ISSN: 2358-8829

PSICOLOGIA E SEGURANÇA VIÁRIA: RELATO DE EXPERIÊNCIA EM EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO EM CLÍNICA CREDENCIADA AO DETRAN-PB

Jakson Luis Galdino Dourado [1]
Danielly Bruna Dionisio Santos [2]

INTRODUÇÃO

O trânsito constitui um espaço de circulação e convivência coletiva no qual decisões individuais produzem efeitos sobre a segurança e a integridade de diferentes pessoas. A condução de veículos exige, além do conhecimento das normas, atenção, julgamento, autorregulação emocional e consideração pelos demais usuários das vias. Assim, a segurança viária não depende exclusivamente da infraestrutura e da fiscalização: envolve também fatores humanos, sociais e comportamentais.

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece que o trânsito seguro é direito de todos e dever dos órgãos e entidades que integram o Sistema Nacional de Trânsito. O mesmo dispositivo legal prevê a educação para o trânsito como direito coletivo e dever prioritário, atribuindo-lhe papel importante na promoção de práticas seguras (BRASIL, 1997). Essa perspectiva amplia a compreensão do trânsito para além do deslocamento, situando-o como ambiente de responsabilidade compartilhada e preservação da vida.

A Psicologia contribui para essa discussão ao investigar como aspectos cognitivos, afetivos, motivacionais e sociais se relacionam com a conduta dos usuários das vias. No contexto da avaliação psicológica para habilitação, a Resolução CFP nº 1/2019 regulamenta procedimentos periciais específicos, enquanto a Resolução CONTRAN nº 927/2022 dispõe sobre a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades responsáveis por esse serviço (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2019; BRASIL, 2022). A natureza pericial da avaliação, contudo, não impede que o contato com candidatos também seja uma oportunidade de orientação educativa, desde que sejam preservadas a finalidade técnica do procedimento, a autonomia profissional e a distinção entre avaliação e intervenção.

[1] Mestre em Psicologia da Saúde pela Universidade Estadual da Paraíba - UEPB, jaksonpsi@gmail.com;
[2] Graduanda em Psicologia pela UNIFIP-CG, daniellysantospsicopedagoga8@gmail.com.

Diante disso, este trabalho tem como objetivo relatar uma experiência de educação para o trânsito realizada com candidatos à primeira habilitação em uma clínica de avaliação psicológica credenciada ao Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (DETRAN-PB). As atividades buscaram estimular a reflexão sobre responsabilidade ética, manejo emocional, impulsividade, empatia e convivência no espaço viário. O relato também discute as possibilidades e os limites de ações educativas breves no contexto de uma clínica credenciada.

METODOLOGIA

Trata-se de um relato de experiência, de abordagem qualitativa e caráter interventivo, referente a ações educativas desenvolvidas com 23 candidatos à primeira habilitação, atendidos no primeiro semestre de 2026, em uma clínica de avaliação psicológica credenciada ao Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (DETRAN-PB). O relato contempla as estratégias educativas utilizadas, as questões levantadas durante as orientações e as percepções qualitativas observadas ao longo das atividades.

As intervenções abordaram aspectos relacionados ao comportamento humano no trânsito, ao manejo emocional, à impulsividade, à empatia e à responsabilidade na condução de veículos, buscando estimular a reflexão sobre a segurança viária e a preservação da vida. Por se tratar de um relato qualitativo, sem aplicação de instrumentos padronizados para mensuração dos resultados, a análise concentra-se na descrição da experiência e de suas contribuições percebidas, não permitindo estabelecer medidas quantitativas de eficácia ou afirmar mudanças comportamentais duradouras.

As intervenções ocorreram por meio de oficinas e orientações breves, organizadas em torno de situações cotidianas do trânsito. Foram abordados: (a) a relação entre emoções e decisões ao volante; (b) impulsividade, frustração e reação diante de conflitos; (c) empatia e respeito aos pedestres, ciclistas, motociclistas e demais condutores; (d) responsabilidade individual e coletiva na prevenção de sinistros; e (e) ansiedade e expectativas relacionadas ao processo de habilitação e à futura condução.

A condução das atividades priorizou a escuta, perguntas reflexivas, discussão de situações hipotéticas e conexão entre as normas de circulação e suas consequências humanas. Os candidatos foram convidados a expressar dúvidas e anseios, sem que a participação nas conversas fosse tratada como elemento de aprovação ou reprovação na

avaliação psicológica. As observações foram consideradas de maneira descritiva, sem identificação individual.

Por se tratar de uma experiência situada em contexto profissional, a descrição não expõe informações pessoais dos participantes. Para eventual publicação ou apresentação científica, recomenda-se verificar as exigências éticas e institucionais aplicáveis à modalidade de relato e ao uso de registros, garantindo consentimento quando necessário e proteção da confidencialidade.

REFERENCIAL TEÓRICO

A Psicologia do Trânsito, também denominada Psicologia do Tráfego na regulamentação profissional brasileira, examina a relação entre pessoas, veículos, vias e condições sociais de circulação. Essa abordagem reconhece que o comportamento no trânsito é influenciado por processos psicológicos, características individuais, normas sociais e condições ambientais. As Referências Técnicas do Conselho Federal de Psicologia para atuação em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito ressaltam a importância de compreender a mobilidade como fenômeno social e de considerar os diferentes sujeitos que compartilham o espaço público (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2018).

A avaliação psicológica no contexto do trânsito possui finalidade específica e deve seguir parâmetros técnico-científicos e éticos. A Resolução CFP nº 1/2019 estabelece normas para a perícia psicológica nesse contexto, enquanto a Resolução CONTRAN nº 927/2022 regulamenta aspectos da avaliação e do credenciamento das entidades. Por isso, ações educativas realizadas em uma clínica não devem ser confundidas com a perícia nem interferir indevidamente em seus procedimentos. A orientação deve ser complementar, transparente e compatível com os limites institucionais e profissionais.

A educação para o trânsito, por sua vez, pressupõe aprendizagem contínua e não se limita à memorização de regras. O Código de Trânsito Brasileiro prevê a educação como componente das ações do Sistema Nacional de Trânsito e determina sua promoção em diferentes níveis de ensino (BRASIL, 1997). Em termos comportamentais, refletir sobre consequências, reconhecer situações de risco e considerar a perspectiva de outras pessoas pode favorecer decisões mais responsáveis. A empatia, nesse cenário, significa

reconhecer que cada deslocamento envolve pessoas com diferentes níveis de vulnerabilidade, como pedestres, crianças, idosos e pessoas com deficiência.

O manejo emocional também merece atenção. Irritação, pressa, ansiedade e frustração podem interferir na avaliação de situações e favorecer respostas precipitadas, sobretudo quando combinadas com distração ou percepção exagerada de controle. A educação para a segurança viária pode ajudar o futuro condutor a identificar sinais de ativação emocional, interromper respostas impulsivas e escolher estratégias mais seguras, como reduzir a velocidade, manter distância, evitar disputas e adiar a condução quando não estiver em condições adequadas.

A responsabilidade ética no trânsito envolve reconhecer que as vias públicas são compartilhadas por pessoas com diferentes necessidades e níveis de vulnerabilidade. O Código de Trânsito Brasileiro estabelece que o trânsito em condições seguras é um direito de todos e atribui aos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito o dever de adotar medidas para assegurar esse direito. De forma complementar, o Conselho Federal de Psicologia (2018) propõe uma compreensão da mobilidade humana que considera suas dimensões sociais e os direitos das pessoas que utilizam os espaços públicos. Essa perspectiva amplia a discussão sobre segurança viária, relacionando-a não apenas ao cumprimento das regras, mas também à convivência, à responsabilidade coletiva e à proteção da vida.

Por fim, a atuação da Psicologia no contexto do trânsito deve articular o conhecimento técnico sobre comportamento humano ao compromisso ético com a segurança e os direitos dos cidadãos. As referências técnicas do Conselho Federal de Psicologia (2018) oferecem subsídios para compreender a mobilidade como fenômeno social, enquanto a Resolução CFP nº 1/2019 estabelece normas específicas para a perícia psicológica no contexto do trânsito.

Nesse cenário, ações educativas desenvolvidas em clínicas credenciadas podem constituir oportunidades de reflexão sobre responsabilidade, emoções e prevenção, desde que permaneçam claramente diferenciadas dos procedimentos periciais e não interfiram na decisão técnica da avaliação. Essa articulação deve ser compreendida como uma possibilidade de contribuição profissional, cuja efetividade precisa ser examinada por meio de registros sistemáticos e estudos específicos.

ISSN: 2358-8829

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A experiência permitiu observar que o processo de obtenção da primeira habilitação costuma ser acompanhado de expectativas e dúvidas relacionadas tanto ao desempenho na avaliação quanto à responsabilidade de conduzir um veículo. A abertura de espaço para perguntas e manifestações pessoais favoreceu a discussão de aspectos que nem sempre são contemplados quando a formação se concentra apenas no domínio das regras de circulação. Os participantes puderam relacionar emoções, expectativas e comportamentos às situações concretas que podem ocorrer no trânsito.

Uma primeira categoria de análise refere-se à compreensão do trânsito como espaço coletivo. As discussões buscaram deslocar o foco da condução como habilidade exclusivamente individual para a percepção de que cada decisão interfere na segurança de outras pessoas. Foram problematizadas atitudes como disputar passagem, desrespeitar a prioridade do pedestre, usar o celular ao dirigir, exceder a velocidade e reagir agressivamente a erros de outros usuários. Essa abordagem dialoga com o princípio do CTB de que a segurança viária é um direito de todos e uma responsabilidade compartilhada (BRASIL, 1997).

A segunda categoria diz respeito ao reconhecimento da influência das emoções sobre a conduta. As oficinas e orientações permitiram abordar situações de irritação, ansiedade, medo de errar e pressa, convidando os candidatos a pensar em alternativas à reação imediata. Entre as estratégias discutidas estiveram reconhecer sinais de tensão, respirar e fazer uma pausa quando possível, evitar confrontos, respeitar os limites de velocidade e não dirigir sob condições que comprometam a atenção ou o autocontrole. Essas orientações não substituem intervenções clínicas quando necessárias, mas podem funcionar como recursos iniciais de conscientização.

A terceira categoria refere-se à empatia e à responsabilidade ética. Ao considerar a experiência de pedestres, ciclistas, motociclistas e pessoas com mobilidade reduzida, a discussão enfatizou que o espaço viário não pertence exclusivamente aos condutores de veículos motorizados. A segurança exige antecipar riscos, respeitar as diferenças e reconhecer a vulnerabilidade dos demais. Nessa perspectiva, dirigir de forma responsável envolve não apenas evitar infrações, mas também adotar atitudes cooperativas e protetivas.

No decorrer das atividades, foram percebidos sinais qualitativos de ampliação da reflexão dos candidatos, que passaram a discutir o trânsito de forma mais associada à convivência e à preservação da vida. Também houve espaço para abordar a ansiedade situacional relacionada à habilitação, por meio de esclarecimentos sobre o processo e de acolhimento das dúvidas. Entretanto, como não foram utilizados instrumentos antes e depois das intervenções nem acompanhamento longitudinal, não é possível afirmar que houve redução mensurável da ansiedade ou mudança comportamental duradoura. Os achados devem ser entendidos como impressões da experiência, e não como comprovação de eficácia.

A experiência sugere que a clínica credenciada pode contribuir para a educação para o trânsito ao oferecer orientações breves, estruturadas e coerentes com sua função. Para isso, é fundamental preservar a independência da avaliação psicológica: as atividades educativas não devem prometer resultados, antecipar pareceres, condicionar a avaliação à adesão do candidato ou transformar a conversa em instrumento informal de julgamento. A distinção entre avaliação pericial e ação educativa protege os participantes e fortalece a qualidade ética do trabalho.

Entre as limitações do relato estão a ausência de informações quantitativas sobre o público atendido, a inexistência de medidas padronizadas de avaliação dos efeitos e a falta de acompanhamento posterior. Estudos futuros podem sistematizar o número de participantes, registrar categorias de discussão sem dados identificáveis e utilizar instrumentos apropriados para examinar conhecimentos, atitudes e percepções antes e depois das atividades, respeitando as normas éticas e profissionais aplicáveis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O relato evidencia possibilidades de articulação entre Psicologia e educação para a segurança viária em uma clínica credenciada ao DETRAN-PB. As oficinas e orientações breves ofereceram oportunidades para discutir o papel das emoções, a impulsividade, a empatia e a responsabilidade coletiva no trânsito, aproximando as normas de circulação das consequências humanas das decisões ao volante.

A experiência reforça que a atuação do psicólogo no contexto do trânsito pode dialogar com ações de promoção e prevenção, sem descaracterizar a finalidade pericial da avaliação psicológica. A contribuição educativa depende de planejamento, clareza de

objetivos, respeito à autonomia dos candidatos e rigor ético, mantendo separados os procedimentos de orientação e a decisão técnica decorrente da avaliação.

Embora as observações indiquem participação e reflexão durante as atividades, a ausência de medidas sistemáticas impede concluir que houve redução comprovada da ansiedade ou transformação duradoura do comportamento. Recomenda-se, portanto, ampliar o registro das ações e desenvolver avaliações futuras que permitam analisar seus resultados com maior consistência. Conclui-se que espaços de orientação associados à habilitação podem integrar uma estratégia mais ampla de educação para o trânsito e de valorização da vida, desde que articulados às políticas públicas e às demais ações do Sistema Nacional de Trânsito.

Palavras-chave: Educação; Trânsito, Motoristas.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos aos candidatos à primeira habilitação que participaram das ações educativas, contribuindo para as reflexões sobre o comportamento humano, a responsabilidade e a segurança no trânsito.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro.** Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 22 out. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução CONTRAN nº 927, de 28 de março de 2022. **Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que trata o Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF: CONTRAN, 2022. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9272022.pdf. Acesso em: 11 out. 2026.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (Brasil). **Referências técnicas para atuação de psicólogas(os) em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito.** Brasília, DF: CFP, 2018.

ISSN: 2358-8829

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (Brasil). Resolução nº 1, de 7 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, DF: CFP, 2019. Disponível em: https://satepsi.cfp.org.br/docs/Resolucao01-**2019.pdf. Acesso em: 29 out. 2026.BAPTISTA, C. R. et al. **Inclusão e escolarização: múltiplas perspectivas**. 2 ed. Porto Alegre: Mediação, 2015.