DETRAN | ES

II SIMPÓSIO DE SAÚDE E TRÂNSITO

PROMOVIDO PELA ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO DO DETRAN/ES
GERÊNCIA DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

VITÓRIA/ES
13 DE NOVEMBRO DE 2025

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 1 / 40

EIXO 1

SAÚDE NO TRÂNSITO E ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 2 / 40

TRABALHO 1

NÍVEL DE ATIVIDADE FÍSICA E COMPORTAMENTO SEDENTÁRIO DE MOTORISTAS DE APLICATIVO DO ESPíRITO SANTO

IGOR DE O. NASCIMENTO[1];; DIEGO P. CARNEIRO[1]; RAYRISON G. FERREIRA[2]; MICHELL V. VIANA[2]; GEANDERSON S. OLIVEIRA[2]; MATHEUS F. DE DEUS[2]; KAROLINA M. FERREIRA[1]; PEDRO F. C. FORTES JUNIOR[1]; MANUELA A. PINHEIRO[1]; DANILO S. BOCALINI[2]; ROBERTA L. RICA[1]

Curso de Educação física[1]. Centro Universitario Estacio de Sá, Vitoria, Espirito Santo, Brasil

Centro de Educação Fisica e Desportos[2]. Universidade Federal do Espirito Santo, Vitoria, Espirito Santo, Brasil

RESUMO

Atualmente se vê uma crescente procura por fontes de rendas extras para o aumento dos ganhos de uma pessoa, e uma das formas que surge é trabalhar como motorista de aplicativos, seja em carros, motos ou até mesmo bicicletas, muitas vezes deixando de ser algo extra para uma fonte principal de renda. A utilização de carros por aplicativo veio para mudar a forma como a qual as pessoas trabalham, podendo elas organizarem como querem suas horas de trabalho, gerando assim uma informatização no trabalho (ABÍLIO 2020, GREGGO et al. 2022). A profissão de motorista de aplicativo se torna algo perigoso para a saúde de um indivíduo que não pratica atividades físicas regularmente pois é um trabalho no qual se passa muito tempo sentado em uma mesma posição por diversas horas, fazendo os mesmos movimentos, com os mesmos membros (KATZMARZYK & JANSSEN 2004). Dados epidemiológicos demonstram que a inatividade física aumenta substancialmente a incidência relativa de doença arterial coronariana (45%), infarto agudo do miocárdio (60%), hipertensão arterial (30%), câncer de cólon (41%), câncer de mama (31%), diabetes do tipo II (50%) e osteoporose (59%) (SUZUKI et al. 2010).

Entende-se que a combinação desses fatores pode gerar um prejuízo enorme para o indivíduo, pois a inatividade física se acompanhada de maus hábitos alimentares por conta de muitas vezes esses trabalhadores estarem sujeitos a ficarem longas horas na rua com uma alimentação com baixo valor nutritivo, gerando assim mais fatores que podem agravar a situação. Desta forma, entender como essas condições de trabalho, a falta de atividades físicas, as doenças que podem ser

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 3 / 40

contraídas, o ambiente ao qual estão expostos, estresse no trânsito, e as situações que estes motoristas estão sujeitos a passar ao longo do dia além de entender e poder tratar esses trabalhadores para que eles tenham uma vida mais saudável e com menos riscos de doenças. Considerando que na região ao qual este trabalho será realizado apresenta grande aumento desses profissionais, e que muitos desses trabalhadores ficam muitas horas sentados sobretudo para compreender hábitos desta classe trabalhadora, o objetivo deste estudo foi por avaliar os tempos de atividade física e sedentárismo de motoristas de aplicativo da cidade de Vitória.

Após aprovação da pesquisa pelo Comitê de Ética em Pesquisas em Humanos da Universidade Federal do Espírito Santo (4871677/2021) motoristas de aplicativo do sexo masculino, em exercício de suas atividades ocupacionais foram convidados a participar voluntariamente do estudo. Os participantes após consentirem a participação voluntária no estudo assinarão um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, conforme as normas estabelecidas na Resolução n° 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde. Foi utilizado como critério de inclusão, motoristas que usufruem primariamente com principal fonte de renda a profissão de motorista de aplicativo. Foram excluídos os motoristas que não responderem ou não participarem de todas as coletas e análises do estudo. Após a aplicação dos critérios de inclusão, não inclusão e exclusão a amostra do presente estudo foi composta por 30 motoristas de aplicativo com 4 ± 2 anos de atividde ocupacional.

Para realização da avaliação antropométrica dos voluntários serão aferidos os parâmetros massa corporal, utilizando para tal a balança digital, e a estatura, utilizando o estadiômetro conforme previas publicações do nosso grupo (DUTRA et al. 2023; MANZOLLI et al. 2025). O índice de massa corporal (IMC) será obtido pela razão entre a massa corporal pelo quadrado da estatura. Para fins de discussão, o estado nutricional dos avaliados será classificada com base no valor do IMC obtido (kg/m²), sendo eles: Normal (>18,5, <25,0), Sobrepeso (≥25,0, <30,0), e Obesidade (≥30,0, <40,0).

A avaliação do nível de atividade física dos motoristas será realizada por meio do Questionário Internacional de Atividade Física (IPAQ) conforme previas publicações (RODRIGUES et al. 2020; DUTRA et al. 2023; MANZOLLI et al. 2025).

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 4 / 40

As perguntas serão baseadas no nível de atividade física realizada semanalmente. As questões explorarão a frequência e a duração do exercício, incluindo caminhada moderada e exercício vigoroso. Os motoristas serão considerados ativos se atingirem ou ultrapassarem 150 minutos de atividade física por semana. Os sujeitos que não atingirem 150 minutos semanais serão classificados como inativos. As classificações serão baseadas nas diretrizes delineadas pela Organização Mundial da Saúde.

Os dados são apresentados em média ± desvio padrão. Após a análise da distribuição da normalidade dos dados pelo teste *Shapiro-Wilk* as comparações entre os motoristas de acordo com as recomendações de atividade física foram realizadas utilizando o teste t não pareado. O software GraphPad Prism versão 6.00 para Windows (GraphPad Software, La Jolla California, USA) foi utilizado para as análises sendo adotado um nível de significância de $p< 0,05$.

No total foram avaliados 30 motoristas de aplicativo do Estado do Espirito Santo, com idades variando entre 25 e 39 anos (27 ± 7 anos) , sendo todos do sexo masculino. Todos os motoristas entrevistados têm como única fonte de renda os aplicativos. Na tabela 1 é possível, visualizar o valor relativos aos dados antropométricos geral e por grupo. Como esperado a massa corporal e o IMC do grupo de motoristas que não cumprem as recomendações e atividade física apresentaram valores superiores aos que cumprem.

Os motoristas apresentaram no geral uma massa corporal de 90 ± 17 kg, analisando os que cumprem os 150 minutos mínimos recomendados pela OMS obteve-se uma massa media de 77 ± 7 kg e os que não cumprem o valor de 90 ± 27 kg. No quesito massa corporal já possível identificar que os que não praticam o mínimo recomendado apresentam uma massa maior.

Na estatura se obteve uma media geral de 1,79 ± 0,05 m, no grupo dos que não cumprem o mínimo recomendado pela OMS 1,67 ± 0,49 m e que cumprem 1,76 ± 0,06 m. No IMC o valor médio obtido foi de 28 ± 5 kg/m^2 já demonstrando um valor que caracteriza a media da amostra geral como sobrepeso, nos motoristas que não cumprem o mínimo recomendado se obteve o numero de 26 ± 8 kg/m^2, também sendo classificados como sobrepeso, e os que cumprem o valor de 25 ± 2 kg/m^2 sendo

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 5 / 40

classificados com o peso normal, já demonstrando que quem pratica o mínimo recomendado se tem um ligeira melhora nos números de IMC.

Tabela 1. Valores relativos aos parâmetros antropométricos de motoristas de aplicativo de acordo com as recomendações de atividade física.

Parâmetros	Geral	Atividade física		Significância
		Não cumprem	Cumprem	
Antropométricos				
Massa corporal (kg)	90 ± 170	90 ± 27	77 ± 7	= 0,0550
Estatura (m)	1,79 ± 0,05	1,67 ± 0,49	1,76 ± 0,06	= 0,0003
IMC (kg/m^2)	28 ± 5	2 ± 8	25 ± 2	= 0,0036

Valores expressos em média ± desvio padrão. IMC: índice de massa corporal

Na tabela 2 é apresentado os valores relativos aos tempos de atividade e inatividade física dos motoristas. Os valores dos tempos de atividade física semanal de moderada e alta intensidade bem como o tempo semanal total do grupo de motoristas que cumprem as recomendações de atividade física foi superior ao grupo que não cumprem. Não foi encontrado diferenças nos tempos de atividade física leve e inatividade física diária e semanal entre os grupos.

Tabela 2. Valores relativos aos tempos de atividade e inatividade física de motoristas de aplicativo de acordo com as recomendações de atividade física.

Parâmetros	Geral	Atividade física		Significância
		Não cumprem	Cumprem	
Tempo atividade física				
Leve (min)	47 ± 43	40 ± 48	54 ± 24	= 0,8988
Moderada (min)	56 ± 80	21 ± 30	111 ± 90	= 0,0157
Intensa (min)	185 ± 274	92 ± 134	382 ± 296	= 0,0095
Total (min)	288 ± 305	146 ± 139	547 ± 257	= 0,0011
Tempo inatividade física				

2025-K3H281 E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 6 / 40

Diário (horas)	11 ± 2	11 ± 3	10 ± 2	= 0,1622
Semanal (horas)	73 ± 14	70 ± 21	69 ± 12	= 01622

Valores expressos em média ± desvio padrão.

Em conclusão, motoristas de aplicativo capixabas apresentaram elevado tempo em comportamento sedentário diário e semanal, contudo alta demanda de pratica de atividades físicas. Assim, é plausível inferir que motoristas de aplicativo compartilham vulnerabilidades semelhantes, reforçando a importância de políticas públicas e estratégias específicas de intervenção para este grupo.

Referencias

ABÍLIO LC. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?1. Estud av [Internet]. 2020Jan;34(98):111–26. Available from: https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008.

GREGGO JP, LUCCA SR DE, AZEVEDO V, BANDINI M. Percepção de motoristas de Uber sobre condições de trabalho e saúde no contexto da Covid-19. Saúde debate [Internet]. 2022Jan;46(132):93–106. Available from: https://doi.org/10.1590/0103-1104202213206.

KATZMARZYK PT, JANSSEN I. The economic costs associated with physical inactivity and obesity in Canada: an update. Can. j. appl. physiol [Internet]. 2004 Feb 1;29(1):90–115. Available from: https://cdnsciencepub.com/doi/10.1139/h04-008.

SUZUKI CS, MORAES SA DE, FREITAS ICM de. Média diária de tempo sentado e fatores associados em adultos residentes no município de Ribeirão Preto-SP, 2006: projeto OBEDIARP. Rev bras epidemiol [Internet]. 2010Dec;13(4):699–712. Available from: https://doi.org/10.1590/S1415-790X2010000400014.

MANZOLLI SG, PINHEIRO MDA, VIEIRA LA, OLIVEIRA GS, TINTI JC, FORTES PFC JUNIOR, et al. Avaliação do estilo de vida, nível de atividade física e desconforto musculoesquelético de policiais militares do regimento de polícia montada. Fisioterapia Brasil [Internet]. 2025 Feb 24;25(6):1865–82. Available from: https://ojs.atlanticaeditora.com.br/index.php/Fisioterapia-Brasil/article/view/359.

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 7 / 40

DUTRA MV, SEIBEL VDFC, LEITE CL, FERRO PHO, REIS CS, OLIVEIRA GS, et al. Indicadores do estilo de vida de soldados e cabos da polícia militar do município de Vitória-ES. Rev Bras Med Esporte. 2023; 30:1-5. Available from: https://cdn.publisher.gn1.link/rbme.org/pdf/volume30_n3_42_ingles.pdf.

RODRIGUES HG, CAMPOS ERT, RODRIGUES KCLS, DE OLIVEIRA FM, MEIRELES CG, SANTOS-LIMA JT, et al. Prevalência de sobrepeso e obesidade em taxistas da cidade de Montes Claros / MG, Brasil [Internet]. 2020. Available from: https://revistainterdisciplinar.uninovafapi.edu.br/revinter/article/view/1656.

TRABALHO 2

PERFIL EPIDEMIOLÓGICO DOS ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE ENTRE CRIANÇAS E ADOLESCENTES OCORRIDOS NO MUNICÍPIO DE VILA VELHA/ES NO ANO DE 2024

ANNE HELEN SPAVIER FERREIRA

SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE DE VILA VELHA

Os acidentes de transporte terrestre (ATT) estão entre o grande grupo dos agravos à saúde ocasionados por causas externas e representam uma grande preocupação devido à sua elevada frequência e ao impacto direto na morbimortalidade[1].

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), estima-se que houve 1,19 milhão de mortes no trânsito em 2021, correspondendo a uma taxa de 15 mortes a cada 100 mil habitantes. Com base nos dados de 2018 sobre a distribuição etária da mortalidade por todas as causas, as lesões por acidentes de trânsito continuam a ser a principal causa de morte entre crianças e jovens com idade entre 5 e 29 anos[2].

Tal perfil etário resulta em um aumento significativo dos Anos Potenciais de Vida Perdidos (APVP), refletindo-se na redução da esperança de vida da população brasileira. Além disso, os acidentes de trânsito impõem elevados custos ao Sistema Único de Saúde (SUS), relacionados não apenas ao atendimento emergencial e às internações hospitalares, mas também aos processos de reabilitação de sequelas físicas e psicológicas[2].

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 8 / 40

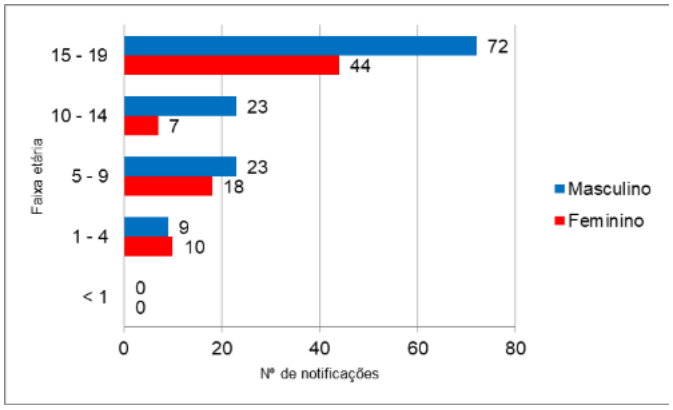
O presente estudo objetiva conhecer aspectos epidemiológicos relacionados às vítimas dos ATT entre crianças e adolescentes (0 a 19 anos)[3], ocorridos na cidade de Vila Velha/Espírito Santo, Brasil.

Trata-se de um estudo descritivo, de abordagem quantitativa, que teve como fonte de dados o Sistema de Informação em Saúde e-SUS Vigilância em Saúde (VS), o qual é alimentado pelas notificações e investigações dos ATT realizados por alguns serviços de saúde.

No estudo foram utilizados dados de acesso público, de forma que não foi necessária a apreciação por comitê de ética em pesquisa com seres humanos, conforme Resolução do Conselho Nacional de Saúde (CNS 510/16).

Durante o ano de 2024 foram notificados 1506 casos de ATT ocorridos em Vila Velha, sendo 206 casos em indivíduos entre 0 a 19 anos de idade.

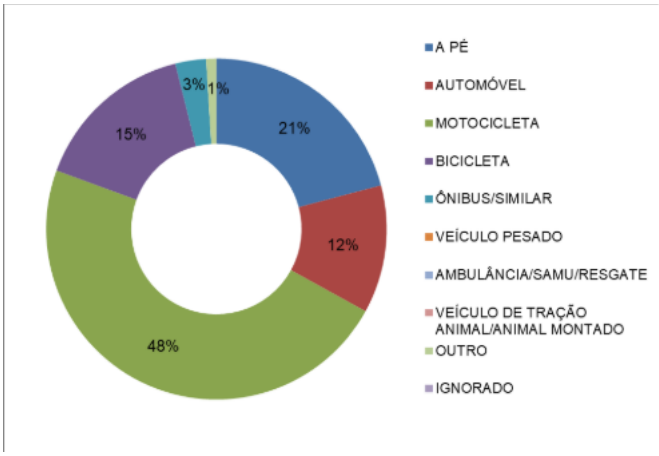
Figura 1. Crianças e adolescentes vítimas de ATT, segundo faixa etária e sexo, Vila Velha, 2024.



Conforme mostrado na figura 1, os ATT foram predominantes no sexo masculino (62%) e na faixa etária entre 10 a 19 anos de idade (71%). A predominância deste sexo e idades pode estar associada a fatores comportamentais e de exposição ao risco, conforme relatado em estudos nacionais e internacionais sobre segurança viária.[4]

Figura 2. Crianças e adolescentes vítimas de ATT, segundo meio de locomoção da vítima no momento do acidente, Vila Velha, 2024.

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 9 / 40



Conforme mostra a figura 2, a maior parte dos acidentados (48%) era ocupante de motocicletas, sendo que destes, 77% eram condutores, 22% eram passageiros e 1% ignorado. Dos condutores, 57 pacientes eram maiores de 18 anos (07 pacientes não possuíam habilitação para dirigir) e 20 pacientes eram menores de 18 anos (com idades que variaram entre 13 e 17 anos).

A falta de habilitação está diretamente ligada a um número significativo de vítimas, seja por inexperiência (adultos sem CNH) ou por imprudência e ilegalidade (menores de idade), elevando drasticamente o risco de lesões graves e fatalidades no trânsito, além de expor o indivíduo ou o tutor legal a severas consequências legais, financeiras e criminais.

No que diz respeito ao uso de capacete, 80% dos motociclistas utilizava o dispositivo de proteção no momento do acidente, 9% não utilizava e em 11% das notificações não foi possível à obtenção desta informação.

Seguido dos motociclistas temos os ATT com pedestres (21%), ciclistas (15%) e os ocupantes de automóvel (12%) e ônibus (3%).

Quanto ao perfil das vítimas, dos 43 pedestres envolvidos, 18 eram do sexo feminino e 25 do sexo masculino, evidenciando uma maior predominância de vítimas do sexo masculino. A maior parte dos acidentes envolvendo pedestres teve como a outra parte envolvida os motociclistas, totalizando 20 casos, seguida pelos automóveis, com 18 registros.

No que se refere aos ATT envolvendo ciclistas, foram registrados 32 casos, dos quais 11 vítimas eram do sexo feminino e 21 do sexo masculino, demonstrando

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 10 / 40

predominância do público masculino. A faixa etária mais acometida foi a de 15 a 19 anos (13 casos), seguida pelas faixas de 10 a 14 anos (10 casos), 5 a 9 anos (5 casos) e 1 a 4 anos (4 casos). Em relação à posição no momento do acidente, 27 indivíduos eram condutores e 4 passageiros, sendo que em 1 caso não foi possível obter essa informação.

Embora o uso de capacete não seja obrigatório para ciclistas, trata-se de uma medida fortemente recomendada. Observou-se que 15 vítimas não utilizavam o equipamento no momento do acidente, enquanto apenas 2 faziam uso; em 15 casos, essa informação não foi registrada.

Em relação aos outros agentes envolvidos nos acidentes com ciclistas, a outra parte envolvida eram os automóveis, responsáveis pela maioria das ocorrências (16 casos), seguidos pelas motocicletas (9 casos), bicicletas (2 casos), e, em menor número, ônibus, objetos fixos e animais, com 1 caso cada.

Entre os 31 ocupantes de automóveis e ônibus, verificou-se que 10 utilizavam o cinto de segurança no momento do acidente, enquanto 8 não faziam uso do dispositivo. Em 13 casos, entretanto, essa informação não pôde ser obtida. O cinto de segurança é um dos dispositivos mais importantes de proteção no trânsito, e sua utilização adequada reduz significativamente o risco de lesões graves e morte em caso de acidente.

A maior proporção de todos os acidentes acima relatados ocorreu no período noturno (39%), seguida pelos turnos da tarde (31%), manhã (19%) e madrugada (11%). Em relação ao dia da semana, observou-se maior incidência durante o final de semana, correspondendo a 20% dos casos no sábado e 16% no domingo.

A predominância de acidentes no período noturno pode estar associada a fatores como a redução da visibilidade, o aumento do tráfego em horários de lazer e a possibilidade de condução sob influência de álcool ou cansaço. A maior incidência de ocorrências aos finais de semana, especialmente aos sábados e domingos, sugere uma relação com atividades recreativas e deslocamentos não rotineiros, momentos em que os condutores tendem a adotar comportamentos de maior risco e menor observância das normas de trânsito.[5]

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 11 / 40

De acordo com a evolução dos casos, 178 indivíduos receberam alta hospitalar, enquanto 6 obtiveram alta com encaminhamento ambulatorial. Verificou-se ainda que 13 pacientes necessitaram de internação hospitalar. Oito notificações não apresentaram informação sobre a evolução clínica e 1 caso evoluiu para óbito, o que ressalta a importância de aprimorar a completude dos registros hospitalares para análises epidemiológicas mais precisas e para a formulação de estratégias preventivas direcionadas à redução de casos graves e fatais.

Em suma, os dados de Vila Velha reforçam a necessidade do fortalecimento de ações intersetoriais e coordenadas entre saúde, trânsito, educação e segurança pública. As intervenções devem ser focadas na fiscalização rigorosa contra a condução de motocicletas por menores de idade, no fortalecimento da educação para o trânsito direcionada aos adolescentes e na melhoria da segurança para pedestres e ciclistas, a fim de mitigar a alta morbimortalidade por ATT nesta faixa etária crítica.

REFERÊNCIAS

1. PREIS, L. C.; LESSA, G.; TOURINHO, F. S. V.; SANTOS, J. L. G. Epidemiologia da mortalidade por causas externas no período de 2004 a 2013. Revista Enfermagem UFPE Online, v. 12, n. 3, p. 716–728, 2018. Disponível em: https://doi.org/10.5205/1981-8963-v12i3a230886p716-728-2018. Acesso em: 8 out. 2025.

2. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). Relatório global sobre segurança no trânsito 2018. Genebra: OMS, 2018. Disponível em: https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684. Acesso em: 8 out. 2025.

3. MINISTÉRIO DA SAÚDE. Saúde do adolescente e jovens. Disponível em: https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/saude-de-a-a-z/s/saude-do-adolescente. Acesso em: 8 out. 2025.

4. CORDELLIERI, P. et al. Gender differences in risk-taking driving behaviors: a review and synthesis. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, v. 85, p. 1–12, 2024. Disponível em: https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC11507166/. Acesso em: 8 out. 2025.

5. BEZERRA, G. M. et al. Acidentes de trânsito: um perfil dos envolvidos no Brasil. Revista FATEC Zona Sul, v. 9, n. 4, p. 1–12, 2023. Disponível em:

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 12 / 40

https://www.revistarefas.com.br/RevFATECZS/article/view/638. Acesso em: 13 out. 2025.

TRABALHO 3

Psicologia do Trânsito e Práticas de Cuidado: reflexões sobre a atuação psicológica no contexto do trânsito

Deborah Gonçalves Gomes; Emanoele Cecília; Emillye Santos da Conceição

Acadêmicas do Curso de Psicologia – Multivix Vitória

Apresentamos uma *escrevivência* construída a partir da experiência de estágio realizado no Departamento Estadual de Trânsito (Detran), no contexto de atendimentos psicológicos em uma clínica ampliada para familiares enlutados e pessoas que sofreram acidentes de trânsito. O tema central está vinculado com a pergunta: **como a Psicologia pode construir práticas de cuidado em meio à dor da perda? Mais do que responder a essa questão, buscamos compartilhar as vivências que atravessaram nosso percurso, os encontros que nos mobilizaram e as aprendizagens que emergiram nesse espaço de cuidado.**

O serviço é voltado exclusivamente para pessoas que sofreram um acidente de trânsito ou perderam um familiar em uma ocorrência de trânsito. Durante o acolhimento, é aberto um espaço para o usuário relatar suas angústias, dúvidas e demandas, a fim de reduzir o sofrimento emocional de quem procura o serviço. O trabalho é realizado por meio de acolhimento, escuta ativa e terapia de curta duração.

Os atendimentos buscam proporcionar um espaço de cuidado humanizado, no qual cada pessoa atendida possa ressignificar sua experiência diante da dor e do trauma. A escuta ativa permite que o sofrimento encontre voz e que o usuário se sinta reconhecido em sua singularidade, sem julgamentos ou imposições. As intervenções realizadas têm como objetivo auxiliar no processo de enfrentamento do luto, da perda e das mudanças significativas que ocorrem após um acidente de trânsito. Esse processo envolve não apenas aspectos emocionais, mas também são guiadas pelos marcadores sociais da diferença (gênero, etnia, classe social...).

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 13 / 40

Além de estudar infrações e estatísticas, os psicólogos do trânsito buscam compreender como aspectos distintos impactam no comportamento do condutor, visando contribuir para o desenvolvimento de uma prática mais adequada e cidadã nas vias. Ao adotar uma abordagem comprometida com os direitos humanos, a psicologia reconhece que os modos de deslocamento urbano e humano não são imparciais, mas sim atravessados por um histórico de processos de invisibilização e exclusão. Tendo isto em vista, se faz necessário pensar o trânsito como um espaço de intervenção psicossocial, onde práticas interdisciplinares, educativas e participativas possam ser criadas com os indivíduos e seus territórios (CFP, 2018; CEPAL, 2022).

Logo, a participação da Psicologia no processo de mudança de consciência da população, por meio de práticas que visem planejar e discutir a urbanização de forma consciente e humana, faz-se necessária.

Nesse sentido, temos a terapia de curta duração que é um modelo de terapia com objetivos específicos e com tempo limitado para realização, voltado para resolução de problemas pontuais e é utilizado para promover mudanças. A interação entre terapeuta e cliente é entendida como uma oportunidade para o cliente ou usuário vivenciar uma experiência emocional atualizadora, e o papel do terapeuta deve ser como um facilitador do processo de atualização do usuário (PINTO, 2009).

Nos atendimentos psicológicos realizados no contexto do trânsito, em grande parte as demandas apresentadas trazem a dor do luto de diferentes formas a depender da subjetividade de cada indivíduo atravessado por suas experiências pessoais.

Entre as dificuldades encontradas, destaco que, por se tratar de um serviço público, surgem alguns desafios em relação ao envolvimento dos profissionais com as práticas desenvolvidas. Além disso, o espaço físico destinado aos atendimentos nem sempre oferece a estrutura mais adequada ou acolhedora, e a Psicologia, em certos momentos, pode não ter o destaque esperado dentro do ambiente institucional.

No entanto, consideramos que até mesmo esses aspectos trazem aprendizados importantes, contribuindo para a formação profissional e para a construção de novas estratégias de atuação. Isso nos faz refletir sobre a

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 14 / 40

responsabilidade social da nossa profissão e sobre o quanto precisamos, como futuras psicólogas, lutar por condições mais justas de cuidado.

A psicologia na atuação de pessoas em processo de luto, especialmente em um contexto tão duro quanto a perda de alguém em um acidente de trânsito, nos fez perceber a urgência e a delicadeza de um espaço de escuta. Em cada atendimento, sentimos o quanto ser ouvida sem julgamentos e sem pressa pode ser uma forma potente de cuidado. A dor da perda apareceu de muitas formas: no silêncio, nas lágrimas contidas, na dificuldade de falar ou até na vontade de parecer forte. Acompanhar essas vivências foi um grande exercício de empatia e presença.

Conforme indicado pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), é dever do psicólogo não se esquivar e não poupar esforços para garantir os direitos humanos e aplicar esse compromisso na sua prática profissional. Portanto, sob essa ótica, o trânsito pode ser analisado como um fenômeno social que reflete muito sobre o comportamento humano, destacando as características históricas, políticas e sociais do contexto em que vivemos.

De acordo com as informações apresentadas, conclui-se que a Psicologia contribui com práticas de cuidado ao oferecer atendimentos de forma ética e comprometida com os direitos humanos. Além disso, é importante destacar que a Psicologia do Trânsito não se restringe a avaliações psicológicas, ela deve atuar de forma ativa na construção de políticas públicas que estejam alinhadas com o direito social fundamental de mobilidade humana, atuar em ações educativas de conscientização de comportamentos e emoções a fim de prevenir sinistros de trânsito e atuar junto a movimentos sociais.

REFERÊNCIAS

COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA E O CARIBE (CEPAL). Inclusão e mobilidade urbana com um enfoque de direitos humanos e igualdade de gênero: marco de análise e identificação de instrumentos de política para o desenvolvimento de sistemas sustentáveis de mobilidade urbana na América Latina. Santiago: CEPAL, 2022. Disponível em: https://www.cepal.org/pt-br/publicacoes/48465-inclusao-mobilidade-urbana-enfoquedireitos-humanos-igualdade-genero-marco-analise. Acesso em: 1º out. 2025

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 15 / 40

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (CFP). Referências técnicas para atuação de psicólogas(os) em políticas públicas de mobilidade humana e trânsito. Brasília: CFP, 2018. Disponível em: https://site.cfp.org.br/publicacao/referencias-tecnicas-para-atuacao-depsicologasos-em-politicas-publicas-de-mobilidade-humana-e-transito/. Acesso em: 1º out. 2025

PINTO, Ênio Brito. A experiência emocional atualizadora em Gestalt-terapia de curta duração. Revista da Abordagem Gestáltica, v. 15, n. 1, p. 59-66, 2009. Disponível em: https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-42812009000100007. Acesso em: 1º out. 2025

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 16 / 40

EIXO 2

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E COMPORTAMENTO

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 17 / 40

TRABALHO 1

RELUZ NA ESTRADA: EDUCAÇÃO AMBIENTAL PARA A REDUÇÃO DO ATROPELAMENTO DE ANIMAIS SILVESTRES EM RODOVIAS DO ESPÍRITO SANTO.

RENATA OLIVEIRA BOMFIM

Instituto Ambiental Reluz

O Brasil é um país que possui uma das maiores malhas rodoviárias do mundo. Essa infraestrutura pavimentada atende a variadas demandas humanas, entretanto, uma tragédia silenciosa ronda estradas e rodovias e tem passado quase despercebida por grande parte das pessoas e do poder público, nos referimos ao atropelamento de animais silvestres.

Assim como em outros estados, no Espírito Santo, estradas e rodovias[1] impulsionam o desenvolvimento nas zonas rurais e urbanas, trazendo progresso e facilidades para as pessoas. Mas, é preciso atentar que as estradas impactam negativamente a vida e a sobrevivência de vários animais da fauna, causando a morte de muitos destes e um prejuízos incalculáveis para biodiversidade, ao atuarem como agentes fragmentadores de florestas e “barreiras” que isolam e impedem a conexão entre habitats. As estradas modificam o padrão de locomoção de várias espécies faunísticas, bem como, o isolam populações que veem restringido o acesso à recursos vitais para a sua sobrevivência. Estima-se que sejam atropelados no Brasil cerca de 17 animais a cada segundo, o que corresponde a 1.300.000 animais por dia e a 475.000.000 animais por ano, sendo que a maioria desses atropelamentos, cerca de 50%, acontecem na Região Sudeste[2]. Não podemos deixar de destacar que, assim como os animais da fauna, vários animais domésticos também são vítimas de atropelamento. A morte de animais por atropelamento está sendo considerado um dos maiores fatores de perda da biodiversidade na atualidade.

Estudos apontam que a BR-262, que liga os estados do Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso do Sul, é a rodovia onde ocorre o maior número de

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 18 / 40

morte de animais silvestres no Brasil por atropelamento. Considerando tudo isso, o Instituto Ambiental Reluz, por meio do Programa Reluz na Estrada, desenvolveu ações de educação ambiental que visam inferir nessa trágica realidade. O Instituto Ambiental Reluz (IAR) é uma Organização da Sociedade Civil (OSC), sem fins lucrativos, situada em Marechal Floriano, montanhas capixabas, e tem buscado sensibilizar, mobilizar e engajar mais pessoas e instituições nessa causa, visando proteger a biodiversidade.

A educação para o trânsito, voltado para o cuidado da fauna, realizado pelo Programa Reluz na Estrada é uma prioridade do IAR e acontece de forma lúdica e dialógica, vidando diminui a resistência das pessoas e aumentar o engajamento.

O Instituto Ambiental Reluz busca atuar de forma sinérgica com outros atores para fomentar a rede de proteção da Mata Atlântica e para tornar as estradas locais mais seguros para pessoas e animais, locais onde flua a vida. Além de realizar abordagens nas rodovias, o instituto participa de feiras culturais, literárias, e de eventos ambientais, levando informações sobre o programa Reluz na Estrada, além de produzir material educativo, trabalhando para que temáticas como o atropelamento de animais silvestres e a preservação da biodiversidade sejam discutidos em variados espaços sociais. O IAR é mantenedor da RPPN Reserva Natural Reluz, que presta valiosos serviços ecossistêmicos à sociedade, servindo como um santuário para vários animais da fauna, especialmente o Macaco-prego-de-crista, muito vulnerável e a abelha melípona uruçu capixaba, em perigo de extinção. Desde 2019 a RPPN Reluz é um Centro de soltura de animais silvestres, em parceria com o CETAS/ IBAMA e desenvolve outros projetos como o **Reluz na Escola, Meliponário Reluz e Berçário de mudas,** dedicando-se também à construção de políticas públicas para o Meio Ambiente por meio da participação, de forma voluntária, em variados conselhos de meio ambiente, entre eles o CONSEMA.

O trabalho, sob a ÉTICA DO CUIDADO, repudia qualquer tipo de preconceito com relação aos animais, reconhecendo o seu direito à vida e fazendo valer e dando visibilidade às leis que os protegem. O Programa Reluz na Estrada busca impactar positivamente no trânsito e minimizar a trágica realidade dos animais que atravessam

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 19 / 40

as rodovias, mas anseia, também, que suas ações repercutam positivamente na preservação de vidas humanas, pois a violência no trânsito atinge a todos.

O Programa Reluz na Estrada foi criado em 2019, tendo como seu primeiro parceiro a Polícia Rodoviária Federal do ES e, posteriormente, a Polícia Militar Ambiental do ES. O que motivou a criação do projeto, hoje programa, foi a observação do grande número de animais silvestres atropelados nas rodovias capixabas, especialmente na BR 262, que é via de acesso a RPPN Reserva Natural Reluz. Além das mobilizações, o programa realizou o resgate de vários animais ainda vivos, inclusive de uma preguiça de coleira, em extinção, que foi solta na floresta.

O Reluz na Estrada, desde a sua criação, tem sido bem recebido pela população e possui um diferencial que é a sua pegada cultural. Durante as mobilizações motorista são convidados a refletir sobre a questão do atropelamento de animais e sobre boas práticas no trânsito. Ao final da abordagem os participantes são presenteados com livros de autores capixabas, o que também contribui para com a circulação desses bens culturais. Essa ação, além de ajudar na humanização da abordagem, mostrou-se efetiva como mais um elemento facilitador do diálogo com os motoristas, tanto que muitos participantes ao serem abordados, se mostravam reticentes por precisar interromper a viagem, mas acabavam sendo os últimos a irem embora. Com o passar do tempo, o Instituto observou que muitas das pessoas abordadas eram proprietárias de sítios e áreas verdes, então, passou a distribuir também mudas de árvores nativas da Mata Atlântica. Vale destacar que, quando falamos sobre o impacto positivo de um projeto de educação ambiental, devemos atentar que esse impacto ecoa nos âmbitos social, político e econômico, além de impactar sobremaneira na saúde pública, sendo essa situação observada inclusive no estado.

No ES, assim como em todo o Brasil, as estradas cortam vastas áreas de matas na cidade, especialmente nas zonas rurais, assim como atravessam Reservas ambientais, o que intensifica registros de atropelamentos e, portanto, a demanda por ações educativas. Por essa razão, somos desafiados a buscar alternativas humanizadoras para essa questão premente, para que as estradas e rodovias deixem

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 20 / 40

de ser espaços perigosos e se tornem lugares afeitos à manutenção e a promoção da vida.

REFERÊNCIAS:

- BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. Resolução CONAMA nº 1, de 23 de janeiro de 1986. Disponível em: <https://www.siam.mg.gov.br/sla/download.pdf?idNorma=8902>. Acesso em: 13 de setembro de 2025.
- Sistema Urubu. Disponível em: <https://sistemaurubu.com.br/>. Acesso em: 13 de setembro de 2025.

TRABALHO 2

PROJETO LITTERA: UM TRABALHO PILOTO DE SUPORTE EDUCACIONAL AO CONDUTOR NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

ANA CARLA SILVA XAVIER
ARTAX EDUCAÇÃO E CULTURA

O Projeto Littera surgiu com a proposta oferecer a sociedade civil oficinas de literatura no município da Serra com gratuidade, sendo o mesmo financiado pela Lei de incentivo a cultura Paulo Gustavo 2023, pelo período de 6 meses. Devido a uma necessidade de adaptação da proposta de trabalho, este passou a ter como objetivo: a alfabetização, e o aprimoramento de leitura e escrita para jovens e adultos interessados. No que se refere ao DETRAN ES, os alunos encaminhados são direcionados apenas para aprimoramento de leitura e escrita.

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 21 / 40



SOBRE A PARCERIA COM O DETRAN ES

A proponente e coordenadora do Projeto Littera, Ana Xavier, que também atuava como psicóloga em clínicas credenciadas ao DETRAN ES desde 2014, tendo a ciência de que alguns candidatos em renovação de CNH, apresentavam resultados inferiores no teste de memória em psicologia, mais por uma aparente dificuldade de leitura e escrita do que por uma defasagem de memória em si, resolveu levar a questão a Gerência de Educação do DETRAN ES, a fim de sugerir uma parceria de encaminhamento deste candidatos com inaptidão frente a avaliação psicológica como forma apoio para a obtenção da CNH, pois muitos destes condutores renovam sua CNH focados na manutenção da EAR, classificação que viabiliza aos mesmos a realização de atividade remunerada na função de motorista.

Ainda que o Projeto Littera tivesse como proposta o prazo de um semestre de financiamento, o funcionamento dele poderia ser utilizado como um projeto piloto de apoio ao candidato que apresentasse dificuldade em manter a CNH no processo de renovação. Ao invés do DETRAN ES atuar apenas como um órgão que reprova o condutor ele também daria a este, a oportunidade de aprimoramento frente a dificuldade encontrada. A forma de atuação visaria um atendimento mais assistido do condutor que tem um tempo maior para renovar a CNH, e que exerce a função de motorista como trabalho que promove geração de renda.

DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO

Os encontros do Littera ocorreram entre os dias 09 de novembro de 2024 ao dia 03 de maio de 2025, sempre os sábados das 9h às 12h, no espaço do Detranzinho. As

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 22 / 40

inscrições foram iniciadas em outubro de 2024 e se mantiveram em aberto durante os seis meses de trabalho e a presença foi contabilizada por registro fotográfico. Dentro deste prazo, dezessete pessoas participaram do projeto; dos condutores encaminhados pela parceria apenas uma delas conseguiu manter a CNH ativa.

Um ponto importante a destacar é que por não ter caráter classificatório o candidato que participou deste processo de aprendizado evolui de acordo com o seu tempo e necessidade, tornando-se mais protagonista de sua evolução. No trabalho não havia uma reprovação por frequência, para a equipe pedagógica o mais importante é a resposta real de aprendizado.

A IMPORTÂNCIA DO TESTE PSICOLÓGICO EM DIAGNÓSTICOS NÃO PSIS

Na prática cotidiana do psicólogo cabe ao profissional um olhar atento para captar o que envolver a aptidão ou inaptidão do candidato no processo, pois através de um olhar mais cuidadoso o sujeito avaliado tem a oportunidade de buscar uma melhoria mais pontual, que nem sempre tem origem psi ou no que se refere a saúde mental da pessoa.

Nos casos de encaminhamento ao Littera o resultado INFERIOR do condutor frente ao teste de medição de memória não estava de fato associado a uma alteração de memória, sendo plausível e acolhedor o direcionamento correto da demanda encontrada.

É muito comum também a reprovação de candidatos nos testes de atenção concentrada e difusa (testes que mais reprovam no psicotécnico) por devida inadequação dos óculos, no que se refere a alteração da acuidade visual para perto. Também é comum o desconhecimento da necessidade de uso ocular em muitos casos. Geralmente, essas pessoas passam como aptos na avaliação oftalmológica, pois o DETRAN ES exige dos médicos apenas a avaliação da visão para longe.

DESAFIOS ENCONTRADOS

O trabalho realizado apontou que o prazo de seis (06) meses ajuda, mas de fato é insuficiente para que o candidato alcance o aprimoramento de leitura e escrita necessário para a manutenção da CNH na maioria dos casos avaliados. Seria

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 23 / 40

interessante a manutenção desta parceria junto a Secretaria de Educação do estado do ES?

Numa possível parceria com a SEDU haveria a possibilidade da execução do trabalho como foi realizado no Littera? Sem frequência de aula quanto fator decisivo na progressão do aluno?

Quanto aos encaminhamentos: como aprimorar a comunicação intrassetores dentro dos DETRAN ES para um encaminhamento mais efetivo nestes casos?

CONTINUIDADE E ADEQUAÇÕES

Ao término do Projeto Littera com financiamento, o trabalho seguiu acontecendo com equipe reduzida frente ao pedido dos alunos e a dedicação da: professora do Projeto (Alessandra Ribeiro), da coordenadora (Ana Xavier), da representante do DETRAN ES pela Gerência de Educação (Carla Xavier) e Gerente de Educação (Teresa Mate). Novos olhares e análises serão apresentados ao final do ano de 2026.



Registro de conclusão do primeiro semestre do Projeto Littera – 03/05/2025

TRABALHO 3

INOVADORAS E MELHORES PRÁTICAS - INTERSECCIONALIDADE COM RESULTADOS SIGNIFICATIVOS QUE ESTIMULAM A AUTOCONSCIENTIZAÇÃO, A AUTORREFLEXÃO, O CUIDADO E A PRESERVAÇÃO DE VIDAS NO TRÂNSITO BRASILEIRO DE FORMA

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 24 / 40

SUSTENTÁVEL. UNINDO O PODER PÚBLICO E TODA A SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA E NÃO GOVERNAMENTAL.

AUTORA: UALICSENE FERREIRA DOS SANTOS

AFILIAÇÕES: OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA - ONSV

Este projeto de 2025, 3ª Sessão Especial maio amarelo com o tema escolhido pelo povo; Desacelere. Seu bem maior é a vida. (RESOLUÇÃO CONTRAN nº. 1.014 de 14.10.2024), visa promover o despertar da conscientização quanto a prevenção de mortes, lesões e sinistros no trânsito brasileiro. Em conformidade com a Resolução do CONTRAN nºs. 1.014/2024 e 1.004/2023 e, os 18 ODS da ONU. Conectando a união da sociedade civil juntamente com o poder público, numa constância em prol da segurança Viária. A iniciativa busca o chamamento do tema oficial abordado durante os 365 dias do ano de 2025 para o acalmamento no trânsito: Desacelere. Seu bem maior é a vida. Instigando a todos a autorreflexão diária da mobilidade humana e responsabilidade humana na tomada de decisões e escolhas preventivas, seguras, sustentáveis e generosas para preservar vidas no trânsito brasileiro. Justificativa: estimular a criação e execução de ações coordenada entre o Poder Público e a sociedade civil, ressaltando também a interseccionalidade no trânsito que nos ajuda a entender que a mobilidade urbana não é uma experiência única, mas sim algo moldado pelas diversas identidades e experiências de cada indivíduo. A intenção é fortalecer as iniciativas com o foco na preservação de vidas no trânsito de janeiro a dezembro e fazer cumprir permanentemente a educação de trânsito, no trânsito e para o trânsito, conforme o nosso CTB Lei nº.9.503/97, art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de trânsito. § 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito. § 2º Os órgãos ou entidades executivas de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN. Art. 75 O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares,

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 25 / 40

feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito. § 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades. § 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundi-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

É fundamental a mobilização de toda a sociedade, o que requer o envolvimento dos mais diversos segmentos: órgãos governamentais, empresas privadas, imprensa, associações e sociedade civil organizada e assim, efetivamente discutir o tema, engajar-se em ações e propagar o conhecimento, abordando toda a amplitude que a questão de trânsito exige, nas mais diferentes esferas. Bem como, contribuir com a proposta da Organização Mundial da Saúde (OMS) - Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030, com a ambiciosa meta de prevenir ao menos 50% das mortes e lesões no trânsito até 2030 em conformidade com os 18 ODS da ONU. Apesar dos avanços tecnológicos e de infraestrutura, nossos centros urbanos ainda enfrentam desafios gritantes em termos de segurança viária. Considerando o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no trânsito (PNATRANS), a Resolução CONTRAN n° 1.004 - O pilar 2 trata-se: vias seguras. “...sistema seguro de mobilidade: I- nenhuma morte no trânsito é aceitável...” (RESOLUÇÃO CONTRA Nº. 1.004/2023) Mas, de acordo com dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), em 2024 foram 6.160 mortes; 84.526 feridos e 73.156 sinistros nas estradas do Brasil. Sendo um número bem maior que ainda não temos a precisão fidedigna. No entanto, temos o registro de internações hospitalares do SUS por sinistros terrestres em 2024 de 227.656. Segundo o levantamento das Associações Brasileiras de Medicina do Tráfego (Abramet) e Medicina de Emergência (Abramede). Segundo o presidente da Abramet, Antônio Meira Júnior, as principais vítimas são dessa faixa adulto/jovem, que vai dos 20 aos 29 anos. A grande maioria do sexo masculino... um problema muito grave, que precisa ser visto com mais atenção. Impacto no SUS: • O Sistema Único de Saúde (SUS) contabiliza um grande número de internações e gastos com tratamento de vítimas de acidentes de trânsito. • Em 2025, até o momento, foram registradas 573

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 26 / 40

internações, totalizando R$ 838 mil em despesas, segundo a Agência Estadual de Notícias. • A pesquisa, baseada em dados do Ministério da Saúde, aponta que nos últimos dez anos, o SUS contabilizou 1,8 milhão de internações por sinistros de trânsito, com R$ 3,8 bilhões em despesas hospitalares.

Metodologia: a realização deste projeto foi de integração e participativa, envolvendo todos. Seja nas palestras nas empresas, escolas, com a duração de 01h ou até 2h juntamente com os parceiros; desenvolvendo atividades práticas, dinâmicas em equipe e individual; contemplando momentos de autorreflexão, autocuidado, de autoconhecimento e de compartilhar as vivências dia a dia no trânsito de acordo a realidade de cada um através da escuta ativa dos participantes. Transformada em exemplo de uma situação-problema ou de inspiração que serviu de exemplo marcante e de forma sustentável e real para todos. Objetivo: estimular toda a sociedade principalmente aos pedestres (homens, mulheres, crianças), ciclistas, mototaxistas, motofretistas, motoristas profissionais... a execução das melhores práticas de educação para o trânsito, construídas de forma colaborativa entre a OSCIP, o poder público e a sociedade civil, promovendo ações integradas de conscientização na tomada de decisões seguras no trânsito, intencionalmente direcionada para a redução de mortes, lesões e sinistros no trânsito. Tendo a oportunidade de compartilhar o movimento nos canais legais e servir de inspiração para outrem, preservando vidas em prol da segurança viária. Público-alvo: Estudantes, Instituições privadas e entidades da sociedade civil. Órgãos: Municipal, Estadual e Federal. Proposta e estratégia de implementação: os participantes foram convidados para compor a mesa e apresentar as iniciativas das melhores práticas para o despertar da conscientização e ação segura no trânsito; receberam o ofícioconvite com todas as informações e instruções com o prazo para confirmar a presença. Tempo de até 5 minutos total para a apresentação das boas práticas na plenária e opcional enviar um vídeo da atuação de até 2 minutos em prol da segurança viária executadas durante o mês de maio e/ou livre, porém focada na atenção e prevenção de sinistros no trânsito. Anexo, modelo o ofício nº 105/25. Recursos: O projeto contou com a organização e coordenação do ONSV, Organização da Sociedade Civil de Interesse Público – OSCIP, representada pela Observadora Certificada – OC ... Além disso, foram utilizados materiais de

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 27 / 40

recursos audiovisuais para facilitar a comunicação ao vivo pelo canal da câmara, equipe de som, cinegrafista, todo o cerimonial e o plenário da câmara municipal de vereadores de Itabuna|BA realizado no dia 29.05.2025, link: https://www.youtube.com/live/oDeKsFN8eH4?si=Dg8pbFCs5aeqggUR

Desenvolvimento: ... É salutar o registro da 1ª edição da Sessão Especial Maio Amarelo 2023 na cidade de Itabuna|BA, link: https://www.youtube.com/watch?v=-Bydsn04-EI foi em comemoração aos 10 (dez) anos desta mobilização realizada durante todo o mês de maio no Brasil, idealizado pelo ONSV evidenciando o tema da parceria e alinhamento da campanha nacional com a SENATRAN. Assim como com a constância da parceria e o objetivo deste projeto. O link deste projeto realizado no ano de 2024: https://www.youtube.com/watch?v=uyAKwpzlMJk

A abertura oficial, a apresentação das peças de marketing e o vídeo oficial com o tema de 2025, foi transmitido pelo youtube: ministério dos transportes, https://www.youtube.com/watch?v=M_Fz9f_ZcCg Resultados: Lei Municipal nº. 2.688 de 21 de outubro de 2024 que instituiu a Mobilização Maio Amarelo no Calendário de Eventos do Município de ItabunaBahia. Lei Municipal nº. 232 de 16 de outubro de 2023 – instituir no calendário de eventos do Município de Arataca-Bahia, a Mobilização Maio Amarelo, dedicado a redução de mortes, lesões e sinistros no trânsito brasileiro. Através da conscientização, prevenção, educação de trânsito, no trânsito e para o trânsito e dá outras providências. 05 registros pelos Órgãos: ANTT e PRF no painel da SENATRAN https://app.powerbi.com/view=eyJrIjoiYzZmZDBiMzYtZGY3Zi00NGU4LWIyYmItOTI4NWNhMjdmMzZiIiwidCI6IjdiZjAxYzZhLWU2ZmItNDIxYS1iYmIyLWI5MGMzZWE4NjhmNyJ9 Vídeo oficial REELS – Câmara Municipal Vereadores de Itabuna-BA Fonte: https://digaifeira.com.br/maio-amarelo-observatorio-nacional-e-camara-de-itabuna-promovemsessao-especial-sobre-seguranca-no-transito/

Referências bibliográficas:

https://www.gov.br/transportes/ptbr/assuntos/transito/conteudocontran/resolucoes/Resolucao10142024R.pdfhttps://www.gov.br/transportes/ptbr/assuntos/transito/conteudocontran/resolucoes/Resolucao10042023.pdf

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 28 / 40

https://www.youtube.com/watch?v=iTSLpznwPLc

https://www.youtube.com/watch?v=M_Fz9f_ZcCg

EIXO 3

INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE URBANA

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 29 / 40

TRABALHO 1

MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL: O PRINCÍPIO DA SUBSIDIARIEDADE E O DIREITO À CIDADE COMO MATERIALIZADORES DA GESTÃO DO TRÂNSITO PELOS MUNICÍPIOS

JEDERSON CARVALHO LOBATO; MARGARETH VETIS ZAGANELLI

Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo – DETRAN|ES

O presente trabalho investiga os fundamentos jurídicos e políticos que legitimam a municipalização do trânsito no Brasil, com ênfase no princípio da subsidiariedade e no direito à cidade como instrumentos de concretização da gestão de trânsito pelos municípios. A partir da Constituição Federal de 1988, observa-se uma reconfiguração do papel dos entes federativos, ampliando-se as competências municipais no campo das políticas públicas urbanas. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503/1997, incorporou essa diretriz ao permitir que os municípios assumam integralmente a gestão do trânsito local, compondo o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) por meio da municipalização.

A pesquisa é de natureza qualitativa e bibliográfica, baseada em revisão doutrinária e análise documental. Utiliza como referência o texto constitucional e as legislações infraconstitucionais pertinentes, especialmente o CTB e o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), além de obras de autores como Di Pietro (2021), Oliveira (2020) e Silva (2021). O princípio da subsidiariedade é discutido como elemento estruturante do pacto federativo, contribuindo para o fortalecimento da autonomia municipal na gestão das políticas públicas, inclusive no campo da mobilidade urbana e segurança viária.

Os resultados apontam que a municipalização do trânsito não se restringe a uma faculdade legal conferida aos entes locais, mas expressa a materialização da autonomia municipal em consonância com o pacto federativo. A descentralização da

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 30 / 40

gestão de trânsito possibilita que os municípios desenvolvam ações de fiscalização, engenharia e educação para o trânsito de forma integrada ao planejamento urbano, respeitando as especificidades territoriais e sociais de cada localidade. A pesquisa destaca que os municípios que integram o SNT conseguem ampliar a efetividade das políticas de mobilidade urbana, reduzir a acidentalidade e promover uma cultura de segurança viária.

Entretanto, nota-se que muitos municípios ainda resistem à adesão ao Sistema Nacional de Trânsito, seja por limitações estruturais, ausência de apoio técnico ou desinformação quanto aos benefícios da municipalização. Essa realidade reforça a necessidade de políticas públicas estaduais e federais que incentivem, apoiem tecnicamente e financiem a adesão dos municípios ao sistema, fortalecendo uma governança multinível em prol da segurança no trânsito. Além disso, o fortalecimento institucional dos órgãos municipais de trânsito e a valorização de seus agentes são elementos fundamentais para a consolidação dessa política.

A municipalização, nesse contexto, é analisada como um instrumento de garantia do direito coletivo à cidade, assegurando que o trânsito e a mobilidade urbana sejam tratados como expressões do bem-estar coletivo, da inclusão social e da sustentabilidade. Conclui-se que a efetiva gestão local do trânsito requer não apenas a delegação formal de competências, mas também o compromisso político e técnico com um modelo de cidade que valorize a vida, a dignidade humana e o acesso democrático aos espaços urbanos.

Palavras-chave: Trânsito. Municipalização. Subsidiariedade. Direito à Cidade. Mobilidade Urbana.

Referências

BRASIL. Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 01 ago. 2025.

BRASIL. Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em:

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 31 / 40

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 01 ago. 2025.

OLIVEIRA, Fábio Ataíde de. Direito Administrativo e Políticas Públicas. Belo Horizonte: Fórum, 2020.

PIETRO, Maria Sylvia Zanella Di. Direito Administrativo. 34. ed. São Paulo: Atlas, 2021.

SILVA, José Afonso da. Curso de Direito Constitucional Positivo. 38. ed. São Paulo: Malheiros, 2021.

TRABALHO 2

A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA COMO FERRAMENTA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES DE MOTOCICLETAS E SEUS IMPACTOS NOS CUSTOS NO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE NA GRANDE VITÓRIA-ES

JÉSSICA BALLARINI DE FREITAS[1]

1 Discente do Curso de Graduação em Fisioterapia da Escola Superior de Ciência da Santa Casa de Misericórdia de Vitória –EMESCAM. Vitória - ES.

Correspondência para: jessica.ballarini@gmail.com

Introdução: Segundo dados da Segurança Pública e Defesa Social do Espírito Santo (SESP-ES), em 2024, os motociclistas representaram 51% de todas as mortes no trânsito no Estado, totalizando 498 óbitos. Esses dados refletem a vulnerabilidade deste grupo como as principais vítimas dos acidentes no trânsito. Nas últimas décadas, ocorreu um crescimento acelerado da frota de motocicletas do Brasil, impulsionado por fatores como o baixo custo de aquisição e a agilidade no trânsito congestionado. Todavia, este fenômeno, trouxe consigo uma externalidade negativa e alarmante, em decorrência de ter se tornando um dos problemas de saúde mais graves do Brasil. A região metropolitana da Grande Vitória concentra um volume de tráfego intenso, onde a integração conflituosa entre motocicleta e outros veículos resulta em estatísticas trágicas. O Sistema único de Saúde (SUS) assume grande parte dessa carga, despendendo recursos significativos que poderiam ser alocados

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 32 / 40

em outras áreas da saúde. A segregação do tráfico de motocicletas pode diminuir drasticamente os pontos conflituosos, reduzindo acidentes graves e, por conseguinte, os custos associados a internações, cirurgias, reabilitação, além das aposentadorias precoces por invalidez. **Objetivos:** Diante disso, este resumo propõe analisar a implementação de uma infraestrutura exclusiva, tal como as motovias ou Faixas Azuis, como uma solução viável e baseada em evidências a fim de reverter esse quadro. **Métodos:** A escolha da metodologia para este estudo foi o descritivo e exploratório documental e bibliográfico. **Discussão:** Ao analisar a distribuição geográfica dos acidentes com motocicletas no Estado do Espírito Santo, a Região Metropolitana da Grande Vitória desponta como a área mais crítica, concentrando uma parcela substancial das fatalidades do estado. Só em 2024, o total de mortes registradas em decorrência de acidentes no trânsito foi de 238, que representa uma média de 0,65 mortes por dia, evidenciando crise de segurança viária contínua nos principais corredores urbanos da metrópole. É de suma importância destacar que cada acidente de trânsito com vítima representa uma tragédia humana, entretanto ele também representa um custo direto e indireto para toda a sociedade, pois esse é majoritariamente absorvido pelo SUS. Um levantamento inédito do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), divulgado em 2025, revelou que o SUS gastou R$ 449 milhões em 2024 apenas com internações de vítimas de acidentes de trânsito em todo o Brasil (SILVA, C. da, 2025). Este valor, que representa um aumento real de quase 50% em 27 anos e cobre desde o atendimento emergencial até processos de reabilitação prolongada e o fornecimento de órteses e próteses. Para fins de comparação com essa mesma cifra, seria possível comprar 1.320 ambulâncias do SAMU — cerca de 50 por estado. A alta sinistralidade entre motociclistas não é apenas uma fatalidade, mas uma consequência de um modelo de trânsito que não foi projetado para a convivência segura entre veículos de diferentes portes e velocidades. A solução mais eficaz, testada internacionalmente e no Brasil, é a segregação do tráfego por meio de faixas exclusivas, como as Faixas Azuis. O projeto "Faixa Azul", implementado em São Paulo, tornou-se um estudo de caso de sucesso. Dados da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), divulgados em 2025, mostraram uma redução de 47,2% nas mortes de motociclistas nos trechos onde a

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 33 / 40

faixa foi implementada (MOTA, D.; JESUS, C., 2025). Essa eficácia é corroborada por uma revisão sistemática internacional publicada na revista *IATSS Research*. O estudo, de autoria de Saini *et al.* (2022), analisou projetos de Faixas Exclusivas para Motocicletas (EMCL) em países como Malásia, Taiwan e Indonésia. Os resultados são conclusivos e apontam que a implementação de EMCLs reduziu os acidentes de motocicleta em 39% em estudos específicos na Malásia. Também, recomenda-se uma largura ideal para faixas entre 3 e 4 metros, objetivando a redução de acidentes, pois separam os motociclistas do conflito com veículos maiores e mais pesados. Essas faixas funcionam com base nos princípios do Sistema Seguro e da Visão Zero, que partem da premissa de que a vida humana deve ser priorizada e que as mortes no trânsito são evitáveis. A infraestrutura deve ser projetada para mitigar o erro humano, minimizando as consequências de uma colisão. **Conclusão:** Os dados apresentados demonstram de forma inequívoca a gravidade do problema dos acidentes com motocicletas na Grande Vitória e o pesado fardo financeiro que eles impõem ao SUS e à sociedade. A manutenção do *status quo* significa aceitar uma média diária de fatalidades e um gasto contínuo e crescente com tratamento e reabilitação. Em contrapartida, a implementação de uma rede de motovias ou Faixas Azuis nos principais corredores da Região Metropolitana, conectando municípios como Serra, Vila Velha, Vitória e Cariacica, surge como uma política pública baseada em evidências robustas. A experiência de São Paulo e de outros países indica que uma redução de mortalidade na ordem de 40% a 50% é uma meta realista. Tal redução se traduziria diretamente em dezenas de vidas salvas anualmente na região e em uma economia de milhões de reais para o SUS, recursos que poderiam ser reinvestidos na melhoria do atendimento primário, na redução de filas para cirurgias eletivas ou em outras áreas carentes. O investimento em asfalto, tinta e sinalização, embora significativo, é comprovadamente inferior ao custo social e financeiro de cada vida perdida ou de cada cidadão permanentemente incapacitado. Portanto, é imperativo que os gestores públicos do Espírito Santo considerem a infraestrutura de segurança viária não como um custo, mas como um investimento estratégico em saúde pública, com alto retorno social e econômico.

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 34 / 40

Palavras-chave: Acidentes de Trânsito. Vítimas de Trânsito. Trânsito Viário. Motocicletas

Referências:

COM MOTOCICLISTAS NO CENTRO DO DEBATE, CONFERÊNCIA DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ABORDA FUTURO DA SEGURANÇA VIÁRIA NO BRASIL. Ministério Dos Transportes, Gov.br, 28 de julho 2025. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/ptbr/assuntos/noticias/2025/07/com-motociclistas-no-centro-do-debate-conferencia-doministerio-dos-transportes-aborda-futuro-da-seguranca-viaria-no-brasil. Acesso em 29 de setembro de 2025

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Atlas da Violência,** IPEA/FBSP, 2025. Acesso em 29 de setembro de 2025

Mortes No Trânsito. Observatório Da Segurança Pública. SESP/ES, Vitória-ES, 01 de abril de 2025**.** Disponível em: https://observatorio.sesp.es.gov.br/infografico/teste. Acesso em 29 de setembro de 2025

MOTA, Daniel.; JESUS, Cleber. Faixa azul exclusiva para motos em SP reduz pela metade mortes de motociclistas, aponta CET. G1 Globo, São Paulo, 29 de julho 2025. Disponível em: https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2025/07/29/faixa-azul-para-motos-em-spreduz-pela-metade-mortes-de-motociclistas-em-trechos-sinalizados-na-capital-apontacet.ghtml. Acesso em Acesso em 29 de setembro de 2025

PINHEIRO, Pedro Cisalpino; Queiroz, Bernardo Lanza. Análise espacial da mortalidade por acidentes de motocicleta nos municípios do Brasil. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 25 n. 2, p. 683-692, 2020. Disponível em: https://doi.org/10.1590/1413-81232020252.14472018. Acesso em 29 de setembro de 2025

SAINI, Harish Kumar; CHOUHAN, Shivam Singh; KATHURIA, Ankit. Exclusive motorcycle lanes: A systematicreview. **IATSS Research**, v. 46, n 3, p. 411-426, 2022. Disponível em: https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2022.05.004. Acesso em 29 de setembro de 2025

SALVADEO, Danilo; EXPÓSITO, Nicolle. Faixa exclusiva para motos é aposta para reduzir acidentes. Assembleia Legislativa Do Espírito Santo, Vitória – ES, 17 de dezembro de 2024. Disponível em:

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 35 / 40

https://www.al.es.gov.br/Noticia/2024/12/48019/faixa-exclusiva-para-motos-e-aposta-parareduzir-acidentes.html . Acesso em 29 de setembro de 2025

SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA SOCIAL. **Acidentes Fatais com Motociclista**. Vitória, SESP/ES. Relatório Técnico V2, 2018 Disponível em: https://sesp.es.gov.br/Media/sesp/Importacao/Arquivos/Relat%C3%B3rio%20Motociclistas_V2.pdf .Acesso em 29 de setembro de 2025

SENA, Felipe. Mortes de motociclistas no trânsito sobem e ES já tem mais de 140 vítimas. A Gazeta, Vitória, 23 de maio de 2025. Disponível em: https://www.agazeta.com.br/es/transito/mortes-de-motociclistas-no-transito-sobem-e-es-ja-tem-mais-de-140-vitimas-0525 . Acesso em 29 de setembro de 2025

SILVA, Camila da**.** SUS gastou R$ 449 milhões com vítimas de trânsito em 2024; fim do DPVAT agrava rombo na Saúde. G1 Globo, São Paulo, 27 de julho de 2025. Disponível em: https://g1.globo.com/carros/noticia/2025/07/27/sus-gastou-r-449-milhoes-com-vitimas-de-transito-em-2024-fim-do-dpvat-agrava-rombo-na-saude.ghtml . Acesso em 29 de setembro de 2025

Silva, J.S. *et al*. Most prevalent injuries among motorcycle traffic accident victims: an integrative review. **Observatorio Latinoamericano**. 2025. Disponível em:https://ojs.observatoriolatinoamericano.com/ojs/index.php/olel/article/download/10875/6861

TAXA DE INTERNAÇÃO ENTRE MOTOCICLISTAS TEM MAIOR ALTA EM 10 ANOS. Ministério Da Saúde, GOV.BR, 23 de maio 2023. Disponível em: https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2023/maio/taxa-de-internacao-entre-motociclistas-tem-maior-alta-em-10-anos . Acesso em 29 de setembro de 2025

TRABALHO 3

VIABILIDADE DO METRÔ NA GRANDE VITÓRIA

Letícia dos Santos Guilherme

Engenheira civil; Engenheira de Segurança do Trabalho; Especialista em docência do Ensino Superior; Orçamentista de Obras Públicas.

Resumo: Este estudo analisa a viabilidade da implantação de um sistema de metrô na região da Grande Vitória, no estado do Espírito Santo, Brasil. Considerando

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 36 / 40

aspectos socioeconômicos, técnicos, ambientais e urbanos, o trabalho avalia a demanda de passageiros, custos envolvidos, potencial de integração com o sistema de transporte público local e impactos ambientais. As análises indicam que, apesar dos desafios financeiros, o metrô pode representar uma solução eficaz para a mobilidade urbana da região, promovendo maior integração territorial e redução significativa nos problemas de trânsito e poluição. A importância desse tema é evidenciada pela influência direta na qualidade de vida das pessoas, na economia das cidades e no meio ambiente, uma vez que o tráfego intenso gera impactos negativos em diferentes aspectos.

Compreender o contexto e a importância de como a implantação do metrô pode melhorar a mobilidade urbana é essencial para direcionar a sua implementação no sistema de gestão de tráfego, visando à melhoria contínua da mobilidade urbana.

Palavras-Chave: Mobilidade.Metrô.Vitória.

Abstract : This study analyzes the feasibility of implementing a metro system in the Greater Vitória region of Espírito Santo state, Brazil. Considering socioeconomic, technical, environmental, and urban aspects, the work evaluates passenger demand, costs involved, potential integration with the local public transportation system, and environmental impacts. The analyses indicate that, despite the financial challenges, the metro can represent an effective solution for urban mobility in the region, promoting greater territorial integration and significantly reducing traffic and pollution problems. The importance of this issue is evidenced by its direct impact on people's quality of life, the city's economy, and the environment, as heavy traffic generates negative impacts on various aspects.

Understanding the context and the importance of how the implementation of the metro can improve urban mobility is essential to direct its implementation within the traffic management system, aiming for continuous improvement..

Keywords: Mobility.Metro.Vitória.

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 37 / 40

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 38 / 40

ORGANIZAÇÃO: Jéssica Dias Castilho e Lícia Binda Zamprogno, analistas do executivo psicólogas, Escola Pública de Trãnsito do DETRAN/ES.

2º Simpósio Estadual de Saúde e Trânsito

13 DE NOVEMBRO

8H CREDENCIAMENTO

9H ABERTURA OFICIAL

9H30 PALESTRA DE ABERTURA "VISÃO ZERO: UM COMPROMISSO COM A VIDA" | JÉSSICA DIAS CASTILHO

APRESENTAÇÃO DO LIVRO: BETO E O TRÂNSITO | ALESSANDRA RIBEIRO DE ABREU

11H30 INTERVALO

13H EIXO 1 - SAÚDE NO TRÂNSITO E ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS

- PSICOLOGIA DO TRÂNSITO E PRÁTICAS DE CUIDADO: REFLEXÕES SOBRE A ATUAÇÃO PSICOLÓGICA NO CONTEXTO DO TRÂNSITO | DEBORAH GONÇALVES GOMES; EMANOELE CECÍLIA; EMILLYE SANTOS DA CONCEIÇÃO
- PERFIL EPIDEMIOLÓGICO DOS ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE ENTRE CRIANÇAS E ADOLESCENTES OCORRIDOS NO MUNICÍPIO DE VILA VELHA/ES NO ANO DE 2024 | ANNE HELEN SPAVIER FERREIRA
- NÍVEL DE ATIVIDADE FÍSICA E COMPORTAMENTO SEDENTÁRIO DE MOTORISTAS DE APLICATIVO DO ESPIRITO SANTO | IGOR DE OLIVEIRA NASCIMENTO

DEBATE

14H30 EIXO 2 - TRÂNSITO E COMPORTAMENTO

- RELUZ NA ESTRADA: EDUCAÇÃO AMBIENTAL PARA A REDUÇÃO DO ATROPELAMENTO DE ANIMAIS SILVESTRES EM RODOVIAS DO ESPÍRITO SANTO | RENATA OLIVEIRA BOMFIM
- PROJETO LITTERA: UM TRABALHO PILOTO DE SUPORTE EDUCACIONAL AO CONDUTOR NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO | ANA CARLA SILVA XAVIER /ALESSANDRA RIBEIRO
- INOVADORAS E MELHORES PRÁTICAS - INTERSECCIONALIDADE COM RESULTADOS SIGNIFICATIVOS QUE ESTIMULAM A AUTOCONSCIENTIZAÇÃO, A AUTORREFLEXÃO, O CUIDADO E A PRESERVAÇÃO DE VIDAS NO TRÂNSITO BRASILEIRO DE FORMA SUSTENTÁVEL. UNINDO O PODER PÚBLICO E TODA A SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA E NÃO GOVERNAMENTAL | UALICSENE FERREIRA DOS SANTOS

DEBATE

16H EIXO 3 - INFRAESTRUTURA E FISCALIZAÇÃO

- MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL: O PRINCÍPIO DA SUBSIDIARIEDADE E O DIREITO À CIDADE COMO MATERIALIZADORES DA GESTÃO DO TRÂNSITO PELOS MUNICÍPIOS | JEDERSON CARVALHO LOBATO
- VIABILIDADE DO METRÔ NA GRANDE VITÓRIA | LETÍCIA DOS SANTOS GUILHERME
- A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA COMO FERRAMENTA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES DE MOTOCICLETAS E SEUS IMPACTOS NOS CUSTOS NO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE NA GRANDE VITÓRIA-ES | JÉSSICA BALLARINI DE FREITAS

DEBATE

17H30 ENCERRAMENTO

DETRAN | ES

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social

2025-K3H281 - E-DOCS - CÓPIA SIMPLES 18/11/2025 13:33 PÁGINA 39 / 40

INFORMAÇÕES DO DOCUMENTO
Documento capturado em 18/11/2025 13:33:54 (HORÁRIO DE BRASÍLIA - UTC-3)
por LICIA BINDA ZAMPROGNO (REQUISITADO - EPT-ES - DETRAN - GOVES)
Valor Legal: CÓPIA SIMPLES | Natureza: DOCUMENTO DIGITALIZADO
Conferência: CONFERIDO COM DOCUMENTO CÓPIA SIMPLES EM SUPORTE PAPEL.

A disponibilidade do documento pode ser conferida pelo link: https://e-docs.es.gov.br/d/2025-K3H281