

ISSN Eletrônico: 2764-1902

ISSN Impresso: 3085-9387



Um novo tempo para a Educação para o Trânsito: Resolução para uma mudança de Cultura?

v. 5 n.1 - out. de 2025/maio de 2026

Revista Escola DetranRS



E-ISSN 2764-1902

ISSN Impresso: 3085-9387

Porto Alegre, v.5, n.1, out. 2025/ maio 2026.

© 2021 Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS). Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte.



Esta obra está licenciada com uma Licença [Creative Commons Atribuição-NãoComercial-Compartilhalqual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Eduardo Leite

SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA

Mario Yúquio Ikeda

**DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO –
DETRAN/RS**

DIRETORA-GERAL ADJUNTA

Isabel Friski

DIRETOR TÉCNICO

Fábio Pinheiro dos Santos

DIRETORIA INSTITUCIONAL

Diza Gonzaga

DIRETOR ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

Marcos Brum Peixoto

Conselho Editorial: Daniela Fernandes Nunes (DETRAN/RS); Valéria Pereira da Silva Sehnem (DETRAN/RS); José Adilson Santos Antunes (DETRAN/RS); Juliana de Oliveira Silva (DETRAN/RS); Karine Goettert (DETRAN/RS); Maiquel Marques Veloso (DETRAN/RS); Cristiano Eisermann Rodrigues (DETRAN/RS); Greice Silveira dos Santos (DETRAN/RS); Caroline Bohrer do Amaral (DETRAN/RS).

Periodicidade: A Revista Escola DetranRS é uma publicação semestral da Escola Pública de Trânsito do DetranRS.

Expediente

Editora-chefe: Carla Badaraco Guglielmi - Chefe da Escola Pública de Trânsito; **Editora-Adjunta:** Adriana Lopes Reston – Chefe Substituta Pedagógica da Escola Pública de Trânsito; **Editores Assistentes:** Daiane Gewehr Ferraro; Fernanda dos Santos Winter; Rhaissa Becker Scarduelli, Maria Cândida e Caroline Bergter. **Revisão ortográfica e de linguagem:** Maria Cândida Silva de Souza Silva. **Capa e projeto gráfico:** Karine Goettert. **Normalização:** Caroline Bergter. **Diagramação e formatação:** Daiane Gewehr Ferraro; Fernanda dos Santos Winter; Rhaissa Becker Scarduelli, Maria Cândida e Caroline Bergter. **Colaboração:** Lisete Maahs – Especialista em Trânsito – Pedagogia, Bruna Loregian – Especialista em Trânsito – Biblioteconomia, Isabele Vitória Ferreira Nunes – Estagiária Técnico Biblioteconomia IFRGS, Natália Dartora – Estagiária Técnico Biblioteconomia IFRGS e Eduarda Benevenuto – Estagiária UFRGS – Biblioteconomia.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Revista Escola DetranRS 2021- [Recurso Eletrônico] / Escola Pública de Trânsito do DetranRS – v.1, n. 1 (2021) - Porto Alegre: DETRANRS, 2021 -

Semestral, 2021-.

E-ISSN 2764-1902

ISSN Impresso: 3085-9387

Disponível em: <https://revistaescola.detran.rs.gov.br/index.php/escola/index>

1. Trânsito – Periódicos. 2. Educação de trânsito. 3. Mobilidade. I. Escola Pública de Trânsito do DetranRS. II. Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN/RS.

Biblioteca da Escola Pública de Trânsito – DETRAN/RS - Caroline Bergter 10/1988

As opiniões expressas nos textos aqui publicados são de inteira responsabilidade de seus autores e não expressam, necessariamente, as da **Revista Escola DetranRS**.

A periodicidade sofreu alteração, interrompida, durante os anos de 2022 devido Legislação Eleitoral e 2024 devido o estado de calamidade do Estado.

Os números da Revista Escola DetranRS estão disponíveis na íntegra em:

<https://revistaescola.detran.rs.gov.br/index.php/escola/issue/current>

Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN/RS

Site: <https://www.detran.rs.gov.br/inicial/>

Escola Pública de Trânsito do DetranRS

Rua Lopo Gonçalves, 555 – Cidade Baixa – Porto Alegre/ RS -
- CEP 90050. Site: <https://escola.detran.rs.gov.br/> E-mail:
revista@detran.rs.gov.br

**SUMÁRIO**

| | |
|---|------------|
| APRESENTAÇÃO | 5 |
| FALA DA DIRETORIA | 6 |
| EDITORIAL | 15 |
| OPINIÃO | 19 |
| MAIS CNH, MENOS CULTURA | 19 |
| A ILUSÃO DA APROVAÇÃO: QUANDO FACILITAR NÃO É EDUCAR | 22 |
| A RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 1.020/2025 E O FORTALECIMENTO NORMATIVO DAS ESCOLAS PÚBLICAS DE TRÂNSITO | 24 |
| A CICLOVIA ALÉM DO ASFALTO: INFRAESTRUTURA, EDUCAÇÃO E CULTURA NO TRÂNSITO | 29 |
| DE COADJUVANTES A PROTAGONISTAS: O NOVO PAPEL DOS MUNICÍPIOS NA GESTÃO DO TRÂNSITO BRASILEIRO | 34 |
| DUAS RODAS, UMA VIDA: O PODER DA MENSAGEM NO MAIO AMARELO | 36 |
| DESTAQUE | 37 |
| CAMINHO SEGURO: INTERVENÇÃO EM PORTO ALEGRE REFORÇA A IMPORTÂNCIA DA REDUÇÃO DE VELOCIDADE EM ÁREAS ESCOLARES | 368 |
| EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO PRÁTICA TRANSFORMADORA: A EXPERIÊNCIA DA ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO ELOY FIEBIG | 41 |
| ARTIGO | 43 |
| EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E INCLUSÃO SOCIAL: A EFETIVAÇÃO DOS DIREITOS DA POPULAÇÃO TRANS NO ÂMBITO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE..... | 44 |

| | |
|--|-----------|
| PROCESSO POR PONTOS: O LIMITE TEMPORAL PARA SUA APLICAÇÃO À LUZ DA PRESCRIÇÃO QUINQUENAL | 50 |
| SINISTROS DE TRÂNSITO E A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: PRECARIZAÇÃO, RISCO E VULNERABILIDADE DOS MOTOCICLISTAS DE APLICATIVOS NO BRASIL..... | 65 |



APRESENTAÇÃO

A Revista Escola DetranRS é uma publicação de caráter multidisciplinar, com periodicidade semestral e em formato eletrônico, que se propõe a disseminar o conhecimento e incentivar a leitura na área de trânsito, mobilidade e suas interrelações.

Em sua publicação n.º 9, a Revista aborda em seus textos a temática: **Um novo tempo para a Educação para o Trânsito: Resolução para uma mudança de Cultura?**

Esta Revista se configura em um importante instrumento para a produção de escritas, no qual as pessoas podem expressar o que pensam e realizam na área de trânsito e, também, conhecer o que dizem e produzem especialistas das áreas de educação, políticas públicas, estatística, saúde, engenharia, gestão e planejamento urbano relacionados a trânsito e à mobilidade.

Agradecemos aos autores que submeteram seus textos, aos membros do Corpo Editorial e aos pareceristas que, com seu trabalho, possibilitaram a entrega, à sociedade, de um espaço livre e gratuito de produção de textos técnico-científicos que busca promover a preservação e universalização do conhecimento, bem como a atualização de profissionais e de leitores de modo geral, com vistas a aumentar a rede de multiplicadores em defesa da vida.

Desejamos uma excelente leitura!

Até breve! Nos vemos na próxima edição da Revista Escola DetranRS.

Carla Badaraco Guglielmi - Direção da Escola Pública de Trânsito

Editora-Chefe

Adriana Lopes Reston - Vice-Direção Pedagógica da Escola Pública de Trânsito

Editora-Adjunta

FALA DA DIRETORIA

UM NOVO TEMPO PARA A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: RESOLUÇÃO PARA UMA MUDANÇA DE CULTURA?

Queridos colegas da comunidade técnica e científica do DETRAN/RS, profissionais dos Centros de Formação de Condutores - CFCs, agentes, gestores e demais militantes do Sistema Estadual de Trânsito.

Preciso ser honesta com vocês. A Resolução n.º 1020/2025 do CONTRAN chegou como um vendaval no meio da nossa rotina. Li cada linha com a atenção que o tema exige, e confesso: há ali um mérito inegável em tentar desburocratizar e dar mais fluidez ao processo de formação de condutores. Mas, como Diretora do DETRAN/RS e profissional da saúde, não posso ignorar o incômodo.



Fonte: ACS- DETRAN/RS

A resolução acerta ao querer modernizar, mas peca ao subestimar a complexidade da Educação para o Trânsito e não considerar as realidades regionais. Simplificar etapas não pode significar esvaziar conteúdos. Reduzir carga horária não pode vir à custa da reflexão ética que tanto buscamos plantar. O que me



preocupa é que, na pressa por resultados numéricos, percamos o essencial: formar pessoas que enxerguem o outro antes do semáforo. A crítica que faço é construtiva, jamais destrutiva. Não queremos desmontar o que levou anos para ser construído, queremos, sim, revisar, lapidar, modernizar sem rasgar a alma do processo, cujo mérito no nosso Estado, em parte, é devido aos importantes técnicos da nossa Divisão de Habilitação, um setor que nasceu junto com a nossa Autarquia lá nos idos de 1997, um setor focado na educação e em um processo de formação humanizado.

E é aí que mora minha maior certeza: acredito profundamente na competência e na resiliência de cada um de vocês. Dos técnicos do DETRAN/RS que conhecem a ponta do lápis e a dor da estatística, dos instrutores dos CFCs que trabalham para semear consciência, dos agentes de trânsito que cuidam das nossas vidas, dos gestores e demais militantes do Sistema Estadual de Trânsito, que localmente vivenciam o desafio e incansavelmente trabalham para tornar o trânsito mais humano e seguro. Vocês são a verdadeira engenharia de mobilidade deste Estado.

Portanto, que a 1020/2025 não seja uma pedra no sapato, mas uma fagulha. Que o incômodo nos mova a criar soluções locais mais criativas, mais humanas, mais gaúchas. Vamos transformar esse revés em propulsão. Vamos usar a nova norma para fazer ainda mais — com simulações reais, debates emocionais, tecnologias de contato humano. Aqui, peço licença ao leitor para ser muito específica e objetiva: desejo e trabalho diariamente para que o trânsito do Rio Grande do Sul tenha uma educação que não se curve à pressa, mas que insista no cuidado, que é o nosso jeito de fazer, a forma como o restante do País nos conhece, o jeito DETRAN/RS de ser. E estendo esse voto a todo o País, pois sei que esse mesmo desafio é enfrentado em todos os demais Estados da nossa federação.

Tenho visto com orgulho e agora, novamente, peço licença aos nossos leitores para enaltecer as inúmeras ações da Escola Pública de Trânsito do Detran, muitas delas também apoiadas pelos nossos valorosos Agentes do Balada Segura, que têm promovido a aproximação real entre os nossos técnicos e a sociedade. São vocês que saem dos gabinetes, vão para as praças, as escolas, as empresas, que



levam nossas ideias e ideais ao interior deste Rio Grande. Vocês que escutam a dor da mãe que perdeu um filho no cruzamento, a pressa do motorista que nunca foi ensinado a sentir o outro. E essa escuta ativa é o que nenhuma resolução pode suprimir.

É esse caminho que precisamos fortalecer: uma Educação para o Trânsito mais humana, inovadora, empática e conectada com a realidade das pessoas. Porque cada ação educativa, cada experiência compartilhada e cada esforço técnico representam uma oportunidade de preservar vidas e construir uma cultura de cuidado coletivo.

E falando em humanização, quero trazer um exemplo real. Lembram do South Summit? Ali montamos simuladores de direção — mas não aqueles bonitinhos de vídeo game. Colocamos pessoas para vivenciar a direção perigosa, a direção sob influência de álcool. E o que vimos? Jovens, muitos jovens, pessoas que estão começando sua jornada na vida adulta, tendo um choque silencioso ao volante virtual. O carro balançando, os reflexos lentos, o descontrole. Alguns riam sem graça. Outros saíam cabisbaixos. Eram os primeiros contatos com a sensibilização real para a humanização do trânsito e a preservação da vida.

E essa competência está em vocês. Nos técnicos do DETRAN/RS que fazem a Engenharia, a Fiscalização e a Educação conversarem — nem sempre fácil, mas sempre honesto. Nos CFCs que, mesmo com a corda no pescoço, tentam formar gente que pensa, nos gestores e nos demais militantes do nosso importante Sistema Estadual de Trânsito. Eu acredito, de verdade, na resiliência de cada um. E acredito também num movimento que temos fortalecido: a aproximação com a sociedade. A nossa Escola Pública de Trânsito não é enfeite. É braço. É ela que leva vocês para dentro das comunidades, das escolas, das empresas. Foi por ela que vivemos as experiências inesquecíveis no South Summit que citei. Aquilo não é evento. É diagnóstico com alma.

Nosso dia a dia é isso: consolidar e disseminar a conscientização para um trânsito humano, seguro e empático, apesar de todos os desafios que se apresentam com o nascer de cada novo dia. Sem heróis, sem discurso inflamado. Com paciência. Com tentativa e erro. Porque cada tentativa, cada esforço, cada



contribuição técnica — por pequena que pareça — é bem-vinda. Não é clichê. É conta básica: menos um acidente, mais uma noite em família.

ISABEL FRISKI

Diretora-Geral Adjunta do DETRAN/RS

DEMOCRATIZAÇÃO DO ACESSO À CNH E SEGURANÇA NO TRÂNSITO

É certo que o sistema de formação de condutores no Brasil precisava de mudanças. A Carteira Nacional de Habilitação (CNH) tornou-se um item de primeira necessidade, não apenas para os deslocamentos diários, mas como ferramenta de geração de emprego e renda. Em um mercado de trabalho onde a maioria das oportunidades exige habilitação, o custo elevado tornava o documento inacessível a grande parcela da população. Essa exclusão econômica gerava um reflexo direto na segurança viária: pessoas dirigindo sem habilitação, resultando em insegurança no trânsito e aumento de sinistros.



Fonte: Gabinete Diretoria Técnica - DETRANRS

Embora a democratização do acesso seja urgente, o grau das recentes mudanças acende um sinal de alerta, especialmente a flexibilização da avaliação. Ao aumentar a pontuação permitida para a reprovação e restringir o foco apenas a infrações, corre-se o risco de ignorar habilidades que são a base da convivência no trânsito, como o domínio técnico do veículo e a capacidade de comunicação com os outros usuários.

Como técnicos, nossa preocupação estende-se à qualificação dos instrutores. A redução da formação desse profissional a um breve curso teórico via aplicativo fragiliza o processo. Além disso, a abertura para a atuação de instrutores autônomos, da forma como foi feita, vulnerabiliza um sistema que o DetranRS levou décadas para aprimorar com biometria, monitoramento por áudio e vídeo, GPS integrado e exigências rigorosas quanto aos veículos de aprendizagem — sem mencionar o pedal auxiliar, que deixou de ser obrigatório.



Esse controle estatal não era apenas burocracia, mas a garantia da qualidade pedagógica, da segurança no trânsito e também da inibição de situações graves, como o assédio. Com a desregulamentação, perde força o braço fiscalizador do Estado sobre o ensino.

A preparação para a CNH no Brasil tinha um custo associado porque não se tratava da simples emissão de um documento, mas de um processo de formação completo. O objetivo era entregar à sociedade um cidadão tecnicamente apto e, acima de tudo, eticamente preparado para dividir o espaço público com responsabilidade, protegendo os mais vulneráveis.

Deve-se lembrar que, para muitos, o processo de habilitação é o único contato formal com a educação para o trânsito ao longo da vida. Países que adotam modelos menos controlados possuem, em contrapartida, a educação para o trânsito inserida no currículo escolar desde a infância. No Brasil, essa ainda é uma lacuna que precisamos preencher com urgência, antes de abrimos mão do rigor na formação do jovem adulto.

Como Estado, seguiremos monitorando os reflexos dessas mudanças. A sociedade deve permanecer atenta e, se necessário, devemos influir para que o sistema seja aprimorado. As leis e regras devem acompanhar as evoluções sociais, e nosso papel é contribuir para que as mudanças ocorram de forma segura. Afinal, a democratização no trânsito só será plena se vier acompanhada da preservação da vida.

FÁBIO PINHEIRO DOS SANTOS

Diretor Técnico

QUANTO VALE UMA VIDA?

Esta é uma pergunta que me acompanha há mais de 30 anos. Próximo 13 de maio, completam três décadas desde que eu e Régis fui ao cartório, no dia em que nosso filho Thiago completaria 19 anos, para registrar a Fundação Thiago Gonzaga. E atuando no setor público, ainda carrego comigo o compromisso de não permitir que a morte no trânsito seja tratada como destino ou fatalidade. Relendo recentemente um trecho do depoimento de Régis no livro “Thiago Gonzaga – Histórias de uma Vida Urgente”, reencontrei a essência dessa luta: “Não aceito, e não posso aceitar, a ideia de fatalidade através da qual a sociedade brasileira se isenta, covarde e mediocrementemente, da carnificina em que se transformou o trânsito em nosso país”. Trinta anos depois, essa afirmação segue atual.



Fonte: Gabinete Diretoria Institucional DETRAN/RS

No
se
js

e,
a
lo

O Brasil registra, todos os anos, mais de 35 mil mortes no trânsito. Isso significa que, a cada dia, cerca de 100 pessoas não voltam para casa. Se considerarmos os feridos graves, esse número ultrapassa centenas de milhares de vidas impactadas anualmente. É uma epidemia silenciosa, que destrói famílias, e o mais grave, é que parece que são números frios.

O Brasil não atingiu as metas da Década de Ação pela Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas - ONU, ou seja, a redução de 50% das mortes no trânsito. E mesmo diante dessa realidade, às vésperas de mais um ciclo eleitoral, assistimos a mudanças que certamente vão arrefecer e aumentar os sinistros de trânsito, sob o argumento de “baratear” a Carteira Nacional de Trânsito - CNH. A proposta, amplamente aplaudida, da “CNH do Brasil” revela muito sobre nossas prioridades. É



legítimo discutir a redução do custo para ter acesso à habilitação. Mas é irresponsável fazer isso ignorando o impacto direto que a formação de condutores tem sobre a preservação da vida no trânsito. A flexibilização de exigências, especialmente a retirada da obrigatoriedade das aulas teóricas e a redução das aulas práticas são exemplos. Tenho certeza de que qualquer pessoa com um mínimo de bom senso não deve acreditar que é possível conduzir um veículo com apenas 2 aulas práticas.

A eliminação de etapas educativas, não é apenas uma medida administrativa, é uma escolha política, que afeta diretamente a segurança no trânsito de nosso Brasil. Isso sem falar na exigência do exame toxicológico para primeira habilitação, que com a desculpa de não ter “ainda” o sistema para registro, expõe a fragilidade das nossas vidas ao circularmos pelas ruas e estradas.

Sabemos que o comportamento no trânsito não é instintivo, ele é aprendido, construído, ajustado. Ainda assim, seguimos escolhendo o caminho mais fácil. No Brasil, medidas que aumentam o rigor, a fiscalização e a responsabilização não são populares e, por isso mesmo, raramente são prioridade política. Em contrapartida, flexibilizar regras, reduzir controles e aliviar exigências encontra rápida adesão.

O resultado é conhecido e doloroso. Ao invés de enfrentar o problema, facilitamos sua continuidade. Ao invés de qualificar condutores, ampliamos o acesso sem garantir formação adequada. Ao invés de proteger vidas, reduzimos o debate ao custo financeiro de um documento.

A pergunta que permanece é simples e incômoda: quanto vale uma vida?

Se a resposta for menor do que o custo de uma habilitação, então já fizemos a escolha ou já fizeram por nós. E ela cobra seu preço, todos os dias, manchando de sangue o asfalto das ruas e estradas do país.

DIZA GONZAGA

Diretora Institucional

EDITORIAL

O PROCESSO DE 1ª HABILITAÇÃO NO BRASIL

As recentes mudanças no processo de 1ª habilitação no Brasil — consolidadas pela Resolução Contran nº 1.020/2025 — representam uma transformação estrutural na lógica da formação de novos condutores. O modelo passa a ser mais flexível e digital, com possibilidade de curso teórico online gratuito, novas formas de oferta e o mínimo de 2 horas de aulas práticas obrigatórias para as categorias A e B.

1) Por que o comportamento é o núcleo da competência para dirigir?

Antes de qualquer discussão sobre carga horária, exigências ou formatos, é preciso reafirmar um princípio: dirigir não é apenas executar comandos mecânicos — é operar no trânsito como espaço social. Por isso, a formação de condutores não pode se limitar à técnica.

Embora habilidades básicas (partida, frenagem, baliza) sejam necessárias, os piores sinistros decorrem de comportamentos de risco. Por esse motivo, o eixo formativo central deve ser o comportamento, entendido como autopreservação, cuidado com a vida e empatia com todos os usuários da via.

2) Treinar para o exame x aprender para a vida?

A prova prática é apenas um recorte momentâneo; já dirigir exige percepção de riscos, tomada de decisão rápida, autorregulação emocional e habilidades sócio perceptivas como empatia e leitura do contexto.

Assim, o objetivo institucional não deve se limitar a “passar na prova”, mas sim à formação de competências indispensáveis para viver em harmonia e segurança na sociedade — em outras palavras, saber conviver. Talvez resida aí o verdadeiro segredo do trânsito: a capacidade de convivência. Naturalmente, essa postura resulta, como consequência lógica e direta, na redução de sinistros, pois quem sabe conviver também age de forma responsável e segura.

3) O papel das 2 horas mínimas de aula prática: sondagem pedagógica ou formação?

A mudança mais comentada — a redução para 2 horas obrigatórias de aula prática — não representa uma simplificação da formação, e sim uma ampliação da autonomia pedagógica.

Essas 2 horas não correspondem ao processo formativo em si; tratam-se de um momento diagnóstico que, na educação é nomeado como sondagem – momento em que o docente desafia o estudante a mostrar o que sabe e, somente a partir daí, desse diagnóstico, elabora o plano de curso e de aprendizagem para aquele estudante. No caso da formação de condutores, instrutor e candidato irão construir um plano de formação personalizado.

4) Aprendizagem motora ou desenvolvimento de habilidades?

A direção veicular é uma habilidade motora complexa que envolve coordenação entre percepção, decisão e execução. No início, o aprendiz depende da atenção visuo-motora — precisa olhar para mãos, pés, comandos — e, por isso, comete ações concomitantes como acionar seta, limpador e buzina ao mesmo tempo. Com prática orientada, esses movimentos se automatizam, liberando capacidade cognitiva para tarefas que realmente previnem sinistros: leitura do ambiente, antecipação de riscos e tomada de decisão.

O método decomposto de aprendizagem veicular — difundido internacionalmente e discutido no Brasil como referência — organiza o ensino de dirigir em pequenas etapas progressivas, evitando o adestramento mecânico baseado em “decorar movimentos”. O candidato aprende primeiro domínio dos

pedais, depois coordenação com volante e controle de velocidade, e só então integra tarefas mais complexas, como circulação e estacionamento. Cada fase só avança quando a anterior está consolidada, garantindo aprendizagem significativa e não apenas repetição. Além disso, o instrutor conecta teoria e prática desde o início, reforçando percepção de risco, convivência no trânsito e tomada de decisão. E isso tudo precisa ser levado em consideração quando o instrutor elabora o plano de aprendizagem do candidato.

5) O que é um cidadão bem formado em Educação para o Trânsito?

Um cidadão bem formado é aquele que demonstra:

- Consciência de risco e tomada de decisão prudente.
- Autorregulação emocional e leitura do contexto social da via e do ambiente do trânsito.
- Empatia e cooperação como práticas concretas de convivência.
- Compreensão de que a obtenção da CNH é o início do desenvolvimento, não o fim do processo de saber conduzir e de agir com cidadania.

6) Por que a retirada da baliza como etapa obrigatória do exame prático?

A baliza foi alçada historicamente a uma condição de importância desproporcional, que não corresponde à realidade da vida de um condutor. Ao longo dos anos, essa centralidade foi sendo repetida automaticamente, sem reflexão crítica, mesmo diante de um trânsito que se transforma — novos modos de circular, novos contextos, novas demandas.

A baliza não é mais obrigatória no exame prático, mas também não é proibida. Sua origem no exame prático fazia sentido quando buscava avaliar domínio básico do veículo; porém, a versão aplicada nos últimos anos pouco se parecia com situações reais. Era uma baliza simulada entre hastes, sem veículos na frente ou atrás, sem interferência do fluxo, sem tomada de decisão complexa. Havia, inclusive, pistas simuladas fora do contexto do trânsito real.

Além disso, é preciso reavaliar esse poder atribuído à baliza: temos milhões de condutores habilitados que foram aprovados segundo esse critério — e ainda assim o país acumula dados catastróficos de mortes no trânsito. Se a baliza fosse tão determinante para a segurança, seríamos um país de condutores exímios e seguros, o que não se confirma na prática.

Com a nova orientação, a avaliação do estacionamento passa a ocorrer em contexto real, junto ao meio-fio, com foco no comportamento, na convivência com outros usuários e na capacidade de manter fluidez e segurança.

Na avaliação da Escola Pública de Trânsito, passados cinco meses da vigência da Resolução, causa estranhamento — e até preocupação — a ausência de debate qualificado sobre a formação e a atualização dos instrutores de trânsito.

Esses profissionais são, na prática, os professores do processo de formação de condutores; portanto, esse deveria ser o tema central das discussões, com foco na melhor qualificação possível. É fundamental que esses instrutores se apropriem das teses mencionadas e consigam internalizar tais conhecimentos, a fim de qualificar efetivamente as aulas práticas.

Diante desse cenário, o questionamento torna-se inevitável e urgente: por que não estamos discutindo a formação dos instrutores?

Direção da Escola Pública de Trânsito.



OPINIÃO

MAIS CNH, MENOS CULTURA

Gelson Luiz Benatti¹

Em dezembro de 2025, o Conselho Nacional de Trânsito publicou a Resolução nº 1.020, eliminando a obrigatoriedade das autoescolas, reduzindo a carga mínima de aulas práticas e prometendo baratear a habilitação em até 80%. O argumento é sedutor: democratizar o acesso à Carteira Nacional de Habilitação para os milhões que ainda dirigem sem documento.

Mas ampliar acesso não muda cultura. Desburocratizar a habilitação sem fortalecer a educação para o trânsito é trocar um gargalo por outro. O Brasil figura entre os países com maiores índices de mortes no trânsito do mundo — e o fator determinante não é a ausência de carteira, mas o comportamento inadequado nas vias. Os números indicam que o condutor responde por cerca de 90% dos sinistros registrados, o que torna qualquer reforma que negligencie a formação comportamental uma resposta incompleta a um problema real.

A Resolução trata o problema como econômico. Ele é, fundamentalmente, cultural. Reduzir a carga prática obrigatória num país onde o trânsito mata mais de 30 mil pessoas por ano não é modernizar — é risco calculado com números errados. Sem exigência de duplo comando, sem plano pedagógico obrigatório para instrutores autônomos e sem período de transição formal, a norma abre espaço para que a ilusão de economia se converta em desproteção real. A liberalização do modelo transfere ao indivíduo uma responsabilidade que o Estado ainda não o preparou para exercer.

¹ Conselho de Arquitetura e Urbanismo do RS – Contato: gelsonluizbenatti@gmail.com



Uma política pública que flexibiliza exigências formativas sem investimento equivalente em educação continuada, fiscalização e responsabilização efetiva não produz mudança de cultura. Produz apenas mais condutores — e esse não é o mesmo resultado.

O novo tempo que o trânsito brasileiro precisa não cabe numa resolução simplificadora. Cabe numa política de Estado — integrada, contínua, orientada por resultados, não por custos reduzidos. Dirigir é um ato público. Formar condutores é uma responsabilidade que não se delega ao mercado.

A ILUSÃO DA APROVAÇÃO: QUANDO FACILITAR NÃO É EDUCAR

Jonathan Fonseca¹

O Edital nº 9 da Revista Escola DetranRS pergunta se estamos diante de uma “mudança de cultura”. A questão mais honesta, porém, talvez seja outra: estamos mudando a cultura do trânsito ou apenas reduzindo o esforço necessário para obter uma Carteira Nacional de Habilitação - CNH? As recentes alterações normativas da Resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN nº 1.020/2025, ao desobrigarem uma carga horária mínima para o curso teórico e permitirem a conclusão de etapas em modalidades assíncronas de educação a distância, sugerem menos uma evolução pedagógica e mais uma perigosa flexibilização do processo formativo.

Há anos se alerta para o risco de os Centros de Formação de Condutores transformarem-se em linhas de produção. Quando o ensino gira em torno de “como passar na prova”, o sistema deixa de formar condutores e passa a fabricar documentos. A facilitação das avaliações — que agora permitem uma segunda tentativa de exame prático sem taxas adicionais e até no mesmo dia — reforça a ideia de que dirigir é um direito automático, e não uma responsabilidade social que exige preparo técnico e ético.

Evoluir significaria avaliar competências reais: percepção de risco e comportamento seguro. No entanto, a redução do rigor nas exigências práticas e a abertura para critérios de avaliação menos rígidos representam uma desistência pedagógica. O resultado é um vazio formativo incapaz de desenvolver a consciência coletiva necessária para a segurança viária. Medir sucesso pelo aumento das

¹ Instituto Federal do Rio Grande do Sul – IFRS – Contato: jonathandsfonseca@gmail.com



aprovações é confundir eficiência administrativa com segurança pública. No trânsito, aprovar mais não significa educar melhor — e, certamente, não significa salvar mais vidas.

A RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 1.020/2025 E O FORTALECIMENTO NORMATIVO DAS ESCOLAS PÚBLICAS DE TRÂNSITO

Zulmira Teresinha Terres¹

A Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN nº 1.020, publicada em 09 de dezembro de 2025, promoveu mudanças relevantes na política de trânsito brasileira, especialmente no campo da formação de candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação - CNH. Embora parte dos atores do sistema a interprete como um retrocesso em relação ao modelo anterior, a norma pode ser compreendida como expressão do fortalecimento das Escolas Públicas de Trânsito e mudança de paradigma, com o deslocamento do foco quase exclusivo na conduta individual do condutor para uma abordagem sistêmica, educativa e orientada à preservação da vida.

Convém salientar, nessa esteira, que, em linha de princípio, toda normativa capaz de alterar um sistema consolidado, no caso desde 1997, tende a suscitar críticas. A ausência de *vacatio legis* na normativa administrativa, por exemplo, impõe desafios à adaptação dos órgãos executivos de trânsito e pode gerar impactos na segurança viária e jurídica do Sistema Nacional de Trânsito - SNT. Não se descarta que a formação de condutores insere-se em um ambiente complexo, construído e evoluído ao longo do tempo, por meio de veículos adaptados com duplo comando, exigência de validação biométrica, filmagens de exames, entre outros processos voltados à transparência e prevenção de riscos inerentes à atividade.

Todavia, o aspecto central em análise não é a supressão ou redução desses mecanismos, tampouco a substituição do papel dos que até então foram longa

¹ Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN/RS – Contato: zulmira.terres@gmail.com

manus dos Departamentos Estaduais de Trânsito - Detrans, como os Centros de Formação de Condutores - CFC ou autoescolas, mas sim o fortalecimento das Escolas Públicas de Trânsito, cujas atribuições não possuem o condão de afastar as daqueles.

Com efeito, a educação para o trânsito e o conceito de Sistema Seguro não surgem de forma aleatória no ordenamento jurídico brasileiro. Desde a Constituição da República Federativa do Brasil – CRFB, de 1988, a política de educação para a segurança do trânsito foi estabelecida como competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios - art. 23, XII. Posteriormente, em 2014, a segurança viária passou a integrar expressamente o capítulo da Segurança Pública na Constituição, sendo definida como um conjunto de ações que compreendem educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, com foco na garantia do direito à mobilidade urbana eficiente.

Consequentemente, no âmbito infraconstitucional, o Código de Trânsito Brasileiro - CTB reforça essa diretriz ao afirmar, em seu Capítulo VI, que a educação para o trânsito é direito de todos e dever prioritário dos componentes do SNT, que as Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes estabelecidos pelo CONTRAN, deveriam ser promovidas pelos órgãos de trânsito – art. 74. Soma-se, ainda, o fato de que, desde 1997, a educação para o trânsito deve ser promovida na pré-escola e nos ensinos fundamental, médio e superior, por meio de planejamento e ações coordenadas entre diferentes atores e esferas. O referido capítulo sofreu alterações relevantes nos anos de 2009 e 2023, sinalizando a permanência da educação como eixo fundamental da política de trânsito.

Emerge, assim, a priorização da educação para o trânsito, a exemplo do que ocorre em experiências internacionais consolidadas, sobretudo nos países que adotaram a abordagem do Sistema Seguro e a filosofia Vision Zero, como fez pioneiramente a Suécia em 1997, seguida anos depois por outros, como Finlândia, Estônia, Suíça e Espanha. Nesses, parte-se do pressuposto ético de que nenhuma morte ou lesão grave no trânsito é aceitável e de que o erro humano é inevitável,

cabendo ao Estado organizar sistemas viários e educativos capazes de minimizar riscos e consequências.

Nos países nórdicos, por exemplo, a educação para o trânsito é concebida de forma sistêmica, contínua e integrada às políticas públicas. Na Finlândia, integra o currículo nacional da educação básica, e a estratégia de segurança viária, para atingir a meta Vision Zero até 2050, envolve mais de uma centena de medidas articuladas entre vários atores públicos e privados. Na Estônia, adota-se abordagem semelhante, com forte investimento em tecnologia, educação para o trânsito desde o ensino infantil até o ensino médio e profissionalizante, formação especializada de professores em segurança viária e ações específicas voltadas à população idosa. Para o Estado, os programas educacionais promovem conscientização, habilidades práticas e comportamentos responsáveis. Curiosamente, nesta lógica, as crianças na Estônia, a partir dos 10 anos, para transitarem com bicicleta devem participar de treinamento específico, realizado nas suas escolas, composto por 16 horas de aulas teóricas e 4 horas de aulas práticas – ou seja, 4 horas/aulas práticas obrigatórias para tirar a carteira de bicicleta.

Registre-se, ainda, que no painel realizado na quarta edição do Seminário Internacional de Segurança no Trânsito, em Brasília, sobre a experiência internacional na formação de condutores, representantes da Suíça, Espanha e Suécia confirmaram que o elemento comum nos seus países é o Estado como agente educativo central, com a consolidação de uma cultura de obediência à lei e educação para o trânsito desde os primeiros anos escolares até a conclusão do ensino médio. O aprendizado prático, com acompanhamento, é permitido a partir de 16 anos, mas somente a partir dos 18 anos pode ter início o processo formal, todos realizados pelo Estado, sendo vedado o uso de veículos particulares. Na Suíça, inclusive, o período probatório para aquisição do documento definitivo é de três anos.

No Brasil, a mudança de paradigma começou a ganhar força pelas diretrizes da Organização das Nações Unidas - ONU para a primeira Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito (2011–2020), proposta e implementada, entre outros

entes, no Estado do Rio Grande do Sul a partir de maio de 2011, objetivando reduzir em 50% o número de lesões graves e fatais. Nesse período, o número de mortes no trânsito no Estado caiu de 2.038, em 2011, para 1.462, em 2020, representando uma redução de aproximadamente 29%. Entre as principais ações desenvolvidas, destacam-se o investimento em fiscalização, com a criação das operações Balada Segura e Viagem Segura, o fortalecimento de processos de penalidades, bem como a ampliação de campanhas educativas e ações de educação para o trânsito, evidenciando a eficácia de estratégias integradas, mas que foram insuficientes para atingir a meta.

Em 2014, foi publicada a Resolução CONTRAN nº 514 que revogou a Resolução 166/2004, dispondo sobre a Política Nacional de Trânsito, orientada por quatro diretrizes, entre elas a da educação para a cidadania no trânsito, constando como atribuições a busca pela articulação e promoção da educação para o trânsito no âmbito da educação básica, capacitação de professores multiplicadores, assim como parcerias com universidades e centros de ensino, entre outras ações focadas na difusão dos princípios de cidadania, valores éticos, conhecimento, habilidades e atitudes favoráveis ao trânsito seguro.

Ainda sob essa perspectiva, foi instituído, pela Lei nº 13.614/2018, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS, incluindo o art. 326-A no CTB, posteriormente atualizado pela Lei nº 14.599/2023, já sob a vigência da segunda Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito (2021–2030), em andamento e com o mesmo objetivo, reduzir à metade, no mínimo, o índice de mortes. O CONTRAN regulamentou o plano por meio da Resolução nº 870/2021, que foi revogada pela Resolução nº 1.004/2023, inserindo a filosofia Vision Zero e a abordagem de Sistema Seguro, definindo seis pilares estratégicos, com destaque para a integração entre gestão da segurança, educação para o trânsito, fiscalização, esforço legal, promoção da saúde e atendimento às vítimas.

Nesse contexto, no ano de 2020, as Escolas Públicas de Trânsito foram expressamente estruturadas no CTB, com redação ajustada em 2022, atribuindo-se aos Detrans e órgãos executivos de trânsito dos Municípios a responsabilidade por

sua criação, implantação e manutenção. Essas escolas, conforme previsão expressa na lei, destinam-se à educação para o trânsito de crianças, adolescentes, jovens e adultos, por meio de aulas teóricas e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento. A Resolução CONTRAN nº 929/2022, revogou a Resolução nº 515/2014 e foi revogada pela Resolução nº 1.020/2025, regulamenta as Escolas à luz do disposto nos arts. 74 e seguintes do CTB.

A partir dessa alteração normativa, ocorre a ampliação do papel das Escolas Públicas de Trânsito e o fortalecimento do Plano Nacional de Trânsito e dos princípios do PNATRANS, que reconhece a segurança viária como um problema sistêmico, complexo e multifatorial, enquanto a educação para o trânsito é vista como um pilar transversal aos demais pilares do plano. Com isso, três objetivos são buscados: a integração do ensino de trânsito na formação de crianças, jovens e adultos; a mitigação de erros intencionais e o comportamento de riscos dos usuários; e a formação, o treinamento e a capacitação de técnicos e gestores do SNT.

Observe-se, nesse aspecto, que a Escola Pública de Trânsito assume protagonismo, sem prejuízo da atuação dos demais atores e instituições envolvidos no processo de formação. A principal diferença é que, em face das leis e normativas vigentes, a Escola passa exercer papel estratégico, ampliando o alcance das ações educativas para além do processo de obtenção da CNH.

Nesse panorama, a Resolução CONTRAN nº 1.020/2025 amplia significativamente as atribuições das Escolas Públicas de Trânsito, aproximando-se dos modelos internacionais, quando possibilita a execução e promoção de cursos especializados, formação de educadores e profissionais de trânsito, e, sobretudo, atuação como centro de referência pedagógica do Programa Nacional de Educação para o Trânsito nas Escolas - art. 80, viabilizando a execução plena do Capítulo VI do CTB, vigente desde 1997.

Dessa forma, a nova Resolução não deve ser interpretada apenas como uma reorganização normativa para formação de condutores. Ela representa uma mudança cultural ao reconhecer que a preservação da vida no trânsito vai além da



formação de candidatos à CNH e da fiscalização e punição de condutores, exigindo educação qualificada desde a base de formação do indivíduo, coordenação institucional e responsabilidade compartilhada. Ao incorporar os princípios do PNATRANS e fortalecer o papel da Escola Pública de Trânsito, a norma aponta, ainda que em meio a desafios e ajustes necessários, para a construção, mesmo que em longo prazo, de uma política de trânsito comprometida com a educação para o trânsito continuada e proteção da vida.

A CICLOVIA ALÉM DO ASFALTO: INFRAESTRUTURA, EDUCAÇÃO E CULTURA NO TRÂNSITO

Calebe Hilgert¹

A ciclovia existe no asfalto, mas sua compreensão ainda está em construção na cultura urbana. Em Porto Alegre, assim como em outras cidades brasileiras, a infraestrutura cicloviária tem sido objeto de iniciativas pontuais, mas ainda enfrenta desafios significativos relacionados à continuidade, manutenção e consolidação de seu uso no cotidiano urbano. Nesse contexto, a mudança necessária vai além da obra física: trata-se de um processo de educação para o trânsito.

Nos últimos anos, a bicicleta tem ganhado espaço nas cidades não apenas como alternativa de mobilidade, mas como elemento relevante na organização do trânsito urbano. Cada bicicleta em circulação representa, potencialmente, um veículo motorizado a menos nas vias, contribuindo para a redução de congestionamentos, emissões e conflitos. Nesse sentido, a bicicleta não é apenas uma escolha individual, mas uma decisão que impacta diretamente o sistema viário.

No entanto, a discussão sobre ciclovias não pode se limitar à sua dimensão física. Mais do que faixas pintadas ou intervenções de engenharia, esses espaços carregam um significado funcional dentro do sistema viário. O Código de Trânsito Brasileiro define a ciclovia como pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum, e a ciclofaixa como parte da via delimitada para uso exclusivo de bicicletas. Essas definições evidenciam que não se trata de

¹ Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul - Contato: calebeluiz@gmail.com

espaços genéricos, mas de estruturas voltadas à segurança e à organização do trânsito.

Na prática, porém, observa-se um descompasso entre essa definição normativa e a forma como esses espaços são percebidos no cotidiano urbano. É comum observar ciclovias sendo utilizadas por pedestres, corredores, pessoas acompanhadas de animais de estimação ou mesmo por quem conduz carrinhos de bebê. Ao percorrer os pouco mais de 9 quilômetros da ciclovia da Avenida Ipiranga, em Porto Alegre (RS), no trecho que vai da Orla do Guaíba até a Avenida Antônio de Carvalho, percebe-se, de forma praticamente contínua, a presença desses usos ao longo do trajeto. Essa utilização indevida interfere na fluidez da circulação, reduz a previsibilidade do ambiente e compromete as condições de segurança para todos os envolvidos.

Situação semelhante ocorre nas ciclofaixas. Por estarem inseridas junto à via de circulação de veículos, é comum a ocupação desse espaço por automóveis em paradas rápidas para embarque e desembarque de passageiros. Essas interferências, muitas vezes naturalizadas no cotidiano, comprometem a segurança do ciclista e evidenciam a fragilidade dessa infraestrutura quando não há compreensão coletiva sobre sua função.

Esses exemplos não devem ser interpretados apenas como condutas individuais inadequadas, mas como indicativos de que a função da infraestrutura cicloviária ainda não está plenamente consolidada no imaginário coletivo. Quando o significado de um espaço viário não é compreendido, sua forma física deixa de ser suficiente para orientar o comportamento. A ciclovia, nesse sentido, deixa de ser reconhecida como um dispositivo de segurança e passa a ser percebida apenas como mais um espaço disponível na cidade.

A experiência recente de Porto Alegre reforça essa reflexão. Durante a enchente de 2024, a ciclovia da Avenida Ipiranga foi duramente atingida, e ainda há trechos indisponíveis para a circulação de bicicletas. A recuperação dessa infraestrutura é fundamental, mas não suficiente. A reconstrução da ciclovia exige mais do que obras: exige a reconstrução do seu significado no espaço urbano.

Outro aspecto importante é reconhecer que a bicicleta não se limita ao deslocamento utilitário. Ela também está associada a práticas de lazer, atividade física e bem-estar. Essa multiplicidade de usos amplia sua relevância social, mas também exige clareza na delimitação de funções. Quando a ciclovia passa a ser percebida apenas como espaço de convivência ou recreação, perde-se parte de sua função essencial como infraestrutura de segurança para o ciclista.

Nesse contexto, a educação para o trânsito assume papel central. Mais do que transmitir regras, educar significa promover a compreensão dos papéis de cada usuário e do significado dos espaços viários. Os órgãos de trânsito têm papel fundamental na promoção de ações educativas específicas sobre o uso adequado das ciclovias e ciclofaixas, contribuindo para a construção de uma cultura de respeito e convivência.

Ao mesmo tempo, é importante destacar que o ciclista também é agente do trânsito e possui responsabilidades. O respeito às normas de circulação, a condução atenta e o uso de equipamentos que aumentem a segurança, como sistemas de iluminação, são práticas essenciais para a redução de riscos. O uso de capacete, embora não obrigatório, é amplamente recomendado como medida de proteção individual.

A crescente presença de novos equipamentos de mobilidade individual, como bicicletas elétricas (e-bikes), patinetes e veículos autôpropelidos, também altera significativamente a dinâmica de uso das ciclovias e ciclofaixas. Esses veículos, capazes de atingir velocidades mais elevadas, ampliam a complexidade da convivência nesses espaços. A combinação de diferentes velocidades e perfis de usuários exige maior previsibilidade e respeito às funções da infraestrutura, sendo essencial para a prevenção de sinistros no trânsito.

A construção de um trânsito mais seguro depende de corresponsabilidade. Infraestrutura, legislação e educação precisam atuar de forma integrada. Experiências de cidades como Amsterdã e Paris demonstram que a consolidação da bicicleta como parte do sistema de mobilidade urbana é resultado não apenas de investimentos físicos, mas de um processo contínuo de transformação cultural.



Em Porto Alegre, esse caminho ainda está em construção. A ampliação e qualificação da infraestrutura cicloviária são fundamentais, mas garantir que esses espaços sejam compreendidos e respeitados é igualmente necessário. A ciclovia existe no asfalto, mas sua efetividade depende de algo menos visível: o entendimento coletivo de seu papel no trânsito.

DE COADJUVANTES A PROTAGONISTAS: O NOVO PAPEL DOS MUNICÍPIOS NA GESTÃO DO TRÂNSITO BRASILEIRO

Rosane Uszacki¹

Ângela Roxo da Silva²

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído em 1998, marcou a reorganização da mobilidade no país ao substituir o antigo Código Nacional de Trânsito. Criado para ampliar a educação, reduzir sinistros e fortalecer a segurança viária, estabeleceu a divisão de competências entre União, Estados e Municípios, estruturando um sistema descentralizado.

Inicialmente, porém, grande parte das atribuições permaneceu concentrada nos órgãos estaduais, especialmente nos Detrans, responsáveis pela habilitação, registro de veículos e pela maior parcela da fiscalização. No Rio Grande do Sul, o DETRAN/RS tornou-se autarquia e ampliou sua atuação por meio de credenciamentos e convênios, mas a educação para o trânsito seguiu fragmentada.

Com o tempo, também evoluiu a compreensão social sobre o trânsito. Superaram-se visões reducionistas que o limitavam aos veículos ou colocavam o cidadão como agente passivo. O trânsito passou a ser entendido como espaço de convivência, diretamente ligado à cidadania e ao bem-estar coletivo.

A partir de 2016, e especialmente após 2020, mudanças legislativas ampliaram significativamente as competências municipais. A fiscalização passou a

¹ Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul – Escola Pública de Trânsito do DETRAN/RS – Contato: rosane_u@hotmail.com

² Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul – Contato: angela-silva@detran.rs.gov.br



ser majoritariamente compartilhada, e os municípios passaram a poder assumir processos como a suspensão do direito de dirigir e a gestão da indicação de condutor, antes restritos aos Estados.

No Rio Grande do Sul, o DETRAN/RS vem promovendo ajustes para viabilizar essa transição, oferecendo suporte técnico e tecnológico aos municípios. Essa transformação vai além do aspecto administrativo: representa uma mudança de paradigma, colocando os municípios no centro das políticas de mobilidade, dada sua maior proximidade com a realidade local. Ao mesmo tempo, reforça-se a importância da educação para o trânsito, com destaque para as Escolas Públicas de Trânsito e abordagens como a pedagogia urbana, voltadas à formação de cidadãos conscientes e ativos.

Embora ainda existam resistências, alguns municípios já se estruturam para assumir essas novas funções. O cenário atual, contudo, é claro: não há mais espaço para atuação secundária. Os municípios deixam de ser coadjuvantes e assumem o protagonismo na gestão do trânsito, contribuindo para cidades mais seguras, humanas e sustentáveis.

DUAS RODAS, UMA VIDA: O PODER DA MENSAGEM NO MAIO AMARELO

Daniel Silveira Cardozo¹

O asfalto não perdoa distrações e os números de 2025 desenharam um cenário que exige mais do que prudência: exige consciência coletiva. Com 1.652 vítimas fatais registradas, onde motociclistas e condutores representam as maiores parcelas de perdas, o Rio Grande do Sul enfrenta um desafio humanitário. Em certos pontos, o índice de mortes ultrapassa 13 óbitos para cada 10 mil motos em circulação.

Para além da fiscalização, a comunicação estratégica é a ferramenta capaz de humanizar esses dados, transformando números frios em empatia e mudança real de comportamento. A campanha do Maio Amarelo do DetranRS deste ano, focada nos motociclistas, surge em um momento de renovação das diretrizes de ensino e postura nas vias. Com a frota de duas rodas ultrapassando 1,35 milhão de veículos em 2026, a comunicação não deve apenas informar, mas "vender" a ideia de que a segurança é o melhor investimento. Quando comunicamos essas perdas, tentamos romper a bolha da indiferença para que cada cidadão sinta o peso de suas escolhas no guidão. Embora multas e engenharia sejam vitais, elas são insuficientes se o fator humano não for alcançado. Uma placa diz "o que" fazer, mas uma comunicação educativa explica o "porquê", sendo o pilar para uma nova mentalidade coletiva.

¹ Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN/RS – Contato: danielsilveiracardozo@gmail.com



A resistência em adotar comportamentos seguros nasce da falsa sensação de invulnerabilidade. A estratégia atua desconstruindo o mito do "comigo não acontece" e substituindo-o pela percepção real do risco. O sucesso deste Maio Amarelo será medido pela profundidade com que a sociedade absorverá o apelo à vida. Precisamos de um diálogo que gere reflexões genuínas, pois o trânsito é um ecossistema de relações humanas. Que a nossa mensagem seja tão ágil quanto a locomoção, mas tão sólida quanto o compromisso de preservar cada cidadão. A mudança de cultura começa na percepção e se concretiza na preservação do nosso bem mais valioso: a vida.



DESTAQUE

CAMINHO SEGURO: INTERVENÇÃO EM PORTO ALEGRE REFORÇA A IMPORTÂNCIA DA REDUÇÃO DE VELOCIDADE EM ÁREAS ESCOLARES

Gabriela Teló¹

Criada em 1996, após a perda de Thiago Gonzaga em um sinistro de trânsito, a Fundação Thiago de Moraes Gonzaga atua há quase três décadas na preservação da vida e na promoção de um trânsito mais seguro.

Em Porto Alegre, o trânsito segue sendo um desafio urgente. Em 2025, a cidade registrou **uma morte a cada quatro dias**, totalizando 85 vidas perdidas - um cenário que se mantém crítico nos últimos anos. No mesmo período, mais de 7 mil pessoas ficaram feridas em sinistros de trânsito, sendo que, destas, **225 tinham até 17 anos** (3,17%), segundo dados do Observatório de Mobilidade da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC).

A velocidade segue como um dos principais fatores de risco urbano, aumentando significativamente a gravidade dos sinistros. Enquanto a 30 km/h a chance de sobrevivência pode chegar a 90%, **a 60 km/h ela cai para apenas 2%**. Diante desse contexto, a simples sinalização não é suficiente - é necessário atuar sobre todo o sistema viário, combinando desenho urbano, fiscalização e comunicação para induzir comportamentos mais seguros.

¹ Fundação Thiago Gonzaga – Contato: gabriela@vidaurgente.org.br

Foi com esse objetivo que a Fundação criou, em 2019, o projeto Caminho Seguro, focado em entornos escolares, onde estão alguns dos **usuários mais vulneráveis do trânsito**. A iniciativa busca compartilhar conhecimento sobre riscos, qualificar os espaços urbanos e envolver a comunidade na construção de soluções.

Em 2025, o projeto foi implementado no bairro Cristal, em Porto Alegre, no entorno do Colégio Estadual Elpídio Ferreira Paes e da Escola de Educação Especial Elyseu Paglioli. A região concentra, além das escolas, uma creche, uma unidade de saúde, comércios e residências, caracterizando um espaço de grande circulação de pessoas.



Foto 1: Fundação Thiago de Moraes Gonzaga

Entre as principais ações, destacam-se o redesenho de esquinas para reduzir a velocidade dos veículos, a aplicação de arte viária educativa e a instalação de elementos como bancos e floreiras, incentivando a ocupação do

espaço público. O projeto contou com o apoio do International Road Assessment Programme (iRAP), da FedEx, do TransLAB.URB e da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC).



Foto 2: Fundação Thiago de Moraes Gonzaga

Os resultados demonstram o impacto da abordagem integrada: houve **redução de 50% na velocidade dos veículos de quatro rodas**, além de diminuição entre os condutores que mais aceleravam. Também foi registrado aumento significativo na segurança viária, com elevação da classificação das vias de cerca de 2 estrelas para até 4 estrelas na metodologia internacional Star Rating for Schools, do International Road Assessment Programme (iRAP).

Esta entrega do projeto Caminho Seguro representa **o primeiro quarteirão escolar de Porto Alegre com foco em velocidade segura, impactando diretamente cerca de 1.750 pessoas**. Mais do que uma



intervenção pontual, o projeto reforça o entendimento de que cidades seguras para crianças se tornam mais seguras para todos.

Referência

OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE DA EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO (EPTC). **Acidentes de trânsito:** dados de 2025. Disponível em: <https://eptctransparente.com.br/acidentetransito>. Acesso em: 06 abr. 2026.



EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO PRÁTICA TRANSFORMADORA: A EXPERIÊNCIA DA ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO ELOY FIEBIG

Cláudia Zimmermann Teixeira¹
Raquel Chaves Rubio Ferrão²

A educação para o trânsito tem se consolidado como uma estratégia essencial para a construção de cidades mais seguras, humanas e sustentáveis. Nesse contexto, a Escola Pública de Trânsito Eloy Fiebig, em Passo Fundo, apresenta-se como uma iniciativa inovadora ao integrar ações educativas, práticas e comunitárias voltadas à mobilidade segura.

Instituída com o propósito de promover a educação para o trânsito de forma contínua, inclusiva e acessível, a Escola atua diretamente na formação de cidadãos mais conscientes, contribuindo para a redução da sinistralidade e para a valorização da vida no espaço urbano. Suas ações dialogam com os princípios da Cidade Educadora, de uma educação que ultrapassa os limites formais do ensino para abranger toda a cidade. Uma educação para a cidadania que transforma a cidade num espaço de respeito pela vida e pela diversidade à inclusão social e à participação cidadã.

A atuação da Escola se destaca pela diversidade de projetos e metodologias. Entre eles, a visitação à sede com circuito educativo, as palestras em empresas e a unidade móvel, que amplia o acesso às atividades

¹ Prefeitura Prefeitura de Passo Fundo – Escola Pública de Trânsito Eloy Fiebig - Contato: claudia.teixeira@prof.edu.pmpf.rs.gov.br

² Prefeitura Prefeitura de Passo Fundo – Escola Pública de Trânsito Eloy Fiebig – Contato: raquelc@pmpf.rs.gov.br



educativas em diferentes territórios. Essas iniciativas permitem que crianças, jovens, trabalhadores e idosos vivenciem o trânsito de forma prática e reflexiva, fortalecendo comportamentos seguros e responsáveis.

A Escola também desenvolve ações específicas baseadas em dados, como o projeto voltado à mobilidade de pessoas idosas, motivado pelo aumento de atropelamentos nesse público. Essa abordagem evidencia a importância de políticas públicas orientadas por evidências, alinhando planejamento e intervenção às necessidades reais da comunidade.

Além disso, a articulação com diferentes instituições fortalece o impacto das ações. O projeto “Multiplicadores de Educação para o Trânsito” reúne órgãos públicos, entidades privadas e organizações da sociedade civil em uma rede colaborativa, ampliando o alcance das iniciativas e promovendo a corresponsabilidade pela segurança viária.

Os resultados observados ao longo de 2025 reforçam a relevância da proposta. Destacam-se a alta adesão às atividades com escolas, a demanda crescente por ações em empresas e o sucesso da unidade móvel, que possibilitou levar a educação para o trânsito a públicos que não teriam acesso à sede da Escola. Esses avanços demonstram que ações educativas, quando conectadas às demandas da comunidade, geram engajamento e transformação social.

Outro aspecto que evidencia a relevância e o impacto da Escola Pública de Trânsito Eloy Fiebig é o reconhecimento institucional obtido em âmbito estadual. Em 2025, a iniciativa foi contemplada com o **1º lugar no Prêmio Boas Práticas na Gestão Pública da Federação das Associações de Municípios do Rio Grande do Sul (FAMURS)**, na categoria Mobilidade Urbana e Trânsito. A premiação destaca projetos inovadores e eficazes desenvolvidos pelos municípios gaúchos, reforçando o protagonismo de Passo Fundo na promoção de políticas públicas voltadas à educação para o trânsito. Esse reconhecimento valida a metodologia adotada pela Escola, baseada em



ações educativas contínuas, participação comunitária e uso de dados para prevenção, consolidando-a como referência regional em mobilidade segura.

Dessa forma, a experiência da Escola Pública de Trânsito Eloy Fiebig evidencia que a educação para o trânsito vai além da transmissão de normas: trata-se de um processo formativo que envolve valores, comportamentos e responsabilidade coletiva. Ao colocar as pessoas no centro das ações, a iniciativa contribui para a construção de uma cultura de mobilidade mais segura, empática e consciente.



ARTIGO

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E INCLUSÃO SOCIAL: A EFETIVAÇÃO DOS DIREITOS DA POPULAÇÃO TRANS NO ÂMBITO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE

Manuella Quintana Fernandes¹

RESUMO

Este artigo analisa a interseção entre o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana e as políticas públicas de mobilidade urbana voltada à população trans. O objetivo é examinar como o reconhecimento da identidade de gênero se materializa na atuação prática do Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (DetranRS), à luz das regulamentações do Supremo Tribunal Federal (STF) e Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Por meio da pesquisa bibliográfica e documental, com foco no relato histórico da primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com nome social emitida no Rio Grande do Sul, discute-se o papel da autarquia como promotora da inclusão. Fundamentado na pedagogia de Paulo Freire, conclui-se que a educação para o Trânsito deve atuar como ferramenta de transformação da cultura institucional, humanizando abordagens e garantindo que o direito de ir e vir seja indissociável do direito de ser.

Palavras-chave: Dignidade da Pessoa Humana; Identidade de Gênero; Nome Social na CNH; Políticas Públicas; Educação para o Trânsito.

INTRODUÇÃO

O Princípio da dignidade da pessoa humana é um dos direitos fundamentais consagrados na Constituição Federal (Brasil, 1988), materializando-se socialmente por meio de políticas públicas e de um arcabouço normativo capaz de neutralizar práticas discriminatórias ou degradantes. Segundo o entendimento de Hack (2012), cabe ao Estado o dever de articular instrumentos legais que assegurem padrões

¹ Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN/RS – Contato: manuella.qadv@gmail.com

mínimos de existência digna a todos os cidadãos, de forma equânime e universal. Em adição a isso, o Princípio da Igualdade, assegurado na Carta Magna, reforça esse dever ao proclamar a inexistência de distinções de qualquer natureza, igualando todos os indivíduos perante o aparato legal.

Sob essa perspectiva, a educação para o trânsito deve contemplar o respeito à diversidade de gênero, assegurando que o espaço de convivência social seja seguro e acolhedor à população trans. Diante disso, o presente artigo analisa como as políticas públicas de trânsito podem contribuir para a efetivação dos direitos da população trans, especialmente por meio da educação e da transformação institucional.

DIREITO À IDENTIDADE DE GÊNERO

Grupos historicamente marginalizados e estigmatizados, como a população trans, enfrentam barreiras estruturais e simbólicas no acesso a direitos fundamentais. Nesse prisma, conforme destaca Judith Butler (2003), a identidade de gênero é elemento central da constituição do sujeito, sendo sua negação uma forma de exclusão social.

A compreensão da identidade de gênero reside na subjetividade de cada indivíduo, fundamentando-se em uma experiência interna que independe do sexo biológico designado no nascimento. Tal perspectiva encontra respaldo nos Princípios de Yogyakarta (Princípios [...], 2006), os quais estabelecem que o reconhecimento dessa trajetória pessoal é um imperativo dos direitos humanos. De acordo com esse tratado internacional, a autenticidade na expressão de gênero não é apenas uma escolha, mas um componente intrínseco à dignidade humana que exige proteção e respeito integral perante a sociedade e o Estado.

Nesse contexto de proteção, o reconhecimento da identidade de gênero como direito fundamental no Brasil foi consolidado pelo STF no julgamento da ADI 4.275 e no RE 670.422 (Brasil, 2018). Nessas decisões, a Corte reconheceu o direito à alteração de nome e gênero no registro civil independentemente de cirurgia. Tal entendimento dialoga com a doutrina de Ingo Wolfgang Sarlet (2012), para quem

a dignidade humana representa um valor intrínseco que impede qualquer forma de discriminação institucionalizada.

O PAPEL DO DETRANRS NA EFETIVAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E A INCLUSÃO DE PESSOAS TRANS

O DetranRS assume um papel de vanguarda na concretização dos direitos dessa comunidade, atuando como um autêntico promotor da cidadania. A eficácia dessa política pública materializou-se em um marco histórico para a autarquia:

A cabeleireira Luciana Santos da Silva foi a primeira gaúcha a ter uma Carteira Nacional de Habilitação (CNH) emitida com nome social. A moradora de Restinga Seca estava com a CNH ainda válida, mas pediu uma segunda via para trocar o documento onde constava o nome civil masculino para um documento com nome condizente com sua identidade de gênero. A possibilidade de pessoas trans e travestis incluírem o nome social na CNH veio com a mudança no layout que ocorreu no dia 1º de junho. Essa é uma importante conquista que vem justamente quando se comemora o mês da diversidade. O direito à utilização do nome social já está garantido no documento de identidade no Estado do RS desde 2019 e o reconhecimento da identidade de gênero na administração pública também já foi reconhecido (Decreto Federal nº 8.727/2016). Na CNH, somente agora com a mudança do documento instituída pela Resolução 886/2021, foi possível incluir a informação (DetranRS, 2022).

Sob essa ótica, ao assegurar o uso do nome social na CNH, a autarquia permite que seus processos administrativos se alinhem às mais modernas diretrizes de Direitos Humanos e às decisões dos Tribunais Superiores.

Assim, essa atuação institucional é estratégica para converter o espaço do trânsito em um ambiente de respeito e acolhimento, garantindo que a identificação do condutor reflita sua identidade de gênero, fazendo com que essa comunidade se sinta incluída e respeitada socialmente, concretizando o princípio da dignidade humana.

POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRÂNSITO E A INCLUSÃO DE PESSOAS TRANS

A materialização do direito ao reconhecimento do nome social e identidade de gênero desse grupo na CNH, por meio da Resolução nº 886/2021 do CONTRAN

(Brasil, 2021), exige que o Estado converta princípios abstratos em ações administrativas concretas. No âmbito da mobilidade urbana, essa conversão ocorre quando o trânsito deixa de ser visto apenas como um sistema de fluxos de veículos e passa a ser compreendido como um espaço de convivência ética e exercício da cidadania.

Outrossim, a atuação do DetranRS alinha-se ao que preconiza Maria Sylvia Zanella Di Pietro (2023), ao afirmar que o princípio da legalidade administrativa não deve ser interpretado de forma isolada, mas sim em conjunto com a proteção dos direitos fundamentais e o atendimento das necessidades sociais.

Dessa forma, a inclusão do nome social no documento de habilitação deixa de ser um mero formalismo burocrático para tornar-se uma política pública de proteção, que resguarda o condutor de situações de vulnerabilidade durante fiscalizações. Ao assegurar que a identificação oficial guarde estrita fidelidade com a identidade autodeclarada, o órgão de trânsito remove barreiras institucionais e promove a segurança jurídica. Assim, a gestão do trânsito cumpre sua função social ao garantir que a segurança viária não seja dissociada do respeito à pluralidade e da dignidade humana.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO E TRANSFORMAÇÃO DA CULTURA INSTITUCIONAL

A transformação da cultura institucional no trânsito exige que a educação ultrapasse a mera transmissão de normas técnicas, configurando-se como um processo dialógico de conscientização. Para Paulo Freire (1987), a educação é um ato político e uma ferramenta de libertação que permite ao sujeito compreender sua realidade para transformá-la.

Nesse prisma, a formação dos agentes e servidores do DetranRS deve ser pautada por uma pedagogia que reconheça as pluralidades sociais e combata preconceitos estruturais. Ao educar para o respeito à identidade de gênero, o órgão não apenas instrui, mas promove uma “prática da liberdade” que humaniza as abordagens e rompe com ciclos de exclusão, consolidando uma cultura institucional verdadeiramente inclusiva e democrática.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do cenário exposto, a atuação do DetranRS deixa de ser um mero procedimento administrativo para tornar-se um ato de resistência e proteção. De acordo com os dados levantados pela Associação Nacional de Travestis e Transexuais (ANTRA, 2024), o Brasil mantém-se, lamentavelmente, como o país que mais mata pessoas travestis e transexuais no mundo pelo décimo quinto ano consecutivo.

Diante desse panorama alarmante, garantir que esse grupo historicamente marginalizado acesse o mínimo de dignidade e respeito por meio do reconhecimento de sua identidade é um passo significativo. Ao assegurar o nome social na CNH, o Estado sinaliza que essas pessoas são sujeitos de direitos e partes integrantes do corpo social. Conclui-se, portanto, que uma mobilidade urbana verdadeiramente humana é aquela que não apenas permite o deslocamento físico, mas que acolhe a existência e garante o direito de ser e estar em todos os espaços da sociedade.

Em última análise, a garantia do nome social na CNH, embora represente um avanço normativo incontestável, é apenas o primeiro passo para a consolidação de um trânsito inclusivo. A problemática central reside na necessidade premente de capacitação contínua dos agentes e servidores desta autarquia, para que a cultura institucional acompanhe a evolução dos direitos fundamentais.

É imperativo que o treinamento desses profissionais transponha a barreira da técnica e incorpore protocolos de atendimento humanizados, capazes de mitigar preconceitos e assegurar que a abordagem de trânsito seja um exercício de segurança jurídica, e nunca de violência simbólica. Somente por meio de uma educação corporativa pautada na empatia e no respeito à diversidade será possível garantir que o DetranRS não apenas emita documentos, mas proteja dignidades, consolidando-se como um pilar de cidadania no Rio Grande do Sul.

REFERÊNCIAS

Associação Nacional de Travestis e Transexuais – ANTRA. **Dossiê: assassinatos e violências contra travestis e transexuais brasileiras em 2023.** Brasília, DF: ANTRA, 2024. Disponível em: <https://antrabrasil.files.wordpress.com/2024/01/dossie-antra-2024-web.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2026.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. **Resolução CONTRAN nº 886, de 13 de dezembro de 2021.** Regulamenta o modelo e as especificações da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Brasília, DF: CONTRAN, 2021. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-contran-n-886-de-13-de-dezembro-de-2021-369787920>. Acesso em: 17 abr. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 670.422/RS.** Relator: Min. Dias Toffoli. Julgado em: 15 ago. 2018. *Diário da Justiça eletrônico*, Brasília, DF, 2018. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=2691371>. Acesso em: 09 abr. 2026.

BUTLER, Judith. **Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN/RS. **Restinga Seca tem a primeira CNH emitida com nome social no RS.** Porto Alegre: DETRAN/RS, 2022. Disponível em: <https://www.detran.rs.gov.br/restinga-seca-tem-a-primeira-cnh-emitida-com-nome-social-no-rs>. Acesso em: 10 abr. 2026.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo.** 36. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2023.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do Oprimido.** 17. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

HACK, Érico. **Direito Constitucional: conceitos, fundamentos e princípios básicos.** Curitiba: InterSaberes, 2012.

PRINCÍPIOS de Yogyakarta: princípios sobre a aplicação da legislação internacional de direitos humanos em relação à orientação sexual e identidade de gênero. [S. l.: s. n.], 2006. Disponível em: https://www.clam.org.br/uploads/conteudo/principios_de_yogyakarta.pdf. Acesso em: 07 abr. 2026.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988.** Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2012.

PROCESSO POR PONTOS: O LIMITE TEMPORAL PARA SUA APLICAÇÃO À LUZ DA PRESCRIÇÃO QUINQUENAL

Juliana Oliveira¹

RESUMO

O presente estudo analisa a incidência da prescrição quinquenal nos processos administrativos de suspensão do direito de dirigir por pontos, examinando os prazos previstos no Código de Trânsito Brasileiro - CTB e sua regulamentação pelas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. Busca-se delimitar o termo inicial e final do prazo prescricional, com ênfase na instauração e no desenvolvimento do processo, abrangendo as dimensões punitiva e executória, a fim de verificar sua conformidade com o regime jurídico da prescrição. Observa-se que o prazo quinquenal é essencial para a validade da atuação administrativa e para a preservação das funções punitiva e educativa da penalidade, especialmente porque a aplicação deste tipo de penalidade deve obedecer a prazos estritos de modo a cumprir, com excelência, suas funções, em especial a função educativa.

Palavras-chave: Prescrição quinquenal; processo administrativo de trânsito; suspensão do direito de dirigir; direito administrativo sancionador.

INTRODUÇÃO

O processo administrativo de suspensão do direito de dirigir por acúmulo de pontos, prevista no Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997), constitui importante instrumento de controle e disciplina no sistema de trânsito brasileiro, visando à repressão de condutas reiteradas que colocam em risco a segurança viária. Contudo, a efetividade dessa medida não pode ser dissociada dos limites temporais

¹ Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN/RS – Contato: julianasoliveira07@gmail.com

impostos ao exercício do poder sancionador estatal, sob pena de violação da sua eficácia e dos princípios fundamentais do direito administrativo que impactam diretamente a segurança viária.

Parte-se da premissa de que a aplicação da penalidade deve ocorrer em prazo razoável, de modo a preservar não apenas seu caráter punitivo, mas também sua função educativa, uma vez que a imposição tardia da sanção, em desconformidade com os prazos legais, compromete sua eficácia e não contribui, de forma significativa, para a promoção de um trânsito mais seguro ou para a formação de condutores mais conscientes.

Nesse contexto, insere-se a discussão acerca da prescrição quinquenal aplicável aos processos administrativos de trânsito, especialmente no que se refere à delimitação do prazo para instauração e aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir por pontos. Sua ausência compromete não apenas a validade do processo, mas também a própria finalidade da sanção.

Assim, objetiva-se analisar o limite temporal para a aplicação do processo por pontos à luz da prescrição quinquenal, examinando seus fundamentos normativos e sua incidência prática. Para tanto, adota-se metodologia de revisão bibliográfica e análise normativa, com enfoque no Código de Trânsito Brasileiro e nas regulamentações pertinentes.

FINALIDADE DA SUSPENSÃO

Antes de adentrar ao mérito é necessário tecer alguns comentários a respeito da natureza e finalidade da suspensão do direito de dirigir.

No Código de Trânsito Brasileiro, a suspensão do direito de dirigir está prevista como penalidade decorrente da adequação de dois tipos de situações, das quais o legislador considerou grave o suficiente a ponto de merecer uma repreensão adicional:

- infrações que, por si só, representam um risco para a segurança viária (arts. 170, 173, 174, 175, 176, 165, 165-A, 165-B, 191, 210, 218, III e 244, I, II, III e V, 253-A CTB);
- e, pelo acúmulo de 20 ou mais pontos no período de 12 (doze) meses (art. 261, §1º, CTB).

Para estas duas hipóteses o legislador previu que a penalidade multa, por si só, não seria adequada para sua repressão, sendo necessário que se retirasse do trânsito o condutor infrator, de maneira a garantir a segurança viária.

Com isso em mente, temos que o processo de suspensão do direito de dirigir, assim como o processo penal, deve ter duração razoável que alcance tanto a repressão eficaz, prevista pelo legislador, quanto o benefício social que a retirada do condutor infrator proporciona ao trânsito.

Por estes motivos – repressão eficaz e duração razoável do processo – é que as Resoluções do CONTRAN, que regulam os procedimentos administrativos de imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir, já previam a forma de se verificar a ocorrência da prescrição desses processos.

Desta forma, a prescrição se dividiu em prescrição da pretensão punitiva, cuja ocorrência se verifica na inércia do órgão de trânsito em instaurar o processo administrativo e, na prescrição da pretensão executória verificada na inércia da administração pública em fazer cumprir a penalidade aplicada. Em ambas o legislador previu que o lapso temporal era tamanho que não alcançaria o caráter punitivo/educativo para o condutor infrator, muito menos o benefício social que a retirada do direito de dirigir do condutor poderia trazer.

MARCOS DA CONTAGEM

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece um sistema de responsabilização progressiva dos condutores, no qual o acúmulo de pontos decorrentes de infrações resulta na aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir. Tal mecanismo

busca coibir a reiteração de condutas infracionais, funcionando como instrumento de prevenção e educação no trânsito.

Para tanto, a cada tipo de infração o Código estabelece um número de pontos conforme sua gravidade, sendo enumerado os seguintes tipos e pontos descritos no art. 259 do CTB:

- Infrações de natureza gravíssima: 07 pontos;
- infrações de natureza grave: 05 pontos;
- infrações de natureza média: 04 pontos e;
- infrações de natureza leve: 03 pontos.

A suspensão por pontos possui natureza jurídica de sanção administrativa, inserida no âmbito do poder de polícia estatal. Sua aplicação depende da instauração de processo administrativo, no qual devem ser assegurados o contraditório e a ampla defesa, conforme preceitos constitucionais.

A lei n.º 14.071/2020 que alterou o Código de Trânsito Brasileiro trouxe novos parâmetros para a instauração do processo de suspensão do direito de dirigir por pontos, estabelecendo novos marcos para a contagem dos pontos, considerando a gravidade das infrações e o acúmulo das pontuações, conforme descrito acima.

De acordo com a lei, o processo por pontos será instaurado sempre que o condutor atingir, no período de 12 meses:

- 20 (vinte) pontos, caso constem 2 (duas) ou mais infrações gravíssimas em sua pontuação;
- 30 (trinta) pontos, caso conste 1 (uma) infração gravíssima ou;
- 40 (quarenta) pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima.

A contagem destes pontos, no período de 12 meses, não obedece a ordem cronológica do ano-calendário puro e simples, mas inicia-se a partir do cometimento da primeira infração daquele ano e se encerra 12 meses após aquela data.

Por exemplo, se uma pessoa comete uma infração gravíssima em 15/05/2021, sendo esta a primeira infração do ano de 2021, a contagem da apuração dos 12 (doze) meses se iniciará nesta data. Assim, o órgão de trânsito reunirá todas as infrações ocorridas entre 15/05/2021 a 15/05/2022 e fará o somatório dos pontos, considerando a quantidade de infrações gravíssimas cometidas.

Contudo, somente quando esgotados todos os meios de defesa das infrações na esfera administrativa, a pontuação correspondente poderá ser considerada para fins de instauração de processo administrativo de suspensão do direito de dirigir que considerará o dia subsequente ao encerramento da instância administrativa referente à penalidade de multa que totalizar 20 ou mais pontos no período de 12 meses, nos termos do art. 24, §1º, I, Resolução CONTRAN n.º 723/2018.

Ou seja, a contagem para fins de somatório da pontuação considera as infrações ocorridas entre o cometimento da primeira infração e todas as demais infrações daquele período de 12 meses, que tiveram seu trânsito em julgado.

Assim, as infrações ocorridas naquele período de 12 meses só poderão compor o processo de suspensão do direito de dirigir se já tiver ocorrido o trânsito em julgado de cada uma delas. Em termos práticos, a infração só poderá compor o processo de suspensão se tiver ocorrido o “efeito na CNH”.

A PRESCRIÇÃO QUINQUENAL APLICADA AOS PROCESSOS DE TRÂNSITO

A prescrição configura instituto jurídico destinado a limitar temporalmente o exercício da pretensão sancionadora do Estado, garantindo segurança jurídica e estabilidade nas relações administrativas. No âmbito do direito administrativo sancionador, sua aplicação decorre da necessidade de evitar a perpetuação da possibilidade de punição, bem como conferir à penalidade caráter educativo eficaz.

Maria Sylvia Zanella Di Pietro diz que “*A prescrição constitui instrumento de limitação temporal da atuação estatal, assegurando segurança jurídica e estabilidade nas relações administrativas*” (Di Pietro, 2023).

Isto quer dizer que no âmbito do direito administrativo sancionador, a aplicação da prescrição decorre da necessidade de evitar a perpetuação do poder punitivo do Estado, que fomenta princípios como a segurança jurídica e a duração razoável do processo, além de garantir repreensão adequada em tempo hábil.

A doutrina reconhece que a prescrição está diretamente relacionada a princípios como a segurança jurídica, a confiança legítima e a duração razoável do processo. Tais fundamentos impõem à Administração o dever de atuar de forma diligente e tempestiva na apuração e punição de infrações.

A prescrição quinquenal, amplamente reconhecida no âmbito da Administração Pública, estabelece o prazo de cinco anos para o exercício da pretensão sancionadora estatal, conforme fundamentos legais e principiológicos aplicáveis ao direito administrativo.

Nos processos de trânsito, sua aplicação decorre da natureza administrativa das penalidades e da previsão específica contida na Resolução CONTRAN nº 182/2005 que foi substituída, posteriormente, pela Resolução CONTRAN nº 723/2018. Assim, a Administração Pública deve observar o prazo quinquenal tanto para instaurar quanto para aplicar a penalidade no processo administrativo.

No campo sancionador, distingue-se a prescrição da pretensão punitiva, que atinge o direito de aplicar a penalidade, da prescrição da pretensão executória, que incide sobre a possibilidade de executar a sanção já aplicada.

A Resolução CONTRAN nº 182/2005, em seu artigo 22 e seguintes já regulava a forma de se verificar a ocorrência da prescrição em suas formas punitiva e executória.

A redação dos artigos trazia a seguinte previsão:

Art. 22. A pretensão punitiva das penalidades de suspensão do direito de dirigir e cassação de CNH prescreverá em cinco anos, contados a partir da data do cometimento da infração que ensejar a instauração do processo administrativo.

Parágrafo único. O prazo prescricional será interrompido com a notificação estabelecida na forma do artigo 10 desta Resolução.

Art. 23. A pretensão executória das penalidades de suspensão do direito de dirigir e cassação da CNH prescreve em cinco anos contados a partir da data da notificação para a entrega da CNH, prevista no art. 19 desta Resolução.

Por conseguinte e mais abrangente, a Resolução CONTRAN n° 723/2018 trouxe, de forma mais detalhada, os prazos prescricionais aplicáveis aos processos e a figura da prescrição intercorrente, nos seguintes termos:

Art. 24. Aplicam-se a esta Resolução, os seguintes prazos prescricionais previstos na Lei n° 9.873, de 23 de novembro de 1999:

I - Prescrição da Ação Punitiva: 5 anos;

II - Prescrição da Ação Executória: 5 anos;

III - Prescrição Intercorrente: 3 anos.

Verifica-se que sempre houve um interesse legítimo em estabelecer prazos adequados para a aplicação e execução das penalidades, consagrando não só o princípio da segurança jurídica, mas também proporcionar a adequada responsabilização que promove a reflexão e a mudança de comportamento para, ao fim, gerar condutores mais conscientes e com isso, a segurança viária que tanto se almeja.

MARCO INICIAL E CONTAGEM DO PRAZO DA PRESCRIÇÃO PUNITIVA

A definição do termo inicial da prescrição constitui um dos pontos mais sensíveis na análise do processo por pontos. Discute-se se o prazo deve ter início

na data da infração, na consolidação da pontuação ou em momento posterior relacionado à atuação administrativa.

A depender do critério adotado, podem surgir impactos significativos na validade do processo administrativo, especialmente em razão da dinâmica de registro e processamento das infrações de trânsito.

Além disso, devem ser considerados os eventuais marcos interruptivos ou suspensivos do prazo prescricional, relacionados à prática de atos administrativos voltados à apuração da infração e à instauração do processo.

O art. 6º da Resolução CONTRAN nº 723/2018 determina que o processo de suspensão do direito de dirigir somente poderá ser instaurado quando esgotados todos os meios de defesa da infração na esfera administrativa, sendo instaurado um único processo quando atingido o somatório mínimo de 20 pontos, no período de 12 meses - ressalvadas as infrações específicas que preveem a suspensão como penalidade autônoma.

Assim, a prescrição da pretensão punitiva, que diz respeito ao prazo para instaurar o processo, tem início no dia subsequente ao encerramento da instância administrativa referente à penalidade de multa que totalizar 20 ou mais pontos no período de 12 meses.

Ou seja, no dia seguinte à consolidação do efeito na CNH do condutor que atingiu 20 ou mais pontos, se inicia a contagem do prazo prescricional relativa à pretensão punitiva estatal.

Considere, por exemplo, a hipótese em que um condutor tenha cometido 03 (três) infrações entre os meses de julho/2024 a março/2025, todas infrações gravíssimas, totalizando 21 pontos no período de 12 meses, sintetizado no quadro abaixo:

| Data | Descrição | Artigo CTB | Pontos |
|------------|---------------------------|------------|--------|
| 23/07/2024 | TRANSITAR VIA TRANSP PUB | 184,III | 7 |
| 21/08/2024 | SINAL VERMELHO/FISC. ELET | 208 | 7 |
| 27/03/2025 | ULTRAP CONTRAMA-LINH AMAR | 203,V | 7 |
| | | | 21 |

Neste caso a Administração Pública deve reunir todas as infrações ocorridas entre o dia da primeira infração (23/07/2024) até 12 (doze) meses após aquela data (22/07/2025) e formar um único processo contendo todas as infrações daquele período.

Frise-se que para a formação deste único processo, é necessário que todas as infrações do período tenham esgotado todos os meios de defesa, ou seja, só poderão compor o processo as infrações que tiveram seu trânsito em julgado. Para isso é necessário se analisar o extrato de cada infração isoladamente.

Chamaremos a infração do dia 23/07/2024, de infração A, a de 21/08/2024 de B e a de 27/03/2025 de C, com os seguintes históricos:

A)

Histórico

| Data | Referência |
|------------|--------------------|
| 27/11/2024 | RENAINF: IND PONTU |
| 30/11/2024 | EFEITO NA CNH |

B)

Histórico

| Data | Referência |
|------------|--------------------|
| 02/02/2025 | RENAINF: IND PONTU |
| 09/02/2025 | EFEITO NA CNH |

C)

Histórico

| Data | Referência |
|------------|------------------------|
| 27/03/2025 | INCLUSAO AIT |
| 02/04/2025 | EXPEDICAO NAIT |
| 22/04/2025 | EXPEDICAO NIP |
| 28/04/2025 | GAD PARA PAGAMENTO |
| 28/04/2025 | PAG RENAINF [REDACTED] |
| 30/05/2025 | RENAINF: IND PONTU |
| 12/07/2025 | EFEITO NA CNH |

Como o último efeito na CNH ocorreu com a infração C, em 12/07/2025, em 13/07/2025 inicia-se o prazo de 05 anos para instauração do processo, conforme disciplinado pelo inciso I, §1º, do art. 24, da Resolução CONTRAN nº 723/2018:

§ 1º O termo inicial da pretensão punitiva relativo à penalidade de suspensão do direito de dirigir será:

I - no caso previsto no inciso I do art. 3º desta Resolução, o dia subsequente ao encerramento da instância administrativa referente à penalidade de multa que totalizar 20 ou mais pontos no período de 12 meses;

A delimitação do marco inicial e das regras de contagem permite avançar para a análise do limite temporal efetivo para a atuação administrativa no processo por pontos.

Tomando por base os marcos temporais estabelecidos na Resolução CONTRAN nº 723/18 verifica-se que o termo inicial para contagem do prazo de 05 anos ocorre com o último efeito na CNH referente à infração que completar 20 (vinte) ou mais pontos no período de 12 meses. Ou seja, a prescrição da pretensão punitiva, que é o marco para instaurar o processo por pontos, inicia-se no dia seguinte ao último efeito na CNH ocorrido com a infração responsável pelo acúmulo de pontos.

DA PRESCRIÇÃO EXECUTÓRIA

Como visto, a aplicação da penalidade de suspensão deve ocorrer em tempo razoável, que tanto atenda ao caráter punitivo, quanto educativo. Aplicar a penalidade em lapso temporal que exceda os prazos estabelecidos pelas Resoluções CONTRAN não garante um trânsito mais seguro (caráter punitivo) ou motoristas mais conscientes (caráter educativo). Ademais, o condutor não pode viver à sombra de uma punição *Ad aeternum* que não se encerra ou se realiza.

Isto posto, concebemos que a prescrição da pretensão executória se traduz na efetividade do benefício principal de sua existência que é retirar do trânsito, em tempo adequado, o condutor que representa um risco para a coletividade. Traduz-se na execução da medida de suspensão que foi aplicada por meio do processo de suspensão tempestivamente instaurado.

Com o advento da Resolução CONTRAN n° 723/2018, ficou latente que o reconhecimento da prescrição pode se operar tanto a pedido, como de ofício pela Administração Pública, conforme disposto no art. 24, § 6°: “*A declaração de prescrição acarretará o arquivamento do respectivo processo de ofício ou a pedido da parte.*”

Assim, após regular instauração do processo de suspensão, segue-se para aplicação da penalidade de suspensão e sua conclusão pelo condutor infrator, que deve ficar um período de tempo com seu direito de dirigir suspenso, bem como realizar curso de reciclagem para voltar a conduzir, conforme art. 261, § 2° “*Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.*”

É neste quesito que se insere a prescrição da pretensão executória que inicia sua contagem da imposição da penalidade de suspensão, com a efetiva inclusão do impedimento, e vai até o encerramento do Renach de reciclagem.

Aqui a Administração Pública também dispõe de 05 (cinco) anos para que a penalidade aplicada no processo de suspensão seja cumprida e alcance o objetivo final que é a promoção de um trânsito mais seguro para todos.

Há ainda um outro tipo de prescrição que, apesar de não ser o foco desse estudo, merece uma abordagem e diz respeito à prescrição intercorrente. O § 5° do art. 24, da Resolução CONTRAN n° 723/18 diz que *Incide a prescrição intercorrente no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos.*

Entende-se que essa paralisação somente pode ocorrer após a instauração do processo, porém antes da imposição da penalidade, pois tal período compreende o momento em que o condutor está promovendo sua defesa e o órgão de trânsito está reunindo documentos e analisando dados e fatos trazidos para seu processamento e julgamento.

Para ilustrar as várias formas de prescrição e seus momentos de incidência sintetizamos no quadro abaixo:

| | | | | |
|----------------------------------|--|--------------------------|---------------------------------------|-------------|
| Infrações no período de 12 meses | Trânsito em julgado da última infração | Instauração PSDD | Imposição da penalidade (impedimento) | Cumprimento |
| Pretensão Punitiva | | | Pretensão Executória | |
| | | Prescrição Intercorrente | | |

MARCOS INTERRUPTIVOS

Para além da contagem de início dos prazos de prescrição, deve-se atentar que a Resolução previu determinados momentos em que a contagem desses prazos pode sofrer suspensão ou interrupção. Sendo a suspensão o momento em que o prazo para de ser contado e retoma de onde parou e a interrupção o momento em que a contagem é zerada iniciando nova contagem.

As causas de interrupção da prescrição, somente podem ser processadas em relação à prescrição da pretensão punitiva, que tem suas hipóteses previstas nos incisos do §3º, art. 24, da Resolução CONTRAN nº 723/2018.

Ali estão expressas as causas em que a contagem se interrompe e se inicia nova contagem do prazo. Essas causas são:

- a notificação de instauração do processo;
- a aplicação da penalidade e;
- o julgamento do recurso JARI.

Ao ocorrer esses eventos, a contagem do prazo prescricional é zerada e se reinicia nova contagem. Ou seja, quando ocorrer a notificação válida de instauração do processo de suspensão, por exemplo, a contagem do prazo prescricional é zerada e inicia-se nova contagem dos 05 (cinco) anos, partindo-se do zero.

Já a suspensão da prescrição ocorre em apenas um caso e gera a paralização da contagem, para uma posterior retomada de onde foi paralisada.

Para conceituar a suspensão da prescrição, reportamos a definição abaixo:

Suspensão da prescrição é a paralisação temporária da fluência do prazo prescricional - por força de ato ou fato a que a lei atribua tal efeito -, o qual, uma vez cessada a causa suspensiva, recomeça a correr, computando-se o período transcorrido antes da suspensão. (Mello, 2022, p. 883).

Ao iniciar a contagem da prescrição punitiva ou executória, esta não se suspende, salvo se motivado por fator externo, a exemplo do contido no §4º, art. 24, da Resolução CONTRAN nº 723/2018, que é por determinação judicial. A hipótese expressa ali menciona a suspensão que ocorre durante a tramitação de processo judicial, do qual o órgão de trânsito tenha sido cientificado pelo juízo.

Este tipo de suspensão pode ser verificado em dois momentos distintos com influência sobre diferentes tipos de prescrição. Um ocorre antes da inclusão do impedimento e outro após a inclusão desse impedimento.

Se a suspensão judicial ocorrer antes da inclusão do impedimento, isto reflete na prescrição da pretensão punitiva. Se ocorrer após a inclusão do impedimento, reflete na prescrição da pretensão executória. Nas duas formas, a contagem do prazo congela no momento em que se encontrava, voltando a fluir pelo tempo restante, quando da liberação do efeito suspensivo.

IMPACTOS DA PRESCRIÇÃO NA EFETIVIDADE DA PENALIDADE

A aplicação tardia da penalidade de suspensão compromete seu caráter punitivo, na medida em que rompe o nexos temporal entre a conduta infracional e a sanção imposta.

Além disso, há prejuízo à função educativa da penalidade, uma vez que o condutor deixa de associar a sanção ao comportamento que se pretende corrigir.

Nesse sentido, a observância dos prazos prescricionais não se apresenta apenas como garantia individual, mas também como elemento essencial à efetividade das políticas públicas de segurança no trânsito.

O início da contagem para o reconhecimento da prescrição da pretensão punitiva deve obedecer ao trânsito em julgado da última infração que totalizar 20

(vinte) ou mais pontos no período de 12 meses, considerando as causas de interrupção desse prazo. Já para o reconhecimento da prescrição da pretensão executória, o marco ocorre no momento da inclusão do impedimento, com ressalvas quando ocorrer suspensão judicial, momento em que será observado o tempo restante após a reativação.

Conclusão

A análise da prescrição quinquenal nos processos de suspensão do direito de dirigir evidencia a existência de limites temporais claros ao exercício do poder sancionador estatal, os quais devem ser rigorosamente observados sob pena de se desnaturar o caráter educativo e punitivo.

Verificou-se que tanto a instauração quanto a conclusão do processo administrativo estão sujeitas ao prazo prescricional, sendo imprescindível a atuação diligente do poder público para garantir a validade da sanção.

Conclui-se, portanto, que o respeito à prescrição quinquenal não apenas assegura direitos dos administrados, mas também contribui para a efetividade das penalidades de trânsito, preservando seu caráter punitivo e educativo dentro de um lapso temporal razoável.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro - CTB**. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 15 mar. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. **Resolução nº 723, de 06 de fevereiro de 2018**. Dispõe sobre a uniformização do procedimento administrativo para imposição das penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação. Brasília, DF: CONTRAN, 2018 Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7232018.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. **Resolução nº 844, de 9 de abril de 2021**. Dispõe sobre a uniformização do procedimento administrativo para

imposição das penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação. Brasília, DF: CONTRAN, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao8442021R.pdf>. Acesso em março/2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. **Resolução nº 182, de 9 de setembro de 2005**. Dispõe sobre uniformização do procedimento administrativo para imposição das penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação da Carteira Nacional de Habilitação. Brasília, DF: CONTRAN, 2005. Disponível em: www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7232018.pdf. Acesso em: mar. 2026.

BRASIL. **Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999**. Estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal. Brasília, DF: Presidência da República, 1999. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil/03/leis/19873.htm>. Acesso em: 28 maio 2026.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 36. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2023.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 35. ed. São Paulo: Malheiros, 2022.

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

Ariana Nogueira¹

Roberta Neiva²

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

¹ Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba – Contato: nogueiraariana1@gmail.com

² Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba – Contato: 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 sinistros² 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

2 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)³ trata-se de uma etapa marcada pela centralidade das tecnologias da informação e comunicação, pela digitalização das interações

3 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 algoritmos, 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.