

A irracionalidade comportamental e o trânsito: uma análise de “previsivelmente irracional”

Behavioral irrationality and traffic: an analysis of “predictably irrational”

Mário Fernando de Freitas¹
mario.freitas@hotmail.com

Douglas Henrique Marin dos Santos²
douglas.santos@iesb.edu.br



Artigo está licenciado sob forma de uma licença



Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International Public License (CC BY-NC-ND 4.0)

1

Resumo Este artigo investiga a influência da irracionalidade comportamental no trânsito, fundamentando-se na obra *Previsivelmente Irracional* de Dan Ariely e na economia comportamental. A pesquisa analisa como vieses

cognitivos, heurísticas e influências sociais afetam a tomada de decisão dos motoristas, contribuindo para comportamentos de risco e infrações viárias. Além disso, discute-se a aplicabilidade de estratégias baseadas em nudges e intervenções comportamentais para a promoção de um trânsito mais seguro. A metodologia utilizada é qualitativa e exploratória, baseada na revisão de literatura e análise crítica de estudos relacionados ao tema. Os resultados apontam que a economia comportamental oferece ferramentas valiosas para compreender e mitigar comportamentos disfuncionais no trânsito, sugerindo que políticas públicas e campanhas educativas podem ser otimizadas ao considerar esses fatores. Conclui-se que a incorporação de abordagens baseadas na previsibilidade da irracionalidade pode ser um instrumento eficaz para melhorar a segurança viária.
Palavras-chave: trânsito, economia comportamental, irracionalidade previsível, segurança viária, heurísticas, comportamento de motoristas.

¹ Mestrando em Direitos Sociais e Processos Reivindicatórios pelo Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília. Especialista em Trânsito pela Universidade Federal de Uberlândia/Minas Gerais. Bacharel em Direito pela Associação de Ensino Unificado do Distrito Federal. <http://lattes.cnpq.br/4986541283563275> e <https://orcid.org/0009-0003-5809-6316>

² Doutor em Ciências pela Universidade Federal de São Paulo. Mestre em Direito (Ciências jurídico-filosóficas) pela Universidade do Porto, Portugal). Especialista em Direito das Obrigações pela Universidade Estadual Paulista, em Ciências Jurídicas pela Universidade do Porto, Portugal e em Filosofia e Autoconhecimento pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Graduado em Direito pela Universidade de São Paulo. Professor da Graduação e Programa de Pós-Graduação em Direito do Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília. Procurador Federal. <http://lattes.cnpq.br/5475946672513033> e <https://orcid.org/0000-0003-2497-0784>

Abstract This article investigates the influence of behavioral irrationality in traffic, based on Dan Ariely's Predictably Irrational and behavioral economics. The research analyzes how cognitive biases, heuristics, and social influences affect drivers' decision-making, contributing to risky behaviors and traffic violations. Additionally, the applicability of strategies based on nudges and behavioral interventions to promote safer traffic

conditions is discussed. The methodology used is qualitative and exploratory, based on a literature review and critical analysis of studies related to the topic. The results indicate that behavioral economics provides valuable tools to understand and mitigate dysfunctional behaviors in traffic, suggesting that public policies and educational campaigns can be optimized by considering these factors. It is concluded that incorporating approaches based on the predictability of irrationality can be an effective tool for improving road safety.

Keywords Traffic. Behavioral economics. Predictable irrationality. Road safety. Heuristics. Driver behavior.

Sumário: Introdução. 1. Uma visão inicial "previsivelmente irracional" no trânsito 2. Comportamento humano e decisões de trânsito 3. Implicações para a segurança no trânsito. 4. Além de Ariely: o trânsito e o pensamento rápido e devagar. Considerações finais. Referências.

Introdução

2

A economia comportamental tem sido amplamente estudada para compreender os processos de tomada de decisão e os desvios da racionalidade nas escolhas humanas. Dan Ariely, renomado professor de Psicologia e Economia Comportamental da Duke University, aborda essa temática em sua obra *Previsivelmente Irracional* (publicada originalmente em 2008), trazendo reflexões sobre a influência dos vieses cognitivos no comportamento das pessoas. A aplicação desses conceitos no contexto do trânsito é essencial para analisar como os motoristas tomam decisões muitas vezes irracionais, influenciadas por fatores psicológicos e sociais.

Ariely (2020, p.10) descreve como experiências pessoais, incluindo um grave acidente que sofreu, contribuíram para sua compreensão sobre a irracionalidade no comportamento humano. Suas pesquisas demonstram como as decisões dos indivíduos são moldadas por fatores externos, heurísticas e emoções, resultando em padrões previsíveis de comportamento irracional. No trânsito, esses fatores se manifestam em

atitudes como comportamento de rebanho, desatenção e respostas impulsivas a estímulos externos, impactando diretamente a segurança viária.

A tradução da obra para o português apresenta algumas limitações, especialmente na adaptação dos exemplos culturais utilizados por Ariely. No entanto, muitos dos princípios apresentados podem ser aplicados ao contexto brasileiro, especialmente no que diz respeito ao comportamento de motoristas e às decisões irracionais no trânsito. A obra provoca reflexões importantes, como a influência do estado emocional nas decisões, o impacto das normas sociais e a maneira como as pessoas respondem a incentivos e penalidades.

O objetivo deste artigo é analisar como os conceitos da economia comportamental podem ser aplicados para compreender e mitigar comportamentos irracionais no trânsito. Serão abordadas questões como o comportamento de rebanho nas infrações de estacionamento irregular, a excitação emocional na direção e o papel das heurísticas na tomada de decisão dos motoristas. Além disso, será discutida a aplicabilidade de intervenções comportamentais baseadas em nudges para incentivar práticas mais seguras no trânsito.

A metodologia adotada neste estudo é qualitativa e exploratória, baseada na análise descritiva da obra de Ariely e na revisão de literatura sobre economia comportamental e segurança viária. Justifica-se a relevância deste estudo pela necessidade de compreender como os princípios da economia comportamental podem ser utilizados para reduzir acidentes e melhorar a segurança no trânsito, contribuindo para o desenvolvimento de políticas públicas mais eficazes.

Conclui-se que, apesar da irracionalidade ser um elemento comum nas decisões humanas, o conhecimento sobre esses mecanismos pode permitir o desenvolvimento de estratégias para minimizar seus efeitos negativos. Ao reconhecer como e por que tomamos decisões irracionais, podemos criar incentivos mais eficazes e reformular normas de trânsito para

favorecer escolhas mais seguras e racionais. Dessa forma, legisladores e formuladores de políticas podem reavaliar suas abordagens e desenvolver intervenções baseadas em evidências para melhorar a segurança viária.

1. Uma visão inicial "previsivelmente irracional" no trânsito

A obra *Previsivelmente Irracional*, de Dan Ariely, propõe que, embora os indivíduos acreditem agir de maneira racional, suas decisões são frequentemente moldadas por fatores emocionais e contextuais, levando a escolhas irracionais. Essa premissa se revela especialmente relevante no trânsito, onde a tomada de decisões pode ser influenciada por vieses cognitivos que afetam desde a escolha do veículo até comportamentos de risco ao volante. Ao analisar como esses fatores impactam a segurança viária e o planejamento urbano, percebe-se que compreender os mecanismos psicológicos por trás das decisões dos motoristas é essencial para desenvolver políticas públicas mais eficazes e intervenções que promovam um trânsito mais seguro.

Um dos fenômenos que ilustram essa irracionalidade é o papel da comparação social na tomada de decisões. Ariely (2020, p.24) argumenta que o valor atribuído a bens e serviços é frequentemente relativo, sendo influenciado por elementos de comparação com outras opções disponíveis. No contexto do trânsito, isso se reflete na aquisição de veículos, em que consumidores podem se endividar excessivamente ao optar por modelos mais caros apenas porque são apresentados como superiores em campanhas publicitárias ou porque pertencem a uma categoria de status elevado. O desejo de pertencimento e a necessidade de afirmar uma identidade social podem levar motoristas a ignorar sua real capacidade financeira ou necessidade funcional, resultando em decisões pouco racionais. Além disso, essa lógica de comparação também afeta a escolha de rotas, pois motoristas podem seguir trajetos com base na experiência de

terceiros ou em recomendações de aplicativos sem avaliar aspectos como segurança, congestionamento e sinalização.

Outro aspecto da irracionalidade no trânsito é a forma como as pessoas percebem a relação entre oferta e demanda. A economia tradicional sugere que os preços são determinados por essa interação, mas Ariely demonstra (2020, p.58) que fatores psicológicos podem distorcer essa lógica. No mercado de combustíveis e veículos, por exemplo, a percepção de escassez ou a valorização de um bem por sua exclusividade frequentemente levam motoristas a decisões impulsivas. Um exemplo claro ocorre quando notícias sobre um possível aumento nos preços do combustível desencadeiam uma corrida aos postos de gasolina, muitas vezes gerando o efeito contrário, com aumento real dos preços devido à demanda artificialmente inflada. Da mesma forma, motoristas podem pagar valores elevados por determinados modelos de veículos não apenas por sua utilidade prática, mas pelo desejo de status e diferenciação social. Esse comportamento irracional impacta diretamente as dinâmicas econômicas do setor automobilístico, reforçando bolhas de mercado e distorcendo a percepção real de custo-benefício.

Além das comparações e distorções econômicas, outro viés comportamental relevante no trânsito é a ancoragem, fenômeno em que indivíduos baseiam suas decisões em referências previamente estabelecidas, mesmo que essas referências não sejam mais válidas. No Brasil, a introdução dos carros elétricos exemplifica essa questão. Apesar de seu custo inicial elevado, consumidores tendem a comparar esses modelos com referências anteriores do mercado automotivo, muitas vezes ignorando os benefícios de longo prazo, como menor custo operacional e incentivos fiscais. No contexto da mobilidade urbana, a ancoragem também ocorre na forma como motoristas avaliam tempos de deslocamento. Muitos insistem em utilizar trajetos conhecidos, ignorando variações no tráfego e novas alternativas mais eficientes. Esse viés pode contribuir para o agravamento

de congestionamentos, uma vez que padrões de deslocamento se mantêm mesmo quando há opções mais viáveis.

A necessidade de manter múltiplas opções abertas também influencia o comportamento no trânsito, muitas vezes de forma negativa. Ariely (2020, p.169), destaca que os indivíduos têm dificuldade em abandonar alternativas mesmo quando essas não são mais vantajosas. Esse fenômeno se manifesta na diversificação excessiva de rotas, na escolha de veículos que não atendem às reais necessidades do condutor e no uso simultâneo de diversos aplicativos de navegação, que podem gerar distrações ao invés de otimizar o deslocamento. A tentativa de maximizar a eficiência, em alguns casos, resulta em decisões menos seguras, como a troca constante de faixas em rodovias congestionadas, o que pode aumentar o risco de colisões. Esse comportamento demonstra que a busca por controle absoluto sobre as decisões pode, paradoxalmente, comprometer a segurança e a fluidez do trânsito.

6

Outro fator determinante para a segurança viária é o comportamento de rebanho, que ocorre quando motoristas replicam ações de outros condutores sem avaliar criticamente as consequências. Infrações como estacionamento irregular são amplamente influenciadas por esse efeito. Quando um motorista vê outros estacionando em local proibido sem serem penalizados, ele se sente encorajado a agir da mesma forma, reforçando um ciclo de desrespeito às normas. Esse padrão também se aplica a ultrapassagens perigosas como cita Rizzardo (2009, p.362), principalmente em rodovias pouco fiscalizadas, onde condutores tendem a seguir o fluxo de veículos que excedem o limite de velocidade, assumindo riscos desnecessários. Essa dinâmica reflete uma fragilidade das normas sociais no trânsito, onde o comportamento coletivo muitas vezes se sobrepõe ao cumprimento das leis. Para mitigar esse problema, políticas públicas devem enfatizar não apenas a fiscalização, mas também a reeducação dos motoristas, criando incentivos para que o respeito às normas seja reforçado socialmente.

A economia comportamental também desafia a ideia do “almoço grátis” no trânsito, ou seja, a crença de que certas vantagens ou benefícios não possuem custos ocultos. Muitas políticas públicas baseadas em subsídios e incentivos fiscais podem gerar efeitos colaterais não previstos, impactando a mobilidade urbana de forma negativa. A oferta de isenções para determinados veículos, por exemplo, pode levar ao aumento descontrolado de automóveis em circulação, resultando em maior congestionamento. Da mesma forma, motoristas podem ser levados a acreditar que determinados benefícios, como descontos em combustíveis ou pedágios, não acarretam custos indiretos, quando, na realidade, esses subsídios podem ser compensados por aumentos em outros setores da economia. Essa percepção equivocada influencia a maneira como os motoristas tomam decisões e reforça a necessidade de políticas baseadas em análise comportamental para promover um trânsito mais sustentável.

7

Diante dessas análises, fica evidente que a previsibilidade da irracionalidade no trânsito não deve ser ignorada. Se, por um lado, os motoristas acreditam agir de maneira lógica e deliberada, por outro, seus comportamentos são moldados por vieses cognitivos que impactam diretamente a segurança e a eficiência da mobilidade urbana. Para lidar com essas distorções, é essencial que campanhas educativas e intervenções públicas considerem a natureza humana e desenvolvam estratégias baseadas em evidências comportamentais. O uso de nudges, por exemplo, pode incentivar escolhas mais seguras sem recorrer apenas à coerção punitiva. Além disso, a reformulação de normas e incentivos pode ajudar a minimizar o impacto de vieses como comparação social, ancoragem e comportamento de rebanho, promovendo um trânsito mais racional e seguro. Assim, a integração entre economia comportamental e políticas públicas se mostra um caminho promissor para a construção de cidades mais inteligentes e sustentáveis Finguerut, Fernandes (2014, p. 36-38).

2. Comportamento humano e decisões de trânsito

A relação entre comportamento humano e decisões de trânsito está profundamente enraizada nos vieses cognitivos que afetam a percepção e a tomada de decisão dos motoristas. Dan Ariely (2020) destaca, em sua obra *Previsivelmente Irracional*, como esses vieses influenciam escolhas cotidianas de forma inconsciente e previsível, levando as pessoas a agir de maneira aparentemente ilógica em diversas situações. No trânsito, esses fatores exercem influência em diferentes níveis, moldando desde decisões corriqueiras, como a escolha de rotas e ultrapassagens, até infrações graves e acidentes. A complexidade do comportamento humano ao volante reforça a necessidade de uma abordagem interligada entre economia comportamental e segurança viária, pois, ao contrário do que se imagina, a mera imposição de regras e punições nem sempre gera os efeitos esperados.

Um dos aspectos que afetam a tomada de decisão no trânsito é a interação entre normas sociais e normas de mercado. Segundo Ariely (2020, p.77), essas regras operam de maneira distinta, mas, quando misturadas, podem gerar efeitos inesperados. No trânsito, essa dinâmica se manifesta na maneira como determinadas infrações são aceitas ou reprovadas socialmente. Enquanto algumas condutas, como dirigir embriagado, são amplamente condenadas, outras, como estacionar em local proibido, podem ser relativizadas conforme a prática do grupo. Esse fenômeno se torna ainda mais evidente quando as penalidades financeiras substituem completamente a desaprovação social. Um exemplo clássico discutido por Ariely (2020, p.83) é o caso de uma creche em Israel que começou a multar pais que chegavam atrasados para buscar seus filhos. Inicialmente, o atraso era evitado por uma norma social implícita – o constrangimento de ser visto como irresponsável. No entanto, ao transformar a punição em um custo monetário, a creche removeu a barreira moral, e o número de pais atrasados aumentou.

Esse mesmo princípio pode ser observado no trânsito, quando motoristas passam a encarar multas apenas como um custo adicional da

condução, sem que isso resulte em mudança de comportamento. Infrações leves, como estacionamento irregular, tornam-se recorrentes quando não há um reforço da norma social que desestimule essa prática. No Brasil, o artigo 256, inciso I, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) permite que algumas infrações sejam convertidas em advertências por escrito. No entanto, essa abordagem pode ser insuficiente se não vier acompanhada de campanhas educativas e conscientização sobre os impactos dessas infrações. A percepção de que a penalidade financeira substitui a responsabilidade social acaba permitindo que determinadas condutas se tornem normatizadas entre os motoristas, reduzindo a efetividade das punições e minando o propósito da regulamentação viária.

Além da interação entre normas sociais e penalizações monetárias, a irracionalidade no trânsito também se manifesta no uso de heurísticas, ou atalhos mentais que facilitam a tomada de decisão, mas frequentemente levam a erros sistemáticos. Ariely (2020, p.65) aponta que um dos vieses mais comuns é a supervalorização do conceito de “grátis”, que faz com que as pessoas ignorem possíveis desvantagens associadas a uma oferta. No trânsito, esse viés pode ser observado na escolha de rotas alternativas para evitar pedágios, mesmo quando essas rotas resultam em maior tempo de deslocamento, aumento do consumo de combustível e desgaste excessivo do veículo. Da mesma forma, motoristas podem ser levados a adquirir veículos de menor custo inicial sem considerar os altos gastos com manutenção e seguro ao longo do tempo. Esse comportamento irracional é reforçado por estratégias de marketing que oferecem benefícios aparentemente gratuitos, como revisões limitadas ou pacotes promocionais, induzindo escolhas que podem gerar custos ocultos mais elevados no futuro.

O impacto das heurísticas também se manifesta nas decisões impulsivas relacionadas à velocidade e ao respeito às regras de trânsito. Quando um motorista decide ultrapassar outro veículo baseando-se apenas na percepção momentânea de que a pista está livre, sem considerar

variáveis como pontos cegos, distância segura e velocidade dos demais condutores, ele está utilizando um atalho mental que pode comprometer sua segurança. A dependência excessiva de heurísticas pode, portanto, ser um fator determinante para comportamentos arriscados, reforçando a necessidade de estratégias de conscientização que ensinem os motoristas a identificarem esses padrões e minimizar suas consequências.

Outro fator psicológico que afeta diretamente o trânsito é a pressão social, que pode induzir motoristas a adotarem comportamentos inadequados apenas porque os observam sendo praticados por outros condutores. O efeito de comportamento de rebanho é um exemplo claro desse fenômeno, especialmente no caso de infrações recorrentes, como estacionamento em local proibido. Quando um motorista vê outros veículos estacionados de forma irregular sem que haja fiscalização ou penalidades visíveis, ele tende a replicar essa conduta, acreditando que também poderá fazê-lo sem sofrer consequências. Como esclarece Rizzardo (2009, p.329), “é preceito elementar, nas regras de trânsito de veículos, que quem estaciona deve fazê-lo corretamente, de modo a manter a linha de seu veículo, de uma das laterais, junto ao meio-fio e não abrir a porta para o leito carroçável, sem que tenha plenas condições para tanto, atento ao fluxo de veículos, cuja passagem goza de absoluta preferência”. Entretanto, a prática recorrente da infração tende a enfraquecer a norma social que sustenta esse princípio.

A pressão social também molda a forma como os motoristas encaram os limites de velocidade. Em muitas rodovias, existe a expectativa implícita de que conduzir no limite estabelecido pode ser visto como “lento” ou “atrapalhando o fluxo”. Isso leva muitos motoristas a excederem os limites legais para evitar constrangimentos, mesmo quando não há necessidade real. Ariely (2020, p.184) discute como os estereótipos influenciam decisões irracionais, e no trânsito isso se reflete na maneira como certos veículos e condutores são percebidos. Caminhões, por exemplo, podem ser vistos como obstáculos na estrada, levando outros motoristas a ultrapassá-los de maneira precipitada. Da mesma forma, motoristas jovens muitas vezes

carregam o estigma de imprudência, o que pode impactar a forma como os demais condutores interagem com eles no trânsito.

A violência no trânsito também pode ser analisada sob essa perspectiva, uma vez que disputas por vagas de estacionamento ou reações exacerbadas no tráfego frequentemente resultam em agressões verbais e até físicas. Um exemplo extremo dessa irracionalidade foi o caso de um homem morto em São José do Rio Preto-SP após um desentendimento por uma vaga de estacionamento (Rossi, 2024). Esse tipo de conflito evidencia como a percepção equivocada da necessidade de “defender” um espaço no trânsito pode levar a situações de violência completamente desproporcionais, ignorando princípios básicos de convivência e respeito.

A compreensão do comportamento irracional no trânsito é essencial para o desenvolvimento de políticas públicas mais eficazes, pois influencia diretamente a segurança viária e a eficiência das estratégias de mobilidade urbana. A aplicação da economia comportamental nesse contexto permite uma análise mais profunda sobre como heurísticas, normas sociais e expectativas moldam as decisões dos motoristas, muitas vezes resultando em escolhas que aumentam riscos e reduzem a fluidez do transporte. Estratégias para mitigar esses comportamentos incluem campanhas que reforcem normas sociais positivas, o uso de nudges para orientar escolhas mais seguras e a revisão das formas de penalização para garantir que o impacto das infrações seja percebido de maneira mais eficaz pelos condutores.

Além disso, compreender os vieses cognitivos subjacentes ao comportamento no trânsito permite desenvolver abordagens inovadoras para reduzir infrações e acidentes. A previsibilidade da irracionalidade pode ser utilizada como um instrumento para reformular o ambiente viário e incentivar práticas mais seguras. Assim, o desafio das políticas públicas não é apenas punir as infrações com multas, mas transformar a maneira como os motoristas percebem e reagem às normas, promovendo um trânsito mais racional, seguro e previsível.

3. Implicações para a segurança no trânsito

A relação entre estado emocional e direção segura é um aspecto fundamental para a segurança viária. Segundo Ariely (2020, p.121), as decisões dos indivíduos ao volante são diretamente influenciadas por seu estado emocional, podendo variar entre uma condução mais racional e ponderada quando estão tranquilos e uma direção impulsiva e arriscada sob estímulos intensos. No ambiente do trânsito, essa oscilação pode ter consequências graves, especialmente em situações de estresse, pressa ou distração, que levam motoristas a tomarem decisões imprudentes. A correlação entre estado emocional e risco de acidentes evidencia a necessidade de um olhar mais atento para as variáveis psicológicas envolvidas na condução, bem como para o desenvolvimento de estratégias que minimizem esses impactos.

Um dos exemplos mais preocupantes desse fenômeno ocorre entre os motoristas jovens, para os quais a combinação entre inexperiência e influência emocional aumenta consideravelmente os riscos. Dados apresentados por Ariely (2020, p.121) indicam que um adolescente dirigindo sozinho tem 40% mais chances de se envolver em um acidente do que um adulto, e esse risco cresce à medida que outros passageiros da mesma faixa etária ocupam o veículo. Fatores como conversas animadas, música alta e uso de dispositivos eletrônicos intensificam ainda mais essa vulnerabilidade, criando um ambiente propício para distrações fatais. Esse dado reforça a importância de políticas que limitem a condução de jovens sem supervisão, como já ocorre em alguns países que adotam sistemas progressivos de habilitação, restringindo determinados comportamentos nas fases iniciais da condução. Essas medidas não apenas reduzem os riscos de acidentes, mas também contribuem para a formação de condutores mais conscientes e preparados para lidar com as variáveis emocionais no trânsito.

Ariely (2020, p.122) propõe, ainda, a adoção de tecnologias voltadas para a redução de riscos relacionados à excitação emocional ao volante. O desenvolvimento de sistemas que ajustam automaticamente o ambiente interno do veículo, como a redução da temperatura do ar-condicionado ou a alteração da música para uma melodia mais calma ao atingir certas velocidades, pode ser uma alternativa eficaz para moderar o comportamento dos motoristas. Além disso, a implementação de mecanismos de monitoramento, capazes de alertar familiares ou autoridades sobre condutas perigosas, pode fortalecer tanto a fiscalização quanto a responsabilização dos condutores. Essas soluções tecnológicas representam um avanço na interseção entre segurança viária e economia comportamental, ao oferecerem intervenções que atuam diretamente sobre os impulsos emocionais e promovem escolhas mais seguras.

Outro fator de risco relevante no trânsito é a sonolência ao volante, que pode ser tão prejudicial quanto a embriaguez. O portal Terra (2012) já reportava a existência de tecnologias que detectam padrões de direção incoerentes e emitem alertas sonoros ou vibratórios para manter a atenção do motorista, evitando que ele adormeça ao volante. Essas inovações demonstram o papel crucial da tecnologia na mitigação de riscos e reforçam a necessidade de políticas que incentivem sua adoção em larga escala. Almeida (2016) destaca que, no Canadá, algumas medidas ainda mais rigorosas foram implementadas, como a instalação obrigatória do dispositivo balloune ou BAC (Breath Alcohol Concentration), que impede a partida do veículo caso o condutor tenha consumido álcool. A obrigatoriedade de tais dispositivos se revela como uma estratégia altamente eficaz para a prevenção de acidentes, sendo uma alternativa que poderia ser amplamente adotada em outros países.

Ariely (2020, p.123) enfatiza que a segurança no trânsito não depende apenas de punições ou fiscalização, mas também de uma compreensão mais profunda dos estados emocionais que afetam o comportamento humano. Criar um ambiente viário mais seguro passa

necessariamente por reduzir estímulos que comprometem a atenção dos motoristas e incentivar uma cultura de responsabilidade ao volante. Essa abordagem sugere que, além das penalizações tradicionais, intervenções comportamentais e educativas são essenciais para que os condutores adquiram maior consciência sobre a influência das emoções em suas decisões.

Outro fator comportamental que impacta diretamente a segurança no trânsito é a procrastinação, definida como o adiamento sistemático de tarefas importantes em prol de gratificações imediatas. Esse fenômeno, amplamente estudado por Ariely (2020, p.127), tem implicações severas quando analisado no contexto da condução veicular. A postergação de atividades fundamentais, como a manutenção preventiva do veículo, a renovação da carteira de habilitação ou a correção de pequenos problemas mecânicos, pode transformar situações inicialmente simples em riscos significativos. Pequenos descuidos, quando negligenciados ao longo do tempo, tendem a evoluir para falhas graves que podem comprometer a segurança não apenas do condutor, mas também de outros usuários da via.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu artigo 162, inciso V, determina um prazo de até 30 dias para a renovação da habilitação após o vencimento. No entanto, muitos motoristas adiam essa obrigação até o último momento, expondo-se a penalidades e, mais importante, a situações de risco que poderiam ser evitadas. A procrastinação também é evidente na falta de manutenção periódica dos veículos. Questões simples, como a verificação do estado dos pneus ou do sistema de freios, são frequentemente ignoradas, resultando em problemas mecânicos inesperados que podem levar a acidentes fatais. A resistência a realizar esses procedimentos preventivos demonstra como a inércia comportamental pode comprometer diretamente a segurança viária.

Para combater a procrastinação no trânsito, Ariely (2020, p.133) sugere o uso de incentivos e estratégias que facilitem a adoção de hábitos preventivos. No contexto da condução, isso poderia incluir a criação de

sistemas de recompensas para motoristas que realizam manutenções regulares, o envio automatizado de notificações para alertá-los sobre a renovação da habilitação e até a aplicação de penalidades progressivas para condutores reincidentes em negligências que aumentam o risco viário. Essas medidas poderiam estimular mudanças graduais de comportamento e transformar a manutenção veicular em um hábito incorporado à rotina dos condutores.

Além das responsabilidades individuais, é essencial que políticas públicas voltadas para um trânsito mais seguro também considerem a influência da procrastinação na formulação de leis e na fiscalização. A demora na implementação de medidas eficazes por parte dos órgãos governamentais pode comprometer significativamente a segurança viária a longo prazo. Políticas que priorizem investimentos em infraestrutura adequada, melhorias na sinalização e campanhas educativas são fundamentais para garantir que a condução segura seja incentivada e valorizada. Nesse sentido, a Lei nº 13.614, que instituiu o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), é um exemplo de como ações estruturadas e contínuas podem contribuir para a mitigação de riscos. A existência de um planejamento nacional voltado à redução de acidentes reforça a necessidade de um compromisso governamental para minimizar os impactos da procrastinação na segurança viária.

Dessa forma, tanto a influência emocional quanto a procrastinação se mostram determinantes na segurança do trânsito. O reconhecimento desses fatores exige que as políticas públicas e as estratégias de fiscalização sejam reformuladas à luz da economia comportamental, considerando não apenas a imposição de normas, mas também as motivações psicológicas que levam os motoristas a agir de maneira imprudente. A adoção de tecnologias inovadoras, aliada a campanhas educativas eficazes e a mecanismos de incentivo para a adoção de comportamentos seguros, se apresenta como um caminho promissor para a construção de um trânsito mais racional e seguro. Compreender a previsibilidade da irracionalidade humana e atuar

de maneira preventiva sobre seus impactos pode ser a chave para a redução significativa de acidentes e para a promoção de um ambiente viário mais equilibrado e eficiente.

4. Além de Ariely: o trânsito e o pensamento rápido e devagar

A irracionalidade no comportamento humano e suas implicações no trânsito não são fenômenos abordados exclusivamente por Dan Ariely (2020). Outros teóricos da economia comportamental e da psicologia cognitiva também analisaram os fatores que influenciam a tomada de decisão em contextos de risco, oferecendo perspectivas complementares que ajudam a entender os desafios da segurança viária. Daniel Kahneman (2012, p.26-29), por exemplo, introduziu a teoria dos dois sistemas de pensamento: o Sistema 1, caracterizado pela rapidez, intuição e uso de heurísticas, e o Sistema 2, mais analítico, deliberado e racional. No trânsito, a maioria das decisões ocorre pelo Sistema 1, o que leva a erros sistemáticos devido a vieses cognitivos, como a ilusão de controle e o excesso de confiança. Motoristas frequentemente subestimam os riscos de sua condução e superestimam suas habilidades, o que os leva a desrespeitar limites de velocidade, executar ultrapassagens perigosas e assumir posturas negligentes em situações críticas.

A ilusão de controle, fenômeno amplamente estudado por Kahneman, faz com que os condutores acreditem que possuem mais domínio sobre seu veículo e sobre o ambiente do que realmente têm. Esse viés é particularmente perigoso ao dirigir em condições adversas, como sob chuva intensa ou em estradas sinuosas, onde a percepção equivocada de controle pode resultar em acidentes graves. O excesso de confiança também leva os motoristas a minimizarem os perigos do trânsito, acreditando que possuem habilidades superiores à média. Isso se manifesta em atitudes

como a não utilização do cinto de segurança em percursos curtos, a desconsideração da distância segura entre veículos e a insistência em dirigir após consumir álcool, baseando-se na falsa crença de que seus reflexos não serão comprometidos.

Além de Kahneman, Herbert Simon (1982, p.73) também contribuiu significativamente para essa discussão ao introduzir o conceito de racionalidade limitada. Segundo ele, os indivíduos não tomam decisões de maneira totalmente racional porque são limitados por tempo, informações disponíveis e capacidades cognitivas. No trânsito, essa limitação se torna evidente quando motoristas tomam decisões baseadas em percepções subjetivas e hábitos enraizados, em vez de analisarem dados concretos. Um exemplo disso é a resistência ao uso de aplicativos de navegação, que poderiam oferecer trajetos mais eficientes, mas são frequentemente ignorados devido à familiaridade com certas rotas. A dependência de estratégias automáticas e a aversão à mudança fazem com que muitos motoristas permaneçam presos a padrões ineficientes, mesmo quando existem opções melhores.

Outro aspecto fundamental discutido na literatura comportamental é a aversão à perda, um viés que leva as pessoas a evitarem perdas em detrimento da busca por ganhos. No trânsito, isso pode ser observado no comportamento de motoristas que insistem em ultrapassar sinais amarelos para evitar um atraso de poucos minutos, sem considerar o risco elevado de colisão. Da mesma forma, motoristas que já perderam um tempo significativo em um congestionamento podem se recusar a mudar de rota, mesmo que outra opção se mostre mais eficiente, pois sentem que a mudança representaria a validação de uma perda inevitável.

Diante dessas limitações cognitivas e emocionais, estratégias baseadas em economia comportamental podem ser fundamentais para reduzir riscos e melhorar a segurança viária. Uma abordagem promissora é o uso de nudges, pequenas intervenções que influenciam decisões sem restringir a liberdade de escolha. Por exemplo, a inserção de marcações

luminosas progressivas em rodovias pode induzir os motoristas a reduzirem a velocidade sem a necessidade de fiscalização explícita. Em cidades europeias, já foram implementados semáforos que piscam mais rapidamente à medida que a luz amarela se aproxima do vermelho, gerando um alerta intuitivo para que os motoristas reduzam a velocidade em vez de tentarem acelerar.

Além disso, a implementação de sistemas automatizados que reduzam a necessidade de decisões instantâneas pode ser altamente benéfica para minimizar os efeitos dos vieses cognitivos no trânsito. Tecnologias como o controle adaptativo de velocidade, a frenagem automática de emergência e os sistemas de manutenção de faixa ajudam a compensar as falhas humanas, reduzindo a probabilidade de colisões causadas por lapsos de atenção ou excesso de confiança. A evolução dos veículos autônomos também aponta para um futuro no qual a interferência humana na direção pode ser significativamente reduzida, mitigando os impactos da irracionalidade na condução.

Outro pilar fundamental para a construção de um trânsito mais seguro é o investimento em campanhas educativas baseadas na ciência do comportamento. Tradicionalmente, campanhas de conscientização sobre trânsito focam no medo e na punição, destacando as consequências fatais da imprudência. No entanto, estudos mostram que abordagens positivas e motivacionais tendem a ser mais eficazes para promover mudanças de longo prazo. Campanhas que associam a condução responsável a valores de status social e bem-estar pessoal, por exemplo, podem gerar impactos mais duradouros do que aquelas baseadas apenas na ameaça de punição.

Ao considerar essas diversas contribuições da economia comportamental e da psicologia cognitiva, torna-se evidente que o trânsito é um ambiente repleto de desafios que vão além da simples imposição de normas. A segurança viária não depende apenas da aplicação de leis e penalidades, mas também da compreensão profunda dos processos decisórios humanos e da implementação de estratégias inteligentes que

auxiliem os motoristas a fazerem escolhas mais seguras. O desenvolvimento de um trânsito mais eficiente e seguro exige uma abordagem multidisciplinar, que combine tecnologia, design comportamental e políticas públicas embasadas na ciência para mitigar as falhas cognitivas que tornam as estradas ambientes perigosos.

Dessa forma, a interseção entre os conceitos de Ariely, Kahneman, Simon e outros pesquisadores da economia comportamental oferece um arcabouço teórico robusto para compreender as falhas da tomada de decisão no trânsito. A adoção de intervenções baseadas nesses princípios pode contribuir para um ambiente viário mais previsível, seguro e adaptado às limitações humanas, promovendo mudanças significativas na forma como as pessoas interagem com as vias e com os outros condutores. O futuro do trânsito depende, em grande parte, da capacidade de integrar essas descobertas científicas à formulação de políticas públicas e à implementação de novas tecnologias que auxiliem na construção de um sistema de mobilidade mais seguro e eficiente para todos.

Considerações finais

A presente pesquisa evidenciou a influência determinante dos vieses cognitivos e da irracionalidade comportamental na segurança viária, com base nos conceitos apresentados por Dan Ariely (2020) e outros autores da economia comportamental, como Kahneman (2012) e Simon (1982). Ao longo da análise, demonstrou-se que as decisões no trânsito não são tomadas de maneira exclusivamente racional e deliberada, mas são fortemente influenciadas por heurísticas, emoções e expectativas sociais. Esses fatores resultam em comportamentos sistemáticos que ampliam os riscos de acidentes e comprometem a eficácia das normativas de trânsito, indicando que as abordagens tradicionais de regulação e fiscalização precisam ser reformuladas para levar em conta a natureza previsível da irracionalidade humana.

A condução veicular, conforme evidenciado, transcende a mera execução de comandos mecânicos e envolve um conjunto complexo de interações psicológicas, sociais e ambientais. Fenômenos como comportamento de rebanho, ancoragem, comparação social e ilusão do custo zero foram identificados como determinantes na tomada de decisões dos motoristas, frequentemente conduzindo a escolhas inadequadas. A negligência com a manutenção veicular, o desrespeito aos limites de velocidade, o uso de dispositivos móveis ao volante e a direção sob influência de substâncias são apenas alguns dos reflexos dessa irracionalidade, que não pode ser dissociada das falhas inerentes ao funcionamento da cognição humana. Esses comportamentos não devem ser encarados como simples desvios individuais, mas sim como padrões previsíveis que exigem respostas estruturadas e baseadas na ciência do comportamento.

Ao longo da pesquisa, verificou-se que a abordagem tradicional baseada unicamente em punições e fiscalização não é suficiente para garantir um trânsito mais seguro. Embora sanções sejam necessárias, elas muitas vezes não alteram significativamente o comportamento dos motoristas, especialmente quando as normas de trânsito não são internalizadas socialmente ou quando as penalidades são percebidas apenas como um custo financeiro, sem impacto moral ou ético. Nesse sentido, a economia comportamental fornece ferramentas valiosas para repensar as estratégias de intervenção no trânsito, sugerindo a necessidade de políticas públicas que incorporem insights sobre o funcionamento da tomada de decisão.

A implementação de nudges, por exemplo, pode ser uma alternativa altamente eficaz para incentivar escolhas mais seguras, promovendo um ambiente viário que oriente as ações dos motoristas sem restringir sua liberdade de decisão. A infraestrutura das vias pode ser projetada para induzir comportamentos mais responsáveis, como ocorre em faixas de desaceleração em rodovias, que utilizam padrões visuais e sonoros para

reduzir a velocidade de forma intuitiva. Sistemas de sinalização mais eficazes, como semáforos que ajustam seu tempo de acordo com o fluxo do trânsito ou painéis que fornecem feedback em tempo real sobre o comportamento dos motoristas, são exemplos de como intervenções sutis podem modificar hábitos arraigados sem a necessidade de coerção direta.

Ademais, a aplicação de tecnologias inteligentes para minimizar a influência da irracionalidade ao volante se apresenta como uma tendência promissora. Sistemas de monitoramento de fadiga, alertas automáticos para evitar distrações e dispositivos que impedem a direção sob influência de álcool são exemplos de inovações tecnológicas que podem reduzir a incidência de erros humanos no trânsito. A expansão do uso de veículos equipados com assistentes de direção autônoma e sensores de colisão também aponta para um futuro em que a tecnologia terá um papel fundamental na mitigação dos riscos associados à condução baseada exclusivamente em habilidades humanas.

Outro aspecto central discutido foi a importância da educação para o trânsito, que deve ir além da mera instrução técnica e da aplicação de regras normativas. A educação deve atuar como uma ferramenta de modificação de comportamentos, proporcionando aos motoristas uma compreensão mais aprofundada sobre os vieses que influenciam suas decisões. Campanhas que enfatizem as consequências psicológicas e sociais da imprudência ao volante podem gerar maior engajamento e conscientização do que abordagens meramente punitivas, que, muitas vezes, não geram impactos duradouros. Além disso, a reformulação do treinamento de condutores, incorporando noções de autorregulação emocional e percepção de risco, poderia resultar em motoristas mais preparados para lidar racionalmente com situações adversas.

Portanto, a interseção entre economia comportamental, psicologia cognitiva e segurança viária se apresenta como um campo de estudo essencial para a construção de um trânsito mais seguro e eficiente. O trânsito não é apenas um problema de infraestrutura ou fiscalização, mas

um ambiente dinâmico onde a interação entre fatores cognitivos, emocionais e sociais molda continuamente as decisões dos motoristas. As evidências apresentadas reforçam que a previsibilidade da irracionalidade deve ser considerada na formulação de políticas públicas, de forma que as normas e regulamentos não sejam apenas instrumentos de coerção, mas sim mecanismos de indução comportamental sustentáveis.

Diante dessa perspectiva, recomenda-se que futuras pesquisas aprofundem a relação entre heurísticas específicas e os diferentes perfis de condutores, bem como avaliem a efetividade de estratégias baseadas na economia comportamental na redução de infrações e acidentes. Dessa forma, as investigações sobre a viabilidade de intervenções tecnológicas e o impacto das campanhas educativas no longo prazo podem fornecer insights valiosos para a formulação de políticas mais eficazes. Consolidar um modelo de trânsito que equilibre fiscalização, educação e inovação tecnológica não apenas aumentará a segurança viária, mas também garantirá que as vias sejam adaptadas à realidade do comportamento humano, promovendo um ambiente mais previsível, eficiente e sustentável para todos os usuários da mobilidade urbana.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Rafael . **Cultura, bebida e direção no Canadá**. Disponível em: <https://canadaagora.com/cultura/bebida-e-direcao-no-canada.html>. Acesso em: 13 out 2024.

ARIELY, Dan. **Previsivelmente Irracional**. Tradução Sofia Serra. Sociedade Editorial LTDA, Rua Cidade de Córdoba, 1ª ed., 2009.

FINGUERUT, Silvia e FERNANDES, Janaina de Mendonça. **Planejando as cidades no século XXI**. Cadernos FGV projetos, JUNHO/JULHO, 2014. Ano 9, Nº24, p. 36-38. ISSN 19844883.

KAHNEMAN, Daniel. **Rápido e Devagar: Duas formas de Pensar, Objetiva** – São Paulo, 2012, p.26-29.

LEI Nº 9.503 DE 23 DE SETEMBRO DE 1997, **Código de Trânsito Brasileiro** (CTB).

LEI Nº 9.503 DE 23 DE SETEMBRO DE 1997, **Código de Trânsito Brasileiro** (CTB), Artigo 181, estacionamento irregular.

LEI Nº 9.503 DE 23 DE SETEMBRO DE 1997, **Código de Trânsito Brasileiro** (CTB), Artigo 256, tipos de penalidade.

LEI Nº 13.614 de 11 DE JANEIRO DE 2018, **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito** (Pnatrans).

RIZZARDO, Arnaldo, **A reparação nos acidentes de trânsito**: Lei 9.503, de 23.09.1997 – 10. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Editora Revista dos tribunais, 2009.

ROSSI, Rafael. **Por vaga de estacionamento, homem é morto em Rio Preto**. Disponível em: <https://www.gazetaderiopreto.com.br/cidades/noticia/2024/03/por-vaga-de-estacionamento-homem-e-morto-em-rio-preto.html>. Acesso em: 13 out 2024.

SIMON, Herbert A. (1982). **Models of bounded rationality**. 2 vols. Cambridge, MA: The MIT Press, 1982, p.73.

TERRA, **Dispositivos buscam manter motoristas atentos ao trânsito**. Disponível em: <https://www.terra.com.br/byte/dispositivos-buscam-manter-motoristas-ativos-ao-transito,c3080fcc7696b310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html>. Acesso em: 13 out.2024.

.....

Fluxo editorial/Editorial flow

Recebido 14.03.2025

Aprovado 20.04.2025

Publicado 25.04.2025

Taxonomia internacional CRediT – Colaboração de Contribuição

Mário Fernando de Freitas *Conceitualização, Curadoria de dados, Análise formal, Escrita - esboço original.*

Douglas Henrique Marin dos Santos – *Revisão. Escrita – versão final.*



Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília

Research Organization Registry

<https://ror.org/05t0gvw18>

A **Revista de Direito – Trabalho, Sociedade e Cidadania / Law Review - Labor, Society and Citizenship** (e-ISSN 2448-2358) adota "Publicação em Fluxo Contínuo"/"Ahead of Print" e Acesso Aberto (OA) vinculada ao Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Direitos Sociais e Processos Reivindicatórios (PPG-MPDS) do Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília (IESB) e utiliza o verificador de plágio *Similarity Check/Crossref* e visa atender às exigências das boas práticas editoriais da Iniciativa de Acesso Aberto de Budapeste (BOAI), do Comitê de Ética em Publicações (COPE), do Diretório de Periódicos de Acesso Aberto (DOAJ) e da Associação de Publicações Acadêmicas de Acesso Aberto (OASPA).

A revista possui QUALIS/CAPES B3 (2017-2020) nas áreas de Direito, Filosofia e Interdisciplinar e seus editores-chefes são filiados à Associação Brasileira de Editores Científicos (ABEC).

Está presente e conservada na Rede LOCKSS Cariniana / LOCKSS Program at Stanford Libraries e nos demais indexadores/diretórios: ABEC / CAPES Qualis / Cariniana / Crossref / CrossrefDOI / Crossref Similarity Check / Diadorim / ERIHPLUS / Google Scholar / Latindex / LatinREV / LivRe / Miguilim / Oasisbr / OpenAlex / ROAD / RVBI / Mirabel / Dimensions / Biblioteca CEPAL

24

Editores-Chefes

Profa. Dra. Any Ávila Assunção  [ORCID](#) Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/IESB, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Miguel Ivân Mendonça Carneiro  [ORCID](#).
Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/IESB, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Editor-Associado

Prof. Dr. Phillipe Cupertino Salloum e Silva  [ORCID](#) Universidade Federal de Jataí, Programa de Pós-Graduação Mestrado Acadêmico em Direito/PPGD-UFJ, Jataí/Goiás, Brasil.

Conselho Editorial

Profa. Dra. Ada Ávila Assunção  [ORCID](#).
Universidade Federal de Minas Gerais/UFMG, Belo Horizonte/Minas Gerais, Brasil.

Prof. Dr. Alexandre de Souza Agra Belmonte  [ORCID](#). Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/IESB. Tribunal Superior do Trabalho/ TST, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Alcian Pereira de Souza  [ORCID](#).
Universidade do Estado do Amazonas/UEA, Manaus/Amazonas, Brasil.

Prof. Dr. Alex Sandro Calheiros de Moura  [ORCID](#). Universidade de Brasília/UnB, Brasília, Brasil.

Prof. Dr. Alysson Leandro Barbate Mascaro  [ORCID](#). Universidade de São Paulo/USP, São Paulo/São Paulo, Brasil.

Prof. Dr. Antônio Escrivão Filho  ORCID. Universidade de Brasília/UnB, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Arnaldo Sampaio de Moraes Godoy  ORCID. Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/IESB, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Augusto César Leite de Carvalho  ORCID. Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/Tribunal Superior do Trabalho/TST, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Diogo Palau Flores dos Santos.  ORCID. Escola da Advocacia Geral da União/AGU, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Douglas Alencar Rodrigues  ORCID. Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/Tribunal Superior do Trabalho/TST, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Márcio Evangelista Ferreira da Silva  ORCID. Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/IESB, Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios/JDFT, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Paulo José Leite de Farias  ORCID. Escola Superior do Ministério Público da União, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Conselho Consultivo Internacional

Fabio Petrucci , Università degli Studi di Roma *La Sapienza*.

Federico Losurdo  ORCID, L'Università degli Studi di Urbino Carlo Bo

Prof. Dr. Ulisses Borges de Resende  ORCID. Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Newton de Oliveira Lima  ORCID. Universidade Federal da Paraíba/UFPB, João Pessoa/Paraíba, Brasil.

Prof. Dr. Rodolfo Mário Veiga Pamplona Filho  ORCID. Universidade Federal da Bahia/UFBA, Salvador/Bahia, Brasil.

Prof. Dr. Rodrigo Duarte Fernando dos Passos  ORCID. Universidade Estadual Paulista/UNESP, Marília/São Paulo, Brasil.

Prof. Dr. Siddharta Legale  ORCID. Universidade Federal do Rio de Janeiro/UFRJ, Rio de Janeiro/Rio de Janeiro, Brasil.

Prof. Dr. Sílvio Rosa Filho  ORCID. Universidade Federal de São Paulo/UNIFESP, Guarulhos/São Paulo, Brasil.

Prof. Dr. Tiago Resende Botelho  ORCID. Universidade Federal da Grande Dourados/UFGD, Dourados/Mato Grosso do Sul, Brasil.

Profa. Dra. Yara Maria Pereira Gurgel  ORCID. Universidade Federal do Rio Grande do Norte/UFRN, Natal/Rio Grande do Norte, Brasil.

Giorgio Sandulli, Università degli Studi di Roma *La Sapienza*.

Guilherme Dray  ORCID, Universidade Nacional de Lisboa.

Joaquín Perez Rey  ORCID, Universidad de Castilla lá Mancha.

Corpo de Pareceristas (2024-atual)

Prof. Dr. Antônio Escrivão Filho  ORCID.
Universidade de Brasília/UnB,
Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Cássius Guimarães Chai  ORCID.
Escola Superior do Ministério Público do
Maranhão - ESMPMA, São Luís/Maranhão,
Brasil.

Prof. Dr. Eduardo Xavier Lemos  ORCID.
Universidade de Brasília - UnB,
Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Fernando Nascimento dos
Santos  ORCID. Universidade de Brasília
- UnB, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Guilherme Camargo
Massaú  ORCID. Universidade Federal
de Pelotas - UFPEL, Pelotas/Rio Grande do
Sul, Brasil.

Dr. Guilherme Machado Siqueira  ORCID
. GCrim/Universidade Federal do Rio de
Janeiro, Rio de Janeiro/Rio de Janeiro,
Brasil.

Prof. Dr. Lucas Barreto Dias  ORCID.
Universidade Estadual do Ceará/UEC,
Ceará/Fortaleza, Brasil.

Profa. Dra. Núbia Regina Moreira  ORCID
. Universidade Estadual do Sudoeste da
Bahia/UESB, Jequié/Bahia, Brasil.

Prof. Dr. Wagner Teles de
Oliveira  ORCID, Universidade Estadual
de Feira de Santana, Bahia, Brasil.

26

Apoio Técnico

Setor de TI do Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília

A Revista de Direito – Trabalho, Sociedade e Cidadania está presente e conservada na Rede LOCKSS Cariniana / LOCKSS Program at Stanford Libraries e nos demais indexadores/diretórios: ABEC / CAPES Qualis / Cariniana / Crossref / CrossrefDOI / Crossref Similarity Check / Diadorim / ERIHPLUS / Google Scholar / Latindex / LatinREV / LivRe / Miguilim / Oasisbr / OpenAlex / ROAD / RVBI / Mirabel / Dimensions / Biblioteca CEPAL / Shibata / Scilit.

Nacionais



Internacionais

PRESERVED WITH

