

## SINISTROS DE TRÂNSITO E A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: PRECARIZAÇÃO, RISCO E VULNERABILIDADE DOS MOTOCICLISTAS DE APLICATIVOS NO BRASIL

Ariana Nogueira<sup>1</sup>

Roberta Neiva<sup>2</sup>

### RESUMO

O presente artigo versa sobre a relação entre os altos índices de sinistros de trânsito envolvendo motociclistas de aplicativos no Brasil homens e mulheres e a precarização do trabalho à luz do fenômeno da uberização. Fundamentado a análise dos fenômenos socioculturais e econômicos a partir do materialismo histórico-dialético, o estudo articula revisão bibliográfica e análise de dados secundários para compreender como a reestruturação produtiva do capital intensifica a exploração do trabalho o que transfere riscos ao trabalhador em sua sobrevivência. No caso específico dos trabalhadores motociclistas de aplicativos — homens e mulheres —, observa-se que o trânsito se configura como o lócus central da atividade laboral destes, o que introduz uma dimensão adicional de vulnerabilidade, isso porque o exercício do trabalho ocorre em um ambiente marcado por elevados índices de sinistralidade, exposição à violências e diversas ausências de garantias institucionais de proteção social, além da instabilidade econômica, da intensificação do ritmo de trabalho moderado pelos logaritmos, esses sujeitos encontram-se submetidos a riscos físicos concretos e de morte que são integralmente assumidos por eles sem a devida responsabilização das plataformas e do estado. Cabe salientar que tais riscos não se restringem apenas aos condutores, mas se estendem também aos usuários da modalidade de transporte individual por motocicletas, como no caso dos serviços de transporte por aplicativo (mototáxi/motouber), incorporando à dinâmica da vulnerabilidade sujeitos que na condição de passageiros, também se encontram expostos às condições inseguras impostas pela lógica produtiva vigente. Conclui-se que a problemática exige respostas estruturais urgentes em face ao crescente número de mortes e lesões graves e irreversíveis a essa população, especialmente no campo das políticas públicas de segurança viária, da regulação do trabalho digital e da proteção à vida. Nesse sentido, impõe-se uma reflexão central. Até que ponto é socialmente

<sup>1</sup> Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba – Contato: [nogueiraariana1@gmail.com](mailto:nogueiraariana1@gmail.com)

<sup>2</sup> Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba – Contato: [nogueiraariana1@gmail.com](mailto:nogueiraariana1@gmail.com)

sustentável um modelo produtivo que, ao mesmo tempo em que amplia a eficiência econômica, naturaliza a exposição sistemática de trabalhadores e usuários à vulnerabilidade e ao risco de morte no trânsito?

**Palavras-chave** Sinistros de trânsito; Morte; Precarização do trabalho; Uberização; Motociclistas; Capitalismo digital.

## INTRODUÇÃO

A proposta de estudo aqui apresentada busca refletir sobre o elevado crescimento dos índices de sinistros<sup>3</sup> de trânsito envolvendo motociclistas no Brasil, compreendendo-o em articulação com as transformações recentes no mundo do trabalho, especialmente aquelas relacionadas à expansão das plataformas digitais de entrega e transporte, que embora os aplicativos de transporte individual de passageiros tenham se consolidado no país a partir da segunda metade da década de 2010, foi no contexto da pandemia de Covid-19 que o trabalho por aplicativos, sobretudo, nas entregas realizadas por motocicletas assumiu maior centralidade econômica e social. Esse processo intensificou a presença de trabalhadores motociclistas homens e mulheres no espaço urbano, ampliando sua exposição cotidiana a riscos viários, jornadas prolongadas, insegurança econômica e baixa proteção social.

A análise dos dados nacionais evidencia a complexidade da sinistralidade envolvendo motociclistas no Brasil, exigindo a articulação entre diferentes bases institucionais. Informações do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS) indicam crescimento expressivo das internações por lesões decorrentes de sinistros com motocicletas ao longo da última década, revelando a ampliação da exposição ao risco e dos impactos não fatais. Em paralelo, dados da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) e do Observatório Nacional de

---

3 No campo da segurança viária, o termo *sinistro de trânsito* tem sido progressivamente adotado em substituição a *acidente*, por evitar a conotação de imprevisibilidade ou inevitabilidade, destacando o caráter prevenível desses eventos. No Brasil, essa mudança terminológica foi institucionalizada com a atualização da ABNT NBR 10697:2020, que passou a recomendar o uso de *sinistro de trânsito* em alinhamento com diretrizes internacionais de segurança viária.

Segurança Viária (ONSV) apontam oscilações nos índices de mortalidade, com destaque para uma redução relativa no período entre 2020 e 2023.

Tal redução, contudo, deve ser interpretada com cautela analítica uma vez que se insere no contexto excepcional da pandemia de Covid-19 e as medidas de distanciamento social, a redução da circulação de pessoas e veículos, o fechamento temporário de atividades econômicas e as restrições de mobilidade contribuíram para a diminuição momentânea da exposição ao risco no trânsito. Nesse sentido, a queda observada nos indicadores de mortalidade não expressa necessariamente uma mudança estrutural na segurança viária, mas sim um efeito conjuntural decorrente da desaceleração da dinâmica urbana.

Paradoxalmente, o mesmo período foi marcado pela intensificação do trabalho por plataformas digitais, especialmente no setor de entregas sendo considerada atividade laboral essencial durante a pandemia, esse processo ampliou a presença de motociclistas no espaço urbano submetidos a jornadas prolongadas, pressão por produtividade e maior exposição a condições inseguras de circulação. Assim, enquanto os indicadores agregados podem sugerir redução de mortes em determinados momentos, observa-se de forma concomitante o aprofundamento da vulnerabilidade dos trabalhadores motociclistas e o aumento da incidência de lesões e internações, evidenciando a dissociação entre a aparente melhora estatística e a realidade concreta da precarização do trabalho no trânsito.

Esse cenário ganha maior complexidade quando relacionado à plataformização do trabalho, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD Contínua identificou em 2022, 704 mil trabalhadores em aplicativos de transporte particular de passageiros e 589 mil em aplicativos de entrega de comida, produtos e mercadorias, entre os condutores de motocicletas em atividades de malote e entrega, 50,8% atuavam por meio de aplicativos, com rendimento médio inferior ao dos motociclistas não plataformizados, em 2024, o IBGE registrou crescimento de 25,4% no número de trabalhadores por aplicativos em relação a 2022, alcançando 1,7 milhão de pessoas ocupadas nessa modalidade.

Dessa forma, a sinistralidade envolvendo motociclistas não pode ser analisada apenas como fenômeno comportamental ou individual, mas como expressão de uma racionalidade produtiva que desloca para o trabalhador os custos da atividade econômica, a lógica algorítmica das plataformas digitais ao passo que estimula a produtividade, rapidez e disponibilidade permanente, tende a aprofundar a exposição ao risco no trânsito desse trabalhador. Assim, o trabalhador motociclista, ao transformar a via pública em território de trabalho, passa a vivenciar uma dupla vulnerabilidade, a precarização laboral e a exposição física permanente aos sinistros viários.

Também é necessário considerar que tais riscos não se restringem aos trabalhadores que conduzem motocicletas, a expansão de modalidades de transporte de passageiros por motocicleta, como chamado mototáxi por aplicativo amplia a exposição de usuários que consomem o serviço e se deslocam nessa modalidade, inserindo passageiros na mesma dinâmica de insegurança viária.

Nesse sentido, a discussão ultrapassa a esfera individual do trabalhador e alcança o campo das políticas públicas de mobilidade, segurança viária, saúde pública e regulação do trabalho digital.

## **SINISTRALIDADE, UBERIZAÇÃO E PLATAFORMIZAÇÃO DO TRABALHO.**

A compreensão da sinistralidade no trânsito, particularmente aquela que incide sobre trabalhadores de plataformas digitais demanda sua inserção no interior das transformações estruturais do capitalismo contemporâneo frequentemente denominado de Capitalismo (4.0)<sup>4</sup> trata-se de uma etapa marcada pela centralidade das tecnologias da informação e comunicação, pela digitalização das interações

---

4 O termo "indústria 4.0", muito utilizado aqui, aponta para a ampliação dos processos produtivos cada vez mais automatizados e robotizados em toda a cadeia de valor controlada digitalmente. ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.

sociais e pela reorganização das formas de produção e circulação de mercadorias e serviços.

A emergência da economia de plataformas nada mais é do que mais uma expressão da reconfiguração do capitalismo contemporâneo, marcado pela intensificação do uso das tecnologias da informação e comunicação (TICs) e pela digitalização das relações sociais e produtivas. Conforme argumenta Ricardo Antunes (2018), essa nova etapa do capitalismo se caracteriza pela centralidade dos dispositivos digitais — notadamente os smartphones — que passam a mediar não apenas as interações sociais, mas também as formas de trabalho, consumo e sociabilidade. Nesse cenário, a vida cotidiana é progressivamente subsumida às dinâmicas digitais e logaritmos, tornando-se terreno fértil para a expansão de novas formas de exploração da força de trabalho.

A chamada uberização do trabalho, nesse sentido, não se limita a um modelo organizacional específico, mas constitui uma lógica estrutural de reorganização do trabalho baseada na flexibilização extrema, na informalização e na individualização das responsabilidades, nesse novo formato os trabalhadores são classificados como autônomos ou self-employed, essa condição não implica efetiva autonomia, ao contrário, expressa a mais perversa e velada forma de aprofundamento da exploração do trabalhador, ela nada mais é do que uma forma reconfigurada de subordinação, mediada por algoritmos, sistemas de avaliação e mecanismos de controle difusos. Trata-se, portanto, de uma autonomia aparente, que mascara relações assimétricas de poder e dependência econômica.

Autores como Ludmila Costhek Abílio (2021) e Vitor Filgueiras (2020) reforçam que a uberização representa uma generalização da informalidade, na qual o trabalhador assume integralmente os riscos e custos da atividade produtiva, ao mesmo tempo em que permanece subordinado às diretrizes das plataformas. Essa dinâmica se insere no interior da crise estrutural do capital, caracterizada pela busca incessante de redução de custos, maximização da produtividade e ampliação das taxas de lucro, mesmo que à custa da intensificação da exploração do trabalho. Nesse contexto, a uberização emerge como uma expressão paradigmática dessa

reestruturação produtiva, sustentada pela transformação do trabalhador autônomo, e materialmente subordinado às plataformas digitais.

Essa condição redefine os limites entre autonomia e subordinação, deslocando para o indivíduo a responsabilidade pela gestão do tempo, dos custos e dos riscos da atividade produtiva. Tal dinâmica evidencia um processo de precarização ampliada, no qual a flexibilidade é convertida em instabilidade, e a liberdade aparente encobre formas intensificadas de exploração.

No caso dos motociclistas de aplicativos, essa lógica assume contornos particularmente críticos, a atividade laboral não se realiza em um espaço fechado ou controlado, mas no trânsito — um ambiente dinâmico, imprevisível e permeado por riscos. O trânsito, portanto, deixa de ser apenas espaço de circulação e passa a configurar-se como território de trabalho, no qual se materializam as contradições entre capital e trabalho. Essa transformação implica uma ampliação da exposição dos trabalhadores a sinistros, violências e condições adversas, configurando uma forma específica de vulnerabilidade laboral.

A precarização do trabalho, nesse cenário, articula-se diretamente com os campos das políticas públicas de mobilidade, segurança viária, saúde pública e regulação do trabalho digital. Isso porque a expansão do trabalho mediado por plataformas, especialmente no caso dos motociclistas, desloca o espaço produtivo para o trânsito, transformando a via pública em território de trabalho. Nesse sentido, a mobilidade urbana deixa de ser apenas uma questão de deslocamento e passa a integrar a lógica produtiva do capital, exigindo novas formas de regulação e intervenção estatal.

Entretanto, observa-se uma defasagem significativa entre a velocidade de expansão do capital digital e a capacidade de resposta das políticas públicas, os sistemas de segurança viária, por exemplo, ainda operam sob paradigmas tradicionais, que não reconhecem plenamente o trabalhador de aplicativo como sujeito específico de proteção. Da mesma forma, a saúde pública absorve os impactos decorrentes da sinistralidade — internações, reabilitação, incapacidades — sem que haja uma atuação preventiva estruturada voltada a esse grupo, já no

campo da regulação do trabalho, persistem lacunas quanto ao reconhecimento de direitos, à responsabilização das plataformas e à garantia de condições mínimas de proteção social.

Essa articulação entre uberização, precarização e insuficiência de políticas públicas de trânsito e sociais revela uma contradição central do capitalismo contemporâneo. Enquanto a inovação tecnológica amplia a eficiência e a produtividade, ela proporcionalmente intensifica desigualdades, desloca riscos e fragiliza as condições de vida dos trabalhadores.

Assim, compreender o trabalho em plataformas como eixo estruturante das relações sociais implica reconhecer que os desafios postos não são apenas econômicos, mas também são desafios postos à mobilidade humana, segurança viária, políticas sociais, valores éticos, que exige respostas integradas que articulem regulação, proteção social e promoção e proteção a vida em sua dimensão mais ampla.

### **TERRITÓRIO, DESUMANIZAÇÃO E INVISIBILIDADE SOCIAL: ENTRE SEGREGAÇÃO E O ESTIGMA.**

A compreensão da sinistralidade no trânsito, especialmente aquela que envolve trabalhadores de plataformas digitais, exige sua inscrição em uma totalidade social mais ampla, na qual se articulam a produção desigual do espaço urbano, a precarização do trabalho e os processos simbólicos de desumanização, a partir da leitura do território como construção social — conforme sistematizado por Milton Santos, (2006) — torna-se possível compreender que o risco não é distribuído aleatoriamente, mas organizado segundo lógicas estruturais que refletem as desigualdades do capitalismo contemporâneo.

A transição do território para a sinistralidade revela que o trânsito opera como um espaço de materialização dessas desigualdades nele converge os efeitos da urbanização desigual, da segregação socioespacial e das permanências de

práticas higienistas que, historicamente, reorganizaram as cidades brasileiras ao expulsar populações trabalhadoras dos centros valorizados. Esses processos não apenas definiram onde essas populações vivem, mas também como circulam e em quais condições se deslocam, produzindo uma geografia do risco que incide de maneira diferenciada sobre os corpos.

Nesse sentido, a sinistralidade não pode ser compreendida como evento fortuito, mas como expressão concreta da produção capitalista do espaço, o trânsito, enquanto território de circulação e trabalho passa a incorporar a lógica da eficiência, da velocidade e da maximização do lucro, convertendo o tempo em mercadoria e o corpo do trabalhador em instrumento direto da produção. Para os motociclistas de aplicativos, essa dinâmica assume contornos ainda mais intensos, uma vez que o risco se torna componente estruturante da atividade laboral.

É nesse ponto que a análise da sinistralidade se articula com os processos de desumanização, inspirando-se na crítica de Césaire (1978) em **Discurso sobre o colonialismo**, pode-se afirmar que a desumanização não se restringe à dimensão simbólica, mas se concretiza na produção de condições de existência que expõem determinados grupos à precariedade, à violência e à morte. No caso dos trabalhadores de aplicativos, a naturalização dos sinistros frequentemente tratados como acidentes inevitáveis, ele evidencia a banalização do risco e a desvalorização da vida desses sujeitos, como um infortúnio.

Essa desumanização é reforçada por mecanismos de estigmatização que operam no plano simbólico e social, Goffman (1988) nos diz que o estigma atua como um marcador social que desqualifica determinados indivíduos, reduzindo-os a atributos negativos, no caso dos motociclistas especialmente aqueles vinculados a aplicativos a recorrente associação à imprudência, desordem ou irresponsabilidade contribui para deslocar o debate da esfera estrutural para a individual, ocultando as condições materiais que produzem o risco e morte.

Esse processo de individualização da responsabilidade cumpre função central na reprodução da lógica capitalista, ao desonerar as plataformas digitais e o próprio Estado de suas responsabilidades, nesse sentido, a sinistralidade deixa de

ser interpretada como problema público e passa a ser tratada como falha individual, reforçando a invisibilidade desses trabalhadores no campo das políticas públicas e pior, responsabilizando-os pelo seu comportamento inseguro a vida em sociedade, quase como uma doença contagiosa onde todos olham seus corpos sem vida no asfalto, mas ninguém é responsável por isso além dele mesmo.

No que se refere ao perfil socioeconômico desses sujeitos, os dados do IBGE (2023) indicam que os trabalhadores de plataformas são majoritariamente jovens pretos com predominância masculina, no segmento de motociclistas, oriundos das periferias urbanas e com inserção prévia em ocupações informais, apresentam em geral níveis médios ou baixos de escolaridade e enfrentam instabilidade de renda, o que os leva à ampliação da jornada e à intensificação do trabalho como estratégia de sobrevivência.

Essa condição revela que a uberização não apenas reorganiza o trabalho, mas também aprofunda desigualdades sociais preexistentes ao incorporar uma força de trabalho já vulnerabilizada e submetê-la a novas formas de exploração. Como argumenta Ricardo Antunes (2018), trata-se da constituição de um novo proletariado de serviços marcado pela informalidade, pela ausência de direitos e pela intensificação da exploração sob mediação tecnológica.

No caso específico dos motociclistas, essa dinâmica é ainda mais crítica, pois combina precarização laboral com exposição física direta ao risco da morte ou incapacidade ao trabalho, a motocicleta enquanto instrumento de trabalho insere o corpo do trabalhador em uma relação imediata com o perigo, tornando a sinistralidade uma dimensão inseparável da atividade produtiva. A pressão por tempo, a lógica de ranqueamento das plataformas e a remuneração por demanda incentivam comportamentos que ampliam a exposição ao risco, evidenciando a conexão entre organização do trabalho e ocorrência de sinistros.

Além disso, a expansão do transporte de passageiros por motocicleta (mototáxi por aplicativo) amplia a abrangência desse fenômeno, incorporando usuários à mesma lógica de vulnerabilidade, o risco, portanto, deixa de ser individual

e passa a ser socialmente compartilhado, tensionando os campos da mobilidade urbana, da saúde pública e da regulação do trabalho.

Dessa forma, a articulação entre segregação socioespacial, estigma e desumanização permite compreender a sinistralidade como fenômeno estrutural, no qual o risco é produzido, distribuído e naturalizado. O trânsito, longe de ser um espaço neutro, revela-se como território de reprodução das desigualdades, no qual a vida dos trabalhadores é constantemente tensionada pelas exigências da produção.

Diante desse quadro, impõe-se a necessidade de uma inflexão analítica e política, superar a leitura individualizante da sinistralidade implica reconhecer que os sinistros de trânsito são, em grande medida, socialmente produzidos, resultantes de uma combinação entre organização do trabalho, estrutura urbana e insuficiência de políticas públicas, isso exige deslocar o foco do comportamento individual para as condições estruturais que moldam a ação.

Nesse sentido, a construção de respostas efetivas demanda a articulação entre diferentes campos, a regulação do trabalho em plataformas, a formulação de políticas de segurança viária específicas para trabalhadores, o investimento em infraestrutura urbana e o fortalecimento da proteção social. Mais do que isso, exige uma revisão crítica do modelo de desenvolvimento que transforma mobilidade em mercadoria e naturaliza a exposição ao risco como condição de trabalho.

Por fim, a análise aqui desenvolvida conduz a uma reflexão fundamental: em que medida a sociedade contemporânea está disposta a questionar um modelo produtivo que, ao mesmo tempo em que promove inovação tecnológica, sustenta-se na precarização do trabalho e na banalização da vida?

A resposta a essa questão não é apenas acadêmica, mas profundamente política, pois envolve a disputa por projetos de sociedade que coloquem a dignidade humana e o direito à vida no centro das relações sociais.

## **POLÍTICAS PÚBLICAS, ÓRGÃOS DE TRÂNSITO E O PAPEL DO ESTADO: ENTRE A NÃO PRIORIDADE DA MOBILIDADE URBANA E OS LIMITES DA REGULAÇÃO DO TRABALHO DIGITAL.**

A análise das políticas públicas de trânsito e mobilidade urbana no Brasil revela um campo historicamente marcado por descontinuidades, baixa prioridade institucional e forte assimetria entre a complexidade dos problemas e a capacidade de resposta do Estado, muito embora o trânsito se constitua como espaço central da reprodução social e, no contexto da economia de plataformas, se constitui também como espaço de trabalho, as políticas a ele direcionadas não têm sido tratadas como eixo estruturante da agenda pública no Brasil, mas sim como dimensão secundária e frequentemente reativa. Essa não priorização pode ser compreendida à luz das dinâmicas do Estado no capitalismo atual, conforme argumenta David Harvey, o Estado tende a operar como mediador dos interesses do capital, organizando o espaço e as políticas públicas de modo a favorecer a acumulação.

O ordenamento jurídico brasileiro estabelece que a garantia do deslocamento seguro constitui dever do Estado, a Constituição Federal de 1988 assegura a liberdade de locomoção e reconhece o transporte como direito social, ao passo que o Código de Trânsito Brasileiro explicita, em seu art. 1º, §2º, que o trânsito em condições seguras é direito de todos e dever dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, a segurança viária deve ser compreendida como responsabilidade pública estruturante, vinculada à atuação estatal na organização, fiscalização e promoção de condições adequadas de mobilidade.

No entanto, quando se observa a materialização desses princípios no território, evidencia-se uma profunda dissociação entre norma e realidade, historicamente, a formação das cidades brasileiras esteve orientada por um modelo de urbanização desigual, com forte segregação socioespacial e priorização do transporte individual motorizado. Como demonstram estudos de mobilidade urbana e planejamento territorial, o investimento público privilegiou a fluidez viária e a expansão rodoviária, em detrimento de políticas estruturadas de segurança viária e transporte coletivo de qualidade. Esse padrão contribuiu para a produção de um

espaço urbano que não garante condições equitativas de deslocamento seguro para toda a população.

Os dados reforçam essa contradição, informações do Ministério da Saúde e de órgãos como o IPEA indicam que os sinistros de trânsito continuam sendo uma das principais causas de morbimortalidade no país, com forte incidência entre motociclistas, grupo que cresce justamente em função das transformações no mundo do trabalho e da expansão das plataformas digitais. Além disso, o aumento das internações por lesões no trânsito evidencia que, mesmo quando não há morte, há impactos significativos para a saúde pública e para a vida dos trabalhadores.

Esse cenário revela que a atuação estatal embora existente, é insuficiente e frequentemente fragmentada, os órgãos de trânsito operam majoritariamente na lógica da fiscalização e da normatização, sem que haja uma integração efetiva com políticas de mobilidade urbana, educação para o trânsito, saúde pública e trabalho. Soma-se a isso a ausência de regulação consistente do trabalho por plataformas, o que agrava a exposição ao risco, especialmente no caso dos motociclistas que utilizam o trânsito como espaço de produção.

Assim, a lógica preconizada pelo ordenamento jurídico de garantia do deslocamento seguro como dever do Estado não se realiza de forma plena, o que se observa é um cenário no qual o risco é socialmente produzido e desigualmente distribuído, recaindo de maneira mais intensa sobre os grupos mais vulneráveis. Dessa forma, a segurança no trânsito permanece como um direito formalmente assegurado, mas materialmente limitado e ineficaz, evidenciando as contradições entre a normatividade jurídica e a realidade concreta das cidades brasileiras.

A análise crítica desse cenário permite afirmar que a mobilidade urbana, embora essencial para a vida nas cidades, não tem sido tratada como política prioritária no Brasil. Essa condição se expressa na baixa integração entre planejamento urbano e mobilidade, na insuficiência de investimentos em infraestrutura segura para modais vulneráveis, tais como motociclistas, ciclistas, pedestres e pessoas com deficiência e na ausência de políticas específicas voltadas aos trabalhadores que utilizam o trânsito como espaço de trabalho.

Ademais, a escala global das plataformas digitais impõe novos desafios à regulação estatal, enquanto essas empresas operam com grande capacidade de adaptação e expansão, os marcos regulatórios permanecem, em grande medida, ancorados em estruturas nacionais e locais, o que limita sua efetividade, essa assimetria contribui para a consolidação de um modelo no qual o capital digital se expande rapidamente, enquanto a proteção social e a regulação permanecem defasadas. Diante desse quadro, torna-se necessário repensar o papel do Estado e das políticas públicas na mediação dessas relações, isso implica reconhecer o trânsito também como espaço de trabalho, integrar as políticas de mobilidade humana, às políticas de trabalho e saúde, e desenvolver mecanismos regulatórios que responsabilizem as plataformas pelos impactos de suas atividades.

Além disso, é fundamental fortalecer a atuação dos órgãos de trânsito para além da fiscalização, incorporando uma perspectiva mais ampla que considere as dimensões sociais, econômicas e territoriais da mobilidade. Isso inclui a produção de dados específicos sobre trabalhadores de aplicativos, a formulação de políticas de segurança viária voltadas a esse público e a articulação com outras áreas governamentais.

Por fim, a construção de uma política de mobilidade humana efetivamente prioritária exige uma mudança de paradigma, que coloque a vida e a dignidade dos sujeitos sociais no centro das decisões públicas, isso implica superar a lógica que privilegia a fluidez do capital em detrimento da segurança e do bem-estar da população avançando na direção de um modelo de cidade mais justo, inclusivo e sustentável.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A leitura aqui proposta nesse estudo buscou articular trabalho, território e trânsito permitindo deslocar o olhar da superfície dos acontecimentos para suas determinações mais profundas, a sinistralidade, nesse contexto, não aparece como

uma disfunção do sistema viário, mas como uma de suas expressões mais reveladoras. Ela evidencia o ponto de encontro entre a organização do trabalho mediado por plataformas, a forma como as cidades foram historicamente produzidas e a maneira pela qual o poder público tem priorizado ou negligenciado determinadas agendas.

O que se observa é a consolidação de um modelo no qual a mobilidade deixa de ser apenas um meio e passa a integrar diretamente a lógica produtiva, o deslocamento antes compreendido como condição para o trabalho, transforma-se em trabalho em si. Nesse movimento, o tempo urbano é capturado e o espaço é intensificado e o corpo do trabalhador torna-se o principal suporte da atividade econômica, a consequência disso não é apenas o aumento da exposição ao risco, mas a incorporação do risco como elemento constitutivo da dinâmica laboral.

Ao mesmo tempo, esse processo não se distribui de forma homogênea, ele se ancora em uma geografia desigual que direciona determinados grupos sociais em sua maioria oriundos das periferias urbanas, para trajetórias mais longas, mais intensas e mais perigosas. Desse modo, o risco não apenas existe, ele é produzido, localizado e reiterado cotidianamente, a cidade longe de ser um espaço neutro opera como um mecanismo que organiza essa distribuição desigual, definindo quem está mais próximo da proteção e quem permanece cotidianamente e mortalmente exposto.

No plano institucional o que se percebe não é a ausência absoluta de normas ou estruturas, mas uma inadequação entre o que está formalmente estabelecido e o que se concretiza no cotidiano, a velocidade com que o trabalho mediado por plataformas digitais se expandiu contrasta com a lentidão das respostas públicas, criando um descompasso que favorece a permanência de zonas de indefinição.

Nessas zonas, responsabilidades se diluem e a proteção tende a se tornar difusa, quando não existente. Há, ainda, uma dimensão menos visível, porém decisiva, a forma como esse cenário é interpretado socialmente, quando o risco é constantemente associado ao comportamento individual desse sujeito, perde-se a

capacidade de reconhecê-lo como humano e produto de condições estruturais desiguais, cabe ressaltar que esse deslocamento não é neutro ele contribui para a naturalização do problema e para a dificuldade de mobilização em torno de soluções mais abrangentes.

Diante disso, a questão que se impõe não é apenas como reduzir os índices de sinistralidade, mas como reconfigurar as bases que tornam esse fenômeno recorrente, isso implica repensar o papel do Estado não apenas como regulador, mas como articulador de políticas que integrem mobilidade, trabalho e saúde de forma sistêmica. Implica também reconhecer que a inovação tecnológica não pode se dissociar da responsabilidade social, sobretudo quando seus efeitos recaem diretamente sobre a integridade física e a vida dos trabalhadores.

Mais do que intervenções pontuais, o que se coloca em debate é a necessidade de redefinir prioridades, em um cenário em que a eficiência tende a se sobrepôr à proteção do humano, recolocar a vida no centro significa reestabelecer limites, redistribuir responsabilidades e construir políticas que não apenas administrem os efeitos, mas transformem as condições que os produzem.

Assim, este estudo não se encerra oferecendo respostas fechadas, mas propondo um deslocamento de perspectiva, compreender o trânsito não apenas como espaço de circulação e deslocamento de veículos, mas como território de vida, onde se expressam escolhas coletivas. E, a partir desse reconhecimento, afirmar que outras escolhas são possíveis, desde que a vida deixe de ser variável de ajuste e passe a ser o princípio orientador das decisões que estruturam a sociedade.

## REFERÊNCIAS

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.

Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. **ABNT NBR 10697**: pesquisa de sinistros de trânsito - terminologia. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Ministério da Saúde lança documento com dados sobre lesões de motociclistas no trânsito**. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2023.



CÉSAIRE, Aimé. **Discurso sobre o colonialismo**. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1978.

GOFFMAN, Erving. **Estigma**: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. Rio de Janeiro: LTC, 1988.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Número de trabalhadores por aplicativos cresceu 25,4% entre 2022 e 2024**. Rio de Janeiro: IBGE, 2025.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. **Motos respondem por 40% das mortes no trânsito e sobrecarregam SUS**. Brasília, DF: IPEA, 2025.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2006.