, segundo Mesquita Filho (2012), apresentam causalidades diversas, compreendendo as dimensões na esfera do humano, condições das vias, questões ambientais, condições do veículo, entre outros. Tal colocação aponta para a necessidade de não analisar os acidentes no contexto do tráfego como algo isolado, que ocorre por apenas um fator, mas como um fenômeno que apresenta múltiplas vertentes.

Baseado na ideia do autor do parágrafo anterior, considera-se que os acidentes de trânsito podem ocorrer, também, devido a fatores humanos. Concebe-se que algumas condutas imprudentes que os condutores de veículos adotam durante a prática veicular podem potencializar os riscos de acontecer um acidente viário e comprometer a integridade física das vítimas.

De acordo com Santos *et al.* (2016), as condutas imprudentes de alguns motoristas representam uma grande ameaça para a segurança do trânsito, dentre elas destacam-se a ingestão de bebida alcoólica combinada à direção veicular, a condução de veículos por condutores não habilitados e motoristas que fizeram uso de substâncias psicoativas ilegais. Além dos fatores listados anteriormente, Rios *et al.* (2020) acrescenta o fator uso de aparelho telefônico na prática veicular, o que compromete a capacidade do condutor em manter a atenção enquanto dirige, aumentando, desta forma, as chances de ocorrer um acidente de trânsito.

Desta forma, compreende-se que a falta da habilitação para dirigir, a alteração das funções cognitivas devido ao uso de substância psicoativa e também a presença de um estímulo que afeta diretamente a atenção e gera dispersão (uso do celular) são indicadores que, além de infringirem as normas de segurança estabelecidas pelo código de trânsito brasileiro, potencializam a ocorrência de acidente de trânsito. Também, podem acarretar sequelas irreversíveis e até óbitos, dependendo da gravidade do evento (Rios *et al.*, 2020).

Sobre a questão do uso de bebida alcoólica associado à direção veicular, Abreu, Souza e Mathias (2018) fazem referência à “Lei seca”, um dispositivo criado com a finalidade de estabelecer uma taxa mínima quanto ao nível de álcool no organismo, definindo um percentual zero para a referida substância no corpo humano. Segundo o autor, tal medida de segurança

surtiu efeitos positivos quanto a diminuição de mortes e hospitalizações devido a ingestão de bebida alcoólica, nos primeiros meses de sua implantação, mas que com o decorrer dos meses, voltou a crescer consideravelmente o índice de casos de acidentes de trânsito envolvendo o uso de álcool.

É importante mencionar que na literatura consultada, conforme Silva *et al.* (2021), verificou-se que a ocorrência de acidentes de trânsito entre o público mais jovem é uma realidade presente e com frequência considerável. Nesse ínterim, alguns fatores de riscos são observados entre esse grupo, os quais compreendem a “busca de emoções, prazer em experimentar situações de risco, impulsividade e abuso de substâncias psicoativas e álcool.” (Melo; Mendonça, 2021, p. 2). Tais fatores acabam colocando o jovem em estado de vulnerabilidade, aumentando, desta forma, as chances deste sofrer um acidente viário, devido a pouca percepção de limites/riscos diante de situações arriscadas e ameaçadoras.

2.2 Psicologia do trânsito: considerações históricas e a atuação do psicólogo do tráfego

A psicologia do trânsito se caracteriza por ser uma especialidade da Psicologia que estuda o comportamento humano no contexto do tráfego. Esse campo do conhecimento se dedica a compreender como as diversas expressões do comportamento se relacionam com a dinâmica do trânsito e como os processos psíquicos interferem no seu funcionamento. (Conselho Federal de Psicologia, 2000).

De acordo com Matos e Brabo (2019) a psicologia do trânsito teve seu nascimento a partir das pesquisas sobre os sinistros no contexto do tráfego. Os referidos autores pontuam que essa área do conhecimento progrediu no sentido de buscar compreensões acerca dos motivos que levam à ocorrência de acidentes de trânsito.

Com início em 1910, a Psicologia do trânsito foi uma especialidade criada com foco em submeter os condutores a realização de exames psicológicos na época para seleção de trabalhadores aptos à prática veicular, voltado para atender a uma exigência do mercado de trabalho em obter uma mão de obra qualificada para a função de motorista. Com o passar do tempo, mais especificamente entre os anos de 1940 e 1950, a Psicologia do tráfego foi se consolidando a partir da criação de unidades de pesquisa que se dedicavam ao estudo e compreensão dos fenômenos relacionados ao trânsito, bem como dos fatores envolvidos com a ocorrência de acidentes viários, favorecendo, desta forma, o entendimento e a adoção de medidas (campanhas de conscientização, formação para motoristas, avaliações para seleção de

condutores aptos psicologicamente, entre outros) para manter a segurança no trânsito (Coelho Junior; Silva; Olinda, 2023).

Sob uma perspectiva histórica, a Psicologia do tráfego passou por momentos importantes até sua consolidação e reconhecimento. Nos estágios iniciais, verificou-se o:

Decreto Lei nº 2.994 de 28 de janeiro de 1941, que estabeleceu o primeiro Código Nacional de Trânsito, e que já determinava a exigência de exames médico e psicológico com o objetivo de estabelecer o perfil psicofisiológico profissional mínimo, compatível com o exercício da atividade (Rueda; Guimarães, 2021, p. 2).

Em concordância com a ideia de Rueda e Guimarães (2021), o autor Silva (2012) afirmou que o primeiro CTB visava, dentre outras medidas de regulamentação do trânsito, estabelecer diretrizes voltadas para a proteção e prevenção da ocorrência de sinistros, por meio da realização de exames periciais para pretendentes à habilitação. Estes exames tinham por finalidade avaliar se os pretendentes ao posto de motorista se encontravam aptos ou inaptos, do ponto de vista psicofisiológico.

A partir da instituição do primeiro CTB, verificou-se a necessidade da realização de exames periciais regularmente. Tal medida, de caráter preventivo, tinha como objetivo não permitir que pessoas consideradas contra-indicadas para a prática veicular tivessem acesso à direção, fundamentado na ideia de que tais indivíduos tivessem uma chance maior de se envolverem em acidentes viários (Silva, 2012).

No ano de 1941, o decreto Lei 2.994 “foi alterado pela publicação do Decreto Lei nº 3.651, que criou o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e os Conselhos Regionais de Trânsito (CRT) nas capitais dos estados” (Rueda; Guimarães, 2021, p. 1). Neste momento da história, houve alteração no tocante à realização do exame psicológicos e médicos de forma preventiva, ou seja, a perícia seria aplicada, conforme o artigo 8 do referido código, quando o motorista estivesse envolvido em uma situação grave na prática veicular (Silva, 2012).

O ano de 1960 foi extremamente significativo para a Psicologia no cenário brasileiro, pois foi nesse momento em que a ciência psicológica foi regulamentada. Com a sua consolidação, o autor discorre que, também, deram início à criação dos conselhos de Psicologia (CRP e CFP). Assim, a Psicologia do tráfego consolidou-se como um dos primeiros campos de trabalho dos psicólogos, após a regulamentação da profissão no Brasil (Silva, 2012).

Rueda e Guimarães (2021) discorrem que em 1966, foi estabelecido um novo Código de trânsito brasileiro. Dentre algumas alterações, destacava-se a instituição dos departamentos estaduais de trânsito, a instituição dos exames periciais (médico e psicológico) de caráter

obrigatório e o estabelecimento de um padrão quanto aos instrumentos de avaliação no âmbito nacional. Neste cenário, Silva (2012) afirmou que os psicólogos e psicólogas tiveram suas práticas efetivadas e reconhecidas nos procedimentos periciais para aquisição da carteira nacional de habilitação junto aos Detrans.

Enquanto leis eram instituídas e regulamentadas, a Psicologia do tráfego caminhava e, com isso, pequenos avanços foram alcançados. Em 1982 aconteceu um evento significativo para a área, o “Primeiro Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito”, em Porto Alegre, sendo o ponto de maior destaque a fundação da Associação Brasileira de Psicologia do Trânsito (ABRAPT), cujo primeiro presidente foi o Dr. Enis Rey Gil (Silva, 2012, p. 182).

De acordo com Silva (2012), após o referido evento, citado no parágrafo anterior, a Psicologia do trânsito conseguiu ganhar mais espaços junto aos órgãos ligados ao Detran. Desta forma, sua participação tornou-se eficaz e presente no tocante à formulação de diretrizes voltadas para a segurança no contexto do tráfego.

A psicologia do tráfego avançou, desempenhando um papel ativo em prol da especialidade no cenário brasileiro. Além do congresso de Psicologia do trânsito realizado em Porto Alegre em 1982, a área realizou eventos similares entre os anos de 1983 à 1987 em vários estados do Brasil (Rueda; Guimarães, 2021).

De acordo com Rueda e Guimarães (2021), no ano de 1997, através da Lei nº 9.503, foi estabelecido o novo CTB, o qual encontra-se vigente até os dias atuais. Esse dispositivo estabelece normativas para o trânsito além de enfatizar a segurança do tráfego como um direito do cidadão e dever dos órgãos de trânsito.

De acordo com Silva (2012), o Código de Trânsito Brasileiro de 1997 representou grandes avanços para a área da Psicologia do trânsito, principalmente no que se refere à implementação de ações educativas no processo de formação de condutores. Porém, ao passo que avançava, alguns desafios foram surgindo, principalmente sobre a obrigatoriedade da perícia psicológica como requisito para a aquisição da CNH.

Sob a ameaça do fim da obrigatoriedade da avaliação psicológica nos processos de habilitação, psicólogos e psicólogas se mobilizaram para que o veto à essa questão fosse derrubado, e, mediante lutas árduas, conseguiram. Porém, a ameaça da extinção da avaliação psicológica, como requisito obrigatório, aconteceu novamente nos anos de 2019 e 2021, levando a categoria a se movimentar em prol da derrubada do veto, por meio do qual, a classe obteve êxito quanto a permanência da obrigatoriedade da avaliação psicológica nos procedimentos periciais para fins de habilitação (Rueda; Guimarães, 2021).

Um acontecimento importante para a área do trânsito foi o reconhecimento da Psicologia do tráfego como especialidade da Psicologia. Tal evento se deu através da Resolução nº 23 de 13 de outubro de 2022, a qual, além de reconhecer a especialidade da psicologia do tráfego, instituiu normativas para que psicólogos e psicólogas obtivessem o título de especialista. (Conselho Federal de Psicologia, 2022a).

Atualmente, a área da Psicologia do trânsito é representada pela ABRAPSIT (Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego). Esta organização foi criada no ano de 2015, tendo como primícia pensar e executar estratégias que visam a segurança no trânsito e a preservação da vida. Essa entidade reúne psicólogos, pesquisadores e profissionais envolvidos com a temática “Trânsito”, e fomenta o desenvolvimento da Psicologia de tráfego em diversos setores da sociedade (ABRAPSIT, 2015).

2.2.1 A atuação do psicólogo do trânsito/tráfego e suas possibilidades de trabalho

A atuação dos psicólogos do trânsito, na sua grande maioria, acontece em clínicas credenciadas ao Detran que ofertam serviços de avaliação psicológica e médica para condutores e candidatos à habilitação. Dentre suas atribuições no referido contexto, o profissional de Psicologia desenvolve atividades de testagem psicológica, realização de entrevistas e análise dos instrumentos aplicados para emissão de um parecer psicológico, informando se o candidato/motorista encontra-se indicado ou contraindicado para a prática veicular (Matos; Brabo, 2019).

Considerando a ideia do parágrafo anterior, entende-se que a atuação do psicólogo do trânsito no contexto das clínicas do Detran, se concentra no âmbito pericial, em que o candidato/motorista precisa, necessariamente, se submeter a esse processo de investigação psicológica. Essa prática se fundamenta na Resolução do CFP nº 1 de 2019, a qual estabelece que:

§ 2º As(Os) candidatas(os) à Carteira Nacional de Habilitação e condutoras(es) de veículos automotores deverão ser avaliadas(os): I – quanto aos aspectos cognitivos: a) atenção concentrada; b) atenção dividida; c) atenção alternada; d) memória visual; e) inteligência. II – quanto ao juízo crítico/comportamento: a) Deverá ser avaliada(o) por meio de entrevista e criação de situações hipotéticas que versem sobre reações/decisões adequadas às situações no trânsito, tempo de reação, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a decisões ou comportamentos adequados, sejam eles individuais ou na relação com a(o) outra(o). Ainda, a(o) psicóloga(o) deverá obter informações a respeito do histórico da(o) candidata(o) com relação a acidentes de trânsito e opiniões sobre cidadania e mobilidade humana e urbana. III – quanto aos traços de personalidade: a) impulsividade adequada, não podendo estar exacerbada ou muito diminuída; b)

agressividade adequada, não podendo estar exacerbada ou muito diminuída; c) ansiedade adequada, não podendo estar exacerbada ou muito diminuída (Conselho Federal de Psicologia, 2019, p. 3).

Diante do exposto acima, verifica-se que a avaliação psicológica no contexto do tráfego abrange aspectos complexos, importantes e inerentes para que o condutor apresente um bom desempenho no trânsito. Para tal, o psicólogo deve ter capacidade técnica para administrar e manusear os instrumentos psicológicos (entrevista, testes psicológicos, observação, entre outros) bem como, saber escolher as ferramentas que melhor se adequem aos parâmetros da avaliação e às capacidades do avaliado para executá-los (Conselho Federal de Psicologia, 2022a).

O psicólogo do tráfego pode expandir a sua atuação para outras áreas neste contexto. O especialista em trânsito pode desenvolver trabalhos no âmbito científico, realizando estudos a fim de adquirir conhecimentos acerca dos processos psicológicos e sociais que ocorrem no tráfego. Além de atuar na pesquisa, o profissional pode executar ações de cunho educativo para o trânsito, visando a transmissão de conhecimentos acerca das questões que envolvam as situações de circulação (Veríssimo; Araújo, 2018).

Ainda sobre o âmbito educacional, o artigo 76 do CTB (Código de trânsito Brasileiro) prevê uma educação para o trânsito em todas as fases do desenvolvimento escolar do aluno, compreendendo desde os períodos iniciais até os estágios mais avançados do ensino básico (fundamental e médio). Por meio deste dispositivo legal, concebe-se que a inserção do psicólogo do trânsito também é uma possibilidade, tendo em vista que este profissional poderá colaborar com as práticas de ensino voltadas para a conscientização de condutas favoráveis que os alunos poderão adotar enquanto agentes que utilizarão as vias, tanto como pedestres, como também, no futuro, motoristas.

Para além das possibilidades acima mencionadas, o psicólogo do trânsito consegue atuar junto a empresas que trabalham com motoristas e prestam serviços de locomoção. Dentre suas atribuições, o especialista em tráfego pode desenvolver:

- Pesquisas e intervenções acerca das variáveis externa e interna do ambiente de trabalho dos motoristas para garantir um auxílio nos possíveis adoecimentos deste trabalhador.
- Propor projetos de melhoria no trabalho desenvolvido pelos profissionais do trânsito, os motoristas profissionais, por exemplo, treinamentos que façam os profissionais desenvolverem habilidades, tornando-os capacitados para exercerem a função.
- Trabalhar com a educação do trânsito, prevenindo, evitando e diminuindo possíveis acidentes.
- Trabalhar a redução de danos diretamente com os motoristas no contato deles com as variáveis interna e externa em que estão expostas (Matos; Brabo, 2019, p. 35).

Diante do que foi discutido anteriormente, verifica-se que o trabalho do especialista em trânsito pode e deve ir além das práticas convencionais, as quais se limitam à testagem psicológica. Para isso, é importante que o profissional tenha consciência do seu ofício e de como sua atuação pode contribuir com os diversos setores da sociedade (civil, órgãos públicos, empresas privadas, entre outros), buscando aprimorar suas atribuições no contexto do trânsito e contribuir para que cada vez menos ocorram acidentes de trânsito (Conselho Federal de Psicologia, 2022a).

Partindo das proposições do parágrafo anterior, percebe-se que o especialista em trânsito pode contribuir de forma significativa com as iniciativas privadas, desenvolvendo ações voltadas para o público que trabalha com e nas situações de trânsito, no sentido de viabilizar o desenvolvimento de estratégias que favoreçam o bem estar desses colaboradores, assim como, criar condições de trabalho que fomentem a saúde emocional de toda a equipe. Além disso, o psicólogo do trânsito pode trabalhar, de forma individualizada/e ou coletiva, em demandas de cunho pessoal que possam afetar as questões psicológicas destes motoristas e, conseqüentemente, comprometer a sua integridade física/psicológica, bem como a de terceiros que farão uso dos serviços de locomoção.

É importante salientar que o trabalho do psicólogo do trânsito pode e deve acontecer em articulação com outros campos do saber, ou seja, em parceria com uma equipe multiprofissional que integra algum órgão (público ou privado) ligado ao trânsito. Desta forma, ao trabalhar em diálogo com outras áreas do conhecimento, ao especialista será possível ter uma dimensão mais abrangente sobre os processos psicossociais que ocorrem no trânsito e pensar em estratégias efetivas que viabilizem a redução de danos no referido contexto (Conselho Regional de Psicologia, 2023).

O psicólogo do trânsito pode atuar no campo da prevenção e do tratamento. Dentre essas ações, Borges e Rodriguez (2020) destacam que o especialista em trânsito pode trabalhar no sentido de buscar compreensões acerca dos fatores (comportamentais, psicológicos, etc.) que podem colocar em risco a integridade do condutor e conseqüentemente acarretar em um acidente. Desta forma, conhecendo as condições de perigo, será possível intervir por intermédio de ações que visam a reflexão, o diálogo e a concepção de comportamentos e condutas que promovam o bem estar dos condutores e que propiciem que eles trafeguem em boas condições pelas vias.

No âmbito do tratamento, o psicólogo do trânsito também exerce um papel de extrema importância, principalmente no que diz respeito ao desenvolvimento de ações de cuidado a pessoas que passaram por algum evento traumático no trânsito e que adquiriram alguma sequela

emocional. Dentre as alternativas de atenção, destaca-se o atendimento a pessoas que apresentam aversão por dirigir, traumas psicológicos associados à situação de trânsito, entre outros. Neste cenário, o referido especialista pode inserir-se, também, no contexto clínico, trabalhando com demandas alusivas ao trânsito, no sentido de contribuir para o restabelecimento psicológico do paciente e para a promoção da sua saúde mental (Borges; Rodriguez, 2020).

Outra possibilidade de atuação do psicólogo do trânsito é o acompanhamento de instrutores/formadores de motoristas, os quais se concentram no âmbito dos CFCs (Centro de formação de condutores). Segundo o pensamento de Hantower (1986), o especialista do tráfego pode acompanhar os profissionais que instruem candidatos à CNH de modo a lhes dar suporte psico-educativo para lidarem com as demandas apresentadas pelos alunos, de cunho psicológico, as quais podem interferir no seu desempenho veicular. Além disso, a referida autora defende a ideia de que o psicólogo pode atuar, também, com os motoristas já habilitados, mas que apresentam atitudes não saudáveis no trânsito, as quais podem colocar em risco a sua integridade física, como a dos demais que trafegam pela via. Essa intervenção se baseia na realização de um trabalho de conscientização quanto à segurança no trânsito a partir do desenvolvimento de uma consciência individual e partindo para uma consciência coletiva acerca da adoção de condutas prudentes e seguras no trânsito.

Uma área pouco explorada ou até mesmo desconhecida pela maioria dos psicólogos do trânsito, como possibilidade de inserção profissional, é o campo da aviação. De acordo com a Resolução nº 3, de 16 de março de 2022 (Conselho Federal de Psicologia, 2022b), o especialista em trânsito também pode atuar no contexto da aviação, realizando um trabalho de acompanhamento dos pilotos de avião, bem como dos tripulantes, a fim de contribuir para a promoção do bem estar psicológico desses profissionais que também lidam com o transporte de pessoas e que precisam estar em condições mentais e físicas favoráveis para terem um bom desempenho na direção do veículo, reduzindo, desta forma, o índice de acidentes de avião em decorrência das questões de saúde mental.

2.3 Fatores psicológicos e impactos psicossociais dos acidentes de trânsito

Considerando que os acidentes de trânsito ocorrem devido a múltiplos fatores (sociais, humanos, ambientais, entre outros.), conforme mencionados e discutidos nos tópicos anteriores, tratar-se-á, nesse momento, sobre as condições psicológicas que permeiam tal evento, as quais se configuram o foco de estudo da presente pesquisa. Verifica-se a importância de voltar o olhar

para a dimensão psíquica, pois esta variável interna pode revelar indicadores subjetivos que estão intimamente ligados à ocorrência de sinistros no contexto do tráfego.

Para identificar os aspectos psicológicos envolvidos na ocorrência de acidentes de trânsito, foi analisado um estudo realizado com um grupo de motoristas de ônibus em situação de trabalho. Através da referida pesquisa, realizada por Oliveira e Pinheiro (2007), foi possível verificar pontos importantes que convergiram para a necessidade de se analisar os acidentes viários sob uma ótica humana em que o sofrimento psíquico está presente e que pode influir fortemente no desempenho do motorista no espaço de circulação veicular.

Na investigação desenvolvida pelos autores do parágrafo anterior, percebeu-se que os motoristas que participaram do estudo, se encontravam sob sofrimento psíquico devido a situações emblemáticas, dentre elas: situações de preocupação, reflexo da política organizacional sobre o trabalho e presença de sono durante o dia. Tais fatores apontaram para a questão do estresse como um indicador de risco subjetivo potencialmente prejudicial ao bem estar dos motoristas (Oliveira; Pinheiro, 2007).

Diante do exposto acima é possível inferir a ideia de que situações relacionadas a problemas diversos (familiar, conjugal, pessoais, entre outros.), conflitos no trabalho e a má qualidade de vida no quesito descanso, que atravessam os indivíduos no seu cotidiano, podem desencadear o estresse e colocar o sujeito em um estado de vulnerabilidade, que no estudo em questão, representaram as causas do envolvimento dos motoristas de ônibus em acidente de trânsito. Segundo Pacheco e Rosa (2016), tais situações refletem certo estado de aflição dos indivíduos diante de seus problemas e um anseio por resoluções.

Estrela *et al.* (2018) discorre que o estresse representa uma reação excitatória do organismo perante situações que o oprimem e o confrontam. Para os referidos autores, as respostas estressoras são uma tentativa de ajustamento do indivíduo às exigências externas do meio, as quais podem gerar “[...] alterações em sua capacidade física, psíquica e emocional, com sintomas que impedem a satisfação pessoal e provocam fragilidade nos organismos [...]”. (Estrela *et al.*, 2018, p. 216).

A forma como se estabelece e se desenvolve a logística de trabalho também pode afetar o bem estar do colaborador, contribuindo para o surgimento de estresse. Percebe-se que um trabalho com muitas cobranças e exigências, condições precárias para o exercício das funções e relações trabalhistas conturbadas, podem gerar desconforto emocional no colaborador e, conseqüentemente, levá-lo a um estado de adoecimento mental (Pacheco; Rosa, 2016).

Considera-se relevante discorrer sobre o fator “trabalho” na fundamentação teórica, pois este se mostra como parte da rotina de muitos motoristas e que, portanto, também pode estar

relacionado ao conjunto de fatores capazes de afetar o estado emocional do condutor e aumentar as chances de ocorrer um acidente de trânsito. Matos e Brabo (2019) concebem que falar de saúde e direção veicular implica, necessariamente, compreender as condições diversas do cotidiano às quais o indivíduo está inserido e quais recursos que ele dispõe para lidar com tais adversidades.

Pelo fato das implicações citadas anteriormente, terem sido discutidas no decorrer da fundamentação teórica, atentar-se-á, nesse momento, para os impactos dos acidentes de trânsito na dimensão psicológica. Dessa forma, compreende-se que diante do referido acontecimento, o acidentado sofre, além dos traumas, uma série de sentimentos negativos, dentre eles se destacam “[...] os sentimentos de culpa, preocupação, ansiedade, medo e tristeza” (Silva *et al.*, 2021, p. 2).

Baseado nas proposições de Queiroz *et al.* (2016) acerca dos impactos psicológicos que acometem as vítimas de um acidente viário, é possível inferir a ideia de que os sentimentos de culpa emergem dos questionamentos que levam o sequelado a pensar no que poderia ter feito para evitar o acidente. Já as preocupações decorrem da incerteza de como serão suas vidas após o referido evento, o que culmina na ansiedade. O medo e a tristeza se revelam como sentimentos aversivos a uma realidade posta e por hora desconhecida, a qual vai requerer dos mesmos uma adaptação a uma nova condição e estilo de vida, quando o acidente gerar deficiência ou limitação.

Nesse cenário de incertezas, medos e preocupações quanto ao porvir, experienciados pelas vítimas de trânsito, se faz necessário um apoio profissional com vistas a ajudar o acidentado a lidar com a nova fase de vida, a ressignificar sua experiência traumática no contexto do tráfego e a enxergar novas perspectivas de futuro. Além do suporte familiar que se mostra de extrema importância, a rede de apoio também é um fator que contribui de forma significativa para a reabilitação do paciente, visto que esta pode favorecer o envolvimento do sequelado com outras pessoas e com isso gerar fortalecimentos dos vínculos afetivos que promovam saúde mental e sensações de bem estar à vítima de acidente de trânsito (Silva *et al.*, 2021).

De acordo com Rios *et al.* (2019), além de impactar na dimensão social, os acidentes de trânsito também geram grandes repercussões no cenário econômico. Além dos recursos financeiros que os cofres públicos precisam destinar à saúde para a cobertura dos tratamentos necessários às vítimas de acidente de tráfego (assistência hospitalar, serviços de fisioterapia e saúde mental, acompanhamentos domiciliares, entre outros.), as filas da previdência tendem a aumentar e a mão de obra (reinserção ao trabalho) fica estagnada.

A dimensão laboral também sofre impactos significativos com a ocorrência dos acidentes de trânsito. Nos casos em que o acidente de trânsito acarreta sequelas físicas para a vítima, na maioria das situações, o empregado é afastado de suas funções trabalhistas. Tal afastamento gera consequências, até mesmo, para a empresa na qual a vítima trabalha, visto que o estabelecimento precisará captar novos recursos humanos para substituir, de forma temporária ou permanente, o colaborador sequelado. Também, existe a possibilidade de haver um remanejamento de colaboradores internos, os quais precisarão deixar suas funções de origem para atenderem a demanda do trabalho em outros setores da organização (Tobias; Cruz, 2019).

Além dos impactos sociais, econômicos e funcionais, mencionados nos parágrafos anteriores, Mesquita Filho (2012) acrescenta que os acidentes no contexto do trânsito repercutem agravos para as vítimas e seus familiares. Além de causar incapacidades temporárias e/ou permanentes, pode gerar sofrimento psicológico para o acidentado e também para as pessoas que se implicam com os seus cuidados, que na maior parte são os familiares, os quais, além de sofrerem por presenciarem seus entes queridos acidentados, têm suas rotinas modificadas em prol de prestar assistência ao familiar sequelado.

3 PERCURSO METODOLÓGICO

3.1 Tipo de estudo

O presente estudo tratou-se de uma pesquisa descritiva de abordagem qualitativa, na qual foram investigados os indicadores de riscos subjetivos de sofrimento psíquico relacionados à ocorrência de acidentes de trânsito. Essa investigação foi desenvolvida através de um trabalho de campo em que os participantes, voluntários que aceitarem participar da pesquisa, receberam um questionário (APÊNDICE A) contendo perguntas sobre a temática do estudo, além de dados sociodemográficos (Creswell, 2014).

A pesquisa foi desenvolvida com os psicólogos e psicólogas especialistas em trânsito que atuam em diferentes regiões do estado de Minas Gerais. Estes profissionais concluíram o curso de pós-graduação em Psicologia do Trânsito, que é um dos requisitos obrigatórios para atuar na área do tráfego, realizando avaliação psicológica em clínicas credenciadas ao Detran.

3.2 Participantes

A presente investigação foi realizada com os profissionais da Psicologia que são avaliadores de clínicas credenciadas ao Detran em diferentes regiões do estado de Minas Gerais. A escolha por essa população se justificou na possibilidade de encontrar participantes que se enquadrassem nos requisitos desta pesquisa e que pudessem colaborar para o desenvolvimento e expansão do referido estudo.

Foram considerados aptos para participar da pesquisa profissionais que se encontram atuando como examinadores em clínicas do Detran de Minas Gerais. Foram desconsiderados os profissionais que atuam em clínicas credenciadas ao Detran do estado de Minas Gerais, mas que se encontraram, no momento da coleta, licenciados ou afastados de suas atividades laborais.

O contato inicial foi feito com uma psicóloga especializada em trânsito que atua no estado de Minas Gerais, realizando avaliações psicológicas para motoristas e candidatos à habilitação. O processo de coleta iniciou-se com a referida profissional, a qual, a partir de sua rede de contatos, divulgou para outros profissionais da área do tráfego, até que se obtivesse uma amostra considerável e necessária para o desenvolvimento da pesquisa.

O número de participantes (amostragem) foi definido a partir do método “bola de neve”, em que cada profissional indicou outro colega que preenche os critérios de inclusão da pesquisa. Entretanto, considerando que o estado de Minas Gerais é composto por 12 mesorregiões,

segundo Minas Gerais (2025), estimou-se obter uma amostragem de 50 participantes voluntários para essa pesquisa. Sobre a referida metodologia, entende-se que:

A técnica de amostragem ‘bola de neve’ consiste na seleção de participantes com base em indicadores feitos por sujeitos já envolvidos na pesquisa, permitindo o alcance de indivíduos pertencentes a redes ou grupos específicos. Esse método é particularmente eficaz em contextos em que os sujeitos são de difícil acesso ou em que as relações interpessoais desempenham um papel crucial para o contato com novos participantes (Minayo, 2014, p. 138).

Desta forma, compreende-se que o método Bola de Neve se enquadra nos moldes da presente pesquisa, tendo em vista que o estudo foi realizado com profissionais de diferentes localidades do estado de Minas Gerais. Tal formato propiciou o acesso e a participação dos voluntários na pesquisa, além de integrar diferentes perspectivas acerca do fenômeno “acidente de trânsito”, que se configurou o foco de estudo desta investigação.

3.3 Instrumentos

Foram aplicados questionários de dados sociodemográficos aos participantes (APÊNDICE A). Estes questionários contiveram dados pessoais e sociais (estado civil, idade, escolaridade, entre outros) do profissional e, também, perguntas direcionadas à compreensão dos fatores de risco subjetivos de sofrimento psíquico relacionados aos acidentes de trânsito.

Na pesquisa científica, a aplicação de questionários representa uma ferramenta de extrema importância para coleta de dados e compreensão dos fenômenos. Por meio deste instrumento, é possível acessar o discurso do participante, viabilizando que ele verbalize e expresse as suas vivências. Também favorece que o participante entre em contato com sua realidade interna e atribua novos sentidos à sua experiência de vida (Sionek; Assis; Freitas, 2020).

3.4 Procedimentos de coleta de dados

Para desenvolver o presente estudo, o investigador fez um contato inicial com uma profissional da área de trânsito. Na oportunidade, o pesquisador falou da proposta do estudo, bem como das questões éticas e científicas que envolveram o processo investigativo. Como a profissional aceitou participar, foi-lhe enviado o questionário eletrônico, via *Google Forms*, para sua leitura e resposta. Posteriormente, seguiu com a divulgação da investigação para outros

profissionais, os quais foram selecionados de acordo com os critérios de inclusão abordados no item 3.2 da metodologia deste trabalho.

Aos participantes que estiveram de acordo e aceitaram a participação na pesquisa, deu-se o seguimento da coleta de dados, a qual aconteceu por meio da aplicação de um questionário (APÊNDICE A). O voluntário recebeu o link do formulário via *Google Forms*. Na página inicial do documento eletrônico, foi perguntado se o participante desejava responder ao questionário e seguir com o processo. Também, nesta mesma sessão, constou o TCLE, o qual teve que ser lido para fins de conhecimento do participante acerca da pesquisa. Se aceito, seguiu para a seção 2 do formulário digital. Caso contrário, o documento foi fechado automaticamente.

3.5 Análise dos dados

Para analisar os dados coletados, foi utilizado o método compreensivo de análise de conteúdo, visando tratar as informações adquiridas, correlacionar os indicadores observados ao objeto de estudo da presente pesquisa e responder à problemática levantada em questão. A análise de conteúdo, é compreendida como “uma técnica de investigação que através de uma descrição objetiva, sistemática e quantitativa do conteúdo manifesto das comunicações tem por finalidade a interpretação destas mesmas comunicações” (Bardin, 2016, p. 22).

Nesta etapa da pesquisa, considerou-se relevante um tratamento descritivo de dados sociodemográficos (faixa etária, gênero, estado civil, escolaridade, entre outros) a fim de obter uma compreensão sobre os perfis dos candidatos que participaram do estudo. Posteriormente, foram analisadas as respostas dos questionários, as quais contemplaram informações sobre a prática profissional de cada participante, suas percepções sobre os acidentes de trânsito e os indicadores que contribuem para a ocorrência de tal evento.

3.6 Aspectos éticos

Para a análise da viabilidade da pesquisa e sua *posterior* aprovação, esse projeto foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC). Após validado, o estudo foi desenvolvido com profissionais da Psicologia que se interessaram por participar da pesquisa de forma voluntária e colaborativa, buscando contribuir com a expansão do conhecimento científico, bem como com a sociedade de modo geral, por meio da articulação de estratégias que visam à redução de acidentes de trânsito decorrentes de mal-estar psíquico.

Como forma de resguardar a segurança dos participantes e o sigilo das informações coletadas durante o processo de pesquisa, foi apresentado ao voluntário o termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE). O referido documento constou na página inicial do questionário, em que o participante assinaria o documento se estivesse de acordo ou não com o teor do escrito. Com relação ao seu caráter ético-informativo, considera-se que no referido documento “[...] devem constar todas as informações pertinentes ao caso clínico. O documento visa assegurar a autonomia do paciente e comprovar que as informações foram transmitidas a ele” (Castro *et al.*, 2020, p. 523).

Seguindo os trâmites éticos envolvendo esse estudo, a pesquisa foi avaliada e aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da UNISC sob parecer consubstanciado com número 7.400.314. CAEE: 86361325.9.0000.5343, com data da aprovação em 20 de fevereiro de 2025. As informações detalhadas sobre o referido parecer podem ser verificadas no ANEXO D deste trabalho.

3.7 Resultados e discussões

3.7.1 Contextualização

Nesta seção serão apresentados e discutidos os resultados obtidos na investigação de mestrado intitulada “Indicadores de riscos subjetivos de sofrimento psíquico em motoristas: um olhar sob a óptica do psicólogo do trânsito/tráfego”. A referida pesquisa consistiu na aplicação de um questionário contendo perguntas voltadas para psicólogos do trânsito do estado de Minas Gerais, conforme consta no APÊNDICE A.

A aplicação do questionário se deu por meio da plataforma *Google Forms*. O formato do referido instrumento foi escolhido devido à sua capacidade de alcançar um número expressivo de psicólogos do trânsito/tráfego do estado de Minas Gerais e de viabilizar o acesso facilitado desses participantes a esse recurso de investigação.

O questionário foi aplicado entre os meses de setembro a novembro do ano de 2025. Ao todo, obtiveram-se 36 respostas. Desse total, cinco participantes afirmaram não residir no estado de Minas Gerais, um pesquisado respondeu ao questionário de forma parcial e um não concordou com o TCLE. Desta forma, seguindo os critérios de inclusão e exclusão deste estudo, suas respostas foram desconsideradas para fins de análise e verificação dos dados. Assim, foram consideradas 29 respostas fornecidas pelos perfis dos participantes que se enquadraram nos requisitos da pesquisa.

Nas seções seguintes serão apresentadas as análises quantitativa e qualitativa dos dados obtidos do referido instrumento de investigação. Na análise quantitativa serão mostrados os resultados das questões sociodemográficas que envolveram o estudo (escolaridade, idade, região, formação acadêmica, entre outros). Já na análise qualitativa serão apresentados e discutidos, por meio de articulações teóricas, os resultados da pesquisa que versaram sobre a compreensão dos fatores de risco subjetivo de sofrimento psíquico que estão relacionados à ocorrência de acidentes de trânsito.

3.7.2 Análise quantitativa

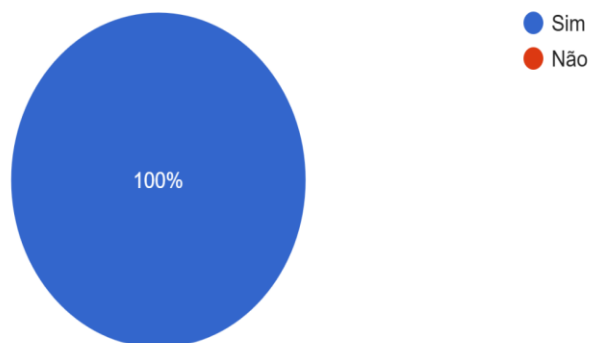
Nesta seção serão analisados os dados quantitativos das perguntas fechadas do questionário. Como forma de exemplificar e contribuir para uma melhor compreensão dos resultados, essa apresentação é acompanhada de gráficos estatísticos, os quais demonstraram, por meio de figuras, a porcentagem das respostas.

Como requisito para prosseguir respondendo ao questionário, foi estabelecido que o participante deveria ler o TCLE e manifestar concordância clicando na alternativa “SIM”. Das 29 respostas obtidas, 100% manifestaram estar de acordo com o conteúdo do referido documento. No Gráfico 1, é possível verificar a porcentagem das respostas positivas.

Gráfico 1 - Termo de consentimento livre e esclarecido

Para dar seguimento com o questionário, solicitamos que você leia atentamente o TCLE (Termo de Consentimento Livre e Esclarecido). Se estiver de... você tome conhecimento do estudo. Link do TCLE

29 respostas



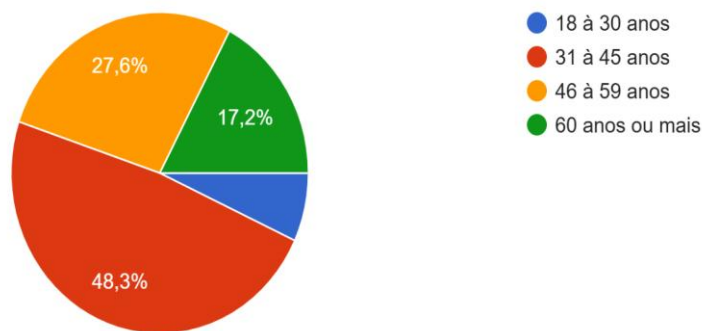
Fonte: Questionário Forms (2025).

Sobre a faixa etária dos participantes foram apresentadas as seguintes opções de idade entre 30 a 60 anos ou mais, sendo que o pesquisado deveria marcar a opção que correspondesse ao seu perfil. Dentre as 29 respostas, verificou-se que 6,9% afirmou ter idade entre 18 a 30 anos; 48,3% sinalizou ter idade de 31 a 45 anos; 27,6% afirmou ter entre 46 a 59 anos e 17,2% ter 60 anos ou mais. Conforme o Gráfico 2, é possível visualizar as porcentagem no quesito faixa etária.

Gráfico 2 - Faixa etária

1. Sua idade é:

29 respostas



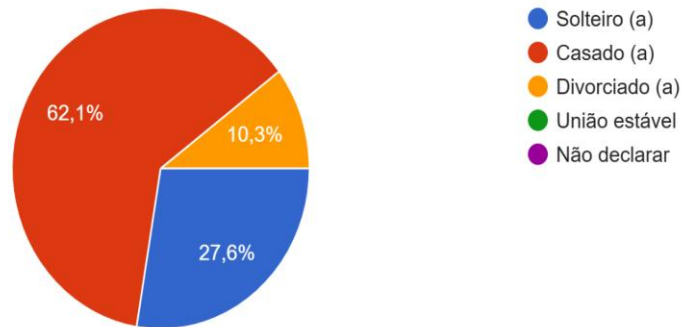
Fonte: Questionário Forms (2025).

O estado civil dos participantes também constou no questionário. Dentre as 29 respostas fornecidas para essa pergunta, 27,6% afirmou ser solteiro; 62,1% alegou estar casado e 10,3% referiu estado civil divorciado. As opções “União estável e Não declarar” não foram sinalizadas. O Gráfico 3 exemplifica tal análise.

Gráfico 3 - Estado civil

2. Estado civil?

29 respostas



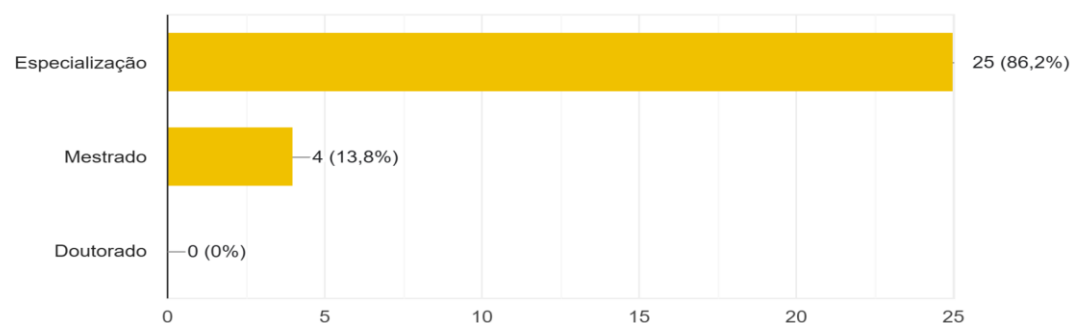
Fonte: Questionário Forms (2025).

Concernente ao grau de escolaridade, os participantes também foram questionados. Das 29 respostas para essa pergunta, 86,2% respondeu ter especialização; 13,8% alegou ter mestrado e 0% sinalizou ter doutorado. É válido pontuar que o número expressivo de pesquisados que se declararam especialistas se deve, também, a um dos requisitos para atuar como avaliador no âmbito do Detran, que é possuir o título de especialista em Psicologia do Tráfego. No gráfico 4, verificam-se tais constatações.

Gráfico 4 - Nível de escolaridade

3. Escolaridade

29 respostas



Fonte: Questionário Forms (2025).

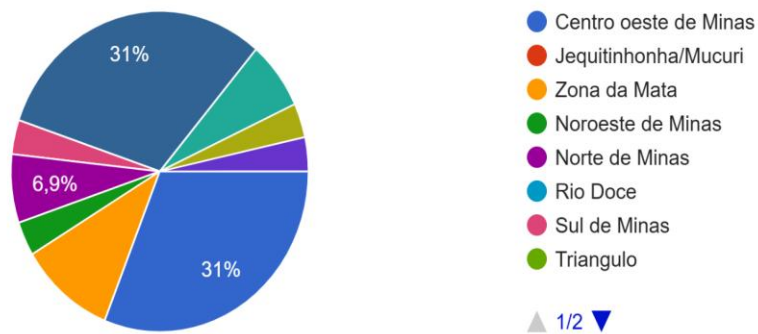
A pesquisa se desenvolveu com os psicólogos do trânsito do estado de Minas Gerais. Assim, para identificar em qual região esses profissionais residiam, foi perguntado no

questionário sobre tal aspecto. Das 29 respostas, 31% afirmou ser da região Centro oeste de Minas; 10,3% da Zona da Mata; 31% da Zona Metropolitana; 6,9% do Campo das Vertentes; 3,4% Noroeste de Minas; 6,9% do Norte de Minas; 3,4% do Sul de Minas; 3,4% de Alto Paraopeba e 3,4% do Sudeste de Minas. Tais porcentagens podem ser verificadas no Gráfico 5.

Gráfico 5 - Regiões de Minas Gerais

5. Região de MG você reside?

29 respostas



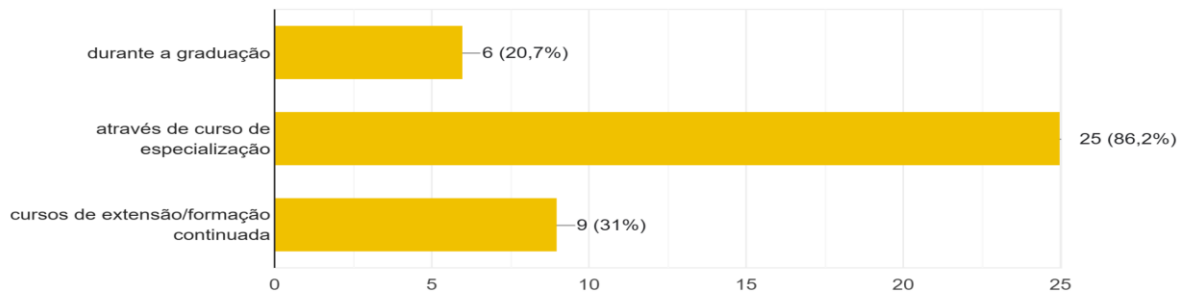
Fonte: Questionário Forms (2025).

Ainda sobre o processo de formação dos participantes, foi questionado em qual momento eles tiveram contato com a Psicologia do Trânsito/Tráfego. Dentre as 29 respostas fornecidas, 20,7% afirmou ter entrado em contato com essa especialidade durante a graduação; 86,2% através de curso de especialização e 31% por meio de cursos de extensão/formação. É importante pontuar que os participantes selecionaram mais de uma alternativa para essa questão. No Gráfico 6 constata-se essa apuração.

Gráfico 6 - Contato com a psicologia do trânsito/tráfego

6. Você teve contato com a disciplina de Psicologia do trânsito?

29 respostas



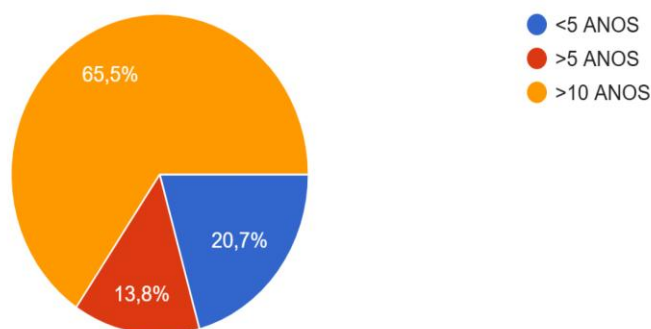
Fonte: Questionário Forms (2025).

Foi questionado aos participantes sobre o tempo de atuação na área da Psicologia do trânsito/Tráfego. Do total de respostas obtidas, verificou-se que 65,5% referiu atuar na área há mais de 10 anos; 20,7% alegou ter menos de cinco anos de atuação e 13,8% sinalizou ter mais de cinco anos de experiência na referida especialidade. O Gráfico 7 demonstra os dados citados anteriormente.

Gráfico 7 - Tempo de atuação

7. Há quanto tempo você atua na área do trânsito?

29 respostas



Fonte: Questionário Forms (2025).

Em suma, os dados apresentados acima demonstraram os perfis sociodemográficos dos psicólogos que participaram desta pesquisa. Verificou-se que o estudo contemplou uma diversidade de informações no que se refere aos aspectos: região, faixa etária, grau de instrução,

entre outros, o que contribuiu para a diversificação de informações sobre o objeto desse estudo (trânsito e saúde mental), e para enriquecer as discussões em torno do tema do presente trabalho.

3.7.3 Análise qualitativa

Nesta seção são apresentados os dados obtidos da investigação das perguntas abertas. Esses dados refletem a percepção dos psicólogos do trânsito/tráfego acerca dos indicadores de risco subjetivos de sofrimento psíquico que podem acometer o condutor e colocá-lo em uma situação de perigo, como, por exemplo, a ocorrência de acidentes de trânsito.

Ao serem questionados sobre quais desafios os psicólogos do trânsito/tráfego enfrentam em suas práticas, foi apontada a falta de reconhecimento dos candidatos à CNH e/ou motoristas acerca da importância do processo de avaliação psicológica na formação e acompanhamento dos condutores de veículo automotor. Segundo os participantes, alguns motoristas percebem a avaliação psicológica no contexto do trânsito como algo burocrático e com pouco fundamento para sua execução. Entretanto, entende-se que a avaliação psicológica neste contexto é um processo necessário e importante, pois viabiliza a investigação das condições psicológicas do indivíduo para conduzir um veículo automotor, favorecendo o entendimento sobre quais perfis se encontram em condições favoráveis à prática veicular e quais não atendem a esse requisito. Desta forma, ao se atentar para as condições psicológicas do motorista e/ou candidato à CNH, é possível pensar em um trânsito seguro e com menos chances de acontecer um sinistro (Sarno, 2025).

Ainda sobre os desafios enfrentados pelos especialistas do trânsito, foi relatada a questão da falta de um tempo de qualidade para atender às demandas técnicas (atendimento aos candidatos/motoristas/elaboração de laudos) e conciliar com as demandas administrativas (lançamento de exames no sistema do Detran). No estado de Minas Gerais, as avaliações psicológicas ocorrem exclusivamente nas clínicas credenciadas ao Detran. Essas, por sua vez, apresentam um sistema de agendamento que direciona os candidatos e que permite atender até 528 cadastros ao mês, de acordo com a Portaria CET nº 808 de 19 de julho de 2024 (Minas Gerais, 2024). Diante desse fato, compreende-se que, dependendo do número de candidatos para serem atendidos no dia, a demanda tende a ser extensa, tornando-se um desafio para o psicólogo do trânsito atendê-la dentro do tempo que lhe é disponibilizado, de forma que esse profissional dê a devida atenção para que o processo avaliativo seja conduzido de forma ética, técnica e dentro dos parâmetros estabelecidos pelo Detran.

Os participantes foram questionados sobre como percebiam a relação entre saúde mental e o ato de dirigir. Para essa questão, eles afirmaram que esses dois aspectos são importantes e indissociáveis, uma vez que o bem-estar psíquico influi diretamente na maneira como o motorista se expressa no trânsito. Os psicólogos do tráfego afirmaram que, sem saúde mental, é impossível assumir a direção veicular, visto que, dependendo das condições psicológicas desfavoráveis, pode comprometer o bem-estar do condutor e colocá-lo em uma situação de perigo. Fundamentando tal proposição, Borges (2025) afirma que a saúde mental se revela como uma condição imprescindível para que o condutor exerça a prática veicular, pois a maneira como o motorista se apresenta psicologicamente tanto pode favorecer como também prejudicar a logística do trânsito. Segundo o referido autor, motoristas que apresentam boas condições psicológicas tendem a agir de maneira coerente e adotar condutas seguras no tráfego.

Diante do questionamento sobre as questões de saúde mental serem abordadas durante o processo de avaliação psicológica, os participantes referiram que a temática em questão é pouco ou quase nada trabalhada no contato com os motoristas e candidatos à CNH. Discorreram que, na maioria dos casos, o referido tema é tratado durante a entrevista, momento em que o profissional tem um contato direto e dialógico com o candidato, mas que é discutido de forma superficial. Os participantes alegaram que a falta de publicações sobre a referida temática se mostra precária e/ou ultrapassada e que não atendem de forma satisfatória às demandas dos especialistas no que se refere a conteúdos didáticos e instrucionais voltados para a saúde mental dos motoristas. Tal constatação chamou a atenção do pesquisador e o motivou a desenvolver um trabalho de intervenção (curso de extensão) que abordasse a questão do bem-estar psíquico dos motoristas, a fim de conscientizar os psicólogos que atuam no âmbito do Detran a despertarem para esse assunto que é tão importante quanto os aspectos da perícia psicológica.

Sobre os fatores psicológicos de sofrimento psíquico que influenciam na ocorrência de acidentes de trânsito, os participantes afirmaram que os aspectos de maior destaque são: o estresse, a exaustão e a depressão. Tais fatores serão abordados nos parágrafos subsequentes, nos quais serão apresentadas a sua definição e a maneira como interferem negativamente no desempenho veicular do motorista, podendo se tornar potencialmente arriscados para a segurança no trânsito.

A depressão é definida, segundo Esteves e Galvan (2006), como um adoecimento psíquico que afeta o humor do paciente, gerando-lhe "apatia, irritabilidade, perda de interesse, tristeza, atraso motor ou agitação, ideias agressivas, desolação e múltiplas queixas somáticas (insônia, fadiga, anorexia)" (Esteves; Galvan, 2006, p. 2). Diante de tal definição, compreende-se que a depressão é um tipo de mal-estar psicológico que aflige o indivíduo e ocasiona

prejuízos em vários aspectos de sua vida. Por ser um transtorno de humor, pode oscilar entre episódios de euforia e melancolia. Por exemplo, em certos momentos, o paciente pode apresentar uma agitação motora; já em outros, um estado de tristeza, aparentemente sem motivação, e uma perda significativa de ânimo para executar atividades corriqueiras do dia a dia.

No trânsito, a depressão pode representar um fator de grande impacto à segurança do motorista, visto que, segundo Borges (2025), pode afetar a área cognitiva do condutor, em especial, a atenção concentrada, a qual é imprescindível para o motorista fazer seu deslocamento de forma precisa e cautelosa. Conforme pontuado por Esteves e Galvan (2006), a depressão também pode comprometer a qualidade do sono do paciente, o que também impacta negativamente nas funções cognitivas indispensáveis à prática veicular (atenção, raciocínio, memória, entre outros), tornando, desta forma, o motorista vulnerável à ocorrência de acidente de trânsito.

A exaustão também foi apontada como um indicador de sofrimento psíquico que pode afetar o bem-estar do motorista e comprometer o seu bom desempenho no trânsito. Esse tipo de desconforto psicológico é definido como “um estado de estresse emocional excessivo acompanhado de depleção total da energia” (Sacadura-Leite *et al.*, 2019). Nesse sentido, compreende-se que a exaustão é uma resposta apresentada pelo organismo diante de situações estressoras que afetam a sua disposição, causando uma fadiga tanto física como também emocional, especialmente no bem-estar do trabalhador.

De acordo com Sacadura-Leite *et al.* (2019), o ambiente laboral, dependendo das condições adversas que circundam as relações de trabalho (sobrecarga, jornadas longas, logística de trabalho conturbada, entre outros), pode impactar a qualidade de vida do colaborador, provocando exaustão emocional. Souza (2024) afirma que o trabalho por si só gera cansaço no colaborador, mas, quando esse cansaço não é bem administrado e vai se acumulando, gera a exaustão no indivíduo. Nos motoristas, essas condições adversas podem se tornar um complicador, à medida que impactam principalmente na capacidade do motorista em manter o foco na direção, reduzindo a sua capacidade atencional e gerando dispersão ao volante, conforme analisam Battiston, Cruz e Hoffman (2006).

O estresse foi o indicador de sofrimento psíquico que mais apareceu nas respostas fornecidas pelos participantes da pesquisa. De acordo com a Organização Mundial de Saúde (2023), o estresse é compreendido como uma resposta do indivíduo diante de situações desafiadoras, as quais ameaçam o equilíbrio do organismo. Em um levantamento estatístico realizado no ano de 2024 pela Polícia Rodoviária Federal, publicado pelo Portal do Trânsito,

foi sugerido que 30% dos acidentes de trânsito ocorrem devido a questões de saúde mental, e o estresse foi apontado como um desses indicadores.

No trânsito, verifica-se que o estresse está presente na vida de muitos condutores de veículo automotor. Dentre os motoristas profissionais, segundo Oliveira e Pinheiro (2007), tais situações estressantes são mais perceptíveis, haja vista que a junção de problemas pessoais, conflitos no trabalho, logísticas trabalhistas conturbadas, entre outras, pode afetar o estado psicológico do indivíduo, levando a uma situação de estresse e, conseqüentemente, de vulnerabilidade no trânsito.

Além dos fatores internos (problemas pessoais, organizacionais, interpessoais, entre outros), o próprio trânsito em si pode representar uma fonte geradora de estresse. De acordo com Battiston, Cruz e Hoffmann (2006), a presença de ruídos, a emissão de poluentes no ar, o trânsito lento/parado, vias mal estruturadas, entre outros, podem alterar o estado emocional do motorista e fazer com que ele apresente comportamentos de irritabilidade e/ou agressividade, podendo expressar-se de maneira não adequada no trânsito e colocar a sua integridade física em risco, como também a de terceiros que pelas vias circulam.

Em relação às estratégias que podem ser desenvolvidas para viabilizar a saúde mental dos motoristas, foram destacadas: a criação de campanhas voltadas para a temática saúde mental no trânsito, a realização de rodas de conversas sobre a referida temática, a ampla divulgação nos meios de comunicação e redes sociais sobre assuntos voltados para o cuidado da saúde mental, o desenvolvimento de um material que auxilie os condutores a lidarem com situações de estresse e os estimulem a buscar apoio psicológico.

Sobre a realização de campanhas de conscientização, tem-se o Maio Amarelo, que é o mês da conscientização do trânsito. No Brasil, essa campanha foi concebida no ano de 2014, sendo executada pelo Observatório Nacional de Segurança Viária. Essa campanha tem como objetivo gerar consciência na sociedade sobre as condutas adequadas no trânsito, de modo que os motoristas não coloquem em risco as suas vidas nem a de terceiros. Dentre as ações de incentivo, a saúde mental se inscreve como uma pauta importante para a concepção de condutas prudentes no contexto do trânsito, haja vista que cuidar do aspecto psicológico é tão importante quanto as outras áreas da vida do condutor (Brasil, 2025).

Dentre as sugestões de estratégias para a promoção da saúde mental dos motoristas, foi sugerida a realização de rodas de conversas. Essa iniciativa se define como:

[...] um método de participação dialógica e coletiva, em torno de um determinado tema, pelo qual sujeitos se expressam e escutam seus pares e a si por meio da ação reflexiva. Um dos objetivos previstos é o de socializar saberes e implementar a troca

de experiências por meio da conversa entre os participantes, na perspectiva de construir e reconstruir novos saberes sobre a temática proposta (Oliveira; Gama, 2024, p. 5).

A partir das proposições do parágrafo anterior, verifica-se que as rodas de conversas representam um espaço em que um grupo de pessoas se reúne para dialogar sobre determinado assunto. Essa união entre os agentes da intervenção se torna produtora, à medida que permite que eles expressem suas opiniões, ouçam as percepções de seus pares e, juntos, construam saberes que vão auxiliar na resolução de problemas e na concepção de soluções.

Diante do que foi apresentado nesta sessão, foi possível perceber a maneira como os especialistas do trânsito concebem a temática saúde mental e trânsito. Ao passo que relataram suas experiências no âmbito do Detran, foi possível ter uma dimensão sobre as complexidades que ocorrem neste contexto e as fragilidades que permeiam a atuação desses profissionais. Sendo um ponto de partida para pensar, em articulação com a classe, em estratégias que aprimorem suas práticas e tornem os motoristas mais conscientes no tocante ao cuidado de sua saúde mental.

3 INTERVENÇÃO

O presente capítulo discorrerá sobre o trabalho de intervenção, fruto da pesquisa realizada com os psicólogos(as) do trânsito do estado de Minas Gerais, sobre os indicadores de risco subjetivo de sofrimento psíquico relacionados aos acidentes de trânsito. Essa atividade representou um momento importante para o desenvolvimento dessa pesquisa, pois propiciou uma interação com os participantes do estudo e um aprofundamento das informações fornecidas nos questionários. Assim sendo, a intervenção é definida como:

[...] uma ação que possibilita tanto o desenvolvimento e inovação de produtos, processos e serviços, como formação e autoformação reflexivo-crítica de novas atitudes, comportamentos do e para o mundo social e do trabalho. A intervenção nas pesquisas ativas em educação é o próprio objeto de estudo, configurando-se de maneira praxica nas pesquisas, portanto, não sendo uma ação previamente pensada de desenvolvimento de produtos ou de formação, mas é um processo orgânico que nasce a partir da problemática vivida pelo ator social, que age e reage intencionalmente para solucionar o problema no processo da investigação (Pereira, 2022, p. 44).

Partindo das proposições do parágrafo anterior, considera-se que a intervenção faz parte do processo investigativo. Ela representa uma etapa na qual é possível não somente retornar as percepções obtidas pelos participantes, como também criar espaços de diálogos e trocas, os quais favoreçam o entendimento e a concepção de estratégias para agir em uma determinada realidade e provocar transformação social.

A intervenção realizada com os participantes da referida investigação se deu por meio da criação de um Curso de Extensão, o qual teve como título Saúde Mental e Trânsito. Esse curso teve como objetivo central instrumentalizar os profissionais que atuam no contexto do trânsito acerca das questões da saúde mental de candidatos à CNH e motoristas.

A escolha por essa modalidade de intervenção se deu a partir da percepção do pesquisador, mediante a análise das respostas dos participantes, as quais demonstraram muita atenção aos aspectos periciais que envolvem o trabalho do psicólogo do trânsito no âmbito do Detran, porém, pouca ênfase aos aspectos da saúde mental, que estão relacionados com a ocorrência de acidentes de trânsito. Mediante tal constatação, é que surgiu a ideia de se criar um curso no qual abordasse, não somente as questões sobre o trânsito e suas legislações, como também, os aspectos de bem estar psicológico dos condutores, os quais são tão importantes quanto aos conhecimentos e habilidades necessários para uma prática veicular responsável e segura.

Com uma carga horária total de 20 horas, o curso foi realizado no mês de outubro de 2025, ocorrendo todas às terças-feiras, no horário das 18h às 22 horas. O referido curso foi ofertado pela Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC, tendo como coordenadora a profa. Dra. Valéria Gonzatti e professor, o mestrando em Psicologia pela referida instituição, Mateus Alves Ferreira. Como equipe de apoio, contou com a participação dos bolsistas da Unisc, os quais auxiliaram nas questões de informática.

O curso de extensão Saúde Mental e Trânsito se destinou, em um primeiro momento, aos psicólogos (as) do tráfego que participaram da presente pesquisa. Porém, compreendendo a relevância do tema e a necessidade de conscientizar um número expressivo de profissionais da área da saúde mental, optou-se por estender o curso para outros psicólogos interessados pela temática e, também, estudantes da graduação em Psicologia.

O conteúdo do curso foi trabalhado ao longo de quatro encontros semanais. No primeiro dia foi abordada a relação entre saúde mental e trânsito. No segundo momento, discorreu sobre o trabalho do psicólogo do tráfego e os desafios encontrados no seu campo de atuação. Já no terceiro encontro, referiu-se sobre os fatores psicológicos de sofrimento psíquico associados aos acidentes de trânsito. E, por fim, no último encontro trabalhou-se a questão das estratégias de combate e prevenção aos acidentes de tráfego (Universidade de Santa Cruz do Sul, 2025).

A formação ocorreu através de aulas expositivas e dialogadas, rodas de conversas e apresentação de materiais científicos que abordaram a temática saúde mental e trânsito. Ao final de cada encontro, o professor abriu espaço para perguntas e respostas, dando a oportunidade para que os cursistas interagissem com a aula, tirassem suas dúvidas e expressassem suas percepções acerca do tema abordado.

Sobre a abertura de espaços dialógicos para se discutir as estratégias de promoção de bem estar psicológico dos motoristas, verifica-se o modelo do Matriciamento. Essa metodologia, aplicável no campo da saúde mental, se mostra como “um novo modo de produzir saúde em que duas ou mais equipes, num processo de construção compartilhada, criam uma proposta de intervenção pedagógico-terapêutica” (Chiaverini *et al.*, 2011, p. 13). Assim colocado, compreende-se que ao dar oportunidade para que os psicólogos (as) conversassem sobre a saúde mental dos condutores, os saberes foram construídos em conjunto e novas estratégias no âmbito da saúde mental foram concebidas a fim de se trabalhar com os motoristas e candidatos às CNH e contribuir para a redução dos índices de acidentes de trânsito em decorrência de adoecimento psíquico.

Durante os encontros, os participantes tiveram a oportunidade de darem sugestões acerca das estratégias para se trabalhar as questões de saúde mental dos motoristas. Entre as

opiniões fornecidas, destacou-se: a iniciativa de fazer campanhas que fomentam a importância de cuidar da saúde da mente para os condutores, a distribuição de folhetos informativos, a elaboração de cartilhas com orientações sobre o manejo do estresse, dentre outros cuidados que favoreçam a saúde do motorista como um todo.

O referido curso foi ofertado em âmbito nacional e alcançou especialistas do trânsito, bem como estudantes de graduação em Psicologia, de diferentes regiões do país. Dentre os estados alcançados, encontram-se: Minas Gerais, Rio Grande do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro, Ceará, Espírito Santos, entre outros. Ao todo, o curso Saúde Mental e Trânsito obteve um total de 122 inscritos.

A diversidade regional e cultural dos participantes do curso enriqueceu os diálogos e propiciou que o pesquisador/professor compreendesse como funciona o modo de avaliação psicológica no âmbito do Detran em outros Estados do Brasil. Sobre as particularidades de cada região, constatou-se os diferentes locais em que ocorrem as avaliações psicológicas. Em Minas Gerais os exames periciais médicos e psicológicos são realizados nas clínicas credenciadas ao Detran, sendo ambos realizados no mesmo local. Já em São Paulo, os profissionais credenciados ofertam os serviços de testagem psicológica em espaços próprios (ex: consultórios particulares, entre outros). No estado do Rio Grande do Sul o processo de avaliação psicológica acontece dentro dos CFCs (Centros de Formação de Condutores).

Apesar das diferenças citadas no parágrafo anterior, os requisitos para ser um psicólogo que atua no Detran seguem os mesmos parâmetros: O profissional deve ter titulação de especialista em Psicologia do Trânsito/Tráfego e ser credenciado ao Detran, conforme prevê a Resolução do Contran nº 927 de 2022. Outro ponto em comum é o modelo de avaliação psicológica, o qual se baseia nos parâmetros estabelecidos na Resolução do CFP nº 1 de 2019, a qual estabelece os instrumentos que devem ser utilizados nos exames periciais e os aspectos que devem ser avaliados para considerar se o condutor ou o candidato à CNH apresenta ou não, condições favoráveis para exercer a prática veicular, sendo a bateria composta por: uma entrevista, um teste de personalidade, três testes de atenção (concentrada, dividida e alternada), um teste de memória e um de raciocínio lógico.

No último dia do curso, o professor ministrou o conteúdo programado para o encontro, deu a oportunidade dos cursistas exporem suas opiniões acerca do tema e encerrou a aula agradecendo aos alunos pela participação. Foi solicitada uma foto para registrar o encontro e o encerramento do curso, sendo esta tirada mediante consentimento e autorização dos cursistas, conforme a Figura 1.

Figura 1 - Foto dos cursistas



Fonte: Registro do Autor (2025).

Como forma de avaliar o desenvolvimento do curso, bem como sua efetividade para a formação dos cursistas, foi solicitado que ao final de cada aula, eles dessem um feedback sobre o encontro. Seguem abaixo alguns registros das opiniões dos participantes sobre as aulas ministradas (Figura 2).

Figura 2 - Feedback do curso

Adoro esses encontros!

Talvez reduzir o tempo de interação no início, ao invés de aguardar uns 15 minutos para interagir com a turma, talvez seja interessante interagir desde o início e assim reduzir o tempo de 45 minutos pra 30 minutos. Parabéns pelo conteúdo!

Ótimas explicações.

Curso muito bom. Obrigada

Excelente curso!

Foi incrível

Excelente

Gratidão!

Obrigada pela oportunidade, parabéns, sucesso.

Excelente curso, muito bem ministrado

Ótimo curso, muito bem pensado e destacando pontos importantes. Certamente uma excelente introdução aos acadêmicos e profissionais que não são da área e uma oportunidade para quem já atua poder conversar sobre a área e se atualizar. Gostei, principalmente, do networkung, saber como é a prática de alguns colegas e estreitar laços profissionais. Parabéns a UNISC e todos os envolvidos para a realização do curso. Esta experiência reacendeu em mim o desejo de tentar Mestrado na área no futuro e certamente a UNISC será minha primeira opção.

Parabéns Matheus , estou adorando o curso. Vc explica mto bem

excelente curso, muito bem ministrado

Muito obrigada pelo curso! Foi leve, rico em aprendizado e me inspirou ainda mais na área da Psicologia do Trânsito.

Fonte: Formulário Forms (2025).

Além dos retornos obtidos pelos participantes, o referido curso reverberou e ganhou espaços em canais de comunicação/divulgação, dentre eles, a página de notícias da UNISC. Na Figura 3 apresenta-se a notícia da criação do curso, publicizada pelo departamento de Jornalismo da referida instituição de ensino.

Figura 3 - Notícia site da Unisc

NOTÍCIAS DO PPGPsi

Mestrando em Psicologia desenvolve curso sobre Saúde Mental e Trânsito



Mestrado Profissional em Psicologia

ÁREA DE CONCENTRAÇÃO:
Saúde Mental e Práticas Sociais

LINHAS DE PESQUISA:
Práticas Clínicas Contemporâneas,
Políticas Públicas e Saúde Mental;
Práticas Sociais, Organizações e Cultura

www.unisc.br/ppgpsi • (51) 3717.7467

UNISC

O mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em Psicologia (PPGPsi) pela Universidade de Santa Cruz do Sul (Unisc), Mateus Alves Ferreira, juntamente com a orientadora, professora Valéria Gonzatti, realizou entre os dias 07 e 28 de outubro, o curso de extensão “Saúde Mental e Trânsito”, como intervenção da pesquisa. A oportunidade foi voltada para profissionais psicólogos do trânsito, psicólogos interessados na temática trânsito e estudantes.

Os encontros ocorreram de forma on-line, totalizando 20 horas, por meio de aulas expositivas e dialogadas, rodas de conversas e divulgação de literatura e publicações científicas sobre o tema.

Abordando questões relativas à saúde mental e desempenho do condutor no trânsito, mais de 120 pessoas tiveram a oportunidade de dialogar sobre o tema e refletir sobre as ações de cuidado e manutenção da saúde mental dos condutores. Além disso, também foi possível entender a relação entre saúde mental e trânsito, o trabalho do psicólogo do trânsito e os desafios, a partir da discussão de estratégias de trabalho visando a implementação de ações nos contextos de atuação, entre eles, fatores psicológicos de sofrimento psíquico associados aos acidentes de trânsito e estratégias de combate e prevenção de acidentes.

Fonte: Site Unisc, Bruna Lovato

Fonte: Site Unisc (2025).

Com base nos feedbacks acima, verifica-se que o curso de extensão Saúde Mental e Trânsito foi avaliado de forma positiva pelos participantes. Constatou-se que o objetivo central dessa formação foi alcançado, uma vez que possibilitou aos alunos refletirem sobre as ações de cuidado da saúde mental dos motoristas e candidatos à CNH e também da importância de se implicarem com a referida temática a fim de implementá-las no contexto do tráfego e contribuir que cada vez mais os espaços destinados a circulação seja utilizados por condutores conscientes e saudáveis psicologicamente.

É importante pontuar que ao final do curso, os participantes receberam um certificado de 20 horas emitido pela Universidade de Santa Cruz do Sul - Unisc. Neste documento constam os dados do cursista, bem como informações sobre a grade do curso, conteúdo programático e nomes dos professores ministrantes.

4 PRODUTO TÉCNICO

O presente capítulo tratará da questão do produto técnico, enquanto fruto de um projeto de pesquisa de mestrado do programa de pós-graduação em Psicologia da Universidade de Santa Cruz do Sul. Ao longo deste capítulo serão apresentados conceitos envolvendo a elaboração dessa produção, bem como seus objetivos, sua relevância para a comunidade que o receberá e também as repercussões de sua aplicação nos diferentes contextos de inserção do Psicólogo do trânsito.

Antes de discorrer acerca da referida produção técnica, é importante falar sobre um dispositivo que viabiliza a sua criação e implantação, sendo um deles as unidades acadêmicas, as quais oportunizam, através dos programas de pós-graduação *strictu sensu* na modalidade profissional, o desenvolvimento de produtos técnicos, frutos de um trabalho de pesquisa e intervenção em realidades sociais, nas quais os estudantes desenvolvem suas ações. Através desses programas, os pesquisadores têm a possibilidade de desenvolverem as suas pesquisas e associá-las a práticas de intervenção, com vistas a transformar o conhecimento em algo materializado, o qual poderá ser implantado em uma realidade social e provocar mudanças no referido contexto (Negret, 2008).

Um produto técnico é um recurso concreto desenvolvido, decorrente de um trabalho de intervenção, que se direciona a um determinado contexto ou realidade social. Representa a materialização de um conjunto de ideias que pode ser acessado pelo público a que se destina pela via da leitura, da visão, da audição, do toque, entre outros (Brasil, 2019).

O produto técnico que se trata esse capítulo é a elaboração de um E-book e uma cartilha, classificados como material didático instrucional voltado à formação de profissionais da área do trânsito. Esses recursos digitais apresentarão conceitos e informações que foram trabalhados ao longo do processo de intervenção que se deu através da realização de um Curso de extensão que teve como título “Saúde mental e trânsito”, com carga horária de 20 horas e que contou com a participação de psicólogos do trânsito de diversas regiões do país, somados a psicólogos interessados pela temática e estudantes do curso de graduação em Psicologia. Sobre o E-book, enquanto uma produção técnica, Santos e Mesquita (2024, p. 77) consideram que:

O e-book, ou livro digital, consiste em uma versão eletrônica de um livro tradicional, que pode ser acessada de maneira rápida e prática em dispositivos como tablets, smartphones e computadores. Esta tecnologia apresenta inúmeras vantagens para o processo de ensino e aprendizagem, tais como a possibilidade de acesso a uma grande variedade de conteúdos instantaneamente, a interatividade proporcionada por elementos multimídia, a facilidade de atualização e personalização de conteúdo, e a

redução do impacto ambiental causado na utilização do papel na produção de livros, jornais e revistas físicas.

Considerando as proposições do parágrafo anterior, os autores consideram que o E-book é um recurso que pode ser facilmente acessado por diversos meios eletrônicos e que tem uma capacidade de alcance maior. Além do aspecto acessibilidade, infere-se a ideia de que o E-book contribuirá para a redução das implicações na natureza, os quais representam o descarte de papel e/ou resíduos sólidos que possam poluir ou danificar o meio ambiente.

Assim colocado, o E-book desenvolvido tem como título “Saúde mental e trânsito: reflexões para uma prática aprimorada”. Neste material os profissionais aos quais se destinam, terão acesso a todo o conteúdo que foi trabalhado ao longo do curso de extensão. Esse recurso será uma forma materializada de fornecer aos profissionais da área do trânsito embasamento teórico que contemple os conceitos de tráfego, prática veicular, e saúde mental no trânsito, também, um tópico especial apresentando uma técnica do manejo do estresse para motoristas. Já na cartilha, os profissionais terão acesso à informações quanto ao manejo do estresse para motoristas, as quais poderão ser trabalhadas com os motoristas e candidatos à CNH nos processos de habilitação e/ou em outros espaços onde o referido público se encontra.

O principal objetivo deste produto técnico (E-book) é o de instrumentalizar os profissionais que atuam na área do trânsito, os quais realizam um trabalho de avaliação psicológica no âmbito do Detran, de modo a aprimorarem suas práticas a partir da implantação e discussão das questões de saúde mental nos processos de avaliação de motoristas e candidatos a CNH. Considera-se que, munidos de materiais voltados para a temática saúde mental, os especialistas em trânsito poderão transcender o aspecto pericial e adentrar nas questões de bem estar psíquico, que também podem interferir no ato de dirigir.

O modelo de atuação pericial no trânsito apresenta um caráter tecnicista, que em muitos casos não se direciona a trabalhar as questões de saúde mental, as quais podem interferir no estado psicológico do condutor e prejudicar o seu desempenho veicular, colocando-o em risco, como também a vida de terceiros. Assim colocado, considera-se que a elaboração destes produtos técnicos se faz necessária e justificável, pois trarão um caráter inovador nos processos formativos do psicólogo do tráfego, de modo que esses profissionais poderão voltar seus olhares para as questões de bem estar psíquico e contribuir para que cada vez menos ocorram acidentes de trânsito por questões de saúde mental.

A lacuna social que esses produtos técnicos preenchem é justamente a ausência ou a escassez de abordagens voltadas para a saúde mental dos motoristas e candidatos à Carteira Nacional de Habilitação. Compreende-se que a pouca articulação ou a falta de implicação dos

referidos especialistas com as questões de bem estar psíquico no contexto do tráfego pode representar um problema social, ao passo que colabora para a manutenção e/ou aumento dos índices de sinistros no trânsito.

É importante ressaltar que a constatação de que as questões de saúde mental são pouco ou quase nada trabalhadas nos processos avaliativos no âmbito do Detran se baseou na investigação de mestrado em Psicologia pela Universidade de Santa Cruz do Sul, a qual se direcionou aos psicólogos do trânsito do estado de Minas gerais e que teve como título: Acidentes de trânsito e indicadores de riscos subjetivos de sofrimento psíquico em motoristas: um olhar sob a perspectiva do psicólogo do trânsito/tráfego. Dentre as respostas fornecidas pelos profissionais para a referida questão, verificou-se que os dados apontaram para uma escassez e ausência de trabalhos voltados para essa finalidade, e que na maioria dos casos as questões de saúde mental não são tratadas durante as avaliações psicológicas para a obtenção da CNH.

4.1 Percurso metodológico

Conforme mencionado anteriormente, esse produto técnico decorreu do processo de intervenção no qual foi realizado um curso de extensão com a temática Trânsito e Saúde Mental. Assim, tendo em vista os impactos positivos que o curso gerou na formação dos participantes acerca da saúde mental dos motoristas e considerando a importância e necessidade de materializar o conteúdo tratado nas aulas, é que surgiu a ideia de elaboração desse e-book e da cartilha.

O produto técnico em questão (E-book) teve como título “Saúde mental e trânsito: reflexões para uma prática aprimorada”, e a cartilha, o título “Manejo do estresse para motoristas”. Essas produções foram desenvolvida ao longo dos meses de dezembro de 2025 a fevereiro de 2026, por meio de um trabalho de revisão sistemática nas principais bases de dados: Google Acadêmico, Pepsic, Scielo, páginas do governo, entre outros, a materiais científicos (livros, artigos, entre outros) e documentais que fundamentam os conceitos do trânsito que serão trabalhados ao longo do material digital.

Após a coleta dos materiais, foi feita uma seleção dos principais artigos e documentos científicos que apresentaram relevância e pertinência para o estudo. Em seguida seguiu-se com a elaboração dos tópicos E-book, que serão: Trânsito; Prática veicular, Saúde mental no trânsito e Técnicas do manejo do estresse (cartilha).

Finalizada a etapa da escrita do conteúdo de cada capítulo, o texto foi editado. Em seguida foi criado um designer para o material, considerando os elementos do trânsito como recursos visuais a serem usados e, a posterior, seguiu-se com a diagramação por meio do aplicativo do Canva, finalizando com a catalogação do manuscrito. Após aprovação e finalização, seguirá com a distribuição do material de forma gratuita e eletrônica, através da disponibilização de um link de acesso nas plataformas digitais, as quais os psicólogos do trânsito poderão acessar com facilidade e autonomia.

4.2 Aspectos sobre o produto técnico

O produto técnico é um material didático (e-book) intitulado Saúde Mental e Trânsito: Reflexões para uma prática aprimorada e uma cartilha do manejo do estresse para motoristas. O primeiro recurso contém 54 páginas, distribuídas entre capa, agradecimentos, sumário, lista de figuras, ficha técnica, ficha catalográfica, capítulos, considerações finais, referências, formulário para avaliação e informações sobre os autores. No primeiro capítulo discorreu-se sobre a questão do trânsito. No segundo capítulo, referiu-se sobre a prática veicular. O terceiro capítulo aborda a questão da violência no trânsito. No quarto capítulo trabalha-se a questão da saúde mental dos motoristas. No quinto capítulo, apresenta-se a cartilha do manejo do estresse para motoristas, que é o segundo produto técnico, a qual poderá ser acessada através do QR code que consta na referida seção, conforme o (ANEXO F) deste trabalho .

O processo de entrega do produto técnico, E-book – Saúde Mental e Trânsito: Reflexões para uma prática aprimorada, seguirá o seguinte fluxo: Divulgação nas redes sociais e grupos de mensagens instantâneas, apresentando a descrição do produto, uma brevemente explanação do que se trata o ebook, bem como seus objetivos e expectativas de contribuição. Ao final desse recurso, haverá um card com um formulário *Google Forms* (APÊNDICE B), criado para colher sugestões e compreender a opinião dos leitores sobre o material acessado. O *Forms* coletará o e-mail do leitor, e na "página de agradecimento", estará o link do PDF hospedado no Google Drive (público) dos pesquisadores. Com esse processo, haverá métricas de quantas pessoas preencheram o e-mail e o rastreamento do Google Drive através do "histórico", o qual permitirá o acompanhamento e monitoramento das repercussões do referido produto técnico na população que o acessou.

4.2.1 Aderência e pertinência às linhas de atuação do Programa

Os materiais em questão apresentam aderência e pertinência à Linha de pesquisa I: Práticas clínicas contemporâneas, Políticas Públicas e Saúde mental, programa de Pós-graduação em Psicologia da Universidade de Santa Cruz do sul – PPGPsi Unisc, tendo em vista que seu conteúdo abordará as questões de saúde mental e desenvolvido com o intuito de impactar uma determinada realidade social, através da implementação de uma cultura de cuidado da saúde psíquica de motoristas e candidatos à CNH. Assim colocado, compreende-se que esses produtos técnicos cumprem um papel social, porque visam intervir em um contexto no qual ocorrem fenômenos sociais (acidentes de trânsito) que impactam negativamente na vida dos envolvidos do trânsito, repercutindo no âmbito social, laboral, familiar, pessoal e na autonomia do indivíduo acidentado, conforme sinalizam Silva *et al.* (2021).

4.2.2 Impacto

O aspecto “Impacto” diz respeito à capacidade de resposta que a implementação de um determinado produto causará no contexto que for aplicado/desenvolvido. Refere-se às modificações que o recurso provocará na realidade para a qual se direciona e seus desdobramentos nos outros agentes envolvidos (Brasil, 2019).

Assim colocado, considera-se que este E-book e esta cartilha impactarão positivamente a realidade de muitos psicólogos do trânsito, que atuam com motoristas e candidatos à CNH, ao passo que fornecerá um material que possibilitará o aperfeiçoamento de suas práticas nos processos de avaliação psicológica e que favorecerá que a cultura de cuidado da saúde mental seja implantada, discutida e exercitada pelos motoristas. Com esta intervenção, os produtos tendem a impactar os motoristas, pois viabilizará que estes se atenham para a sua saúde psíquica e apresentem condições favoráveis, do ponto de vista psicológico, para dirigir um veículo automotor. Além dos psicólogos especialistas do trânsito e motoristas, os outros agentes (pedestres, ciclistas, entre outros) que utilizam as vias, também serão beneficiados, pois poderão usufruir de um trânsito harmonioso e seguro para se locomoverem de um espaço a outro.

4.2.3 Abrangência

Estes produtos técnicos têm a capacidade de abranger psicólogos do trânsito de diferentes estados do país. Devido seu formato eletrônico, será possível que ele seja distribuído

e acessado por profissionais da área do trânsito a nível local, regional e nacional, tendo em vista que sua divulgação se dará por meio dos grupos de WhatsApp dos psicólogos do tráfego de todo o país, em páginas de associações relacionadas à referida especialidade (Abrapsit [Associação Brasileira de Psicologia do tráfego, Actrans [Associação das clínicas dos Detrans] CRPs [Conselho Regional de Psicologia] e CFP [Conselho Federal de Psicologia]).

4.2.4 Aplicabilidade

Estes produtos apresentam um caráter aplicável porque independentemente de onde esteja, o psicólogo do trânsito poderá acessar o material com facilidade. Para acessá-lo, será necessário apenas um aparelho digital (telefone, tablet, notebook, computador, entre outros), no qual o profissional poderá baixar e visualizar quando quiser/puder. Este aspecto os tornam possíveis a uma parcela expressiva de psicólogos do trânsito, podendo ser compartilhado com outros especialistas e também com psicólogos interessados pela temática.

4.2.5 Replicabilidade

O E-book e a cartilha poderão ser aplicados e replicados em outros contextos nos quais o psicólogo do trânsito está inserido. Estes produtos apresentam o potencial de ser aplicado, além do âmbito do Detran, no contexto universitário, mais especificamente nos cursos de pós-graduação em Psicologia do tráfego e/ou graduação em Psicologia. Também, em empresas privadas, nas quais se encontram os psicólogos atuando com os profissionais da área de transporte e locomoção de carga/passageiro. Nos órgãos públicos, em que existem psicólogos do trânsito atuando em departamentos de transportes, poderá ser aplicado, com vistas a colaborar na implantação de políticas públicas de saúde mental dos motoristas.

4.2.6 Complexidade

A complexidade diz respeito ao nível de interações entre os envolvidos na elaboração do produto técnico, bem como na junção de saberes que foram necessários para desenvolver o tema Saúde Mental e Trânsito. Estas junções representam certo nível de complexidade, porque não se limitam a apenas um aspecto, mas compreendem a articulação de outras camadas envolvidas no processo de elaboração do produto (Brasil, 2019).

Desta forma, considera-se que a elaboração destes produtos técnicos demandou, além dos conhecimentos teóricos sobre saúde mental e trânsito, conhecimento na área de informática, compreendendo o manuseio de programas de software e aplicativos de criação para elaborar o material nos moldes de um E-book e uma cartilha, os quais apresentarão um aspecto digital, atrativo e de fácil manuseio e compreensão. Ademais, além dos referidos materiais trazerem considerações no campo das ciências psicológicas, apresentarão proposições no campo da engenharia de tráfego e legislação de trânsito. Portanto, considera-se que o caráter complexidade se encontrará no acesso a diferentes campos do conhecimento (Psicologia, Direito, Engenharia, tráfego, etc.) para elaboração do referencial teórico e dos recursos tecnológicos necessários para a sua criação.

4.2.7 Inovação

A inovação é um termo que pode ser entendido a partir da concepção de uma realidade que adquire uma nova configuração, à medida que é atravessada por novos conceitos e características e passa por processos de atualizações. Representa a capacidade de trazer um caráter de novidade para um determinado produto/ideia e/ou serviço (Plonski, 2017).

Desta forma, estes E-book e cartilha trazem um caráter inovador, pois implementam no processo de formação do psicólogo do trânsito as questões de saúde mental dos motoristas, dando a esse profissional mais recursos para atender de forma efetiva as demandas relacionadas à saúde psicológica dos condutores. Considerando que o fator psicológico é tão necessário quanto às habilidades cognitivas e motoras do indivíduo para conduzir um veículo automotor.

4.3 Considerações finais

Ao longo deste capítulo discutiu-se sobre a proposta do produto técnico, que foi a elaboração de um E-book, que terá como título Saúde mental e trânsito: reflexões para uma prática aprimorada e de uma cartilha, para o manejo do estresse em motoristas. Por serem frutos de um trabalho de intervenção que foi realizado com os psicólogos do trânsito do Estado de Minas Gerais, esses recursos retornarão para eles em forma materializada, contendo os conteúdos trabalhados durante o curso de extensão em Saúde Mental e Trânsito.

Por serem recursos digitais, considera-se que esses produtos poderão ser aplicados facilmente através da sua distribuição pelas plataformas digitais (grupos de whatsapp, páginas eletrônicas, entre outros). Desta forma, as suas aplicações serão possíveis e facilitadas ao

profissional que se interessar em aprimorar suas práticas no campo da saúde mental voltada para os motoristas.

Além de serem aplicáveis, eles poderão ser replicáveis em outros contextos, nos quais os psicólogos do trânsito se encontram ou podem se inserir. Dentre os âmbitos, compreende o universitário, iniciativas públicas e privadas, do Detran, no contexto clínico, entre outros. É importante citar que esses produtos poderão ser trabalhados na íntegra, sem ter alteração, pelos psicólogos do trânsito, independente da área que estejam, porque apresenta um conteúdo voltado especificamente para pessoas que trabalham e/ou estão envolvidas em uma situação de tráfego e que necessitam se atentar para as questões de saúde mental para terem sucesso na prática veicular.

Espera-se que estes materiais alcancem o máximo de psicólogos do trânsito e que provoquem um despertar para as questões da saúde mental, como temática necessária nos processos de avaliação no Detran. Com os profissionais conscientes e disseminando esta cultura de cuidado com a saúde mental para os motoristas, espera-se que se tenham condutores trafegando pelas vias em condições seguras, reduzindo, desta forma, o índices de sinistro no trânsito por questões de saúde mental.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho se refere à pesquisa de mestrado intitulada como Acidentes de trânsito e indicadores de riscos subjetivos de sofrimento psíquico: um olhar sob a perspectiva do psicólogo do trânsito/tráfego. Esta investigação teve como principal objetivo investigar os indicadores de sofrimento psicológico que podem acometer o motorista e levá-lo a uma situação de sinistro no trânsito, sobre a perspectiva dos psicólogos que atuam como avaliadores no contexto do Detran e que mantêm contato direto e rotineiro com os condutores de veículo automotor e/ou Candidatos à CNH.

Ao longo deste estudo foram realizadas ações (Curso de extensão) que oportunizaram um aprofundamento sobre o tema proposto, bem como a compreensão dos fatores que interferem nesse fenômeno social (acidente de trânsito). Foi possível verificar que a ocorrência de sinistros no tráfego é uma realidade, que infelizmente, ocorre com frequência regular. Tal dado foi o que também motivou o pesquisador a desenvolver a presente pesquisa, como forma de contribuir com a sociedade e com seus pares que atuam no contexto do Detran.

A lacuna que este estudo preenche é justamente a de buscar compreensões sobre o que leva a ocorrência de sinistros no trânsito, do ponto de vista do sofrimento mental. Haja vista que tal evento é analisado por condições externas ao motorista (fatores climáticos, infraestrutura, comportamentais, entre outros) e que não se atentam, em muitos casos, para as questões de saúde mental, as quais são importantes de serem observadas, pois fazem parte dos requisitos básicos para se obter uma boa prática veicular.

No decorrer deste trabalho, verificou-se uma escassez de materiais científicos que abordam a temática saúde mental e trânsito. Sendo essa uma limitação encontrada para o desenvolvimento do presente estudo. Tal deficiência de publicações sobre o tema é um ponto de alerta para profissionais e pesquisadores e que aponta para a necessidade de desenvolver mais estudos sobre o assunto, de forma a munir a classe de psicólogos do trânsito de conteúdos didáticos que incrementem suas práticas, proporcionando à sociedade receber uma serviço de qualidade, no que se refere a informações sobre o cuidado da saúde mental.

Foi possível perceber os desafios que permeiam as práticas dos profissionais que atuam no contexto do trânsito. Esses obstáculos carecem de uma atenção dos setores responsáveis por regulamentar os serviços no âmbito das clínicas do Detran, para serem revistos e adequados à realidades destes trabalhadores, de modo que eles otimizem seu tempo, trabalhem com qualidade e ofereçam um serviço que atendam aos objetivos do CTB, que é promover e assegurar a segurança no trânsito.

No que se refere à temática saúde mental ser incorporada nos processos de avaliação psicológica que ocorrem no âmbito das clínicas credenciadas ao departamento de trânsito, verifica-se uma carência de abordagem sobre o tema. Tal fato, apontou para a necessidade de conscientizar também os profissionais que atuam nesse contexto. Para se ter motoristas conscientes do cuidado com a saúde mental, antes, é necessário ter profissionais atentos para esse aspecto e dispostos a trabalhar de modo a promover a disseminação da cultura do cuidado da mente dos condutores de veículo automotor. A realização do referido curso de extensão teve como propósito principal este objetivo, abordar e conscientizar sobre a saúde mental dos motoristas, o qual, acredita-se que foi alcançado, mediante os feedbacks apresentados pelos participantes.

Constatou-se que o motorista pode ser acometido por alguns sofrimentos psíquicos que podem comprometer seu bem estar no trânsito, sendo alguns: o estresse, a depressão e a exaustão. Tais aspectos foram abordados ao longo deste trabalho e tratados como potencialmente danosos à segurança no trânsito, chegando a ser a causa de muitos acidentes viários.

Como sugestões, foram citadas a realização de campanhas de conscientização, a abertura de rodas de conversas em vários espaços de inserção do psicólogo, além da produção de recursos físicos que ajudam a trabalhar a questão do estresse de maneira didática com os motoristas e candidatos à CNH. A partir de tais sugestões foi possível pensar no E-book Saúde Mental e Trânsito: Reflexões para uma prática aprimorada e também a confecção de uma cartilha do manejo do estresse para motoristas. Tais recursos poderão ser utilizados pelos profissionais que atuam no âmbito do trânsito e que lidam com demandas relacionadas ao bem estar dos motoristas.

O estudo contribuiu com o pesquisador e também atingiu seu objetivo central, que é compreender o que leva um motorista a se acidentar por questões de sofrimento psíquico. Desta forma, fica como sugestão o desenvolvimento de pesquisas com a temática “Ansiedade e trânsito”, “Possibilidades de atuação do psicólogo do trânsito”, “Transtornos psicológicos e prática veicular”. Espera-se que tais temas sejam abordados de modo a contribuir com a comunidade científica e acadêmica, como também para a expansão da Psicologia do trânsito enquanto ciência e profissão.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Débora Regina de Oliveira Moura; SOUZA, Eunice Menezes de; MATHIAS, Thais Aidar de Freitas. Impacto do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei Seca na mortalidade por acidentes de trânsito. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 34, n. 8, p. 1-13, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/hMC54dJfRLwnqN9ZcnRFmhC/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 20 jun. 2024.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PSICOLOGIA DE TRÁFEGO. **O que é/Início**. Rio Grande do Sul: ABRAPSIT, 2015. Disponível em: <https://www.abrapsit.org.br/aabrapsit>. Acesso em: 04 dez. 2024.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Almedina Brasil, 2016.
- BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto Moraes; HOFFMANN, Maria Helena. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. **Estudos de Psicologia**, Natal, v. 11, n. 3, p. 333-343, set./dez. 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/epsic/a/PqCH38YPNkZFzrxxWGNCLkz/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 21 mar. 2026.
- BORGES, Carina Daiana; RODRIGUEZ, Sandra Yvonne R. Psicologia do trânsito: perspectivas atuais do psicólogo em atuação no trânsito. **Saúde e Desenvolvimento Humano**, Canoas, v. 8, n. 1, p. 1-10, 2020. Disponível em: https://revistas.unilasalle.edu.br/index.php/saude_desenvolvimento/article/view/3094. Acesso em: 21 mar. 2026.
- BORGES, Pedro. **Entenda a relação entre saúde mental e direção veicular**. [S. l.]: Faculdade Líbano, 2025. Disponível em: <https://artigos.libanoeducacional.com.br/artigo/relacao-entre-saude-mental-e-direcao-veicular>. Acesso em: 21 mar. 2026.
- BRASIL. **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Presidência da República, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 21 mar. 2026.
- BRASIL. Ministério da Educação. **Relatório de grupo de trabalho: produção técnica**. Brasília: Capes, 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/capes/pt-br/centrais-de-conteudo/10062019-producao-tecnica-pdf>. Acesso em: 15 dez. 2025.
- BRASIL. Justiça Federal. Seção Judiciária do Ceará. **Maio Amarelo: mês da conscientização do trânsito**. Belo Horizonte: Justiça Federal, 2025. Disponível em: <https://sjmg.trf6.jus.br/maio-amarelo-mes-da-conscientizacao-do-transito/>. Acesso em: 21 mar. 2026.
- CASTRO, Carolina Fernandes de *et al.* Termo de consentimento livre e esclarecido na assistência à saúde. **Revista Bioética**, Brasília, v. 28, n. 3, p. 522-530, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/bioet/a/nSNCdJq7zx8FynjmV7m9fqh/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 10 set. 2024.

CHIAVERINI, Dulce Helena (org.). **Guia prático de matriciamento em saúde mental**. Brasília: Ministério da Saúde, 2011. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_pratico_matriciamento_saudemental.pdf. Acesso em: 21 mar. 2026.

COELHO JUNIOR, Leconte de Lisle; SILVA, Maria Jaqueline Gomes da; OLINDA, Roberta Tavares de (org.). **Introdução geral à psicologia do trânsito**. Campina Grande: Amplla, 2023. Disponível em: <https://ampllaeditora.com.br/books/2023/09/IntroducaoPsicologiaTransito.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2026.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (Brasil). **Caderno de Psicologia do trânsito e compromisso social**. Brasília: CFP, 2000. disponível em: <https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2018/04/Caderno-de-Psicologia-do-Tr%C3%A2nsito-e-Compromisso-Social.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2026.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (Brasil). **Resolução nº 7, de 14 de junho de 2003. Institui o Manual de Elaboração de Documentos Escritos produzidos pelo psicólogo, decorrentes de avaliação psicológica e revoga a Resolução CFP nº 17/2002**. Brasília: CFP, 2003. Disponível em: https://site.cfp.org.br/wp-content/uploDads/2003/06/resolucao2003_7.pdf. Acesso em: 18 dez. 2024.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (Brasil). **Resolução nº 1, de 07 de fevereiro de 2019. Institui normas e procedimentos para a perícia psicológica no contexto do trânsito e revoga as Resoluções CFP nº 007/2009 e 009/2011**. Brasília: CFP, 2019. Disponível em: <https://central.to.gov.br/download/32427>. Acesso em: 27 out. 2024.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (Brasil). **Cartilha Avaliação Psicológica**. Brasília: CFP, 2022a. Disponível em: www.cfp.org.br. Acesso em: 27 out. 2024.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (Brasil). **Resolução nº 3, de 16 de março de 2022**. Brasília: CFP, 2022b. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-3-de-16-de-marco-de-2022-386760566>. Acesso em: 21 mar. 2026.

CONSELHO REGIONAL DE PSICOLOGIA (7. Região). **Psicologia do tráfego: conhecendo a especialidade**. Porto Alegre: CRPRS, 2023. Disponível em: https://www.crprs.org.br/conteudo/publicacoes/FINAL_FINAL_cartilha_psicologia_do_trafego.pdf. Acesso em: 21 mar. 2026.

CRESWELL, J. **Investigação qualitativa e projeto de pesquisa: escolhendo entre cinco abordagens**. 3. ed. Porto Alegre: Penso, 2014.

ESTEVES, Fernanda Cavalcante; GALVAN, Alda Luiza. Depressão numa contextualização contemporânea. **Aletheia**, Canoas, n. 24, p. 127-135, dez. 2006. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-03942006000300012&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 21 mar. 2026.

ESTRELA, Yoshlyara da Costa Anacleto *et al.* Estresse e correlatos com características de saúde e sociodemográficas de estudantes de medicina. **Revista CES Medicina**, [s. l.], v. 32, n.

3, p. 215-225, 2018. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/329343321_Estresse_e_correlatos_com_caracteristicas_de_saude_e_sociodemograficas_de_estudantes_de_medicina. Acesso em: 12 maio 2024.

HANTOWER, Maya. O trânsito expressa o uso do espaço urbano. **Psicologia: Ciência e Profissão**, Brasília, v. 6, n. 2, p. 19-21, 1986. Disponível em:

http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931986000200006&lng=pt&tlng=pt. Acesso em: 21 mar. 2026.

HELPER, Inácio; HAAS, Helga; AGNES, Clarice. **Normas para apresentação de trabalhos acadêmicos**. 3. ed. Santa Cruz do sul: Edunisc, 2019.

HOFFMANN, Maria Helena. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos.

Psicologia: Pesquisa & Trânsito, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, p. 17-24, 2005. Disponível em: <https://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a04>. Acesso em: 15 nov. 2024.

HOYOS, Jackeline Murillo; MORENO, Lina M. García; JARAMILLO, Natalia Tinjacá y

Ciro. Mortalidad por lesiones de tránsito y desigualdades sociales en Colombia, 2019. **Revista Panamericana de Salud Publica**, Washington, v. 47, p 1-9, 2023. Disponível em:

<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC10464641/>. Acesso em: 27 jun. 2024.

LIMA, Tamires Feitosa de; MACENA; Raimunda Hermelinda Maia; MOTA; Rosa Maria Salani. Acidentes Automoblisticos no Brasil em 2017. Estudo ecológico dos anos de vida perdidos por incapacidade. **Saúde em Debate**, Rio de Janeiro, v. 43, n. 123, p. 1159-1167, 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sdeb/a/pdR76pQJxmTGsLYJGGVDtwr/>.

Acesso em: 25 jun. 2024.

MATOS, Adrielle Lorena Moraes de; BRABO, Gustavo Rodrigues. **Psicologia do trânsito: estudo dos fatores de riscos à saúde mental de motoristas de transportes públicos**.

Ananindeua: Editora Itacaiúnas, 2019.

MELO, Willian Augusto de; MENDONÇA, Renata Rodrigues. Caracterização e distribuição espacial dos acidentes de trânsito não fatais. **Cadernos Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 1, p. 1-12, 2021. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/cadsc/a/X7vqb5spD6Nqc35WfVs6NTD/>. Acesso em: 15 jun. 2024.

MESQUITA FILHO, Marcos. Acidentes de trânsito: as consequências visíveis e invisíveis à saúde da população. **Revista Espaço Acadêmico**, [s. l.], v. 11, n. 128, p. 148-157, 2012.

Disponível em:

<https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/view/13630/8521>. Acesso em: 22 jun. 2024.

MINAS GERAIS. **Portaria CET nº 808 de 19 de julho de 2024**. Belo Horizonte: Governo de Minas Gerais, 2024. Disponível em:

https://detran.mg.gov.br/publico/files/upload/Portaria%20808_2024_Atualizada.pdf. Acesso em: 21 mar. 2026.

MINAS GERAIS. **Geografia**. Belo Horizonte: Governo de Minas Gerais, 2025. Disponível em:

<https://www.mg.gov.br/pagina/geografia#:~:text=As%2012%20mesorregi%C3%B5es%20estabelecidas%20pelo,das%20Vertentes%20e%20Zona%20da>. Acesso em: 12 fev. 2025.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. São Paulo: Hucitec, 2014.

NEGRET, Fernando. A identidade e importância dos mestrados profissionais no Brasil e algumas considerações para sua avaliação. **Revista Brasileira de Pós-Graduação**, Brasília, v. 5, n. 10, p. 217-225, 2008.

OLIVEIRA, Andréa Carla Ferreira de; PINHEIRO, José Q. Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus. **Psicologia em Estudo**, São Paulo, v. 12, n. 1, p- 171-178, 2007. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pe/a/vdck7pyJDnqFgn4rBqMb7Tj/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 10 jun. 2024

OLIVEIRA, Priscila Borges Ribeiro; GAMA, Renata Prenstteter. Roda de Conversa: um instrumento metodológico tecnológico-formativo-coletivo na Pesquisa em Educação. **Revista Educação e Políticas em Debate**, v. 13, n. 2, p. 1-14, mai./ago. 2024.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Stress**. [S. l.]: OMS, 2023. Disponível em: <https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/stress>. Acesso em: 21 mar. 2026.

PACHECO, Veruska Albuquerque; ROSA, Ana Cláudia Alves. Estresse: fatores e o grau de influência decorrente do atendimento ao público: estudo de caso em um centro clínico. **Universitas gestão e TI**, Brasília, v. 6. n. 2, p. 17-31, 2016. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/gti/article/view/3904>. Acesso em: 28 jun. 2024.

PEREIRA, Antonio. Pesquisa interventiva nos mestrados profissionais em educação: fundamentos e possibilidade praxica. **Revista Estudos Aplicados em Educação**, São Caetano do Sul, v. 6, n. 12, p.01-15, 2021.

PLONSKI, Guilherme Ary. Inovação em transformação. **Estudos Avançados**, [s. l.], v. 31, n. 90, p. 7-21, 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/3Vmk8zqHbrVcgBwhMTyTC7d/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 15 dez. 2025.

QUEIROZ, Artur Acelino Francisco Luz Nunes *et al.* Vivências de vítimas de amputação por acidentes. **Revista de Enfermagem**, Teresina, v. 2, n. 10, p. 708-713, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/revistaenfermagem/article/view/11010/12381>. Acesso em: 30 maio 2024.

RIOS, Poliana Alves Andrade *et al.* Acidentes de trânsito com condutores de veículos: incidência e diferenciais entre motociclistas e motoristas em estudo de base populacional. **Revista Brasileira Epidemiológica**, São Paulo, v. 1, n. 22, p. 1-13, 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbepid/a/GPh8zYny4qjzHdmdSbf3MfG/>. Acesso em: 20 jun. 2024.

RIOS, Polianna Alves Andrade *et al.* Fatores associados a acidentes de trânsito entre condutores de veículos: achados de um estudo de base populacional. **Ciência & Saúde**

Coletiva, v. 3, n. 45, p. 943-955, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/QF7kcZyHkKbZVx8rnQQ8dGf/>. Acesso em: 10 maio 2024.

RUEDA, Fabián J. M; GUIMARÃES, Juliana de Barros. Psicologia do trânsito: conquistas históricas, adi 3481 e perspectivas para a área. **Psicologia: Ciência e Profissão**, Brasília, v. 41, n. 1, p. 1-13, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pcp/a/p6xtjRLNKZrGLP9sNwRSYGB/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 23 nov. 2024.

SACADURA-LEITE, Ema *et al.* Condições de trabalho e exaustão emocional elevada em enfermeiros no ambiente hospitalar. **Revista Brasileira de Medicina do Trabalho**, [s. l.], v. 17, n. 1, p. 69-75, 2019. DOI: 10.5327/Z1679443520190339.

SANTOS, Laiton Garcia dos; MESQUITA, Rafael Fernandes de. Recursos tecnológicos: o uso do e-book como produto educacional. **Revista Sítio Novo**, Palmas, v. 8, n. 3, p. 77-85, 2024. Disponível em: <https://sitionovo.ifto.edu.br/index.php/sitionovo/article/view/1518>. Acesso em: 14 dez. 2025.

SANTOS, Wenysson Noletto dos *et al.* Fatores de riscos e estratégias preventivas para os acidentes de trânsito: revisão integrativa. **Revista Enfermagem UFPE**, v. 9, n. 10, p. 3463-4372, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/revistaenfermagem/article/view/11429/13227>. Acesso em: 03 maio 2014.

SARNO, Leandro De Simoni Assis. A importância da avaliação psicológica para um trânsito seguro: revisão de literatura. **Revista FT**, [s. l.], v. 29, n. 152, nov. 2025. DOI: 10.69849/revistaft/ni10202511201940.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e. A Psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. **Psicologia: Ciência e Profissão**, Brasília, n. 32, p. 176-193, 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pcp/a/p6xtjRLNKZrGLP9sNwRSYGB/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 24 nov. 2024.

SILVA, Fabiulla Costa da *et al.* Implicações biopsicossociais em vítimas de acidente de trânsito com deficiência que cursaram com deficiência adquirida. **Revista Enfermería Actual**, San Jose, n. 40, p. 1-13, 2021. Disponível em: https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1409-45682021000100004. Acesso em: 15 maio 2024.

SIONEK, Luiza; ASSIS, Dafne Thaissa Mineguel; FREIRAS, Joanneliese de Lucas. “Se eu soubesse, não teria vindo”: Implicações e desafios da entrevista qualitativa. **Psicologia em Estudo**, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 01-15, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pe/a/88csRhmNGynh6X63TgKp9mD/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 10 set. 2024.

SOLÓRZANO, Elisa Hidalgo *et al.* Lesiones no intencionales en México, Ensanut Continua 2022. **Salud pública de México**, Morelos, v. 65, n. 1, p. 126-134, 2023. Disponível em: <https://ensanut.insp.mx/encuestas/ensanutcontinua2022/doctos/analiticos/17-Lesiones.no.intencionales-ENSANUT2022-14787-72387-2-10-20230619.pdf>. Acesso em: 27 jun. 2024.

SOUZA, Carlos Luiz. **O efeito devastador do cansaço e estresse na segurança ao volante**. Belo Horizonte: ACTRANS/MG, 2024. Disponível em: <https://www.actransmg.com.br/noticias/o-efeito-devastador-do-cansaco-e-estresse-na-seguranca-ao-volante/>. Acesso em: 21 mar. 2026.

TOBIAS, Maisa Sales Gama; CRUZ, Marco José Andrade. Os impactos dos acidentes de trânsito por lesão corporal na vida dos vitimados em face ao controle social do estado. **Revista Uningá**, Maringá, v. 56, n.1, p. 168-183, 2019. Disponível em: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/karina,+Editor+da+revista,+56+1+art+18+ok%20\(5\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/karina,+Editor+da+revista,+56+1+art+18+ok%20(5).pdf). Acesso em: 23 nov. 2024

UNIVERSIDADE DE SANTA CRUZ DO SUL. **Cursos de curta duração**. Santa Cruz do Sul: Unisc, 2025. Disponível em: <https://www.unisc.br/pt/cursos/todos-os-cursos/curta-duracao/saude-bem-estar-e-estetica/saude-mental-e-transito>. Acesso em: 21 mar. 2026.

VERÍSSIMO, Cleomarla dos Santos; ARAÚJO, Patrícia dos Santos. Psicologia do trânsito: considerações sobre avaliação psicológica e educação para o trânsito. **Revista Ciência (in) Cena**, Salvador, v. 1, n. 6, p. 69-79, 2018. Disponível em: <https://estacio.periodicoscientificos.com.br/index.php/cienciaincenabahia/article/view/793/707>. Acesso em: 11 set. 2024.

ANEXO A - Parecer consubstanciado do CEP

UNISC - UNIVERSIDADE DE
SANTA CRUZ DO SUL



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: ACIDENTES DE TRÂNSITO E INDICADORES DE RISCOS SUBJETIVOS DE SOFRIMENTO PSÍQUICO EM MOTORISTAS: UM OLHAR SOB A PERSPECTIVA DO PSICÓLOGO DO TRÂNSITO/TRÁFEGO

Pesquisador: MATEUS ALVES FERREIRA

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 86361325.9.0000.5343

Instituição Proponente: Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 7.400.314

Apresentação do Projeto:

Protocolo de Pesquisa intitulado ACIDENTES DE TRÂNSITO E INDICADORES DE RISCOS SUBJETIVOS DE SOFRIMENTO PSÍQUICO EM MOTORISTAS: UM OLHAR SOB A PERSPECTIVA DO PSICÓLOGO DO TRÂNSITO/TRÁFEGO. Desenvolvido pelo pesquisador MATEUS ALVES FERREIRA orientado pela Prof.ª Dr.ª Valéria Gonzatti. O presente trabalho tem como objetivo investigar, sob a ótica dos psicólogos do trânsito, os fatores psicológicos que influenciam na ocorrência de acidente de trânsito. O tema favorece o entendimento de como a dimensão do sofrimento psíquico impacta negativamente no bem estar do motorista, chegando a colocá-lo em situações de perigo e comprometendo a sua integridade física e psicológica. A partir das percepções dos voluntários desta pesquisa, almeja-se pensar em estratégias que visam instrumentalizar os profissionais especialistas em trânsito, afim de aprimorarem suas práticas laborais e contribuírem para a manutenção da vida e a criação de um espaço de circulação seguro e harmonioso.

Informações coletadas do arquivo PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2498060.pdf disponibilizado em 12/02/2025.

Endereço: Av. Independência, nº 2293 -Bloco 13, sala 1306

Bairro: Universitario **CEP:** 96.815-900

UF: RS **Município:** SANTA CRUZ DO SUL

Telefone: (51)3717-7680

E-mail: cep@unisc.br

UNISC - UNIVERSIDADE DE
SANTA CRUZ DO SUL



Continuação do Parecer: 7.400.314

Objetivo da Pesquisa:

Objetivos presentes, claros e exequíveis, os quais sejam:

Objetivo Primário:

Investigar a percepção de psicólogos do trânsito sobre os indicadores de riscos subjetivos de sofrimento psíquico relacionados à ocorrência de acidentes de trânsito em motoristas de veículos automotores.

Objetivo Secundário:

Compreender a percepção dos psicólogos, acerca dos fatores que podem ocasionar acidentes de trânsito dos motoristas;

Elencar quais são as condições emocionais que tendem a interferir no desempenho do condutor no trânsito, segundo a percepção dos psicólogos atuantes na área;

Identificar as estratégias de prevenção que podem favorecer a manutenção da saúde mental de condutores de veículos automobilísticos, de acordo com a percepção de psicólogos do trânsito.

Informações coletadas do arquivo PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2498060.pdf disponibilizado em 12/02/2025.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Entende-se que o desenvolvimento da presente pesquisa poderá representar riscos, mas também benefícios para as partes envolvidas (pesquisados e pesquisadores). Em se tratando dos riscos, compreende-se que, por ser um estudo que se dará por meio da aplicação de questionário eletrônico, pode gerar certo receio ou timidez nos profissionais ao exporem suas respostas. Desta forma, para que os participantes se sintam seguros para responderem ao formulário, o pesquisador vai enfatizar o caráter ético e sigiloso que envolve o estudo, bem como se colocará à disposição para sanar quaisquer dúvidas que surgirem no decorrer do processo investigativo. Também, o investigador ofertará acolhimento para que

o pesquisado se sinta compreendido nas suas dificuldades e supere seus impasses. Na hipótese do participante se sentir sensibilizado em decorrência da pesquisa, este será orientado a procurar um serviço de apoio psicológico de sua região. É importante assegurar aos participantes voluntários que os formulários ficarão armazenados em local seguro e restrito até o período de cinco anos, conforme prevê a resolução CFP 007/2003, sendo que, ao final deste período, os documentos serão deletados. (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2003).

Endereço: Av. Independência, nº 2293 -Bloco 13, sala 1306

Bairro: Universitario

CEP: 96.815-900

UF: RS

Município: SANTA CRUZ DO SUL

Telefone: (51)3717-7680

E-mail: cep@unisc.br

UNISC - UNIVERSIDADE DE SANTA CRUZ DO SUL



Continuação do Parecer: 7.400.314

Benefícios:

Sobre os benefícios da pesquisa, é possível elencar uma série de pontos positivos, a começar pela comodidade que a pesquisa proporcionará aos participantes para responderem aos formulários, podendo colaborar de onde estiverem, através de recursos digitais (computador, celular, entre outros). O pesquisado poderá expandir a sua rede de contatos com profissionais que atuam na mesma área que a sua (Psicologia do Trânsito), favorecendo, desta forma, a interação e o compartilhamento de vivências que atravessam suas práticas laborais. Espera-se que os resultados desta pesquisa e os produtos que dela decorrerem possam alcançar um maior número de psicólogos do trânsito, e promover o aprimoramento de suas práticas profissionais, o que, consequentemente, refletirá na oferta de um serviço de qualidade para os agentes de trânsito (motoristas) e para a sociedade de um modo geral. Acrescenta-se aos benefícios que a pesquisa trará, a possibilidade de reflexão sobre a prática profissional do psicólogo no contexto do tráfego.

Informações coletadas do arquivo PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2498060.pdf disponibilizado em 12/02/2025.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

O presente estudo tratar-se-á de uma pesquisa descritiva de abordagem qualitativa, na qual serão investigados os indicadores de riscos subjetivos de sofrimento psíquico relacionados à ocorrência de acidentes de trânsito. Essa pesquisa será desenvolvida através de um trabalho de campo em que os participantes, voluntários que aceitem participar da pesquisa, receberão um questionário (APÊNDICE A) contendo perguntas sobre a temática do estudo, além de dados sociodemográficos. (CRESWELL, 2014). A pesquisa será desenvolvida com os psicólogos e psicólogas especialistas em trânsito que atuam em diferentes regiões do estado de Minas Gerais. Estes profissionais concluíram o curso de pós-graduação em Psicologia do Trânsito, que é um dos requisitos obrigatórios para atuar na área do tráfego, realizando avaliação psicológica em clínicas credenciadas ao Detran.

Informações coletadas do arquivo PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2498060.pdf disponibilizado em 12/02/2025.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Vide campo Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações.

Endereço: Av. Independência, nº 2293 -Bloco 13, sala 1306

Bairro: Universitário **CEP:** 96.815-900

UF: RS **Município:** SANTA CRUZ DO SUL

Telefone: (51)3717-7680

E-mail: cep@unisc.br

UNISC - UNIVERSIDADE DE SANTA CRUZ DO SUL



Continuação do Parecer: 7.400.314

Recomendações:

Vide campo Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Protocolo de Pesquisa APROVADO e em condições de ser executado conforme documentos anexados à Plataforma Brasil e validados pelo CEP-UNISC.

Considerações Finais a critério do CEP:

PROTOCOLO APROVADO e em condições de ser executado conforme documentos anexados à Plataforma Brasil e validados pelo CEP-UNISC.

Alerta-se o pesquisador responsável para a necessidade de realizar e encaminhar ao CEP-UNISC, via Plataforma Brasil, os Relatórios Parciais de Acompanhamento da Pesquisa e o Relatório Final de Acompanhamento da Pesquisa. Os formulários para os relatórios estão disponíveis no link do CEP-UNISC (<https://www.unisc.br/pt/pesquisa/comite-de-etica>), aba Documentação, Arquivo Modelo de Relatório Parcial ou Final de Pesquisa. É o mesmo formulário para ambos os relatórios (as marcações no próprio formulário é que diferem, a depender da natureza do projeto).

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2498060.pdf	12/02/2025 20:44:02		Aceito
Folha de Rosto	Mateus.pdf	12/02/2025 20:17:39	MATEUS ALVES FERREIRA	Aceito
Cronograma	cronog.pdf	12/02/2025 20:15:55	MATEUS ALVES FERREIRA	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	termo.pdf	12/02/2025 20:14:25	MATEUS ALVES FERREIRA	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	projeto.pdf	12/02/2025 20:13:36	MATEUS ALVES FERREIRA	Aceito
Declaração de concordância	carta.pdf	11/02/2025 21:25:25	MATEUS ALVES FERREIRA	Aceito
Orçamento	orcamento.pdf	10/02/2025 22:43:16	MATEUS ALVES FERREIRA	Aceito

Endereço: Av. Independência, nº 2293 -Bloco 13, sala 1306

Bairro: Universitário **CEP:** 96.815-900

UF: RS **Município:** SANTA CRUZ DO SUL

Telefone: (51)3717-7680

E-mail: cep@unisc.br

UNISC - UNIVERSIDADE DE
SANTA CRUZ DO SUL



Continuação do Parecer: 7.400.314

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

SANTA CRUZ DO SUL, 20 de Fevereiro de 2025

Assinado por:
Renato Nunes
(Coordenador(a))

Endereço: Av. Independência, nº 2293 -Bloco 13, sala 1306

Bairro: Universitario **CEP:** 96.815-900

UF: RS **Município:** SANTA CRUZ DO SUL

Telefone: (51)3717-7680

E-mail: cep@unisc.br

ANEXO B - Cronograma do curso de extensão Saúde Mental e Trânsito

Link: <https://www.unisc.br/pt/cursos/todos-os-cursos/curta-duracao/saude-bem-estar-e-estetica/saude-mental-e-transito>

PROGRAMAÇÃO DO CURSO					
Tema	Tipo de ministrante	Ministrante	Formato	Data de início	Horário
Relação entre saúde mental e trânsito	1. APESC	10759 – Valéria Gonzatti e Mateus Alves Ferreira	1. Remoto / On-line	07/10/2025	18:00 – 22:00
O trabalho do psicólogo do tráfego e seus desafios	4. Prestador de serviço	Mateus Alves Ferreira	1. Remoto / On-line	14/10/2025	18:00 – 22:00
Fatores psicológicos de sofrimento psíquico associados aos acidentes de trânsito	4. Prestador de serviço	Mateus Alves Ferreira	1. Remoto / On-line	21/10/2025	18:00 – 22:00
Estratégias de combate e prevenção aos acidentes de trânsito	4. Prestador de serviço	Mateus Alves Ferreira	1. Remoto / On-line	28/10/2025	18:00 – 22:00

CARGA HORÁRIA DO CURSO

Carga horária remota-online: 20:00

Observação: Para fechamento da carga horária de 20h, serão destinadas 04:00 para leitura de textos e visualização de vídeos sobre os assuntos abordados em aula para fixação do conteúdo. Os links dos arquivos serão enviados para o e-mail cadastrado no ato da inscrição de cada cursista.

Metodologia das aulas: Aulas expositivas, vídeos e artigos científicos relacionados ao tema estudado.

Importante: Os cursistas poderão fazer perguntas, durante a aula, por meio do chat, as quais serão respondidas ao final do encontro pelo professor ministrante.

Ao final do curso, o aluno receberá um certificado de participação, com carga horária de 20h, emitido pela Universidade de Santa Cruz do Sul – Unisc

ANEXO C - Atestado de ministrante e elaborador do curso de extensão Saúde Mental e Trânsito



PRÓ-REITORIA ACADÊMICA

ATESTADO

Atestamos que, **MATEUS ALVES FERREIRA**, atuou como Docente e Elaborador do **CURSO DE EXTENSÃO SAÚDE MENTAL E TRÂNSITO**, promovido pelo Núcleo de Curso de Curta Duração.

O curso, de âmbito nacional, ocorreu no período de 07 de outubro de 2025 a 28 de outubro de 2025, na Universidade de Santa Cruz do Sul.

As temáticas desenvolvidas foram: O trabalho do psicólogo do tráfego e seus desafios; Fatores psicológicos de sofrimento psíquico associados aos acidentes de trânsito e Estratégias de combate e prevenção aos acidentes de trânsito, tendo empregado 20 horas nestas atividades.

Santa Cruz do Sul, 19 de março de 2026.

A handwritten signature in black ink, reading "Chana M. Silva", is positioned above the printed name.

Chana de Medeiros da Silva
Pró-Reitora Acadêmica

ANEXO D - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Prezado(a) senhor(a),

Você está sendo convidado/a para participar como voluntário/a da pesquisa intitulada **ACIDENTES DE TRÂNSITO E INDICADORES DE RISCOS SUBJETIVOS DE SOFRIMENTO PSÍQUICO EM MOTORISTAS: UM OLHAR SOB A PERSPECTIVA DO PSICÓLOGO DO TRÂNSITO/TRÁFEGO**, que pretende investigar os indicadores de riscos subjetivos de sofrimento psíquico relacionados à ocorrência de acidentes de trânsito em motoristas de veículos automotores sob a perspectiva do psicólogo do trânsito, vinculado ao Programa de Pós-Graduação – Mestrado Profissional em Psicologia da Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC. O pesquisador responsável por esta pesquisa é **Mateus Alves Ferreira**, que poderá ser contatado a qualquer tempo através do número (37) 9 99582313 e do e-mail maf_20psico@hotmail.com , ou sua Professora Orientadora Dra Valéria Gonzatti, no e-mail valeriagonzatti@unisc.br.

Sua participação é possível pois você atende aos critérios de inclusão previstos na pesquisa, os quais são: Profissionais que se encontram atuando como examinadores em clínicas do Detran de Minas Gerais. Sua participação consiste em responder a um questionário, o qual vai conter dados pessoais e sociais (estado civil, idade, escolaridade, entre outros) do profissional e, também, perguntas direcionadas à compreensão dos fatores de risco subjetivos de sofrimento psíquico relacionados aos acidentes de trânsito.

Nessa condição, é possível que alguns desconfortos aconteçam, como certo receio ou timidez nos profissionais ao exporem suas respostas. Os riscos/desconfortos, se ocorrerem, serão minimizados da seguinte forma: o pesquisador vai enfatizar o caráter ético e sigiloso que envolve o estudo, bem como se colocará à disposição para sanar quaisquer dúvidas que surgirem no decorrer do processo investigativo. Também, o investigador ofertará acolhimento para que o pesquisado se sinta compreendido nas suas dificuldades e supere seus impasses. É importante assegurar aos participantes voluntários que os formulários ficarão armazenados em local seguro e restrito até o período de cinco anos, conforme prevê a Resolução CFP 07/2003, sendo que, ao final deste período, os documentos serão deletados (Conselho Federal de Psicologia, 2003).

Por outro lado, a sua participação trará benefícios, a começar pela comodidade que a pesquisa proporcionará aos participantes para responderem aos formulários, podendo colaborar de onde estiverem, através de recursos digitais (computador, celular, entre outros). O pesquisado poderá expandir a sua rede de contatos com profissionais que atuam na mesma área que a sua (Psicologia do Trânsito), favorecendo, desta forma, a interação e o compartilhamento de vivências que atravessam suas práticas laborais. Espera-se que os resultados desta pesquisa e os produtos que dela decorrerem possam alcançar um maior número de psicólogos do trânsito, e promover o aprimoramento de suas práticas profissionais, o que, conseqüentemente, refletirá na oferta de um serviço de qualidade para os agentes de trânsito (motoristas) e para a sociedade

de um modo geral. Acrescenta-se aos benefícios que a pesquisa trará, a possibilidade de reflexão sobre a prática profissional do psicólogo no contexto do tráfego.

Para sua participação nessa pesquisa você não terá nenhuma despesa com transporte, alimentação, exames, materiais a serem utilizados ou despesas de qualquer natureza. Ao final da pesquisa você terá acesso aos resultados através da realização de grupos focais, via *google meet*, agendados com antecedência.

Pelo presente Termo de Consentimento Livre e Esclarecido eu declaro que autorizo a minha participação neste projeto de pesquisa, pois fui informado/a, de forma clara e detalhada, livre de qualquer forma de constrangimento e coerção, dos objetivos, da justificativa e dos procedimentos que serei submetido, dos riscos, desconfortos e benefícios, assim como das alternativas às quais poderia ser submetido, todos acima listados. Ademais, declaro que, quando for o caso, autorizo a utilização de minha imagem e voz de forma gratuita pelo pesquisador, em quaisquer meios de comunicação, para fins de publicação e divulgação da pesquisa, desde que eu não possa ser identificado através desses instrumentos (imagem e voz).

Fui, igualmente, informado/a:

- a) da garantia de receber resposta a qualquer pergunta ou esclarecimento a qualquer dúvida acerca dos procedimentos, riscos, benefícios e outros assuntos relacionados com a pesquisa;
- b) da liberdade de retirar meu consentimento, a qualquer momento, e deixar de participar do estudo, sem que isto traga prejuízo à continuação de meu cuidado e tratamento;
- c) da garantia de que não serei identificado quando da divulgação dos resultados e que as informações obtidas serão utilizadas apenas para fins científicos vinculados ao presente projeto de pesquisa;
- d) do compromisso de proporcionar informação atualizada obtida durante o estudo; ainda que esta possa afetar a minha vontade em continuar participando;
- e) da disponibilidade de tratamento médico e indenização, conforme estabelece a legislação, caso existam danos a minha saúde, diretamente causados por esta pesquisa; e,
- f) de que se existirem gastos para minha participação nesta pesquisa, estes serão absorvidos pelo orçamento da pesquisa.

O presente documento será enviado para o e-mail informado no formulário virtual que recebeu juntamente com o convite para participar da pesquisa. O Comitê de Ética em Pesquisa responsável pela apreciação do projeto pode ser consultado, para fins de esclarecimento, através do seguinte endereço: Av. Independência, 2293, Bloco 13 - Sala 1306; ou pelo telefone (51) 3717-7680; ou pelo e-mail cep@unisc.br

ANEXO E - Atestado de realização da pesquisa-intervenção

ATESTADO DE ATIVIDADES

Atesto, para os devidos fins de comprovação acadêmica, que o mestrando MATEUS ALVES FERREIRA, matrícula 152930, cumpriu integralmente a carga horária de 160 (cento e sessenta) horas em atividades de intervenção e pesquisa, sob minha coordenação.

As atividades desenvolvidas compreenderam o seguinte:

1. Prospecção e Recrutamento: Seleção de voluntários para pesquisa científica no estado de Minas Gerais;
2. Coleta de Dados Especializada: Realização de levantamento de dados junto a psicólogos peritos em trânsito atuantes no estado de Minas Gerais;
3. Tratamento de Dados: Análise qualitativa e quantitativa das informações coletadas;
4. Gestão Educacional: Planejamento, estruturação metodológica, organização e ministração de curso de curta duração em Psicologia do Trânsito, direcionado a profissionais da área;
5. Produção Intelectual e Técnica: Elaboração de materiais didáticos e de apoio, incluindo a redação de E-book e cartilha informativa, além da produção técnica do curso supracitado;
6. Ações Complementares: Execução de demais demandas inerentes ao cronograma de pesquisa e intervenção.

Certifico que todas as atividades acima mencionadas foram executadas com rigor ético e técnico, sendo devidamente validadas por meio de supervisões e relatórios de acompanhamento que comprovam a efetiva participação e o aproveitamento satisfatório do discente.

Santa Cruz do Sul, 19 de março de 2026.

Documento assinado digitalmente
 VALERIA GONZATTI
Data: 19/03/2026 10:31:30-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof^ª. Dr^ª. Valéria Gonzatti
Docente do Programa de Pós-Graduação em Psicologia - Mestrado Profissional
Universidade de Santa Cruz do Sul

ANEXO F - Produto técnico

Produto técnico I

Link do Ebook: <https://shre.ink/L4vI>



Produto Técnico II

Link da Cartilha: <https://shre.ink/L4C6>

Manejo do estresse para motoristas



Autores: Mateus Alves Ferreira
Valéria Gonzatti
Rodrigo Mayer



ANEXO G - Artigo submetido

Observação: O artigo encontra-se formatado nas normas da Revista Psicologia e Saberes, a qual se refere às normas da APA (Associação Americana de Psicologia).

1

Um estudo sobre o trabalho do psicólogo do trânsito e suas possibilidades de atuação

A study of the work of a traffic psychologist and their possibilities for action

Un estudio trabajo de los psicólogos del tráfico y sus posibilidades de actuación

Resumo

O presente estudo tratou-se da Psicologia do Trânsito enquanto uma especialidade da Psicologia. O objetivo deste artigo baseou-se em contextualizar o trabalho do especialista em trânsito, bem como discorrer sobre suas múltiplas possibilidades de atuação, as quais vão além do aspecto pericial, realizando, para esse fim, uma análise sistemática a materiais científicos que contemplam o tema em questão e fornecem subsídios teóricos para a sua elaboração. O desenvolvimento deste trabalho se justifica na necessidade de trazer informações que permitam pensar o fazer psicológico na área do trânsito para além das práticas tradicionais, as quais se concentram no âmbito da avaliação e contribuir com a expansão de estudos relacionados ao tema. O psicólogo do tráfego tem um papel de extrema importância, o qual transcende a lógica pericial e dá a este profissional a oportunidade de inserir-se em outros locais de atuação (empresas privadas, órgãos públicos, carreira docente, pesquisa científica, clínica psicológica, entre outros).

Palavras-chave: psicologia; trânsito; atuação; possibilidades.

Abstract

This study addressed Traffic Psychology as a spatiality of Psychology. The objective of this study was to contextualize the work of the traffic specialist, as well as to present their multiple possibilities of action, which go beyond the expert aspect, to this end, a systematic analysis of scientific materials that address the topic in question and provide theoretical support for its elaboration is carried out. The development of this work was justified by the need to provide information that allows us to think about psychological work in the area of traffic beyond traditional practices, which focus on the expert scope, and to contribute to the expansion of studies related to the subject. It is concluded that the traffic psychologist has an extremely important role that transcends the expert logic and that gives this professional the opportunity to enter other places of action (private companies, public agencies, teaching careers, scientific research, psychological clinic, entre outros.).

Keywords: psychology; traffic; action; possibilities.

Resumen

El presente estudio abordó la Psicología del Tráfico como especialidad de la Psicología. El objetivo de este estudio fue contextualizar el trabajo del especialista de tránsito, así como presentar sus múltiples posibilidades de actuación, que van más allá del aspecto pericial, para tal fin, se realiza un análisis sistemático de materiales científicos que abordan el tema en

cuestión y brindan sustento teórico para su elaboración. El desarrollo de este trabajo se justificó por la necesidad de traer informaciones que permitan pensar el trabajo psicológico en el área del tránsito más allá de las prácticas tradicionales, que se centran en el ámbito pericial, y contribuir a la ampliación de estudios relacionados al tema. Se concluye que el psicólogo de tránsito tiene un papel sumamente importante que trasciende la lógica pericial y que le otorga a este profesional la oportunidad de insertarse en otros ámbitos de actividad (empresas privadas, organismos públicos, carreras docentes, investigación científica, clínicas psicológicas, entre otros.).

Palabras clave: psicología; tráfico; rendimiento; posibilidades.

Introdução

O presente artigo trata-se de um estudo acerca do trabalho do psicólogo do trânsito. Nele, será contextualizada a realidade do especialista do tráfego e também apresentadas as diversas possibilidades de atuação desse profissional no que se refere à promoção de um espaço de circulação tranquilo e harmonioso para todos os agentes da via (condutor, pedestre, entre outros).

Além de discorrer acerca do trabalho do psicólogo do tráfego, o objetivo deste trabalho é de trazer para o centro das discussões a necessidade e importância de pensar no fazer psicológico no referido contexto para além das práticas tradicionais de avaliação. A partir deste entendimento, ao psicólogo será possível ampliar a sua percepção profissional e enxergar-se como um agente importante de promoção de bem estar mental nas situações de mobilidade.

A escolha por abordar esse tema se justifica pela necessidade de trazer para a comunidade científica, bem como para os profissionais que atuam na área do trânsito, informações que os permitam pensar no seu fazer psicológico de forma ampliada, considerando a saúde mental como um fator primordial para a segurança no trânsito e a preservação da vida. A escassez de materiais que abordassem o tema proposto, também foi uma questão que motivou o desenvolvimento do presente estudo.

A metodologia utilizada para a elaboração desta pesquisa foi a revisão de literatura. Nesta modalidade foram realizadas consultas a materiais científicos que abordaram a questão do trabalho do psicólogo do trânsito, bem como das possibilidades de atuação desse especialista frente a diversas demandas.

Espera-se, com o desenvolvimento deste trabalho, contribuir com a comunidade científica, a partir da elaboração de materiais científicos que viabilizem o aprofundamento teórico acerca das especificidades da Psicologia do Trânsito. Também, almeja-se trazer uma clareza aos profissionais que atuam na área do trânsito sobre o seu real papel frente aos diversos contextos nos quais ele pode se inserir e intervir. Ainda, pretende-se conscientizar os psicólogos que atuam no contexto do trânsito acerca da importância de se posicionarem enquanto especialistas conscientes do seu trabalho e do quanto suas práticas podem impactar positivamente os diversos setores da sociedade, a fim de obter-se um trânsito mais seguro, com foco na preservação da vida de todos os usuários da via (condutor, pedestre, entre outros).

Objetivo geral

Compreender as múltiplas possibilidades de atuação do psicólogo do tráfego, para além das práticas tradicionais de avaliação psicológica.

Objetivos específicos

- Promover uma reflexão crítica dos psicólogos do trânsito acerca de seu fazer profissional frente às inúmeras demandas relacionadas ao contexto do tráfego;
- Contribuir com a comunidade acadêmica e científica a partir da elaboração de materiais que permitam instrumentalizar os profissionais que atuam ou que pretendem atuar com as demandas do trânsito;
- Viabilizar que outros espaços sejam enxergados como possibilidade de atuação e intervenção pelo especialista em trânsito.

Metodologia

Esse estudo se refere a uma revisão da literatura acerca da temática Psicologia do trânsito e suas possibilidades de atuação. Ao longo deste estudo realizou-se um trabalho de busca a materiais científicos que abordaram a temática alternativas de atuação do psicólogo do tráfego, a fim de aprofundar o conhecimento acerca dessa especialidade da Psicologia e compreender como a literatura científica trata o tema em questão.

A revisão foi realizada no ano de 2025 entre os meses de setembro a dezembro, em que se realizou uma busca por materiais científicos relacionados ao trabalho do psicólogo do trânsito nas principais bases de dados, sendo elas: SciELO Brasil, Google Acadêmico e Psyc: Periódicos de Psicologia. Para facilitar a identificação dos artigos foram utilizadas as seguintes palavras chaves: psicologia do trânsito, possibilidade de atuação, papel do psicólogo.

Como fruto da pesquisa realizada, obteve-se um total de seis artigos, duas cartilhas, dois *E-books* e três resoluções, os quais foram escolhidos com base na sua relevância e pertinência para o estudo. Foram selecionados para fundamentar a escrita desse trabalho, materiais recentes com até 10 anos de publicação, salvo os estudos publicados pelos clássicos da Psicologia do trânsito, como Rozestraten (1981), Hantower (1986) e Conselho Federal de Psicologia (2000, 2019, 2022a, 2022b). Em contrapartida, foram desconsiderados documentos

desatualizados, que apresentavam pouca clareza quanto à exposição das ideias/conteúdos.

É válido citar que a escassez de materiais que abordam a temática em questão foi uma limitação encontrada no momento da coleta e seleção dos artigos para o desenvolvimento dessa pesquisa. Diante de tal desafio, se fez necessário explorar outras fontes de dados que subsidiavam o estudo, recorrendo-se a documentos emitidos por órgãos ligados ao Detran, conselhos e associações (resoluções, normativas, cartilhas, entre outros).

Resultados e discussões

A psicologia do trânsito se caracteriza por ser uma especialidade da Psicologia que estuda o comportamento humano no contexto do tráfego. Esse campo do conhecimento se dedica a compreender como as diversas expressões do comportamento se relacionam com a dinâmica do trânsito e como os processos psíquicos interferem no seu funcionamento (Conselho Federal de Psicologia [CFP], 2000).

De acordo com Matos e Brabo (2019) a psicologia do trânsito teve seu nascimento a partir das pesquisas sobre os sinistros nos espaços de tráfego. Os referidos autores pontuam que essa área do conhecimento progrediu no sentido de buscar compreensões acerca dos motivos que levam à ocorrência de acidentes no contexto viário.

A partir da instituição do primeiro CTB (Código de Trânsito Brasileiro), através do decreto de Lei de 2.994 de 1941, verificou-se a necessidade da realização de exames periciais regularmente. Tal medida, de caráter preventivo, tinha como objetivo não permitir que pessoas consideradas contraindicações para a prática veicular tivessem acesso à direção, fundamentado na ideia de que tais indivíduos tivessem uma chance maior de se envolverem em acidentes viários (Silva, 2012).

Em uma perspectiva histórica, Rueda e Guimarães (2021) discorrem que em 1966, foi estabelecido um novo Código de trânsito brasileiro. Dentre algumas alterações, destacava-se a instituição dos departamentos estaduais de trânsito, a instituição dos exames periciais (médico e psicológico) de caráter obrigatório e o estabelecimento de um padrão quanto aos instrumentos de avaliação no âmbito nacional. Neste cenário, Silva (2012) afirmou que os psicólogos e psicólogas tiveram suas práticas efetivadas e reconhecidas nos procedimentos periciais para aquisição da carteira nacional de habilitação junto aos Detrans.

A psicologia do tráfego teve suas raízes nos processos de avaliação psicológica. Esse campo de atuação, ainda é reconhecido como umas das principais atividades desempenhadas pelos psicólogos do trânsito. Os processos avaliativos, que ocorrem para condutores e

candidatos à CNH, são uma das principais vias pelas quais as pessoas têm um contato inicial com os serviços de Psicologia, sendo de fundamental importância que o profissional tenha clareza de seu papel neste contexto e saiba conduzir seu trabalho de forma técnica, científica e ética (Conselho Regional de Psicologia de Porto Alegre [CRPRS], 2023).

A atuação dos psicólogos do trânsito, na sua grande maioria, acontece em clínicas e/ou centros credenciados ao Detran, que ofertam serviços de avaliação psicológica e médica para condutores e candidatos à habilitação. Dentre suas atribuições no referido contexto, o profissional de Psicologia desenvolve atividades de testagem psicológica, realização de entrevistas e análise dos instrumentos aplicados para emissão de um parecer psicológico, informando se o candidato/motorista se encontra indicado ou contraindicado para a prática veicular (Matos & Brabo, 2019).

Considerando a ideia do parágrafo anterior, entende-se que a atuação do psicólogo do trânsito no contexto do Detran, se concentra no âmbito pericial, em que o candidato/motorista precisa, necessariamente, se submeter a esse processo de investigação psicológica. Essa prática se fundamenta na Resolução do CFP 01 de 2019, a qual estabelece que:

§ 2º As(Os) candidatas(os) à Carteira Nacional de Habilitação e condutoras(es) de veículos automotores deverão ser avaliadas(os): I – quanto aos aspectos cognitivos: a) atenção concentrada; b) atenção dividida; c) atenção alternada; d) memória visual; e) inteligência. II – quanto ao juízo crítico/comportamento: a) Deverá ser avaliada(o) por meio de entrevista e criação de situações hipotéticas que versem sobre reações/decisões adequadas às situações no trânsito, tempo de reação, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a decisões ou comportamentos adequados, sejam eles individuais ou na relação com a(o) outra(o). Ainda, a(o) psicóloga(o) deverá obter informações a respeito do histórico da(o) candidata(o) com relação a acidentes de trânsito e opiniões sobre cidadania e mobilidade humana e urbana. III – quanto aos traços de personalidade: a) impulsividade adequada, não podendo estar exacerbada ou muito diminuída; b) agressividade adequada, não podendo estar exacerbada ou muito diminuída; c) ansiedade adequada, não podendo estar exacerbada ou muito diminuída (CFP, 2019, p. 03).

Diante do exposto acima, verifica-se que a avaliação psicológica, no contexto do tráfego, abrange aspectos complexos, importantes e inerentes para que o condutor apresente um bom desempenho no trânsito. Para tal, o psicólogo deve ter capacidade técnica para administrar e manusear os instrumentos psicológicos (entrevista, testes psicológicos,

observação, entre outros) bem como, saber escolher as ferramentas que melhor se adequem aos parâmetros da avaliação e às capacidades do avaliado para executá-las (CFP, 2022a).

Com base nos aspectos avaliados de acordo com a Resolução do CFP de 2019 (atenção, memória, raciocínio, personalidade, entre outros.), verifica-se que para um condutor ser considerado apto, são investigados vários componentes relacionados ao trânsito, o que permite inferir que o ato de dirigir não se configura uma tarefa simples, mas envolve habilidades e condições favoráveis para a sua realização. Tal colocação é fundamentada na ideia de Rozestraten (1986), o qual concebe que a ação de conduzir um veículo automotor requer a articulação de processos cognitivos, psicológicos e comportamentais que viabilizem ao condutor trafegar pelas vias com condições favoráveis para não se colocar em risco e tão pouco a vida de terceiros.

Para além da avaliação psicológica, o psicólogo do tráfego pode expandir a sua atuação para outras áreas neste contexto. O especialista em trânsito pode desenvolver trabalhos no âmbito científico, realizando estudos a fim de adquirir conhecimentos acerca dos processos psicológicos e sociais que ocorrem no tráfego. Além de atuar na pesquisa, o profissional pode executar ações de cunho educativo para o trânsito, visando a transmissão de conhecimentos acerca das questões que envolvam as situações de circulação (Veríssimo & Araújo, 2018).

Ainda sobre o âmbito educacional, o artigo 76 do CTB (Código de Trânsito Brasileiro) (Lei n. 9.503, 1997) prevê uma educação para o trânsito em todas as fases do desenvolvimento escolar do aluno, compreendendo desde os períodos iniciais até os estágios mais avançados do ensino básico (fundamental e médio). Por meio deste dispositivo legal, concebe-se que a inserção do psicólogo do trânsito também é uma possibilidade, tendo em vista que este profissional poderá colaborar com as práticas de ensino voltadas para a conscientização de condutas favoráveis que os alunos poderão adotar enquanto agentes que utilizarão as vias, tanto como pedestres, como também, no futuro, motoristas.

No setor privado, o psicólogo do tráfego consegue atuar junto a empresas que trabalham com motoristas e que prestam serviços de locomoção. Dentre suas atribuições, o referido especialista pode desenvolver, segundo Matos e Brabo (2019, p. 35):

- Pesquisas e intervenções acerca das variáveis externa e interna do ambiente de trabalho dos motoristas para garantir um auxílio nos possíveis adoecimentos deste trabalhador.
- Propor projetos de melhoria no trabalho desenvolvido pelos profissionais do trânsito, os motoristas profissionais, por exemplo, treinamentos que façam os

profissionais desenvolverem habilidades, tornando-os capacitados para exercerem a função.

- Trabalhar com a educação do trânsito, prevenindo, evitando e diminuindo possíveis acidentes.
- Trabalhar a redução de danos diretamente com os motoristas no contato deles com as variáveis interna e externa em que estão expostas.

Partindo das proposições do parágrafo anterior, percebe-se que o especialista em trânsito pode contribuir de forma significativa com as iniciativas privadas, desenvolvendo ações voltadas para o público que trabalha com e nas situações de tráfego, no sentido de viabilizar o desenvolvimento de estratégias que favoreçam o bem-estar desses colaboradores, assim como, criar condições de trabalho que fomentem a saúde emocional de toda a equipe. Além disso, o psicólogo do tráfego pode trabalhar, de forma individualizada e/ou coletiva, em demandas de cunho pessoal que possam afetar as questões psicológicas destes motoristas e, conseqüentemente, comprometer a sua integridade física/psicológica, bem como a de terceiros que farão uso dos serviços de locomoção.

É importante salientar que o trabalho do psicólogo do tráfego pode e deve acontecer em articulação com outros campos do saber, ou seja, em parceria com uma equipe multiprofissional que integra algum órgão (público ou privado) ligado ao trânsito. Desta forma, ao trabalhar em diálogo com outras áreas do conhecimento, ao especialista será possível ter uma dimensão mais abrangente sobre os processos psicossociais que ocorrem no trânsito e pensar em estratégias efetivas que viabilizem a redução de danos no referido contexto (CRPRS, 2023).

O psicólogo do tráfego pode atuar no âmbito da prevenção e do tratamento. Dentre essas ações, Borges e Rodriguez (2020) destacam que o especialista em trânsito pode trabalhar no sentido de buscar compreensões acerca dos fatores (comportamentais, psicológicos, entre outros.) que podem colocar em risco a integridade do condutor e conseqüentemente acarretar em um acidente. Desta forma, conhecendo as condições de perigo, será possível intervir por intermédio de ações que visam a reflexão, o diálogo e a concepção de comportamentos e condutas que promovam o bem estar dos condutores e que propiciem que eles trafeguem em boas condições pelas vias.

No âmbito do tratamento, o psicólogo do trânsito também exerce um papel de extrema importância, principalmente no que diz respeito ao desenvolvimento de ações de cuidado a pessoas que passaram por algum evento traumático no trânsito e que adquiriram alguma sequela emocional. Dentre as alternativas de atenção, destaca-se o atendimento a pessoas que

apresentam aversão por dirigir, traumas psicológicos associados à situação de trânsito, entre outros. Neste cenário, o psicólogo do trânsito pode inserir-se, também, no contexto clínico, trabalhando com demandas alusivas ao trânsito, no sentido de contribuir para o restabelecimento psicológico do paciente e para a promoção da sua saúde mental (Borges & Rodriguez, 2020).

Outra possibilidade de atuação do psicólogo do trânsito é o acompanhamento de instrutores/formadores de motoristas, os quais se concentram, em grande parte, no âmbito dos CFCs (Centro de formação de condutores). Segundo o pensamento de Hantower (1986), o especialista do trânsito pode acompanhar os profissionais que instruem candidatos à CNH de modo a lhes dar suporte psicoeducativo para lidarem com as demandas apresentadas pelos alunos, de cunho psicológico, as quais podem interferir no seu desempenho veicular. Além disso, a referida autora defende a ideia de que o psicólogo pode atuar, também, com os motoristas já habilitados, mas que apresentam atitudes não saudáveis no trânsito, as quais podem colocar em risco a sua integridade física, como a dos demais que trafegam pela via. Essa intervenção se baseia na realização de um trabalho de conscientização quanto à segurança no trânsito a partir do desenvolvimento de uma consciência individual e partindo para uma consciência coletiva acerca da adoção de condutas prudentes e seguras no trânsito.

Uma área pouco explorada ou até mesmo desconhecida pela maioria dos psicólogos do trânsito, como possibilidade de inserção profissional, é o campo da aviação. De acordo com a Resolução nº 3, de 16 de março de 2022 (CFP, 2022b), o especialista em trânsito também pode atuar no contexto da aviação, realizando um trabalho de acompanhamento dos pilotos de avião, bem como dos tripulantes, a fim de contribuir para a promoção do bem estar psicológico desses profissionais que também lidam com o transporte de pessoas e que precisam estar em condições mentais e físicas favoráveis para terem um bom desempenho na direção do veículo, reduzindo, desta forma, o índice de acidentes de avião em decorrência das questões de saúde mental.

Considerações finais

Diante do que foi discutido ao longo desse estudo, verificou-se que o trabalho do especialista em trânsito pode e deve ir além das práticas convencionais, as quais se limitam, na sua grande maioria, à testagem psicológica. Para isso, é importante que o profissional tenha consciência do seu ofício e de como sua atuação pode contribuir com os diversos setores da sociedade (civil, órgãos públicos, empresas privadas, entre outros), buscando

aprimorar suas atribuições no contexto do tráfego e contribuir para que cada vez menos ocorram acidentes de trânsito.

Constatou-se uma precariedade de materiais científicos que abordassem o tema “Possibilidades de atuação do psicólogo do trânsito”. Tal percepção apontou para a necessidade de estudar e desenvolver mais pesquisas ligadas à área do trânsito, viabilizando que esses temas sejam explorados pelos profissionais e transformados em recursos que vão aprimorar a prática do psicólogo do tráfego.

Ao longo da pesquisa verificou-se o quanto o termo “Contexto do trânsito” é amplo e contempla múltiplas camadas. Logo, quando se fala em âmbito do Trânsito é necessário expandir o olhar para além de um órgão executivo (Ex: Detran) e conceber que tal nomenclatura corresponde a qualquer demanda ou espaço que se relaciona às questões do tráfego e suas implicações.

REFERÊNCIAS

- Borges, C. D., & Rodriguez, S. Y. S. (2020). Psicologia do trânsito: perspectivas atuais do psicólogo em atuação no trânsito. *Saúde e Desenvolvimento Humano*, 8(1), 1-10. Recuperado de https://revistas.unilasalle.edu.br/index.php/saude_desenvolvimento/article/view/3094
- Conselho Federal de Psicologia. (2000). *Caderno de psicologia do trânsito e compromisso social*. Brasília: autor. Recuperado de <https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2018/04/Caderno-de-Psicologia-do-Tr%C3%A2nsito-e-Compromisso-Social.pdf>
- Conselho Federal de Psicologia. (2019). *Resolução nº 1, de 7 de fevereiro de 2019*. Brasília: autor. Recuperado de https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/62976927/do1-2019-02-12-resolucao-n-1-de-7-de-fevereiro-de-2019-62976886
- Conselho Federal de Psicologia. (2022a). *Cartilha avaliação psicológica*. Brasília: autor. Recuperado de https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2022/08/cartilha_avaliacao_psicologica-2309.pdf
- Conselho Federal de Psicologia. (2022b). *Resolução nº 3, de 16 de março de 2022*. Brasília: autor. Recuperado de <https://www.in.gov.br/web/dou/-/resolucao-n-3-de-16-de-marco-de-2022-386760566>
- Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul. (2023). *Psicologia do tráfego: conhecendo a especialidade*. Porto Alegre: autor. Recuperado de https://www.crprs.org.br/conteudo/publicacoes/FINAL_FINAL_cartilha_psicologia_do_trafego.pdf
- Hantower, M. (1986). O trânsito expressa o uso do espaço urbano. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 6(2), 19-21. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931986000200006&lng=pt&tlng=pt
- Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Recuperado de https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm
- Matos, A. L. M., & Brabo, G. R. (2019). *Psicologia do trânsito: estudo dos fatores de risco à saúde mental de motoristas de transporte público*. Ananindeua: Itacaiúnas.
- Rozestraten, R. J. A. (1981). Psicologia do trânsito: o que é e para que serve. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 1(1), 141-143. Recuperado de

http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931981000100006&lng=pt&tlng=pt

Rueda, F. J. M., & Guimarães, J. B. (2021). Psicologia do Trânsito: Conquistas Históricas, ADI 3481 e Perspectivas para a Área. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 41(esp), 1-13.

Recuperado de

<https://www.scielo.br/j/pcp/a/p6xtjRLNKZrGLP9sNwRSYGB/?format=pdf&lang=pt>

Silva, F. H. V. C. (2012). A Psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 32(esp), 176-193. Recuperado de

<https://www.scielo.br/j/pcp/a/QpcKmr64F7y34J5mgvrjfQq/?lang=pt>

Veríssimo, C. S., & Araujo, P. S. (2018). Psicologia do trânsito: considerações sobre avaliação psicológica e educação para o trânsito. *Revista Ciência (In) Cena*, 1(6), 69-79.

Recuperado de

<https://estacio.periodicoscientificos.com.br/index.php/cienciaincenabahia/article/view/793/70>

[7](#)

 Sérgio Venancio da Silva via Revistas CESMAC<pen-bounces@emnuvens.com.br>
Para: Você

 ...

Sáb, 13/12/2025 21:33

MATEUS ALVES FERREIRA,

Agradecemos a submissão do trabalho "Um estudo sobre o trabalho do psicólogo do trânsito e suas possibilidades de atuação" para a revista Revista Psicologia & Saberes.

Acompanhe o progresso da sua submissão por meio da interface de administração do sistema, disponível em:

URL da submissão: <https://revistas.cesmac.edu.br/psicologia/authorDashboard/submission/2090>
Login: mateus1991

Em caso de dúvidas, entre em contato via e-mail.

Agradecemos mais uma vez considerar nossa revista como meio de compartilhar seu trabalho.

Sérgio Venancio da Silva

 Responder  Encaminhar

APÊNDICE A - Questionário sociodemográfico

Link do formulário: <https://forms.gle/xVys72DHc3gvy3js5>



PESQUISA DO MESTRANDO
MATEUS ALVES FERREIRA
"Acidentes de trânsito e indicadores de riscos subjetivos de sofrimento psíquico em motoristas: um olhar sob a perspectiva do psicólogo do trânsito/tráfego"


Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu
Mestrado Profissional em Psicologia


Convite para pesquisa: Acidentes de trânsito e indicadores de riscos subjetivos de sofrimento psíquico em motoristas: um olhar sob a perspectiva do psicólogo do trânsito/tráfego.

Olá! Gostaríamos de convidá-lo e de antemão agradecer por se dispor a colaborar com a nossa pesquisa. Este questionário tem como objetivo compreender as suas percepções, enquanto psicólogo do trânsito, acerca dos riscos subjetivos de sofrimento psíquico relacionados à ocorrência de acidentes de trânsito.

ferreiramateus@mx2.unisc.br [Mudar de conta](#) 

* Indica uma pergunta obrigatória

E-mail *

Seu e-mail

Para dar seguimento com o questionário, solicitamos que você leia **atentamente** * o TCLE (Termo de Consentimento Livre e Esclarecido). Se estiver de acordo selecione "sim". Do contrário, selecione "não". Este termo visa fornecer as informações necessárias acerca desta pesquisa para que você tome conhecimento do estudo.

[Link do TCLE](#)

☐ Sim

☐ Não

Próxima

Página 1 de 3

Limpar formulário

Nesta seção gostaríamos de coletar algumas informações pessoais. Tais informações ficarão apenas com o pesquisador.

1. Sua idade é: *

- ☐ 18 à 30 anos
- ☐ 31 à 45 anos
- ☐ 46 à 59 anos
- ☐ 60 anos ou mais

2. Estado civil? *

- ☐ Solteiro (a)
- ☐ Casado (a)
- ☐ Divorciado (a)
- ☐ União estável
- ☐ Não declarar

3. Escolaridade *

- ☐ Especialização
- ☐ Mestrado
- ☐ Doutorado

4. Área de atuação? *

Texto de resposta longa

5. Região de MG você reside? *

- ☐ Centro oeste de Minas
- ☐ Jequitinhonha/Mucuri
- ☐ Zona da Mata
- ☐ Noroeste de Minas
- ☐ Norte de Minas
- ☐ Rio Doce
- ☐ Sul de Minas
- ☐ Triângulo
- ☐ Vale do Mucuri
- ☐ Metropolitana

- ☐ Oeste de Minas
- ☐ Campo das vertentes

6. Você teve contato com a disciplina de Psicologia do trânsito? *

- ☐ durante a graduação
- ☐ através de curso de especialização
- ☐ Cursos de extensão/formação continuada

7. Há quanto tempo você atua na área do trânsito? *

- ☐ <5 ANOS
- ☐ >5 ANOS
- ☐ >10 ANOS

Perguntas abertas

Nesta sessão, serão apresentadas a você perguntas abertas sobre as suas percepções dos acidentes de trânsito e as questões de saúde mental

8. Enquanto um psicólogo (a) do trânsito, quais desafios você encontra na sua prática profissional? *

Sua resposta

9. Como você percebe a relação entre saúde mental e o ato de dirigir?

Sua resposta

10. Como a temática saúde mental é tratada/discutida/debatida no processo de formação de motoristas e candidatos à habilitação?

Sua resposta

11. Durante o contato com os candidatos à CNH e motoristas, você aborda a questão dos acidentes de trânsito? Se sim, quais as suas percepções dos fatores psicológicos que influenciam para a ocorrência do referido evento?

Sua resposta

12. No que se refere ao bem estar mental dos motoristas, quais ações você entende que podem ser desenvolvidas?

Sua resposta

Uma cópia das suas respostas será enviada para o endereço de e-mail fornecido

[Voltar](#)

[Enviar](#)

Página 3 de 3

[Limpar formulário](#)

APÊNDICE B - Avaliação do E-book Saúde Mental e Trânsito: Reflexões para uma prática aprimorada

Link do formulário de avaliação do Ebook: <https://forms.gle/c2PAzCzVQs2i1tiH8>



PESQUISA DO MESTRANDO
MATEUS ALVES FERREIRA
"Acidentes de trânsito e indicadores de riscos subjetivos de sofrimento psíquico em motoristas: um olhar sob a perspectiva do psicólogo do trânsito/tráfego"

UNISC
Universidade do Sul de Santa Catarina
Mestrado Profissional em Psicologia

Avaliação do E-book: Saúde Mental e Trânsito

Olá! Gostaríamos de convidá-lo para avaliar nosso produto técnico. Após leitura atenta ao conteúdo do material, por favor, expresse sua opinião. Atenciosamente, Mateus Alves Ferreira e Valéria Gonzatti.

ferreiramateus@mx2.unisc.br [Mudar de conta](#)

* Indica uma pergunta obrigatória

E-mail *

Seu e-mail

Como avalia o e-book?

- ☐ Regular
- ☐ Bom
- ☐ Muito Bom
- ☐ Excelente

Relate sua experiência sobre a leitura do e-book e o possível impacto que ele pode gerar em sua prática profissional e/ou acadêmica.

Sua resposta

Deixe o registro de sugestões, críticas e elogios.

Sua resposta

Uma cópia das suas respostas será enviada para o endereço de e-mail fornecido