



**A PRESENÇA DA MULHER NO CENÁRIO DO TRÂNSITO: UM ESTUDO  
OBSERVACIONAL EM UMA CIDADE DO MARANHÃO  
THE PRESENCE OF WOMEN IN THE TRAFFIC SCENARIO: AN  
OBSERVATIONAL STUDY IN A CITY IN MARANHÃO**

MARTINS, Thuany Steffane Lima<sup>1</sup>

### RESUMO

Dados da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) apontam que a maior parte das pessoas que possuem Carteira Nacional de Habilitação (CNH), são do sexo masculino. Através desses dados, o presente trabalho teve o objetivo de observar como se dá essa realidade no município de Imperatriz/MA, a partir do contexto de uma clínica que realiza testes psicotécnicos para obtenção e/ou renovação de CNH. Dessa forma, foi possível constatar, através do método de observação, que o número de mulheres que se dirigem para a realização de exames na clínica em questão ainda é demasiadamente inferior ao de homens, dado comprovado também através do último registro da SENATRAN (janeiro de 2024), que demonstra que de 1.007.069 condutores no estado do Maranhão, apenas 285.165 (28,4%) são mulheres. Conclui-se que esse dado é reflexo de uma cultura em que a mulher obteve o direito a realizar determinadas atividades tardiamente, incluindo a função de motorista, que desde o seu surgimento era exercida de forma predominante pelas pessoas do sexo masculino.

**Palavras-chave:** Trânsito. Mulheres. Maranhão.

### ABSTRACT

Data from the National Traffic Secretariat (Senatran) indicate that the majority of people who have a National Driving License (CNH) are male. Through these data, the present work aimed to observe how this reality occurs in the city of Imperatriz/MA, from the context of a clinic that carries out psychotechnical tests to obtain and/or renew a driver's license. In this way, it was possible to verify, through the observation method, that the number of women who go for exams at the clinic in question is still much lower than that of men, a fact also proven through the latest Senatran record (January 2024), which shows that out of 1,007,069 drivers in the state of Maranhão, only 285,165 (28.4%) are women. It is concluded that this data is a reflection of a culture in which women obtained the right to carry out certain activities late, including the role of driver, which since its inception was predominantly carried out by men.

**Keywords:** Traffic. Women. Maranhão.

---

<sup>1</sup> Graduada em Psicologia pela Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (Unifesspa). Psicóloga na rede pública de Imperatriz/MA. Email: psithuanymartins@gmail.com

## 1 INTRODUÇÃO

Dentro do contexto do trânsito é possível identificar que ao transitar nas vias urbanas, a grande maioria das pessoas motoristas são do sexo masculino, seja em automóveis de menor ou maior tração. Embora o número de mulheres habilitadas a dirigir esteja aumentando, o número de homens ocupando esse espaço ainda é superior.

Dessa forma, ao perceber a quantidade mínima de pessoas do sexo feminino que exercem a função de motorista no Maranhão, este artigo tem por objetivo analisar como se dá essa realidade através dos atendimentos em uma clínica que realiza testes psicotécnicos e exame médico para obtenção e/ou renovação da CNH no município de Imperatriz/MA, a partir do método de pesquisa observacional, que ocorreu no período de um mês, sendo cinco dias por semana.

Assim, a pesquisa abordada possui a intenção de identificar as principais demandas que chegaram até à clínica; verificar se essa demanda corresponde com os dados oficiais sobre a quantidade de pessoas habilitadas por sexo, idade e categoria nos estados do país através da publicação da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN); identificar se a maior parte dos motoristas que vão em busca de realizar exames para verificar a aptidão física e mental são do sexo masculino; abordar sobre o contexto histórico da Psicologia do Trânsito no Brasil; entender em qual contexto a mulher adentra esse espaço, que desde sempre foi composto majoritariamente por homens e quais os desafios ainda enfrentados por elas.

Ademais, vale ressaltar a importância de mais estudos dessa natureza nos demais estados do país, que despertem o interesse e motivação às mulheres a ocuparem esse contexto, além de campanhas e projetos que vissem a promoção dessa garantia de direito e sensibilização ao respeito e empatia no trânsito.

## 2 ESTUDO OBSERVACIONAL

O estudo observacional aconteceu no período de um mês, em uma clínica que realiza exame médico e psicotécnico para obtenção e/ou renovação de exames de aptidão física e mental para CNH, que oferece atendimento ao público encaminhado pelo DETRAN-MA, dispondo o funcionamento ao longo de cinco dias por semana (segunda-feira, terça-feira, quarta-feira, quinta-feira e sexta-feira), no horário de 08 horas da manhã às 14 horas da tarde, no município de Imperatriz/MA.

O estudo aconteceu ao longo do estágio da pós-graduação em Psicologia do Trânsito, da instituição de ensino Faculdade Souza, no mês de novembro de 2023. A observação se deu a partir de coleta de dados visuais, comumente utilizada em pesquisas de cunho qualitativo (SILVA, GUNTHER, 2009).

## 2.1 RESULTADOS E DISCUSSÃO SOBRE O TEMA

A Constituição Federal Brasileira (1988), no inciso I de seu 5º artigo, manifesta que pessoas do sexo feminino e masculino apresentam igualdade em direitos e obrigações. No entanto, nem sempre essa foi a legislação que prevaleceu no Brasil, e, portanto, a realidade social se mostrava diferente, uma vez que era permeada por uma lógica de desigualdade entre os sexos feminino e masculino, em que a mulher devia obediência ao homem, seja na relação fraternal ou conjugal.

Silva e Gunther (2009) ao fazerem um levantamento da história da Psicologia do Trânsito do Brasil, apresentam que os automóveis começaram a circular no país desde o começo do século XX. Portanto, segundo aponta matéria da revista Extra (grupo Globo), as mulheres só conquistaram o direito de possuir habilitação para dirigir na década de 1932, pois antes era um direito que atendia apenas às pessoas do sexo masculino.

antamento da história da Psicologia do Trânsito do Brasil, apresentam que os automóveis começaram a circular no país desde o começo do século XX. Portanto, segundo aponta matéria da revista Extra (grupo Globo), as mulheres só

conquistaram o direito de possuir habilitação para dirigir na década de 1932, pois antes era um direito que atendia apenas às pessoas do sexo masculino.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e logo em seu primeiro artigo, determina que a ocupação da esfera do trânsito é um direito de todas as pessoas e os órgãos competentes devem assegurar que esse direito seja usufruído de forma segura. No entanto, no cenário brasileiro ainda é comum presenciar atitudes excludentes ao sexo feminino quando mulheres exercem a função de motorista nesse meio, o que vem a ser fruto da maneira como a história do país se desenvolveu acerca dessa realidade no país.

ermina que a ocupação da esfera do trânsito é um direito de todas as pessoas e os órgãos competentes devem assegurar que esse direito seja usufruído de forma segura. No entanto, no cenário brasileiro ainda é comum presenciar atitudes excludentes ao sexo feminino quando mulheres exercem a função de motorista nesse meio, o que vem a ser fruto da maneira como a história do país se desenvolveu acerca dessa realidade no país.

e desenvolveu acerca dessa realidade no país.

Nesse contexto, surge a Psicologia do Trânsito, que faz parte das muitas vertentes da Psicologia enquanto um compromisso ético e social, que busca o respeito aos direitos humanos em todos os contextos que habitam (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000). Nesse âmbito, a Psicologia do Trânsito também atua com o ideal de que é imprescindível que haja construções de bem-estar e de qualidade de vida há todas as pessoas que transitam diariamente pelas vias urbanas, uma vez que é um lugar onde existe a presença de pessoas com diferentes culturas, moral e comportamentos que podem acabar sendo nocivos à vida.

a vez que é um lugar onde existe a presença de pessoas com diferentes culturas, moral e comportamentos que podem acabar sendo nocivos à vida.

peças com diferentes culturas, moral e comportamentos que podem acabar sendo nocivos à vida.

De acordo com o que é apresentado no artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro (1997), redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020:

O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, [...] e os exames de aptidão física e mental e a avaliação psicológica deverão ser realizados por médicos e psicólogos peritos examinadores, respectivamente, com titulação de especialista em medicina do trânsito e em psicologia do trânsito, conferida pelo respectivo conselho profissional, conforme regulamentação do Contran.

Consta ainda no 3º parágrafo do art. 147 do CTB (1997), que o(a) candidato(a) irá se submeter à avaliação psicológica apenas no exame referente à primeira CNH e na renovação de exames quando o(a) condutor(a) exercer atividade remunerada ao veículo. O artigo apresenta ainda, em seu 2º parágrafo, que os exames de aptidão física e mental precisará ser realizado a cada 10 anos à condutores que possuem idade menor que 50 anos (inciso I); a cada 05 anos à condutores que possuem idade igual ou superior a 50 anos e menos que 70 anos (inciso II); e a cada 03 anos à condutores com idade igual ou superior a 70 anos (inciso III).

e menos que 70 anos (inciso II); e a cada 03 anos à condutores com idade igual ou superior a 70 anos (inciso III).

menos que 70 anos (inciso II); e a cada 03 anos à condutores com idade igual ou superior a 70 anos (inciso III).

Ademais, o código também institui que se a partir da avaliação dos profissionais for identificada alguma “deficiência física ou mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo” (parágrafo 4º, do art. 147, CTB, 1997), o intervalo de tempo previsto no 2º parágrafo poderá ser diminuído por sugestão do perito examinador.

Dessa forma, além da promoção de testes psicotécnicos para avaliar se o(a) candidato(a) está apto(a) à conduzir automóveis, a Psicologia do Trânsito também auxilia a promover estudos sobre o comportamento das pessoas que irão trafegar nas vias públicas, seja comportamentos individuais ou sociais, além de estudos

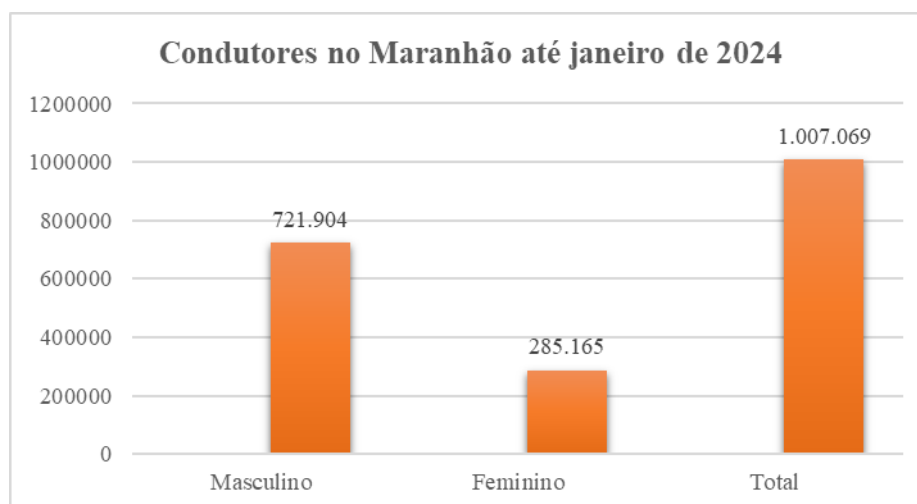
acerca dos processos cognitivos-sobretudo ligados a atenção e percepção-, assim como, viabilizar condutas de educação no trânsito (ROZESTRATEN, 1981).

ito também auxilia a promover estudos sobre o comportamento das pessoas que irão trafegar nas vias públicas, seja comportamentos individuais ou sociais, além de estudos acerca dos processos cognitivos-sobretudo ligados a atenção e percepção-, assim como, viabilizar condutas de educação no trânsito (ROZESTRATEN, 1981).

Outrossim, Brito (2016) destaca que apesar de a avaliação psicológica ser um instrumento de prevenção a práticas negligentes no âmbito do trânsito, apenas ela não é suficiente para que haja eficácia no controle desses comportamentos inadequados. A autora aponta que uma boa fiscalização e penalidades, quando necessário for, se fazem imprescindíveis para o controle dos indicadores de infrações e acidentes, tal como, contribui para a quebra da concepção de que determinadas violações de regras são naturais de ocorrer.

Dentro do período deste estudo, foi possível observar que a maior parte das pessoas que buscaram a clínica para realização de exames foi o público masculino, com a faixa etária predominante de 22 a 50 anos. Esse dado tornou-se esperado, uma vez que segundo dados da SENATRAN (2024), é demonstrado que de 1.007.069 condutores no estado do Maranhão, apenas 285.165 (28,4%) são do sexo feminino, conforme ilustrado na tabela abaixo.

Tabela 1. Quantidade de condutores no Maranhão por sexo



Fonte: Secretaria Nacional de Trânsito (janeiro de 2024)

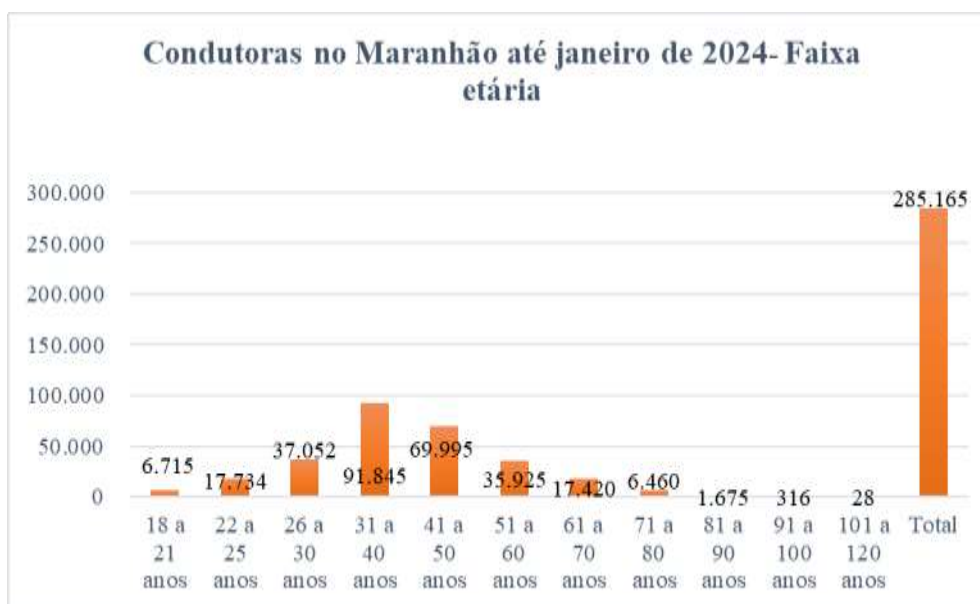
Ainda em relação ao público, foi percebido que as mulheres que buscaram o atendimento nessa clínica, estavam com o objetivo de obter suas primeiras carteiras de habilitação, enquanto a maioria dos homens estavam buscando o atendimento para renovação de suas CNH.

Em relação a pretensão de primeira CNH, foi possível constatar que a grande parte das pessoas do sexo masculino que buscavam a clínica a fim de realizar exames para obter a primeira habilitação possuíam a idade de 18 anos, idade essa que marca a maior idade e a idade mínima que possui permissão para a pessoa tornar-se motorista (Código de Trânsito Brasileiro, 1997).

Em contrapartida, a maioria das mulheres que estavam em busca de obter a primeira habilitação estavam na faixa etária de 31 a 40 anos. É possível verificar essa informação nos dados disponibilizados pela Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN, 2024), em que no último levantamento realizado no mês de janeiro de 2024, observa-se que a maioria das mulheres habilitadas no estado do Maranhão estão dentro dessa faixa etária, conforme demonstrado na tabela abaixo, em que de 285.165 condutoras de veículos, 91.845 (32,3%) possuem entre 31 a 40 anos de idade.

Tabela 2. Quantidade de condutoras no Maranhão por faixa etária





Fonte: Secretaria Nacional de Trânsito (janeiro de 2024)

Esse último dado demonstra e ressalta o quanto desde cedo os homens são incentivados à buscarem sua independência em relação a dirigir seus próprios veículos ou assumir direção nos veículos da família, em que segundo a Senatran (2024) atualmente no estado do Maranhão existem 16.971 pessoas do sexo masculino habilitadas dentro da faixa etária de 18 a 21 anos, enquanto que a quantidade de pessoas do sexo feminino dentro dessa mesma faixa etária é apenas 6.715.

Dentro desse contexto, observa-se que enquanto os homens adquirem suas CNH com menos idade, as mulheres só buscam esse serviço tardiamente e são influenciadas por uma questão de necessidade de locomoção ao trabalho e sobretudo para oferecer suporte aos demais membros da família, como buscar e levar filhos à escola. No artigo de Almeida et al. (2005, p.179), os autores apresentam o termo “instrumento de trabalho” para discorrer a respeito da função dos automóveis na vida de uma mulher.

Ainda no que diz respeito a isso, Brito (2016) destaca também a influencia dos meios de comunicação e de como a mídia produz conteúdos que instigam,

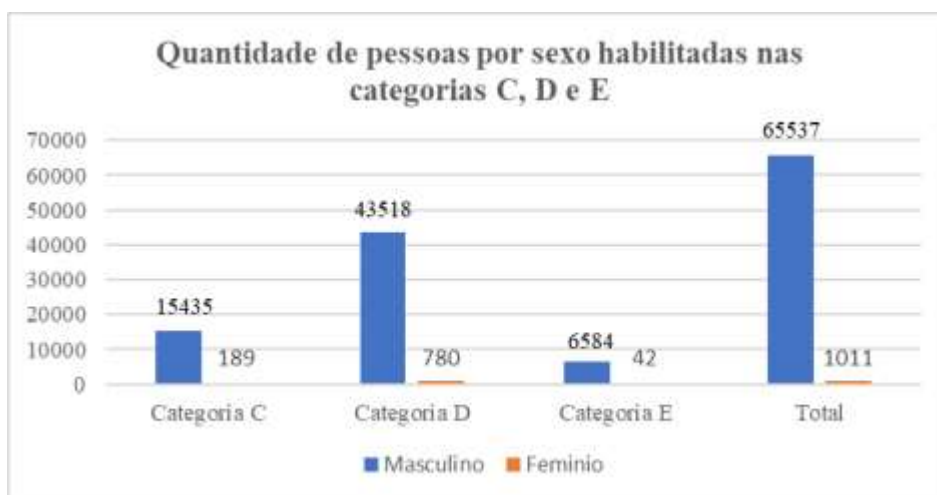
sobretudo os homens jovens, a não somente conduzirem veículos, mas fazer isso de maneira agressiva, agregando a sensação de “liberdade, emoção, aventura e status social” (p.101), o que gera a ideia de exibicionismo e a busca por aventura bem presente na fase mais jovem.

O artigo 143 do Código de Trânsito Brasileiro (1997) apresenta os tipos de categorias que as pessoas podem se habilitar. No inciso I é apresentada a categoria A, que diz respeito a veículos motorizados de duas ou três rodas; inciso II contém a categoria B, que diz respeito a veículos motorizados que o peso bruto não ultrapasse 3.500 quilogramas e que possua menos de oito lugares; é exposto em seu inciso III que a categoria C abrange também a categoria B e diz respeito à condutores de veículos motorizados que são utilizados no transporte de carga onde o peso bruto seja superior a 3.500 quilogramas.

O inciso IV do art. 143 (Código de Trânsito Brasileiro, 1997) apresenta que a categoria D abrange a categoria B e C, além de acrescentar os veículos de transporte de passageiros que possua mais de 08 lugares; e no inciso V apresenta que a categoria E abrange a B, C ou D, e a pessoa tem licença para conduzir veículos que possua 6 mil quilogramas ou mais, ou que se for veículo de transporte de pessoas, o número de assentos seja superior a oito. Os incisos III, IV e V do artigo em questão, tiveram redação dada pela Lei de nº 14.440, de 02 de setembro de 2022.

De acordo com a Senatran (2024), há 65.537 homens possuidores dessas categorias C, D ou E, e apenas 1.011 mulheres que possuem essas mesmas categorias no estado do Maranhão conforme demonstrado na tabela abaixo.

Tabela 3. Quantidade de pessoas por sexo no Maranhão habilitadas nas categorias C, D e E.



Fonte: Secretaria Nacional de Trânsito em janeiro de 2024.

Nota-se que através dos dados fornecidos pela SENATRAN (2024), que a profissão de motorista de veículos de alta tração ainda é majoritariamente masculina, pouco se vê pessoas do sexo feminino ocupando o volante de grandes automóveis.

Esse fator foi uma questão também bastante observada na clínica, onde mostrou-se que as pessoas que possuem categoria C, D ou E em suas CNH e que iam em busca de renovação de exames para tal, foram praticamente todas do sexo masculino, uma vez que no período de observação só foi possível identificar uma única mulher que possuía a categoria D na habilitação, e que no momento não estava exercendo nenhuma atividade remunerada como motorista dessa categoria.

Nesse contexto, ainda que as pessoas do sexo masculino sejam atualmente a maioria a ocupar a função de guiar automóveis, pode-se observar através dos dados da Senatran (2024) que o número de mulheres nesse meio vem crescendo em grande proporção.

Esse fato vem sendo observado desde o início dos anos 2000, como por exemplo na pesquisa de Almeida et al. (2005), em que os autores trazem a discussão de que as mulheres passaram a fazer reflexões mais críticas sobre seus papéis sociais, buscando ocupar espaços pouco conquistados por elas ainda, o que revela que a luta sócio-histórica ligada ao gênero feminino é feita por batalhas

diárias, imprescindíveis para a conquista de seus direitos em estar no âmbito que desejar.

Dados dessa mesma pesquisa (ALMEIDA et al., 2005), em que se pretendia o objetivo de explorar a percepção de motoristas sobre si e sobre pessoas de sexo oposto, apresentaram que uma participante mulher demonstrou a perspectiva de que os homens utilizam o trânsito como mais um espaço em que podem exercer atitudes de poder, e que esse tipo de comportamento é o que os tornam mais imprudentes e suscetíveis a se envolverem em acidentes automobilísticos e a cometerem algum ato infracional.

Essa questão também foi explorada em respostas masculinas, onde os homens trouxeram em suas falas que de fato percebem o quanto as mulheres são mais cautelosas e prudentes no trânsito, enquanto os homens demonstram-se mais estressados, impacientes, procurando passagens mais rápidas e com isso podendo causar tumultos desnecessários e desagradáveis nas vias urbanas (ALMEIDA et al., 2005).

Na cartilha sobre Psicologia do tráfego do Conselho Federal de Psicologia, Brito (2016) destaca que na contemporaneidade as pessoas parecem travar uma luta contra o tempo e o espaço para conseguir dar conta das demandas ligadas à sobrevivência e a dinâmica de vida repleta de responsabilidades, sobretudo nos grandes centros urbanos.

Dessa forma, nota-se que esse tipo de comportamento acelerado é bastante refletido nas vias públicas, onde acontecem os deslocamentos das pessoas de um lugar ao outro a fim de comparecerem aos seus compromissos, gerando assim um grande fluxo que acaba levando a ocorrência de engarrafamentos e acidentes, além de provocar episódios de estresse e agressividade nas pessoas que são condutoras de veículos (BRITO, 2016).

Em uma pesquisa realizada em Portugal, Correia e Horta (2014) pretendiam avaliar se os homens possuíam maior predisposição ao descuido e conduta arriscada no âmbito do trânsito em busca de emoção e aventura, e avaliaram que

sim, as pessoas do sexo masculino cometem mais infrações nesse sentido, sobretudo quando são mais jovens; enquanto as mulheres têm um fator mais ligado a emoção e a busca por experiência.

Os autores concluem, então, que o resultado da pesquisa realizada, tal como os traços de personalidade observados nos participantes, pode trazer contribuição no que diz respeito à educação no trânsito, e a se pensar estratégias para a formação de futuras pessoas que irão ocupar a função de motoristas pelas vias das cidades (CORREIA, HORTA, 2014).

Dentro desse contexto, Brito (2016) apresenta que além dos comportamentos de risco e atitudes inadequadas na esfera do trânsito, também é imprescindível se atentar para a “frieza emocional muito grande dos usuários ao se referirem aos acidentes” (p.96), uma vez que se nota o quanto grande parte das pessoas já naturalizaram a ocorrência de acidentes, enxergando como algo inevitável na realidade urbana.

Observa-se que no Brasil ainda há uma deficiência no que diz respeito às fiscalizações e penalidades devidas às pessoas que cometem alguma infração, o que favorece a repetição dessas ações e o descumprimento das normas estabelecidas, o que prejudica a qualidade da segurança e o torna cada vez mais um espaço tomado por negligências (BRITO, 2016).

Considera-se que essa discussão acerca do gênero feminino no ambiente de trânsito tem ganhado notoriedade no cenário brasileiro, ainda que a passos muito lentos. A exemplo, há um Projeto de Lei nº 1467, de 2021, do senador Fabiano Contarato, que visa alterar o Código de Trânsito Brasileiro a fim de tornar obrigatório a realização de curso e exame com a pauta de igualdade entre os sexos na esfera do trânsito. No que diz respeito ao PL, sua última atualização foi no mês de novembro do ano de 2023, e ainda aguarda designação do relator.

uarda designação do relator.

arda designação do relator.

Espera-se que cada vez mais a população cobre esse tipo de ação de políticos, assim como, que as pessoas busquem melhorias pessoais a fim de tornar o trânsito e demais locais frequentados, um lugar de garantia de direito às pessoas de todos os sexos e gêneros, resultando no alcance de harmonia na convivência pública.

### 3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização desse trabalho possibilitou uma maior e mais ampla reflexão acerca da presença da mulher no âmbito do trânsito na segunda maior cidade do estado do Maranhão. Ademais, apresenta o incentivo à reflexão da luta socio-histórica do sexo feminino a ocupar não só esse espaço, mas todos os outros que houver desejo e direito.

Em relação aos objetivos esperados de se alcançar nesta pesquisa, verificou-se que a grande parte das pessoas que buscaram atendimento na clínica para realização de exames de aptidão física e mental para obtenção e/ou renovação de exames eram do sexo masculino, em que estes também são a grande maioria no que diz respeito a exercer atividade remunerada através de suas CNH.

Nesta pesquisa verificou-se a importância da Psicologia do Trânsito enquanto uma vertente da Psicologia que age como uma auxiliadora no processo de obtenção e/ou renovação de CNH, contribuindo para qualidade das pessoas motoristas, e promove uma atuação diante o enfrentamento de desafios para adquirir respeito, empatia e solidariedade no âmbito do trânsito.

Diante do que foi exposto, estudos como este apresenta ferramentas para a diminuição de estereótipos que existem na sociedade acerca de uma mulher guiando automóveis. Um exemplo de frase machista bastante difundida em nossa sociedade “mulher no volante, perigo constante”, no entanto, o que se mostrou em dados oficiais e que pode ser percebido no cotidiano das vias públicas, é que que a

maior parte das pessoas que cometem infrações de trânsito e que se envolvem em acidentes automobilísticos são do sexo masculino.

Ademais, que essas informações façam parte do cotidiano dos órgãos responsáveis para que cumpram suas responsabilidades em fiscalizar e punir comportamentos imprudentes e que vão de encontro com o que é instituído no Código de Trânsito Brasileiro, uma vez que muitas atitudes dessa natureza são praticadas pelos condutores por acreditarem que a fiscalização é falha e eles não sofrerão consequências perante a lei. Tal como, que mais pesquisas sejam realizadas nesse âmbito, para que haja divulgação dessa realidade em demais localidades de nosso país e se avalie possibilidades de mudanças eficazes nesse contexto tão presente na vida do ser humano urbano.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Nemésio Dário Vieira de et al. As relações de gênero e as percepções dos/das motoristas no âmbito do sistema de trânsito. *Psicologia: Ciência e Profissão*, v. 25, n. 2, p. 172–185, jun. 2005. Disponível em: < <https://doi.org/10.1590/S1414-98932005000200002>>.

BRASIL, **Código de Trânsito Brasileiro**, Lei nº 9.503, de 23 de setembro, 1997. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm)>.

BRASIL, Secretaria Nacional de Trânsito. **Estatísticas Quantidade de Infrações**. Brasília, 2023. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatisticas-quantidade-de-infracoes-denatran>>.

BRASIL, Secretaria Nacional de Trânsito. **Registro Nacional de Condutores Habilitados**. Brasília, 2024. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatisticas-quantidade-de-habilitados-denatran>>.

BRITO, Ana Paula Martins Drumond. Avaliação Psicológica como medida de proteção, in: Conselho Federal de Psicologia. **Psicologia do Tráfego: Características e Desafios no contexto do MERCOSUL**, p. 94-105, Brasília –DF, 2016. Disponível em: [https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP\\_Livro\\_PsicologiaTrafego\\_web22.pdf](https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP_Livro_PsicologiaTrafego_web22.pdf)

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Caderno de Psicologia de Trânsito e Compromisso Social**. Brasília –DF, 2000.

CORREIA, José Poças; HORTA, Maria da Purificação Cunha. **Personalidade e comportamentos de risco de motoristas: diferenças entre sexos**. *Psicol. teor. prat.*, São Paulo, v. 16, n. 1, p. 79-90, abr. 2014. Disponível em < [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1516-36872014000100007&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-36872014000100007&lng=pt&nrm=iso) >.

EXTRA, online. O Globo. A evolução na história das mulheres e da locomoção. Disponível em: < [HUNTER, Hartmut. \*\*Pesquisa Qualitativa Versus Pesquisa Quantitativa: Esta É a Questão?\*\* \*Psic.: Teor. e Pesq.\*, Vol. 22 n. 2, pp. 201-210, Brasília, Mai-Ago 2006. Disponível em: < <https://www.scielo.br/j/ptp/a/HMpC4d5cbXsdt6RqbrmZk3J/#>> .](https://oglobo.globo.com/projetos/jornal-extra-de-carona-com-elas-evolucao-mulheres-locomocao/#:~:text=Pouco%20antes%2C%20as%20brasileiras%20davam,habilita%C3%A7%C3%A3o%20para%20dirigir%20no%20pa%C3%ADs.></a> >.</p></div><div data-bbox=)

ROZESTRATEN, Reinier J.A. **Psicologia do trânsito: o que é e para que serve**. *Psicol. cienc. prof.*, Brasília, v. 1, n. 1, p. 141-143, jan. 1981. Disponível em <[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1414-98931981000100006&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931981000100006&lng=pt&nrm=iso)>.

SENADO FEDERAL, Projeto de Lei nº 1467, de 2021. Disponível em: < <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/148137>> .

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e; GUNTHER, Hartmut. **Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha?** *Temas psicol.*, Ribeirão Preto, v. 17, n. 1, p. 163-175, 2009. Disponível em: < [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-389X2009000100014&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-389X2009000100014&lng=pt&nrm=iso) >.