Revista Relações Internacionais do Mundo Atual

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

TRÁFICO HUMANO E TRANSTORNO DE ESTRESSE PÓS-TRAUMÁTICO COMPLEXO: DO DESLOCAMENTO EXPLORATÓRIO À MOBILIDADE SEGURA DO SOBREVIVENTE SOB A PERSPECTIVA DOS DIREITOS HUMANOS

HUMAN TRAFFICKING AND COMPLEX POST-TRAUMATIC STRESS DISORDER: FROM EXPLORATORY DISPLACEMENT TO SAFE SURVIVOR MOBILITY FROM A HUMAN RIGHTS PERSPECTIVE

RONALDO WENCESLAU
Delegado de Polícia Civil do Estado do Paraná, Brasil. Mestrando em Direito Empresarial e Cidadania pela UniCuritiba (Linha de Pesquisa Direito Penal Econômico). Especialista em Direito Penal e Direito Processual Penal. E-mail: ronaldo_wenceslau@yahoo.com.br.

SILVANA CROOPE
Perita em Resiliência. Pós-doutora em direito pela UniCuritiba. Ph.D. em Engenharia Civil pela Universidade de Delaware, EUA. Especialista de Gerenciamento de Emergências na Agência Federal de Gerenciamento de Emergência (FEMA) parte do Departamento de Segurança da Pátria dos Estados Unidos (USDHS). E-mail: silcroope@gmail.com

VIVIANE COÊLHO DE SÉLLOS-KNOERR
Jurista brasileira. Pós-Doutorado pela Universidade de Coimbra. Professora Titular e Coordenadora do Stricto Sensu UniCuritiba. Advogada em Séllos Knoerr Sociedade de Advogados. Presidente da Academia Brasileira de Direito - ABD. E-mail: viviane.knoerr@unicuritiba.com.br

RESUMO
O artigo analisa a passagem do transporte utilizado como meio de recrutamento, deslocamento, ocultação ou controle da vítima para a mobilidade segura como infraestrutura de proteção, recuperação e reintegração social do sobrevivente de tráfico humano. Parte-se da constatação de que o tráfico de pessoas, embora tradicionalmente tratado como crime transnacional e violação de direitos humanos, produz efeitos psíquicos, cognitivos, relacionais e funcionais que podem persistir após a cessação da exploração. A pesquisa apoiada em vários dos objetivos da Agenda 20230 adota abordagem qualitativa, fundada em revisão bibliográfica e análise normativa, articulando direito internacional dos direitos humanos, estudos sobre tráfico humano, saúde mental, transtorno de estresse pós-traumático - TEPT - (em inglês, *post-traumatic stress disorder — PTSD*), deficiência psicossocial, acessibilidade, desenho universal e transporte. Sustenta-se que políticas centradas apenas na

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Revista Relações Internacionais do Mundo Atual
Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

identificação da vítima, na interrupção do crime e na persecução penal permanecem insuficientes quando ignoram as barreiras institucionais, comunicacionais, tecnológicas e espaciais enfrentadas por sobreviventes. O setor de transporte é examinado em sua ambivalência: pode ser apropriado por redes criminosas, mas também pode funcionar como espaço estratégico de identificação, encaminhamento, proteção e reconstrução da autonomia. Conclui-se que a mobilidade segura deve ser compreendida como condição de acesso a direitos, exigindo protocolos informados pelo trauma, acomodações razoáveis, desenho universal e respostas institucionais compatíveis com dignidade, segurança e liberdade.

Palavras-chave: Tráfico humano; TEPT complexo; Mobilidade segura; Deficiência psicossocial; Desenho universal.

ABSTRACT:
The article analyzes the transition from transportation used as a means of recruitment, displacement, concealment, or control of the victim to safe mobility as an infrastructure for protection, recovery, and social reintegration of the survivor of human trafficking. It is based on the observation that trafficking in persons, although traditionally treated as a transnational crime and violation of human rights, produces psychic, cognitive, relational, and functional effects that may persist after the cessation of exploitation. The research supported by several of the objectives of the 20230 Agenda adopts a qualitative approach, based on literature review and normative analysis, articulating international human rights law, studies on human trafficking, mental health, post-traumatic stress disorder (PTSD), psychosocial disability, accessibility, universal design, and transportation. It is argued that policies focused only on victim identification, crime interruption, and prosecution remain insufficient when they ignore the institutional, communicational, technological, and spatial barriers faced by survivors. The transport sector is examined in its ambivalence: it can be appropriated by criminal networks, but it can also function as a strategic space for identification, referral, protection and reconstruction of autonomy. It is concluded that safe mobility should be understood as a condition for access to rights, requiring trauma-informed protocols, reasonable accommodations, universal design and institutional responses compatible with dignity, security and freedom.

Keywords: Human trafficking; Complex PTSD; Safe mobility; Psychosocial disability; Universal design.

1 INTRODUÇÃO

O tráfico humano é usualmente descrito, no plano jurídico internacional, como crime transnacional, violação de direitos humanos e forma contemporânea de exploração. Essa descrição, embora correta, torna-se insuficiente quando a análise se desloca da identificação criminal do fato para as sequelas psíquicas, cognitivas, relacionais e funcionais suportadas pela vítima após a cessação da exploração. O problema não se limita ao recrutamento, ao deslocamento, à ocultação ou ao controle

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

da pessoa traficada, mas alcança a reconstrução concreta de sua autonomia, de sua confiança institucional, de sua capacidade de comunicação e de sua circulação social em condições de segurança.

A problemática central deste artigo consiste em verificar em que medida as políticas de enfrentamento ao tráfico humano, especialmente no setor de transporte, permanecem orientadas por uma lógica predominantemente repressiva de identificação, interrupção do crime e persecução penal, sem estruturar de modo suficiente respostas posteriores de proteção, acessibilidade e reintegração. A hipótese desenvolvida é que a exposição prolongada à exploração pode, em determinados casos, produzir limitações psicossociais relevantes, inclusive associadas ao transtorno de estresse pós-traumático (TEPT) e ao transtorno de estresse pós-traumático complexo (TEPTC), exigindo que a proteção jurídica ultrapasse o momento do resgate e incorpore modelos de mobilidade segura, atendimento informado pelo trauma, acomodações razoáveis e desenho universal.

O objetivo geral é analisar a passagem do transporte como possível meio de recrutamento, deslocamento, ocultação e controle da vítima para a mobilidade segura como infraestrutura de proteção, recuperação e reintegração do sobrevivente. Essa passagem permite compreender o setor de transporte em sua ambivalência: de um lado, como infraestrutura explorada por redes criminosas; de outro, como espaço estratégico para identificação, acolhimento, encaminhamento, acessibilidade e reconstrução da autonomia de pessoas sobreviventes do tráfico humano.

Para enfrentar essa problemática, o artigo adota abordagem qualitativa, fundada em revisão bibliográfica e análise normativa, com diálogo entre o direito internacional dos direitos humanos, a literatura sobre tráfico de pessoas, os estudos sobre saúde mental e TEPT complexo (em inglês, *complex post-traumatic stress disorder - CPTSD*), as normas sobre deficiência psicossocial e as pesquisas interdisciplinares sobre transporte, tecnologia, risco e enfrentamento ao tráfico humano. O percurso argumentativo parte da saúde mental como risco global, econômico e institucional, examina o tráfico humano para além da persecução penal e avança para a análise da mobilidade, da acessibilidade e da proteção do sobrevivente, sem perder de vista os limites jurídicos da vigilância, da medicalização e da instrumentalização da vítima.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Revista Relações Internacionais do Mundo Atual
Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

2. SAÚDE MENTAL GLOBAL E TRÁFICO HUMANO: DOS RISCOS SISTÊMICOS AO DANO PSÍQUICO DA EXPLORAÇÃO

Para que o problema complexo e sistêmico global de saúde mental incluindo as vítimas de tráfico humano, a pesquisa passa pelo risco global de saúde mental, e a caracterização da saúde mental das vítimas de tráfico humano.

2.1 SAÚDE MENTAL COMO RISCO GLOBAL, ECONÔMICO E INSTITUCIONAL

A saúde mental deixou de ser problema exclusivamente clínico ou privado e passou a constituir tema de governança pública, risco social, custo econômico e direitos humanos. O Fórum Econômico Mundial, no *Global Risks Report 2019*, relacionou o agravamento do sofrimento psíquico a um mundo marcado por ansiedade, infelicidade, solidão, incerteza, fragmentação social, precarização de vínculos, insegurança econômica, tecnologias digitais e perda de controle.[1] Esse enquadramento revela que o sofrimento mental não pode ser tratado como fenômeno isolado da organização social, econômica e tecnológica que produz vulnerabilidades. E esses tópicos se inserem em vários dos objetivos da Agenda 2030 da ONU, como o fim da pobreza e vulnerabilidade, produção do bem-estar para todos, promoção de crescimento econômico com trabalho para todos, cidades seguras, e justiça para todos.[2]

A dimensão econômica reforça essa centralidade. Estimativas do Fórum Econômico Mundial e da *Harvard School of Public Health* projetaram o crescimento do custo global das condições de saúde mental de aproximadamente US$2,5 trilhões, em 2010, para US$6 trilhões, em 2030.[3] Na mesma direção, a Organização Mundial da Saúde registrou que o impacto cumulativo dos transtornos mentais, em perda de

[1]WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Risks Report 2019*. 14. ed. Geneva: World Economic Forum, 2019. p. 7 e 33-34. Disponível em: https://www3.weforum.org/docs/WEF_Global_Risks_Report_2019.pdf. Acesso em: 27 maio 2026.
[2] UN DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS. **Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development | Department of Economic and Social Affairs**. Disponível em: <https://sdgs.un.org/2030agenda>. Acesso em: 2 jul. 2026.
[3]WORLD ECONOMIC FORUM; HARVARD SCHOOL OF PUBLIC HEALTH. *The Global Economic Burden of Non-communicable Diseases*. Geneva: World Economic Forum, 2011. p. 27. Disponível em: https://www3.weforum.org/docs/WEF_Harvard_HE_GlobalEconomicBurdenNonCommunicableDiseases_2011.pdf. Acesso em: 27 maio 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

produção econômica, poderia alcançar US$ 16,3 trilhões entre 2011 e 2030[4]. Dados posteriores da própria OMS indicam que depressão e ansiedade, por si sós, custam à economia global cerca de US $1 trilhão por ano, sobretudo por perdas de produtividade.[5] A mesma preocupação aparece em publicação da Bloomberg Media, ao tratar os problemas de saúde mental como fator de pressão crescente sobre a economia global. A formulação é relevante porque desloca o tema do campo estritamente clínico para o plano dos riscos sistêmicos: sofrimento psíquico, perda de produtividade, afastamentos laborais, custos assistenciais e fragilização institucional passam a compor uma mesma cadeia de impactos sociais e econômicos.[6] Esse diagnóstico tornou-se ainda mais sensível após a pandemia de COVID-19, que ampliou demandas reprimidas por cuidado, agravou vulnerabilidades psicossociais e expôs a insuficiência das respostas institucionais em saúde mental. Note-se, ainda, que o *Global Risks Report 2019* foi desenvolvido em parceria com a Marsh & McLennan Companies e o Zurich Insurance Group, atores ligados à mensuração e gestão de riscos, inclusive no mercado securitário. Esse dado é relevante porque evidencia que o sofrimento psíquico passou a integrar também o campo do cálculo institucional, financeiro e securitário, com impacto sobre custo, cobertura, acesso e capacidade de resposta dos sistemas públicos e privados de cuidado. A Organização Mundial da Saúde também trata a saúde mental como componente essencial da saúde geral, do bem-estar coletivo e da dignidade humana. No *World Mental Health Report: Transforming Mental Health for All*, a OMS afirma que as necessidades globais de saúde mental são elevadas, enquanto as respostas institucionais permanecem insuficientes, desiguais e ainda concentradas em modelos hospitalares ou institucionais. Por isso, defende a transformação estrutural dos sistemas de saúde mental, com fortalecimento de serviços comunitários, integrados à atenção primária,

[4]WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Comprehensive Mental Health Action Plan 2013–2030*. Geneva: World Health Organization, 2021, p. 3. Disponível em: https://www.who.int/publications/i/item/9789240031029. Acesso em: 03 jun. 2026.
[5]WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Over a billion people living with mental health conditions – services require urgent scale-up*. Geneva: World Health Organization, 2 set. 2025. Disponível em: https://www.who.int/news/item/02-09-2025-over-a-billion-people-living-with-mental-health-conditions-services-require-urgent-scale-up. Acesso em 27 maio 2026.
[6]BLOOMBERG MEDIA. *Global risks take a high toll on mental health*. Sponsored by Zurich. 2021. Disponível em: https://sponsored.bloomberg.com/article/zurich/global-risks-take-a-high-toll-on-mental-health. Acesso em: 27 maio 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

orientados por direitos humanos e capazes de responder às necessidades concretas das pessoas.[7]

Não existe uma plataforma, software ou dispositivo tecnológico único capaz de responder, de forma abrangente, às necessidades das pessoas que convivem com TEPT. A presença recorrente do tema da saúde mental em relatórios, ferramentas de monitoramento e agendas institucionais indica, também, que o problema passou a ocupar maior relevância na análise de riscos contemporâneos. Nesse contexto, sintomas e efeitos associados ao sofrimento psíquico deixam de ser tratados apenas como questões clínicas individuais e passam a integrar o campo do monitoramento, da gestão de riscos e da formulação de respostas institucionais. Assim, conhecer os riscos relacionados à saúde mental e ao TEPT torna-se relevante para prevenir agravamentos, orientar políticas públicas e estruturar trajetórias de cuidado e reintegração. Como exemplo, a plataforma Strategic Intelligence, do Fórum Econômico Mundial, utiliza os chamados Mapas de Transformação como recurso visual dinâmico para representar conexões entre temas globais, setores econômicos e problemas sistêmicos, onde o problema do risco global de saúde mental é um dos elementos mapeados no relatório de 2019, contudo, não discutindo o grupo de vítimas de tráfico humano.

2.2 TRÁFICO HUMANO, VULNERABILIDADE ESTRUTURAL E PRODUÇÃO DE DANO PSÍQUICO

A aproximação entre saúde mental global e tráfico humano se justifica porque muitos fatores de risco identificados no debate internacional — vulnerabilidade econômica, isolamento, perda de vínculos, precarização do trabalho, migração vulnerável, medo, insegurança e dificuldade de acesso a serviços — também aparecem nas dinâmicas de recrutamento, controle e exploração de vítimas. A literatura internacional em saúde pública associa o tráfico humano a elevados índices

[7]WORLD HEALTH ORGANIZATION. *World Mental Health Report: transforming mental health for all*. Geneva: World Health Organization, 2022, p. xv, 37, 51-52 e 188. Disponível em: https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/40e5a13a-fe50-4efa-b56d-6e8cf00d5bfa/content. Acesso em: 27 maio 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

de violência e a danos físicos, sexuais e mentais, incluindo depressão, ansiedade e transtorno de estresse pós-traumático.[8]

Nesse contexto, o tráfico humano deve ser compreendido como experiência extrema de produção de dano psíquico. O deslocamento forçado ou fraudulento, a exploração sexual, laboral ou doméstica, a vigilância, a ameaça, a dependência econômica, a retenção de documentos e a manipulação afetiva não produzem apenas dano físico ou patrimonial. Podem gerar desorganização duradoura da autonomia, da memória, da atenção, da confiança institucional e da capacidade de participação social. A vítima não é atingida apenas por um episódio isolado de violência, mas por ciclos prolongados de medo, coerção, isolamento, vergonha, culpa, desorientação territorial e impossibilidade de pedir ajuda.

A linguagem dos riscos globais permite, portanto, compreender a saúde mental da vítima de tráfico não como evento individual desconectado da estrutura social, mas como efeito produzido por sistemas econômicos, migratórios, tecnológicos e institucionais que tornam certas pessoas mais exploráveis e menos visíveis. Essa leitura prepara a análise jurídica posterior: se o tráfico produz dano psíquico relevante, a proteção da vítima não pode se limitar à persecução penal do explorador, devendo alcançar identificação, cuidado, acessibilidade, mobilidade segura e reconstrução concreta da autonomia.

3 TRÁFICO HUMANO, VULNERABILIDADE E PROTEÇÃO JURÍDICA PARA ALÉM DA PERSECUÇÃO PENAL

3.1 DA FRAGMENTAÇÃO NORMATIVA AO PROTOCOLO DE PALERMO: DEFINIÇÃO INTERNACIONAL E MATRIZ REPRESSIVA

Durante boa parte do século XX, o tráfico de pessoas foi tratado pelo direito internacional de forma fragmentada, por meio de instrumentos voltados a práticas específicas, como exploração sexual, escravidão, venda de crianças, prostituição

[8]OTTISOVA, Livia et al. Prevalence and risk of violence and the mental, physical and sexual health problems associated with human trafficking: an updated systematic review. *Epidemiology and Psychiatric Sciences*, v. 25, n. 4, p. 317-341, 2016, p. 328-329 e 335. Disponível em: https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC7137602/pdf/S2045796016000135a.pdf. Acesso em: 2 jun. 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

forçada e violência contra mulheres. Embora esses documentos revelassem preocupação internacional crescente, ainda não havia uma definição geral, articulada e consensual de tráfico de pessoas, capaz de integrar atos, meios e finalidade de exploração. Até dezembro de 2000, a falta de consenso refletia divergências sobre os elementos do conceito, suas consequências jurídicas e sua distinção em relação à migração irregular e ao contrabando de migrantes.[9]

O Protocolo de Palermo inaugurou uma resposta internacional que combina criminalização, cooperação interestatal e proteção da vítima. O conceito passou a abranger recrutamento, transporte, transferência, alojamento ou acolhimento de pessoas, mediante ameaça, uso da força, coerção, fraude, engano, abuso de poder ou abuso de situação de vulnerabilidade, para fins de exploração. Também estabeleceu que o consentimento da vítima é irrelevante quando empregados os meios previstos no próprio instrumento, além de prever a prevenção e o combate ao tráfico, a proteção das vítimas e a cooperação internacional entre os Estados signatários.[10]

Essa formulação, contudo, foi inserida no contexto da Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional, o que favoreceu uma matriz prioritariamente persecutória. Embora o tráfico de pessoas já fosse objeto do direito internacional desde o início do século XX, sua disciplina permaneceu marginal no sistema internacional de direitos humanos até Palermo. Além disso, os elementos centrais da definição foram mantidos intencionalmente amplos para viabilizar consenso, permitindo apropriações distintas da expressão “tráfico”. O deslocamento do tema para o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC) reforçou essa orientação, vinculando o primeiro tratado internacional moderno sobre tráfico de pessoas a objetivos de controle criminal, segurança de fronteiras e persecução da criminalidade organizada transnacional.[11]

[9] GALLAGHER, Anne T. *The international law of human trafficking*. New York: Cambridge University Press, 2010, p. 12.
[10] UNITED NATIONS. Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime. New York: United Nations, 2000, art. 2º e 3º. Disponível em: https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/protocol-prevent-suppress-and-punish-trafficking-persons. Acesso em: 12 jun. 2026.
[11] CHUANG, Janie A. Exploitation Creep and the Unmaking of Human Trafficking Law. *American Journal of International Law*, v. 108, n. 4, p. 609-649, 2014, p. 609-610 e 614-615. Disponível em: https://digitalcommons.wcl.american.edu/facsch_lawrev/563/. Acesso em: 27 maio 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Revista Relações Internacionais do Mundo Atual
Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

3.2 CENTRALIDADE NA VÍTIMA, COOPERAÇÃO PERSECUTÓRIA E PRINCÍPIO DA NÃO PUNIÇÃO

O reforço das legislações criminais contra o tráfico humano ampliou tipos penais e endureceu respostas repressivas, mas também evidenciou uma tensão: o processo penal exige prova robusta, contraditório e ampla defesa, sem que isso autorize converter a vítima em mero instrumento probatório. Quando o enfrentamento se concentra no criminoso e não nas consequências sofridas pela pessoa explorada, a persecução pode reforçar processos de revitimização ou retraumatização.[12]

Os regimes de combate ao tráfico frequentemente concedem proteção apenas após a vitimização e, em alguns casos, vinculam assistência, residência, proteção ou permanência à colaboração da vítima em investigações e processos. Essa lógica pode expor sobreviventes e familiares a retaliações, além de transformar o cuidado em recompensa pela utilidade probatória.[13] A arquitetura normativa, portanto, não deve se esgotar na criminalização: a resposta estatal precisa assegurar identificação, proteção, assistência, não criminalização, possibilidade de permanência temporária e retorno seguro, especialmente quando a vulnerabilidade migratória decorre da própria fraude, coerção, retenção documental, ameaça de deportação ou dependência imposta pelo explorador.[14]

No eixo norte-americano, o *Trafficking Victims Protection Act of 2000* consolidou resposta fundada na combinação entre persecução penal, prevenção e proteção da vítima, prevendo alternativas à remoção, prevenção de penalização indevida por atos diretamente resultantes do tráfico, treinamento de agentes e acesso a benefícios e serviços independentemente do status migratório nas hipóteses legais.[15] Em perspectiva comparada, a Diretiva 2011/36/UE, após a alteração pela Diretiva (UE) 2024/1712, mantém a estrutura típica do tráfico e prevê assistência especializada, abordagem centrada na vítima e possibilidade de não persecução ou

[12] KIM, Kathleen. The Coercion of Trafficked Workers. *Iowa Law Review*, v. 96, p. 409-472, 2011, p. 447. Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1710282. Acesso em: 28 maio 2026.
[13] CHUANG, 2014, p. 615, 641-642, especialmente nota 192.
[14] GALLAGHER, 2010, p. 144-145, 276 e 283-284.
[15] UNITED STATES. *United States Code*. Title 22, Chapter 78, § 7101(a), Purposes and findings; § 7105(b)(1)(B)(i)-(ii), Protection and assistance for victims of trafficking; § 7106(b)(2), Minimum standards for the elimination of trafficking. Disponível em: https://www.law.cornell.edu/uscode/text/22/chapter-78. Acesso em: 12 jun. 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

não aplicação de penas por atividades ilícitas praticadas como consequência direta da exploração.[16]

A centralidade da vítima torna-se decisiva porque o tráfico pode desenvolver-se como processo prolongado, no qual a pessoa explorada aparece perante o Estado como migrante irregular, trabalhadora sem autorização, usuária de documento falso ou autora de infração, e não como vítima. A distinção entre infrações de status, consequenciais e de libertação revela que a criminalização da vítima pode integrar a própria dinâmica de medo, silêncio e dependência usada pelos exploradores.[17] Essa dificuldade de identificação também fragiliza as cláusulas de não punição, sobretudo quando a vítima, mesmo envolvida em infrações decorrentes da exploração, é submetida a prisão, entrevistas, comparecimentos judiciais e atos procedimentais capazes de produzir nova retraumatização.[18]

A cooperação da vítima pode ser relevante para a investigação, mas não deve funcionar como condição de acesso à segurança, assistência, não punição ou reconstrução da vida. Uma política centrada na vítima precisa separar proteção de recompensa pela colaboração, sem impedir a cooperação quando ela for segura, voluntária e compatível com a recuperação.[19] Relatório da La Strada International, de 2025, confirma a distância entre previsão normativa e aplicação prática do princípio da não punição, associando falhas de identificação e desconhecimento institucional a privação de liberdade, antecedentes criminais, risco de deportação, retraumatização e perda de acesso a reparação e proteção.[20] E tudo isso ainda deixa em outro plano os diferentes tipos de riscos pelos diferentes tipos e tamanhos de atividades de tráfico humano, de fundo de quintal à indústria de tráfico de pessoas.

---

[16]UNIÃO EUROPEIA. Diretiva 2011/36/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de abril de 2011, relativa à prevenção e luta contra o tráfico de seres humanos e à proteção das vítimas, e que substitui a Decisão-Quadro 2002/629/JAI do Conselho. Texto consolidado em 14 jul. 2024 após alteração pela Diretiva (UE) 2024/1712, art. 2º, n. 1 a 3; art. 8º; art. 11, n. 1 a 4. *EUR-Lex*, Luxemburgo, 2024. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:02011L0036-20240714. Acesso em: 12 jun. 2026.

[17]RODRÍGUEZ-LÓPEZ, Silvia. The non-punishment of human trafficking victims in Europe: a comparative perspective. *New Journal of European Criminal Law*, v. 15, n. 3, p. 313-335, 2024, p. 1-2 do PDF disponibilizado no repositório. DOI: 10.1177/20322844241265238. Disponível em: https://ruc.udc.es/entities/publication/4d3ae556-2b5f-45e4-975b-991d55b555ad. Acesso em: 12 jun. 2026.

[18]Ibid., p. 4-5 do PDF disponibilizado no repositório.

[19]GALLAGHER, 2010, p. 298-299.

[20]LA STRADA INTERNATIONAL. *Assessment of the Principle of Non-Punishment: Collection of Case Law*. Amsterdam: La Strada International, 2025, p. 4-5, 9-10 e 14-16. Disponível em: https://documentation.lastradainternational.org/lsidocs/3636-LSI_Non%20Punishment%20Report2025.pdf. Acesso em: 10 jun. 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Revista Relações Internacionais do Mundo Atual
Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

3.3 EXPLORAÇÃO LABORAL, ESCRAVIDÃO MODERNA E MOBILIDADE COMO INFRAESTRUTURA AMBIVALENTE

A exploração laboral exige cautela conceitual. Como *continuum*, ela envolve graus variados de submissão, aceitação e vulnerabilidade, sem que a irrelevância jurídica do consentimento signifique negar a capacidade decisória da vítima. Em contextos de pobreza, migração irregular, dívida, dependência documental ou ausência realista de alternativas, a aceitação de condições degradantes pode resultar de poder de negociação praticamente inexistente. Por isso, a análise deve evitar tanto a conversão automática de toda precariedade laboral em tráfico humano quanto a restrição do tráfico a hipóteses de cárcere físico, violência explícita ou privação absoluta de movimento.[21]

Os dados recentes indicam que essa complexidade não é marginal. O *Global Report on Trafficking in Persons 2024* registra a retomada da detecção global de vítimas após a pandemia, o crescimento da identificação de crianças, a expansão do tráfico para trabalho forçado, o aumento de formas de criminalidade forçada e a maior complexidade dos fluxos transnacionais. Em 2022, o trabalho forçado passou a representar a maior parcela das vítimas detectadas globalmente, embora as condenações ainda se concentrem sobretudo em casos de exploração sexual; além disso, a exploração laboral costuma ocultar-se em atividades econômicas aparentemente lícitas, por meio de contratos, subcontratações, alojamentos, dívidas, documentos e dependência migratória.[22]

As estimativas globais de escravidão moderna dimensionam essa escala: em 2021, cerca de 50 milhões de pessoas viviam nessa condição, das quais aproximadamente 28 milhões estavam submetidas a trabalho forçado e 22 milhões a casamento forçado.[23] Esse dado, contudo, não autoriza a fusão conceitual entre

[21]PALUMBO, Letizia. *Taking Vulnerabilities to Labour Exploitation Seriously: a critical analysis of legal and policy approaches and instruments in Europe*. Cham: Springer Nature Switzerland, 2024, p. 57. DOI: 10.1007/978-3-031-55424-7. Disponível em: https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-031-55424-7. Acesso em: 09 jun. 2026.
[22]UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME. *Global Report on Trafficking in Persons 2024*. Vienna: UNODC, 2024, p. 25-26, 36-39, 49-52 e 54-59. Disponível em: https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glotip/2024/GLOTIP2024_BOOK.pdf. Acesso em: 09 jun. 2026.
[23]INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION; WALK FREE; INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR MIGRATION. *Global Estimates of Modern Slavery: Forced Labour and Forced Marriage*. Geneva:

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

escravidão moderna, trabalho forçado e tráfico humano. As categorias se comunicam quando envolvem coerção, abuso de vulnerabilidade, restrição realista de saída e exploração econômica ou material, mas não são integralmente coincidentes.

Considerando que o conceito internacional de tráfico de pessoas inclui atos como recrutar, transportar, transferir, alojar e receber pessoas para fins de exploração,[24] a mobilidade não causa o tráfico, mas pode ser apropriada por redes criminosas, intermediadores laborais e exploradores privados. Essa ambivalência desloca a análise para rodovias, ônibus, aeroportos, portos, aplicativos, serviços de logística, alojamentos temporários, plataformas digitais e sistemas automatizados: a infraestrutura que facilita a circulação legítima também pode produzir isolamento, dependência, vigilância e invisibilidade. O transporte pode integrar a dinâmica típica, mas o elemento decisivo permanece a conexão entre atos de captação ou controle, meios ilícitos ou abusivos e finalidade de exploração, e integrar sistema logístico para o caso de volumes como indústria dessas atividades ilícitas e ilegais.

A análise do tráfico humano como indústria permite aprofundar essa leitura, ao deslocar o olhar de episódios isolados de exploração para cadeias, mercados, intermediários, infraestruturas e práticas organizadas que tornam a vulnerabilidade humana economicamente aproveitável. Esse ponto é desenvolvido pela obra Human Trafficking Industry: A Scoping Review, de Viviane Coêlho de Séllos-Knoerr e Silvana Croope, que examina os dados, volumes, sistemas e tecnologias usadas, e aproveitam infraestruturas construídas para servirem de base para o desenvolvimento econômico e manutenção das dinâmicas sociais de forma adversa, como a distorção de finalidade observada no setor de transporte.[25]

4 O SETOR DE TRANSPORTE ENTRE A EXPLORAÇÃO CRIMINAL E A MOBILIDADE SEGURA DO SOBREVIVENTE

ILO, 2022, p. 2. Disponível em: https://www.ilo.org/publications/major-publications/global-estimates-modern-slavery-forced-labour-and-forced-marriage. Acesso em: 07 jun. 2026.

[24]UNITED NATIONS. Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime. New York: United Nations, 2000, art. 3º. Disponível em: https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/protocol-prevent-suppress-and-punish-trafficking-persons. Acesso em: 12 jun. 2026.

[25] CROOPE, Silvana V.; SÉLLOS-KNOERR, Viviane Coêlho de. **Human trafficking industry: a scoping review**. Curitiba, PR: Editora Clássica, 2025.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Revista Relações Internacionais do Mundo Atual
Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

4.1 TRANSPORTE COMO INFRAESTRUTURA AMBIVALENTE: DESLOCAMENTO, OCULTAÇÃO E INTERRUPÇÃO DO TRÁFICO HUMANO

O setor de transporte precisa ser compreendido como infraestrutura ambivalente. Embora a engenharia de transportes se oriente à oferta de sistemas seguros para os usuários, a mesma infraestrutura pode ser instrumentalizada para ganhos ilícitos, inclusive no tráfico humano. Dados do *IBM Traffic Analysis Hub* indicaram que, dos 3.019 eventos de tráfico identificados nos Estados Unidos entre março de 2020 e fevereiro de 2021, quase 2.400 envolveram alguma forma de transporte de superfície, como carros, caminhões ou ônibus. Essa ambivalência aparece em diferentes etapas do tráfico humano: rodovias, terminais, estações, áreas de descanso e veículos podem atuar no recrutamento, no movimento, na exploração, na fuga e na recuperação. O dado não transforma o transporte em causa do tráfico, mas evidencia que a circulação ordinária pode ser apropriada para deslocar, ocultar ou controlar vítimas, ao mesmo tempo em que o acesso ao transporte pode favorecer a saída da exploração e a recuperação do sobrevivente.[26]

A atuação institucional no transporte ultrapassa a gestão técnica da infraestrutura. Departamentos de transporte podem contribuir para a interrupção do tráfico humano por meio de conscientização, treinamento, parcerias regionais e coleta de dados de linha de frente. Essa atuação permite transformar espaços de circulação em pontos qualificados de percepção, encaminhamento e proteção, especialmente quando articulada a treinamento, parcerias regionais e coleta de dados de linha de frente.[27] Essa resposta institucional deve alcançar tanto sinais de exploração sexual quanto indicadores de trabalho forçado, coerção documental, dependência econômica, alojamento controlado, subcontratação abusiva e deslocamentos vinculados ao local de exploração, especialmente quando a violência se oculta em atividades econômicas aparentemente regulares.[28]

[26]HABERMANN, John; SUÁREZ, Elizabeth; WIGLE, Christi; JONES, Steven; CROOPE, Silvana V.; HALL, Ron; HILL, Margo; BAGLIN, Chris. The contribution of state and local DOTs to disrupting human trafficking. *ITE Journal*, Washington, DC, v. 91, n. 6, p. 40-44, jun. 2021, p. 40-42. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/352225784_The_Contribution_of_State_and_Local_DOTs_to_Disrupting_Human_Trafficking. Acesso em: 3 jun. 2026.

[27] Ibid., p. 41-43.

[28] YAGCI SOKAT, Kezban et al. Forced labor and transportation: multi-disciplinary perspectives. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, v. 23, 2024, p. 8. DOI: 10.1016/j.trip.2023.100999. Disponível em: https://scholarworks.sjsu.edu/faculty_rsca/4619/. Acesso em 21 jun. 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Revista Relações Internacionais do Mundo Atual
Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

O relatório de 2024 do *U.S. Department of Transportation Advisory Committee on Human Trafficking* — ACHT — caracteriza o setor de transporte como "conector crítico", capaz tanto de facilitar quanto de prevenir o tráfico humano. O documento reforça o papel da conscientização pública, do treinamento de pessoal, da comunicação clara, dos protocolos de relato, das parcerias, da coleta de dados, do compartilhamento de informações e do apoio a vítimas e sobreviventes.[29]

A literatura empírica recente, com base na *National Outreach Survey for Transportation (NOST)*, acrescenta que a identificação do tráfico humano no setor de transporte depende de condições institucionais adequadas para o relato. O estudo registra que a desconfiança, o medo de represálias e as falhas do sistema de justiça aparecem como razões recorrentes para a subnotificação, ao mesmo tempo em que trabalhadores de diferentes modais apontam lacunas de treinamento e receio de identificar incorretamente sinais de tráfico. Por isso, o treinamento não deve se limitar à descrição abstrata de sinais de alerta, devendo incluir canais seguros de comunicação, protocolos claros e proteção contra abordagens improvisadas ou revitimizantes.[30]

No modal aéreo, o manual da Organização da Aviação Civil Internacional — ICAO Doc 10171 — oferece parâmetro adicional para uma estratégia de enfrentamento ao tráfico humano fundada em articulação institucional. O documento destaca a importância de parcerias entre operadores aéreos, aeroportos, autoridades de aviação civil, órgãos governamentais, forças de segurança e organizações não governamentais, orientadas por respostas centradas na vítima e informadas pelo trauma.[31] A evolução tecnológica do transporte amplia essa discussão. Veículos autônomos, sistemas digitais de monitoramento e tecnologias de rastreamento podem criar novas possibilidades de prevenção e identificação de situações de tráfico

[29]UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. *Department of Transportation Advisory Committee on Human Trafficking: 2024 Report: Preventing and Addressing Human Trafficking in the Transportation Sector*. Washington, DC: USDOT, 2024, p. 7-8, 14 e 55-58. Disponível em: https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2024-11/ACHT%202024%20Final%20Report%20Preventing%20and%20Addressing%20Human%20Trafficking%20in%20the%20Transportation%20Sector%20%28508-Compliant%29.pdf. Acesso em: 3 jun. 2026.

[30]AUGUSTE, Marisa E.; YAGCI SOKAT, Kezban; WIGLE, Christi; BAGLIN, Christine. Reporting on human trafficking crimes: a national transportation survey. *Journal of Transportation Security*, v. 17, n. 1, art. 7, p. 1-18, 2024, passim. DOI : 10.1007/s12198-024-00277-5. Disponível em: https://link.springer.com/article/10.1007/s12198-024-00277-5. Acesso em: 3 jun. 2026.

[31]INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. *Doc 10171: Manual on a Comprehensive Strategy for Combating Human Trafficking in the Aviation Sector*. 1. "ed". Montréal: ICAO, 2023, p. 2-6. Disponível em: https://www.icao.int/sites/default/files/FAL/10171_cons_en.pdf. Acesso em: 1 jun. 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

humano, mas também produzem riscos jurídicos relevantes. A redução de infrações, abordagens de trânsito e interações diretas com agentes de segurança pode diminuir oportunidades de identificação de vítimas em deslocamento, ao mesmo tempo em que propostas de reconhecimento facial, rastreamento de ocupantes, GPS e conectividade veicular intensificam preocupações com vigilância, privacidade e uso de dados sensíveis. Por isso, a proteção da vítima exige que soluções tecnológicas sejam acompanhadas de governança de dados, limites jurídicos claros e protocolos humanos de resposta.[32]

4.2 DA IDENTIFICAÇÃO À PROTEÇÃO: LIMITES DA VIGILÂNCIA E CONSTRUÇÃO DA MOBILIDADE SEGURA

A conversão do transporte em espaço de identificação exige cautela jurídica. Campanhas, treinamentos e canais de denúncia podem ampliar a percepção institucional, mas não autorizam vigilância indiscriminada, perfilamento racial, criminalização de migrantes ou abordagens que exponham a vítima a novos riscos. Quando terminais, estações, veículos, rodovias e pontos de parada passam a funcionar como locais de observação permanente, pessoas já submetidas a maior controle institucional — migrantes, trabalhadores precarizados, pessoas pobres, racializadas ou inseridas em economias informais — podem ser abordadas como vítimas presumidas ou suspeitos potenciais. O transporte só se converte em infraestrutura de proteção quando a identificação não reproduz medo, punição ou revitimização.[33]

A política antitráfico no transporte, portanto, não deve se limitar à detecção da vítima durante o deslocamento. Deve enfrentar a etapa posterior da proteção: como garantir que o sobrevivente, uma vez identificado, consiga circular, acessar serviços,

[32]HOCKSTAD, Trayce; LIDBE, Abhay; OKAFOR, Sunday; CROOPE, Silvana V.; JONES, Steven. Unintended Consequences at the Intersection of Human Trafficking and Autonomous Vehicles: A Transportation Research Need. *Journal of Legal Affairs and Dispute Resolution in Engineering and Construction*, v. 16, n. 2, art. 06524002, p. 06524002-1-06524002-4, 2024, p. 2-3 do PDF disponibilizado no repositório. DOI: 10.1061/JLADAH.LADR-1009. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/380246877_Unintended_Consequences_at_the_Intersection_of_Human_Trafficking_and_Autonomous_Vehicles_A_Transportation_Research_Need. Acesso em: 23 jun. 2026.

[33]GOLDSMITH, Shayna; SCIARA, Gian-Claudia. (Im)mobilizing surveillance: transportation in human trafficking policy. *Environment and Planning C: Politics and Space*, v. 44, n. 2, p. 353-374, 2026, p. 14 e 16 do PDF disponibilizado no repositório. DOI: 10.1177/23996544251382859. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/396844969_Immobilizing_surveillance_Transportation_in_human_trafficking_policy. Acesso em: 21 jun. 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

comparecer a atendimentos e audiências, trabalhar, estudar e reconstruir sua vida sem ser submetido a novas barreiras? Nesse ponto, a mobilidade segura aproxima-se das categorias de desenho universal e desenho defensivo,[34] pois exige que ambientes, sistemas operacionais, tecnologias e serviços de transporte sejam concebidos também a partir das necessidades de pessoas com limitações cognitivas, emocionais ou psicossociais. Essa perspectiva permite deslocar a atenção da simples vigilância sobre o deslocamento para a construção de rotas previsíveis, comunicação clara, apoio humano, redução de estímulos, canais confiáveis de informação e respostas capazes de preservar segurança, autonomia e dignidade do sobrevivente.

5 DO TRAUMA COMPLEXO À MOBILIDADE SEGURA DO SOBREVIVENTE

5.1 TRÁFICO HUMANO, TRAUMA PROLONGADO E TEPTC

A passagem do transporte da vítima à mobilidade segura do sobrevivente exige compreender que a saída da exploração não encerra, por si só, os efeitos do tráfico humano. Embora o transtorno de estresse pós-traumático (TEPT) tenha ganhado projeção histórica em estudos associados à guerra e ao retorno de veteranos, sua incidência alcança também experiências como violência sexual, tortura, exploração laboral, migração forçada e tráfico humano. No tráfico, porém, a comparação com o trauma de combate deve ser manejada com cautela, pois a pessoa explorada costuma ser submetida a violência reiterada, controle íntimo, coerção econômica, ameaça, dependência do explorador, privação de autonomia e vergonha social. A lesão psíquica, portanto, não decorre apenas de um evento extremo, mas de um regime prolongado de dominação.

O trauma de sobreviventes de tráfico humano, frequentemente crônico e complexo, pode manifestar-se como TEPTC associado ao vínculo traumático-coercitivo, também denominado *trauma bonding*. Esse vínculo é produzido por ciclos

[34]MUJUMDAR, Anil et al. Transportation Safety Technology Initiatives Focusing on Defensive and Universal Design. [Pôster apresentado no Transport-Tech Summit: Innovative Mobility Solutions, 2019, Tuscaloosa]. Tuscaloosa: The University of Alabama; Alabama Transportation Policy Research Center, 2019. Página única. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/344270087_Transportation_Safety_Technology_Initiatives_Focusing_on_Defensive_and_Universal_Design_Innovative_Mobility_Solutions_UNIVERSAL_DESIGN. Acesso em: 21 jun. 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

de medo, ameaça, recompensa, promessa de proteção, manipulação afetiva e submissão, podendo levar a pessoa explorada a minimizar a coerção sofrida, desenvolver dependência emocional em relação ao abusador ou até protegê-lo de consequências jurídicas e sociais. Por isso, a ruptura não se resume à retirada física da vítima do local de exploração: o trauma pode reorganizar sua percepção de segurança, pertencimento, autonomia e risco, favorecendo inclusive o retorno à situação de exploração após uma tentativa de saída.[35]

O tráfico para fins de exploração sexual, sobretudo de mulheres e meninas, tem sido associado à violência e a danos físicos, mentais e sexuais, como ansiedade, depressão, TEPT, dores, fadiga, tontura e problemas de memória.[36] Embora revisões posteriores tenham ampliado o campo de análise, incluindo, ainda que de modo limitado, homens, crianças e formas de exploração distintas da sexual, a evidência permaneceu metodologicamente frágil, pouco comparável e insuficiente para orientar intervenções e serviços de cuidado suficientemente fundamentados, especialmente diante do risco cumulativo de múltiplos eventos traumáticos e da relevância do apoio social no período pós-trauma.[37]

Apesar do avanço das pesquisas, persistem limitações relativas aos dados, à identificação das vítimas e à delimitação conceitual. Em contextos de trauma múltiplo, prolongado e de difícil escape, o TEPTC descreve melhor os efeitos psíquicos observados e se associa a maiores dificuldades de acesso à saúde. [38]

4.2 DEFICIÊNCIA PSICOSSOCIAL, BARREIRAS INSTITUCIONAIS E ACESSIBILIDADE

[35]CHAMBERS, Ronald et al. Trauma-coerced Attachment and Complex PTSD: Informed Care for Survivors of Human Trafficking. *Journal of Human Trafficking*, v. 10, n. 1, p. 41-50, 2024, p. 41-45. DOI: 10.1080/23322705.2021.2012386. Disponível em: https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23322705.2021.2012386. Acesso em: 10 jun. 2026.
[36]ORAM, Siân et al. Prevalence and Risk of Violence and the Physical, Mental, and Sexual Health Problems Associated with Human Trafficking: Systematic Review. *PLOS Medicine*, v. 9, n. 5, e1001224, p. 1-13, 2012, p. 1, 6, 9 e 11. DOI: 10.1371/journal.pmed.1001224. Disponível em: https://journals.plos.org/plosmedicine/article?id=10.1371/journal.pmed.1001224. Acesso em: 11 jun. 2026.
[37]OTTISOVA et al., 2016, p. 317-319 e 335.
[38]EVANS, Harriet et al. Prevalence of complex post-traumatic stress disorder in survivors of human trafficking and modern slavery: a systematic review. *The European Journal of Psychiatry*, v. 36, n. 2, p. 94-105, 2022, p. 94-95 e 99-103. DOI: 10.1016/j.ejpsy.2022.01.005. Disponível em: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0213616322000076. Acesso em: 27 maio 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

Com a adoção da CID-11 pela Organização Mundial da Saúde, consolidou-se a distinção entre TEPT e TEPTC como diagnósticos relacionados às respostas traumáticas.[39] O TEPT envolve revivescência do trauma, evitação e percepção persistente de ameaça, enquanto o TEPTC acrescenta perturbações da auto-organização, como dificuldades de regulação emocional, autoconceito negativo e problemas relacionais.[40] Por envolver maior prejuízo funcional, pode exigir intervenções voltadas também à autoimagem, à regulação emocional e às capacidades relacionais.[41]

Essa distinção possui relevância jurídica porque sintomas como hipervigilância, dissociação, lapsos de memória, dificuldade de concentração, medo de autoridades, isolamento e desorganização narrativa podem comprometer o acesso a direitos. A pessoa sobrevivente pode ter dificuldade para relatar fatos de modo linear, comparecer a atos processuais, compreender orientações, organizar documentos, reconhecer a própria exploração ou deslocar-se por espaços associados ao trauma. O ponto não é medicalizar automaticamente a vítima, mas reconhecer que, em certos casos, o trauma prolongado pode produzir limitações substanciais que interagem com barreiras institucionais, comunicacionais, tecnológicas e espaciais.

A experiência norte-americana reforça essa leitura ao admitir que impedimentos mentais podem configurar deficiência quando limitam atividades importantes da vida, como dormir, concentrar-se, pensar, comunicar-se e trabalhar.[42] A regulamentação da *Equal Employment Opportunity Commission* (EEOC), no 29 C.F.R. § 1630.2, inclui o *post-traumatic stress disorder* entre os impedimentos que podem configurar limitação substancial de função cerebral, inclusive quando

[39] WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Eleventh revision of the International Classification of Diseases*. Geneva: World Health Organization, 28 amio 2019, p. 1. Resolution WHA72.15, Seventy-second World Health Assembly, agenda item 12.7. Disponível em: https://www.who.int/publications/m/item/eleventh-revision-of-the-international-classification-of-diseases-adoption-wha72. Acesso em: 12 jun. 2026.

[40] Sobre as descrições clínicas e os requisitos diagnósticos do TEPT e do TEPT complexo na CID-11/CDDR, ver: WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Clinical descriptions and diagnostic requirements for ICD-11 mental, behavioural and neurodevelopmental disorders*. Geneva: World Health Organization, 2024, p. 337-346. Disponível em: https://www.who.int/publications/i/item/9789240077263. Acesso em: 12 jun. 2026.

[41] CLOITRE, Marylène. ICD-11 complex post-traumatic stress disorder: simplifying diagnosis in trauma populations. *The British Journal of Psychiatry*, v. 216, n. 3, p. 129-130, 2020. DOI: 10.1192/bjp.2020.43. Disponível em: https://www.cambridge.org/core/journals/the-british-journal-of-psychiatry/article/icd11-complex-posttraumatic-stress-disorder-simplifying-diagnosis-in-trauma-populations/E53B8CD7CF9B725FE651720EE58E93A4. Acesso em: 12 jun. 2026.

[42] UNITED STATES. *ADA Amendments Act of 2008*. Public Law 110-325, § 4(a), 122 Stat. 3553, 2008. Disponível em: https://www.eeoc.gov/statutes/ada-amendments-act-2008. Acesso em: 10 jun. 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

episódicos ou em remissão.[43] Reconheceu-se também que condições psicossociais podem exigir proteção contra discriminação, preservação da privacidade e acomodações razoáveis.[44] No plano concreto, ajustes como pausas, redução de estímulos, comunicação clara, organização de tarefas e espaços seguros funcionam como formas de neutralizar barreiras aparentemente neutras.[45]

Essa compreensão se aproxima do modelo social da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, segundo o qual a deficiência resulta da interação entre impedimentos e barreiras.[46] No Brasil, essa matriz foi incorporada pelo Decreto n. 6.949/2009[47] e reafirmada pela Lei Brasileira de Inclusão, que reconhece barreiras urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, comunicacionais, tecnológicas e atitudinais.[48]

Essa formulação permite aproximar o trauma complexo do sobrevivente de tráfico humano da agenda de acessibilidade sem incorrer em generalização indevida. Não se trata de afirmar que toda vítima seja pessoa com deficiência, mas de reconhecer que, em determinados casos, o trauma prolongado pode produzir impedimentos psicossociais relevantes, cuja gravidade depende também das barreiras institucionais que cercam o sobrevivente.

4.3 MOBILIDADE SEGURA COMO INFRAESTRUTURA DE PROTEÇÃO E REINTEGRAÇÃO

[43]UNITED STATES. *Code of Federal Regulations*. 29 C.F.R. § 1630.2(i), § 1630.2(j)(3)(iii). Regulations to Implement the Equal Employment Provisions of the Americans with Disabilities Act. Disponível em: https://www.ecfr.gov/current/title-29/subtitle-B/chapter-XIV/part-1630/section-1630.2. Acesso em: 10 jun. 2026.
[44]EQUAL EMPLOYMENT OPPORTUNITY COMMISSION. *Depression, PTSD, & Other Mental Health Conditions in the Workplace: Your Legal Rights*. Washington, DC: EEOC, 2016. Disponível em: https://www.eeoc.gov/laws/guidance/depression-ptsd-other-mental-health-conditions-workplace-your-legal-rights. Acesso em: 10 jun. 2026.
[45]JOB ACCOMMODATION NETWORK. *Post-Traumatic Stress Disorder (PTSD)*. Morgantown: JAN, [s.d.]. Disponível em: https://askjan.org/disabilities/Post-Traumatic-Stress-Disorder-PTSD.cfm. Acesso em: 8 jun. 2026.
[46]UNITED NATIONS. *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*. New York: United Nations, 2006, art. 1 e art. 9. Disponível em: https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities. Acesso em: 8 jun. 2026.
[47]BRASIL. Decreto n. 6.949, de 25 de agosto de 2009, art. 1º. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Brasília, DF: Presidência da República, 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm. Acesso em: 9 jun. 2026.
[48] BRASIL. Lei n. 13.146, de 6 de julho de 2015, arts. 2º e 3º. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 9 jun. 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

A mobilidade segura deve ser pensada a partir desse quadro. Uma pessoa recém-identificada pode precisar acessar atendimento psicológico, assistência social, regularização migratória, delegacia, defensoria, audiência, emprego, escola, serviço de saúde ou abrigo. Para quem apresenta hipervigilância, desorientação, lapsos de memória, crises de ansiedade ou medo de reencontrar o agressor, o deslocamento cotidiano pode tornar-se obstáculo decisivo. Transporte, nesse contexto, não significa apenas veículo ou tarifa, mas orientação compreensível, previsibilidade, privacidade, rotas protegidas, possibilidade de acompanhante, comunicação acessível e integração entre serviços.

Acomodações razoáveis e desenho universal completam a passagem do transporte usado na exploração à mobilidade segura do sobrevivente, exigindo comunicação simples, horários compatíveis, redução de estímulos, encaminhamento protegido, passes de transporte, canais de ajuda acessíveis, cautela tecnológica e protocolos que evitem exposição pública da vítima. A proteção jurídica, portanto, não se completa com o resgate ou a investigação: se o trauma compromete a memória, confiança, orientação, comunicação e deslocamento, a mobilidade segura torna-se requisito de acesso a direitos e de reconstrução concreta da autonomia.

5 CONCLUSÃO

Essa análise permitiu demonstrar que o tráfico humano não se encerra, juridicamente, no momento da identificação da vítima, da interrupção da exploração ou da persecução penal do explorador. Embora essas respostas sejam indispensáveis, elas cuidam apenas de um lado do problema, e não são suficientes pois desconsideram os efeitos psíquicos, cognitivos, relacionais e funcionais produzidos pelas experiências prolongadas de coerção, violência, deslocamento, vigilância e controle. A proteção da pessoa traficada exige uma mudança de eixo: da vítima concebida apenas como fonte de prova ou destinatária passiva de resgate para o sobrevivente reconhecido como sujeito de direitos, cuja autonomia e dignidade precisa ser concretamente reconstruída.

O setor de transporte ocupa posição ambivalente nessa dinâmica. A mesma infraestrutura que viabiliza circulação, trabalho, migração, acesso a serviços e integração social pode ser apropriada por redes criminosas, intermediários abusivos

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

e exploradores privados para recrutar, deslocar, ocultar e controlar vítimas. Essa ambivalência exige políticas antitráfico capazes de articular identificação, treinamento e relato seguro com protocolos claros, governança de dados, proteção contra abordagens improvisadas ou discriminatórias e respostas institucionais centradas na vítima, informadas pelo trauma e compatíveis com direitos humanos.

Observou-se que o trauma decorrente da exploração pode, em determinados casos, produzir limitações psicossociais relevantes, inclusive associadas ao TEPT e ao TEPTC. O reconhecimento dessas limitações permite compreender como barreiras institucionais, comunicacionais, tecnológicas, espaciais e atitudinais podem impedir o acesso efetivo a direitos, sem reduzir a vítima a uma condição clínica. Relatar fatos de forma linear, comparecer a atendimentos, organizar documentos, confiar em autoridades, compreender orientações ou deslocar-se por espaços associados ao trauma pode deixar de ser mera dificuldade subjetiva e converter-se em obstáculo jurídico relevante à proteção, à reparação e à reintegração.

Ao aproximar tráfico humano, deficiência psicossocial, acessibilidade e desenho universal, a assistência à vítima deixa de ser compreendida apenas como resposta emergencial. O afastamento físico do local de exploração e a abertura de investigação criminal representam etapas relevantes, mas a reconstrução da autonomia e dignidade depende de condições materiais e institucionais para que o sobrevivente possa acessar saúde, assistência social, regularização migratória, defensoria, sistema de justiça, trabalho, educação, moradia e redes comunitárias sem ser novamente exposto ao medo, à confusão, à dependência ou à revitimização. Mobilidade segura, nesse sentido, envolve previsibilidade, comunicação acessível, rotas protegidas, privacidade, possibilidade de acompanhamento, redução de estímulos, integração entre serviços e respeito ao ritmo de recuperação da pessoa sobrevivente.

A passagem do transporte da vítima à mobilidade segura do sobrevivente expressa uma mudança normativa indispensável. A interrupção do deslocamento exploratório e a produção de prova para a persecução penal integram a resposta ao tráfico humano, mas não absorvem a complexidade do dano produzido pela exploração. Sob a perspectiva dos direitos humanos, a resposta jurídica alcança sua finalidade protetiva quando o sobrevivente encontra condições reais de circular, acessar serviços, participar da vida comunitária e reconstruir sua autonomia com segurança, dignidade e liberdade. Ainda há muito o que avançar as outras esferas do

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

direito para além do penal, e o entendimento e uso da ciência e uso da tecnologia para combate da indústria do tráfico humano e proteção legal das vítimas sem retraumatização. Todo esse trabalho contribui para o alcance de vários dos objetivos da Agenda 2030 das Nações Unidas, desde a produção de infraestrutura resiliente e cidades seguras, como trabalho decente e justiça para todos.

REFERÊNCIAS

AUGUSTE, Marisa E. et al. Reporting on human trafficking crimes: a national transportation survey. *Journal of Transportation Security*, v. 17, n. 1, art. 7, p. 1-18, 2024. DOI: 10.1007/s12198-024-00277-5. Disponível em: https://link.springer.com/article/10.1007/s12198-024-00277-5. Acesso em: 3 jun. 2026.

BLOOMBERG MEDIA. Global risks take a high toll on mental health. *Bloomberg Media*, 2021. Sponsored by Zurich. Disponível em: https://sponsored.bloomberg.com/article/zurich/global-risks-take-a-high-toll-on-mental-health. Acesso em: 27 maio 2026.

BRASIL. Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 3, 26 ago. 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm. Acesso em: 9 jun. 2026.

BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 2, 7 jul. 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 9 jun. 2026.

CHAMBERS, Ronald et al. Trauma-coerced Attachment and Complex PTSD: Informed Care for Survivors of Human Trafficking. *Journal of Human Trafficking*, v. 10, n. 1, p. 41-50, 2024. DOI: 10.1080/23322705.2021.2012386. Disponível em: https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23322705.2021.2012386. Acesso em: 10 jun. 2026.

CHUANG, Janie A. Exploitation Creep and the Unmaking of Human Trafficking Law. *American Journal of International Law*, v. 108, n. 4, p. 609-649, 2014. DOI: 10.5305/amerjintelaw.108.4.0609. Disponível em: https://digitalcommons.wcl.american.edu/facsch_lawrev/563/. Acesso em: 27 maio 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

CLOITRE, Marylène. ICD-11 complex post-traumatic stress disorder: simplifying diagnosis in trauma populations. *The British Journal of Psychiatry*, v. 216, n. 3, p. 129-131, 2020. DOI: 10.1192/bjp.2020.43. Disponível em: https://www.cambridge.org/core/journals/the-british-journal-of-psychiatry/article/icd11-complex-posttraumatic-stress-disorder-simplifying-diagnosis-in-trauma-populations/E53B8CD7CF9B725FE651720EE58E93A4. Acesso em: 12 jun. 2026.

CROOPE, Silvana V.; SÉLLOS-KNOERR, Viviane Coêlho de. **Human trafficking industry: a scoping review**. Curitiba, PR: Editora Clássica, 2025.

EQUAL EMPLOYMENT OPPORTUNITY COMMISSION. Depression, PTSD, & Other Mental Health Conditions in the Workplace: Your Legal Rights. Washington, DC: EEOC, 2016. Disponível em: https://www.eeoc.gov/laws/guidance/depression-ptsd-other-mental-health-conditions-workplace-your-legal-rights. Acesso em: 10 jun. 2026.

EVANS, Harriet et al. Prevalence of complex post-traumatic stress disorder in survivors of human trafficking and modern slavery: a systematic review. *The European Journal of Psychiatry*, v. 36, n. 2, p. 94-105, 2022. DOI: 10.1016/j.ejpsy.2022.01.005. Disponível em: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0213616322000076. Acesso em: 27 maio 2026.

GALLAGHER, Anne T. *The international law of human trafficking*. New York: Cambridge University Press, 2010.

GOLDSMITH, Shayna; SCIARA, Gian-Claudia. (Im)mobilizing surveillance: transportation in human trafficking policy. *Environment and Planning C: Politics and Space*, v. 44, n. 2, p. 353-374, 2026. DOI: 10.1177/23996544251382859. Disponível em: https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/23996544251382859. Acesso em: 21 jun. 2026.

HABERMANN, John et al. The contribution of state and local DOTs to disrupting human trafficking. *ITE Journal*, Washington, DC, v. 91, n. 6, p. 40-44, jun. 2021. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/352225784_The_Contribution_of_State_and_Local_DOTs_to_Disrupting_Human_Trafficking. Acesso em: 3 jun. 2026.

HOCKSTAD, Trayce et al. Unintended Consequences at the Intersection of Human Trafficking and Autonomous Vehicles: A Transportation Research Need. *Journal of Legal Affairs and Dispute Resolution in Engineering and Construction*, v. 16, n. 2, art. 06524002, p. 06524002-1-06524002-4, 2024. DOI: 10.1061/JLADAH.LADR-1009. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/380246877_Unintended_Consequences_at_the_Intersection_of_Human_Trafficking_and_Autonomous_Vehicles_A_Transportation_Research_Need. Acesso em: 23 jun. 2026.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. *Doc 10171: Manual on a Comprehensive Strategy for Combating Human Trafficking in the Aviation Sector*. 1. ed. Montréal: ICAO, 2023. Disponível em:

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

https://www.icao.int/sites/default/files/FAL/10171_cons_en.pdf. Acesso em: 1 jun. 2026.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION; WALK FREE; INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR MIGRATION. *Global Estimates of Modern Slavery: Forced Labour and Forced Marriage*. Geneva: ILO, 2022. Disponível em: https://www.ilo.org/publications/major-publications/global-estimates-modern-slavery-forced-labour-and-forced-marriage. Acesso em: 7 jun. 2026.

JOB ACCOMMODATION NETWORK. Post-Traumatic Stress Disorder (PTSD). Morgantown: JAN, [s.d.]. Disponível em: https://askjan.org/disabilities/Post-Traumatic-Stress-Disorder-PTSD.cfm. Acesso em: 8 jun. 2026.

KIM, Kathleen. The Coercion of Trafficked Workers. *Iowa Law Review*, v. 96, p. 409-472, 2011. Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1710282. Acesso em: 28 maio 2026.

LA STRADA INTERNATIONAL. *Assessment of the Principle of Non-Punishment: Collection of Case Law*. Amsterdam: La Strada International, 2025. Disponível em: https://documentation.lastradainternational.org/lsidocs/3636-LSI_Non%20Punishment%20Report2025.pdf. Acesso em: 10 jun. 2026.

MUJUMDAR, Anil et al. Transportation Safety Technology Initiatives Focusing on Defensive and Universal Design. [Pôster apresentado no Transport-Tech Summit: Innovative Mobility Solutions, 2019, Tuscaloosa]. Tuscaloosa: The University of Alabama; Alabama Transportation Policy Research Center, 2019. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/344270087_Transportation_Safety_Technology_Initiatives_Focusing_on_Defensive_and_Universal_Design_Innovative_Mobility_Solutions_UNIVERSAL_DESIGN. Acesso em: 21 jun. 2026.

ORAM, Siân et al. Prevalence and Risk of Violence and the Physical, Mental, and Sexual Health Problems Associated with Human Trafficking: Systematic Review. *PLOS Medicine*, v. 9, n. 5, e1001224, p. 1-13, 2012. DOI: 10.1371/journal.pmed.1001224. Disponível em: https://journals.plos.org/plosmedicine/article?id=10.1371/journal.pmed.1001224. Acesso em: 11 jun. 2026.

OTTISOVA, Livia et al. Prevalence and risk of violence and the mental, physical and sexual health problems associated with human trafficking: an updated systematic review. *Epidemiology and Psychiatric Sciences*, v. 25, n. 4, p. 317-341, 2016. DOI: 10.1017/S2045796016000135. Disponível em: https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC7137602/pdf/S2045796016000135a.pdf. Acesso em: 2 jun. 2026.

PALUMBO, Letizia. *Taking Vulnerabilities to Labour Exploitation Seriously: a critical analysis of legal and policy approaches and instruments in Europe*. Cham: Springer Nature Switzerland, 2024. DOI: 10.1007/978-3-031-55424-7. Disponível em: https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-031-55424-7. Acesso em: 9 jun. 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

RODRÍGUEZ-LÓPEZ, Silvia. The non-punishment of human trafficking victims in Europe: a comparative perspective. *New Journal of European Criminal Law*, v. 15, n. 3, p. 313-335, 2024. DOI: 10.1177/20322844241265238. Disponível em: https://ruc.udc.es/entities/publication/4d3ae556-2b5f-45e4-975b-991d55b555ad. Acesso em: 12 jun. 2026.

UN DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS. **Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development | Department of Economic and Social Affairs**. Disponível em: < https://sdgs.un.org/2030agenda >. Acesso em: 2 jul. 2026.

UNIÃO EUROPEIA. Diretiva 2011/36/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de abril de 2011, relativa à prevenção e luta contra o tráfico de seres humanos e à proteção das vítimas, e que substitui a Decisão-Quadro 2002/629/JAI do Conselho. Texto consolidado em 14 jul. 2024 após alteração pela Diretiva (UE) 2024/1712. *EUR-Lex*, Luxemburgo, 2024. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:02011L0036-20240714. Acesso em: 12 jun. 2026.

UNITED NATIONS. *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*. New York: United Nations, 2006. Disponível em: https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities. Acesso em: 8 jun. 2026.

UNITED NATIONS. *Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime*. New York: United Nations, 2000. Disponível em: https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/protocol-prevent-suppress-and-punish-trafficking-persons. Acesso em: 12 jun. 2026.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME. *Global Report on Trafficking in Persons 2024*. Vienna: UNODC, 2024. Disponível em: https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glotip/2024/GLOTIP2024_BOOK.pdf. Acesso em: 9 jun. 2026.

UNITED STATES. ADA Amendments Act of 2008. Public Law 110-325, 122 Stat. 3553, 25 set. 2008. Disponível em: https://www.eeoc.gov/statutes/ada-amendments-act-2008. Acesso em: 10 jun. 2026.

UNITED STATES. Code of Federal Regulations. Title 29, § 1630.2: Regulations to Implement the Equal Employment Provisions of the Americans with Disabilities Act. *eCFR*, [s. l.], [s.d.]. Disponível em: https://www.ecfr.gov/current/title-29/subtitle-B/chapter-XIV/part-1630/section-1630.2. Acesso em: 10 jun. 2026.

UNITED STATES. United States Code. Title 22, Chapter 78: Trafficking Victims Protection. *Legal Information Institute*, Cornell Law School, [s.d.]. Disponível em: https://www.law.cornell.edu/uscode/text/22/chapter-78. Acesso em: 12 jun. 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.

Submetido em: 15/09/2025
Aprovado em: 25/10/2026
Avaliação: Double Blind Reviewe
e-ISSN: 2316-2880

UNITED STATES DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. *Department of Transportation Advisory Committee on Human Trafficking: 2024 Report: Preventing and Addressing Human Trafficking in the Transportation Sector*. Washington, DC: USDOT, 2024. Disponível em: https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2024-11/ACHT%202024%20Final%20Report%20Preventing%20and%20Addressing%20Human%20Trafficking%20in%20the%20Transportation%20Sector%20%28508-Compliant%29.pdf. Acesso em: 3 jun. 2026.

WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Risks Report 2019*. 14. ed. Geneva: World Economic Forum, 2019. Disponível em: https://www3.weforum.org/docs/WEF_Global_Risks_Report_2019.pdf. Acesso em: 27 maio 2026.

WORLD ECONOMIC FORUM; HARVARD SCHOOL OF PUBLIC HEALTH. *The Global Economic Burden of Non-communicable Diseases*. Geneva: World Economic Forum, 2011. Disponível em: https://www3.weforum.org/docs/WEF_Harvard_HE_GlobalEconomicBurdenNonCommunicableDiseases_2011.pdf. Acesso em: 27 maio 2026.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Clinical descriptions and diagnostic requirements for ICD-11 mental, behavioural and neurodevelopmental disorders*. Geneva: World Health Organization, 2024. Disponível em: https://www.who.int/publications/i/item/9789240077263. Acesso em: 12 jun. 2026.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Comprehensive Mental Health Action Plan 2013–2030*. Geneva: World Health Organization, 2021. Disponível em: https://www.who.int/publications/i/item/9789240031029. Acesso em: 3 jun. 2026.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Eleventh revision of the International Classification of Diseases*. Resolution WHA72.15, Seventy-second World Health Assembly. Geneva: World Health Organization, 28 maio 2019. Disponível em: https://www.who.int/publications/m/item/eleventh-revision-of-the-international-classification-of-diseases-adoption-wha72. Acesso em: 12 jun. 2026.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Over a billion people living with mental health conditions – services require urgent scale-up. Geneva: World Health Organization, 2 set. 2025. Disponível em: https://www.who.int/news/item/02-09-2025-over-a-billion-people-living-with-mental-health-conditions-services-require-urgent-scale-up. Acesso em: 27 maio 2026.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. *World Mental Health Report: transforming mental health for all*. Geneva: World Health Organization, 2022. Disponível em: https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/40e5a13a-fe50-4efa-b56d-6e8cf00d5bfa/content. Acesso em: 27 maio 2026.

YAGCI SOKAT, Kezban et al. Forced labor and transportation: multi-disciplinary perspectives. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, v. 23, art. 100999, 2024. DOI: 10.1016/j.trip.2023.100999. Disponível em: https://scholarworks.sjsu.edu/faculty_rsca/4619/. Acesso em: 21 jun. 2026.

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.