

IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

**DIREITO, GOVERNANÇA E NOVAS TECNOLOGIAS
IV**

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - FMU - São Paulo

Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Ednilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

Comunicação:

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

Educação Jurídica

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - MS

Eventos:

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG

Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

D597

Direito, governança e novas tecnologias IV [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Irineu Francisco Barreto Junior; Diogo de Almeida Viana dos Santos – Florianópolis: CONPEDI, 2026.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-588-0

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Constituição, Processo e Justiça Social: o papel da jurisdição constitucional na efetivação de direitos

2. Direito. 3. Governança e novas tecnologias. IX Encontro Virtual do CONPEDI (2: 2026: Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO, GOVERNANÇA E NOVAS TECNOLOGIAS IV

Apresentação

Os trabalhos que integram esta publicação foram apresentados no Grupo de Trabalho “Direito, Governança e Novas Tecnologias IV”, realizado virtualmente no dia 25 de junho de 2026, como parte da programação do IX Encontro Virtual do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito (CONPEDI). Esta edição do evento reafirma o compromisso histórico desta sociedade científica, que há décadas promove a excelência na pesquisa jurídica, adaptando-se às novas realidades de interação digital para garantir a continuidade do diálogo acadêmico em nível nacional e internacional.

O presente Grupo de Trabalho consolidou-se como um espaço privilegiado de interlocução, destacando-se não apenas pela densidade teórica dos trabalhos expostos, mas também pelo perfil de seus participantes, composto por professores pesquisadores, doutores, mestres e alunos de pós-graduação, que trouxeram o frescor de suas investigações institucionais para o debate coletivo. A dinâmica das apresentações, conduzida em ambiente virtual, propiciou uma interação instigante entre os autores e o público, permitindo que a pesquisa jurídica fosse discutida sob o prisma da transdisciplinaridade e do enfrentamento dos desafios contemporâneos.

A temática central deste GT, focada na governança e nas novas tecnologias, reflete a inquietude necessária diante das constantes transformações da sociedade da informação. Cientes da complexidade desses fenômenos, os pesquisadores buscaram articular respostas jurídicas para uma realidade que se apresenta em fluxo permanente, onde a técnica e o Direito se entrelaçam. Nesse sentido, as discussões perpassaram por eixos fundamentais que estruturam o debate acadêmico atual, tais como:

Tecnologias Emergentes e Sociedade: A investigação sobre os impactos da cibercultura na esfera pública, o uso da tecnologia como ferramenta de persuasão e os desafios éticos impostos pela biotecnologia e pela segurança pública.

Os trabalhos selecionados para esta coletânea são o resultado de pesquisas rigorosas desenvolvidas em diversos Programas de Pós-graduação em Direito do país. Ressalte-se que todos os artigos foram submetidos a um criterioso processo de seleção, por meio do sistema de dupla avaliação cega por pares (double blind peer review), garantindo o rigor científico e a adequação temática aos propósitos deste Grupo de Trabalho.

Ao apresentar estes anais ao público, os coordenadores manifestam a expectativa de que estas reflexões contribuam efetivamente para o fortalecimento do diálogo interdisciplinar e para o avanço da ciência jurídica brasileira. O objetivo é oferecer aos leitores um panorama crítico e atualizado sobre como o Direito pode e deve mediar as relações em um mundo cada vez mais pautado pela inovação tecnológica, assegurando sempre a prevalência da dignidade humana e dos valores democráticos.

Desejamos a todos uma leitura proveitosa e inspiradora.

Os Coordenadores

Prof. Dr. Irineu Francisco Barreto Junior (Mestrado em Direito das Faculdades Metropolitanas Unidas - FMU-SP)

Prof. Dr. Diogo de Almeida Viana dos Santos (Universidade Estadual do Maranhão; Universidade CEUMA-PPG em Direito e Afirmação de Vulneráveis)

**A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO EM SÃO LUÍS: UMA ANÁLISE A PARTIR DA
PERSPECTIVA DA CIDADANIA E DOS DIREITOS HUMANOS**

**TRAFFIC VIOLENCE IN SÃO LUÍS: AN ANALYSIS FROM THE PERSPECTIVE
OF CITIZENSHIP AND HUMAN RIGHTS**

Lourival Da Cunha Souza ¹
Leonardo Albuquerque Marques ²
Diogo de Almeida Viana dos Santos ³

Resumo

O artigo analisa a violência no trânsito em São Luís – MA sob a perspectiva da cidadania e dos direitos humanos, demonstrando que a elevada letalidade viária, sobretudo de motociclistas, ultrapassa a dimensão meramente técnica da mobilidade urbana e configura grave violação de direitos fundamentais, especialmente do direito à vida, à segurança e à integridade física. A pesquisa utiliza método indutivo, com abordagem jurídico-descritiva e análise de dados oficiais relativos aos óbitos registrados em 2024. As técnicas de pesquisa envolveram levantamento bibliográfico, consultando-se livros e artigos e documentos de registros de dados da violência no trânsito. Os resultados evidenciam crescimento expressivo das mortes no trânsito, com maior incidência entre motociclistas e pedestres (em sua maioria, homens jovens), revelando quadro de vulnerabilidade social e fragilização da cidadania. O estudo conclui que a violência viária constitui manifestação de violência estrutural e demanda políticas públicas integradas, voltadas à promoção de um trânsito seguro, humano e comprometido com a dignidade da pessoa humana.

Palavras-chave: Direitos humanos, Cidadania, Segurança viária, Vulnerabilidade social, Violência no trânsito

Abstract/Resumen/Résumé

This article analyzes traffic violence in São Luís, Maranhão, from the perspective of citizenship and human rights, demonstrating that the high rate of road fatalities, especially among motorcyclists, goes beyond the merely technical dimension of urban mobility and

and analysis of official data relating to deaths recorded in 2024. The research techniques involved a bibliographic survey, consulting books, articles, and documents recording data on traffic violence. The results show a significant increase in traffic deaths, with a higher incidence among motorcyclists and pedestrians (mostly young men), revealing a situation of social vulnerability and weakening of citizenship. The study concludes that road violence constitutes a manifestation of structural violence and demands integrated public policies aimed at promoting safe, humane traffic committed to the dignity of the human person.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Human rights, Citizenship, Road safety, Social vulnerability, Traffic violence

1 INTRODUÇÃO

A violência no trânsito urbano configura-se, na contemporaneidade, como um fenômeno complexo e multifacetado que transcende os debates meramente técnicos relacionados à mobilidade, à engenharia viária ou à fiscalização administrativa. O crescimento acelerado da frota de veículos, associado ao aumento da circulação de pessoas nos espaços urbanos, produziu uma ampliação proporcional dos riscos inerentes ao trânsito, expondo a população a situações permanentes de vulnerabilidade.

Nesse contexto, a violência viária revela-se como expressão concreta de fragilização da cidadania e de comprometimento da efetividade dos direitos humanos fundamentais, especialmente do direito à vida, à integridade física e à segurança.

Em São Luís, capital do Maranhão, os elevados índices de mortalidade no trânsito evidenciam uma realidade alarmante que ultrapassa a dimensão estatística e assume contornos jurídicos, sociais e humanitários relevantes. As mortes decorrentes de acidentes de trânsito não representam apenas fatalidades isoladas, mas indicam a persistência de um cenário estrutural de insegurança viária que compromete diretamente o exercício pleno da cidadania e a concretização dos direitos fundamentais assegurados pela Constituição da República de 1988 e por diversos instrumentos internacionais de proteção aos direitos humanos dos quais o Brasil é signatário.

O direito de ir e vir em condições seguras, a proteção da integridade física e psíquica e a tutela da vida humana constituem prerrogativas essenciais do Estado Democrático de Direito. Todavia, a permanência de elevados índices de letalidade no trânsito revela a existência de lacunas significativas entre a previsão normativa desses direitos e sua efetiva concretização na realidade social.

Sob essa perspectiva, a violência viária pode ser compreendida como manifestação de uma forma de violência estrutural que atinge indistintamente os indivíduos inseridos no espaço urbano, ainda que determinados grupos, como motociclistas, pedestres, ciclistas, crianças e idosos, apresentem maior grau de exposição e vulnerabilidade.

A presente pesquisa debruça-se sobre a problemática da violência no trânsito em São Luís, especificamente a partir da análise dos óbitos registrados no ano de 2024, buscando compreender suas implicações sob a ótica da cidadania e dos direitos humanos. A escolha do referido recorte temporal mostra-se pertinente por possibilitar a análise de dados contemporâneos e por permitir a identificação de padrões recentes da letalidade viária no Município.

Nesse sentido, o estudo parte da premissa de que a violência no trânsito, especialmente no tocante aos óbitos, não pode ser reduzida à condição de mero evento acidental, mas deve ser compreendida como sintoma de um sistema que falha em assegurar proteção adequada à vida e à integridade dos cidadãos.

A abordagem da violência viária, sob a perspectiva dos direitos humanos e da cidadania, apresenta-se como uma relevante inovação teórica e metodológica. Tradicionalmente, os estudos relacionados ao trânsito concentram-se em aspectos vinculados à engenharia de tráfego, à segurança pública, à fiscalização administrativa ou à aplicação da legislação específica.

Embora tais enfoques sejam fundamentais, mostram-se insuficientes para apreender integralmente as consequências humanas, sociais e jurídicas decorrentes da persistência da violência no espaço viário. Assim, ao deslocar a análise para o campo dos direitos fundamentais, busca-se ampliar a compreensão do fenômeno e evidenciar suas repercussões na dignidade da pessoa humana e na efetividade dos direitos constitucionalmente assegurados.

A presente pesquisa justifica-se pela relevância e urgência da problemática da violência no trânsito em São Luís, considerando seus impactos profundos na vida cotidiana da população e a necessidade de construção de respostas institucionais mais eficazes para seu enfrentamento.

Além de contribuir para o debate acadêmico acerca da relação entre violência viária, cidadania e direitos humanos, o estudo também pretende fornecer subsídios teóricos e empíricos que possam auxiliar na formulação de políticas públicas voltadas à promoção de um trânsito mais seguro e humano, inclusive servindo de parâmetro comparativo para outras cidades com características semelhantes. O artigo tem como objetivo geral evidenciar o quadro alarmante da violência no trânsito em São Luís a partir dos dados produzidos pelo Município, estabelecendo, ainda, um diálogo comparativo com indicadores observados na União Europeia.

Como objetivos específicos, pretende-se: expor os dados relativos aos óbitos no trânsito em São Luís no ano de 2024; demonstrar, sob perspectiva normativa e principiológica, que a violência viária vulnerabiliza o pleno exercício dos direitos fundamentais, os direitos humanos, especialmente o direito à vida; e analisar a violência no trânsito como expressão de uma vulnerabilidade democratizada, que, embora alcance indivíduos de diferentes classes sociais, faixas etárias e grupos sociais, apresenta incidência mais acentuada sobre determinados segmentos populacionais, especialmente homens, motociclistas e pedestres.

Para alcançar tais objetivos, a pesquisa adota o método de abordagem indutivo, partindo da observação de casos concretos e da análise de dados empíricos para a formulação de generalizações teóricas acerca da violência viária e suas repercussões jurídicas e sociais.

O método de procedimento adotado é o jurídico-descritivo, com utilização de técnicas de pesquisa bibliográfica e documental, mediante consulta a obras doutrinárias, artigos científicos, documentos normativos e registros oficiais de dados relativos à violência no trânsito.

No desenvolvimento do trabalho, inicialmente, realiza-se um diagnóstico da violência no trânsito em São Luís no ano de 2024, com análise dos dados relativos aos óbitos e identificação dos grupos mais vulnerabilizados. Em seguida, desenvolve-se reflexão teórica acerca das relações entre violência viária, cidadania e direitos humanos, com especial enfoque no direito fundamental à vida.

Por fim, o estudo aborda a noção de democratização da vulnerabilidade e os riscos inerentes à sociedade contemporânea, buscando demonstrar como a violência no trânsito se insere em um cenário mais amplo de exposição coletiva a riscos socialmente produzidos. Dessa forma, pretende-se contribuir para a compreensão da violência viária não apenas como questão de mobilidade urbana, mas como problema jurídico, social e humanitário que demanda resposta integral do Estado e da sociedade.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 Diagnóstico da violência no trânsito em São Luís (2024): a fragilização da cidadania, a negação de direitos humanos e a exacerbação da vulnerabilidade

O ano de 2024 configura-se como um período alarmante no que concerne aos óbitos oriundos da violência no trânsito em São Luís, revelando uma escalada preocupante com impactos diretos no exercício da cidadania e na concretização dos direitos humanos dos usuários do trânsito.

Os dados preliminares fornecidos pela Secretaria Municipal de Saúde (São Luís, 2025), denotam uma realidade sombria, demandando uma análise acurada à luz dos diversos instrumentos de proteção do direitos humanos que vinculam as instituições brasileiras, tanto no plano interno, como no internacional.

No ano de 2024, foram registrados, em São Luís, 122 óbitos decorrentes de acidentes de trânsito. Esse quantitativo, por si só, evidencia a magnitude da violência no espaço viário

local. Considerando-se a população apurada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no censo de 2022 (IBGE, 2025), 1.037.775 habitantes, obtém-se uma taxa de 117,56 mortes no trânsito por milhão de habitantes. Em relação a 2023, esses valores representam um aumento de 34,1%.

Em perspectiva comparada, a média observada na União Europeia foi de 44 mortes por milhão de habitantes, sendo que, mesmo nos países com maiores índices, como Bulgária e Romênia, os valores não ultrapassaram 80 mortes por milhão (Parlamento Europeu, 2025).

Depreende-se que os indicadores verificados em São Luís revelam um nível significativamente elevado de letalidade no trânsito, destacando-se como expressivos mesmo em comparação com contextos internacionais. A partir dessa discrepância, é possível inferir que o contexto em estudo revela uma fragilização inaceitável do direito fundamental à vida, conforme preconiza a Declaração Universal dos Direitos Humanos e a própria Constituição Federal.

Os motociclistas representam a parcela mais significativa das fatalidades, com 65 óbitos em 2024, um aumento expressivo de 51,2% em comparação com o ano anterior. Os acidentes e colisões envolvendo motocicletas tradicionalmente têm maior potencial lesivo à integridade física e à vida, se comparados com aqueles que envolvam apenas carros e outros veículos com quatro ou mais rodas.

A situação dos pedestres também é grave, com 37 óbitos registrados em 2024, um acréscimo de 15,6% em relação a 2023. A vulnerabilidade dos pedestres, muitas vezes desprovidos de espaços seguros e adequados para circulação, explicita a falha na garantia de um direito básico à mobilidade urbana segura. Baratta (1993, p. 48) alerta: que “[...] em qualquer de suas formas, a violência é sempre repressão de necessidades e, portanto, violação ou suspensão de direitos humanos”.

Os dados apresentados neste diagnóstico inicial demonstram a urgência de compreender a violência no trânsito de São Luís não apenas como eventos isolados, mas como um fenômeno complexo que fragiliza a cidadania, nega direitos humanos fundamentais e exacerba a vulnerabilidade de parcela significativa da população nos espaços públicos de comutação. Aqui, é importante perceber que proporcionar espaços seguros para essa comutação é essencial para que as pessoas possam exercer mais plenamente as suas demais liberdades e, com isso, afirmar mais efetivamente a sua dignidade.

A persistência de um número elevado de óbitos em todos os meses de 2024 evidencia uma fragilização contínua do direito fundamental à vida no contexto do trânsito em São Luís. Cada vida perdida representa uma falha na garantia da segurança viária e, consequentemente,

uma negação do pleno exercício da cidadania, como discute Andrade (1987, p. 177): “[...] a cidadania não tem tido, na sociedade brasileira, uma trajetória histórica exatamente gloriosa [...]. Seja porque seu reconhecimento não tem sido garantia de sua efetividade devido a elementos estruturais presentes na ordem social e política”.

Segundo Azevedo (2021, p. 67): “Para a incidência da chamada condição vulnerável, dois elementos estruturantes se fazem presentes: situação de risco e violação dos direitos humanos. Estes elementos consubstanciam pressupostos ao enquadramento de indivíduos ou grupos como juridicamente vulneráveis”.

Observa-se, diante da afirmativa supracitada, que os usuários do trânsito em São Luís, encaixam-se perfeitamente na condição de vulnerável, e uma das consequências desta vulnerabilidade foi a ocorrência de mortes no trânsito em grande quantidade durante todos os meses de 2024. A ausência de meses com uma redução significativa no número de óbitos indica que as condições que favorecem a ocorrência de perda de vidas persistem ao longo de todo o ano, demandando uma atenção constante e a implementação de medidas preventivas eficazes.

A complexidade da violência no trânsito em São Luís no ano de 2024 se revela ainda mais ao se analisar a distribuição dos óbitos por faixa etária e gênero. Essa estratificação permite identificar grupos populacionais específicos que são desproporcionalmente afetados pela letalidade no espaço viário, aprofundando a compreensão da fragilização da cidadania e da negação de direitos humanos na cidade.

Os dados demonstram uma clara predominância masculina entre as vítimas fatais em praticamente todas as faixas etárias (São Luís, 2025). A maior concentração de óbitos ocorre nas faixas etárias economicamente ativas, entre 18 e 25 anos (19 homens e duas mulheres) e 26 e 35 anos (26 homens e uma mulher), seguidas pelas faixas de 46 a 59 anos (22 homens e quatro mulheres) e 36 a 45 anos (17 homens e quatro mulheres). Isso pode estar relacionado com comportamentos no trânsito, conforme bem fundamentado na afirmativa: “A ausência de paciência, a pressa – amigas da imprudência e irmãos do acidente – fazem parte, como todos indicam, do estilo brasileiro de dirigir” (Damatta; Vasconcelos; Pandolfi, 2010, p. 105).

A significativa diferença entre o número de óbitos masculinos e femininos em quase todas as faixas etárias levanta questões importantes sobre as dinâmicas de gênero e a exposição ao risco no trânsito em São Luís. Sob a perspectiva dos direitos humanos, essa desigualdade na incidência de fatalidades demanda uma análise mais aprofundada para identificar as causas subjacentes e propor intervenções que considerem as especificidades de cada grupo.

Ainda que em menor número, os óbitos nas faixas etárias crianças de um a quatro anos (três meninos e uma menina), adolescentes de 11 a 17 anos (um menino e uma menina) idosos

de 60 a 79 anos (16 homens e cinco mulheres) e de 80 anos ou mais (uma mulher) também evidenciam a vulnerabilidade desses segmentos no trânsito.

A proteção das crianças, adolescentes e idosos, como grupos vulneráveis, é um imperativo ético e um aspecto fundamental da garantia da cidadania, conforme discute Azevedo (2021, p. 82):

A vulnerabilidade etária seria aquela resultante dos efeitos que a idade gera na relação pessoa-idade. Esta vulnerabilidade se manifesta sob duplo aspecto vivencial: a) na ótica da pessoa em desenvolvimento (crianças, adolescentes e jovens); b) na ótica do envelhecimento ou senilidade(idosos). Ambas justificariam, à luz das reivindicações por reconhecimento e inclusão social, medidas de proteção e superação das situações de risco violadoras de direitos humanos como forma de garantia ao pleno desenvolvimento da cidadania.

Em suma, a distribuição dos óbitos por faixa etária e sexo em São Luís em 2024 revela um padrão preocupante de maior vulnerabilidade masculina e a trágica perda de vidas em todas as faixas etárias, incluindo crianças e idosos. Os dados detalhados sobre a proporção de óbitos por tipo de vítima oferecem um panorama mais preciso da distribuição da letalidade e da vulnerabilidade específica de cada grupo.

Em 2024, a maior parcela das vítimas fatais no trânsito de São Luís foi de motociclistas, representando expressivos 53,28% do total de óbitos (São Luís, 2025). Tal dado reforça a já mencionada vulnerabilidade dessa categoria, expondo-os de maneira desproporcional aos riscos inerentes ao tráfego.

Sob a perspectiva dos direitos humanos, essa alta proporção de óbitos em um grupo específico clama por políticas públicas direcionadas que visem à proteção de sua integridade física e ao seu direito à vida. A negligência em abordar essa vulnerabilidade acentuada contribui para a fragilização da cidadania, na medida em que um segmento significativo da população tem seu direito fundamental à segurança negligenciado.

A segunda maior proporção de óbitos é de pedestres, com 30,33% do total. Esse índice alarmante evidencia a persistente falta de segurança para aqueles que se deslocam a pé em São Luís. As demais categorias de vítimas fatais, embora em menor proporção, também merecem atenção. Condutores de automóveis representaram 5,74% dos óbitos, garupas de moto, 6,56%, e ciclistas, 3,28%. A ocorrência de óbitos nesses grupos demonstra que a violência no trânsito é um problema transversal, afetando diferentes tipos de usuários.

A distribuição dos óbitos por tipo de vítima em 2024 em São Luís explicita a exacerbação da vulnerabilidade de motociclistas e pedestres. A alta letalidade nesses grupos específicos demonstra uma falha na proteção dos direitos daqueles que são mais suscetíveis aos

riscos do trânsito. A fragilização da cidadania se manifesta na incapacidade do poder público em garantir a segurança e a integridade física de todos os usuários do espaço viário, permitindo que a violência no trânsito continue a ceifar vidas.

A análise da violência no trânsito, quanto aos óbitos, em São Luís no ano de 2024 ganha contornos ainda mais nítidos ao examinar-se a distribuição dos óbitos por tipo de acidente. Os dados revelam padrões específicos que contribuem para a compreensão da dinâmica da letalidade no espaço viário e da consequente fragilização dos direitos fundamentais.

O atropelamento figura como a segunda maior causa de óbitos, representando 31,15% do total. Esse dado, quando confrontado com a alta proporção de óbitos de pedestres, conforme análise anterior, reforça a vulnerabilidade dessa categoria e a urgência de medidas que garantam sua segurança. A ocorrência significativa de atropelamentos explicita uma falha no sistema de proteção aos pedestres.

Sob a perspectiva dos direitos humanos, esse quadro expõe a ineficácia das políticas públicas em proteger os cidadãos mais vulneráveis, como argumenta Baratta (1993, p. 47) ao discutir a relação entre violência estrutural e a negação de direitos: “[...] a violência estrutural é a repressão das necessidades reais e portanto dos direitos humanos no seu conteúdo histórico-social”.

A colisão lidera as causas de óbitos, com 42,62% do total. Os demais tipos de acidentes, embora com menor representatividade em termos de óbitos, também contribuem para o quadro geral de violência no trânsito. A queda (envolvendo principalmente motociclistas, representando 9,02%), o choque (impacto contra um objeto fixo, com 13,93%), o capotamento (2,46%) e o tombamento (0,82%) indicam a diversidade de situações que podem levar à fatalidade no trânsito. A ocorrência desses acidentes, em conjunto com os atropelamentos e colisões, demonstra a complexidade do problema e a necessidade de abordagens multifacetadas para a sua mitigação.

A análise da proporção de óbitos por tipo de acidente em São Luís em 2024 revela que a violência no trânsito se manifesta de diferentes formas, impactando diretamente o direito à vida e expondo a fragilidade da cidadania no espaço viário. A alta incidência de atropelamentos e colisões fatais sinaliza a urgência de intervenções que visem à proteção dos pedestres.

Essa realidade demonstra a fragilização da cidadania dos usuários do trânsito, conforme ressalta Andrade (1987, p. 190): “[...] erigindo a cidadania em espaço político de exercício e reivindicações de direitos, seja de velhos direitos de efetividade nula ou relativa, seja de novos direitos ainda não reconhecidos legalmente e nem institucionalizados”.

A distribuição dos óbitos decorrentes da violência no trânsito em São Luís ao longo dos dias da semana em 2024 revela padrões significativos que merecem análise sob a perspectiva da cidadania e dos direitos humanos. O domingo se destaca como o dia com a maior proporção de óbitos, representando expressivos 22,13% do total. O sábado também apresenta um índice elevado, com 19,67% das fatalidades.

Essa realidade reflete as consequências da modernidade aumentando a exposição aos riscos no trânsito: “Ao mesmo tempo em que o veículo é inserido no dia a dia dos indivíduos as suas consequências também o são, como é o caso dos acidentes de trânsito” (Novak; Corona, 2017, p. 215).

Durante a semana, observa-se uma distribuição mais equilibrada, embora com picos em alguns dias. A quinta-feira apresenta a maior proporção de óbitos entre os dias úteis, com 13,11%, seguida pela quarta-feira (12,3%) e pela segunda e sexta-feira, ambas com 11,48%. A terça-feira registra a menor proporção de óbitos durante a semana, com 9,84%. A persistência de um número significativo de óbitos durante os dias úteis demonstra que a violência no trânsito não é um problema exclusivo dos finais de semana, mas uma questão cotidiana que afeta a segurança e os direitos de todos os usuários do espaço viário.

A análise da distribuição dos óbitos de motociclistas por dia da semana em São Luís revela padrões específicos que contribuem para a compreensão da dinâmica da violência no trânsito e seus impactos na população mais vulnerável. Conforme os dados acima, os acidentes envolvendo motociclistas apresentam uma distribuição peculiar ao longo da semana, com implicações importantes para a formulação de políticas de prevenção e segurança viária. Assim como na análise geral de óbitos, o domingo se destaca como o dia com a maior proporção de mortes de motociclistas, representando 19,54% do total. O sábado também apresenta um índice elevado, com 17,24%.

Durante a semana, a distribuição dos óbitos de motociclistas é mais equilibrada, mas ainda preocupante. A segunda-feira e a quinta-feira apresentam os maiores índices, com 14,94% cada, seguidas pela sexta-feira (13,79%) e pela quarta-feira (12,64%). A terça-feira registra a menor proporção de óbitos de motociclistas, com 6,9%. A alta proporção de óbitos de motociclistas em dias úteis evidencia a vulnerabilidade dessa categoria em seu cotidiano, expondo-os a riscos elevados em suas atividades diárias.

Essa distribuição, aliás, pode ajudar a compreender melhor o padrão de comportamento das pessoas de um dia para o outro, e contribuir para o desenvolvimento de *insights* que diminuam esses números no futuro.

2.2 A violência no trânsito na modernidade e suas implicações na cidadania e nos direitos humanos: enfoque no direito à vida

A análise da violência no trânsito, sob a lente da cidadania e dos direitos humanos, demanda uma imersão nas complexas e multifacetadas compreensões desses conceitos na modernidade e em suas reconfigurações contemporâneas. Esta seção propõe, portanto, um diálogo com o referencial teórico selecionado, buscando delinear as nuances da cidadania e dos direitos humanos em um contexto marcado pela persistente problemática da violência do trânsito.

O direito à vida e ao trânsito seguro estão devidamente consignados, respectivamente, na Constituição Federal de 1988 e no Código de Trânsito Brasileiro. No entanto, não são efetivamente assegurados. Para Bobbio (1992), uma coisa é dizer que os direitos do homem têm se ampliado e melhorado, e justificá-los de forma convincente; outra é a garantia efetiva deles, o que não tem ocorrido. Por outro lado, a violência no trânsito expressa, muitas vezes, uma forma de violência estrutural. Para Baratta (1993, p. 47), “[...] a violência estrutural é uma das formas de violência; é a forma geral de violência em cujo contexto costuma originar-se, direta ou indiretamente, todas as outras formas de violência”.

A dignidade da pessoa humana deve ser o ponto de partida para a formulação de políticas públicas, inclusive no campo do trânsito seguro. Segundo Barroso (2013, p. 75), “[...] a dignidade humana e os direitos humanos (ou fundamentais) são intimamente relacionados, com as duas faces de uma mesma moeda ou, para usar uma imagem comum, as duas faces de Jano”. No contexto da violência do trânsito, a insegurança e o medo gerados pela alta incidência de mortes podem restringir a liberdade de movimento e a participação dos cidadãos no espaço urbano, minando a própria essência da cidadania.

A violência no trânsito expõe a fragilidade na concretização dos direitos humanos, como o direito à vida e à integridade física. A persistência de um cenário de insegurança viária questiona a capacidade do Estado em assegurar esses direitos básicos a todos os cidadãos, revelando uma lacuna entre a norma e a realidade vivida.

A reflexão de Lafer (1988, p. 118) sobre a reconstrução dos direitos humanos, em diálogo com o pensamento de Hannah Arendt, convida a considerar a dimensão dos direitos fundamentais, quando assegura: “[...] o valor da pessoa humana enquanto conquista histórico-axiológico encontra a sua expressão jurídica nos direitos fundamentais dos homens”. Sendo assim, é evidente que a busca por um trânsito mais seguro e humano passa, necessariamente, pelo reconhecimento da intrínseca dignidade de cada indivíduo.

Piovesan (2021, p. 86), ao tratar dos direitos humanos e do direito constitucional internacional diz: “[...] quão acentuada é a preocupação da Constituição em assegurar os valores da dignidade e do bem-estar da pessoa humana, como imperativo da justiça social”. Nesse sentido, vê-se que a violência no trânsito, no tocante às mortes, pode ser analisada como uma falha na proteção desses direitos por parte do poder público, demandando ações concretas e coordenadas para reverter esse cenário.

Ao dialogar com as diversas perspectivas da cidadania e dos direitos humanos, busca-se construir uma compreensão multifacetada do problema e uma constante reinterpretação frente às novas realidades sociais à luz das teorias contemporâneas, quanto ao fenômeno da violência viária, que demanda uma resposta urgente e integral por parte do Estado e da sociedade.

2.3 A democratização da vulnerabilidade e os riscos na sociedade moderna

A sociedade contemporânea, marcada por avanços tecnológicos, transformações sociais e econômicas complexas, paradoxalmente, não eliminou as vulnerabilidades. Na verdade, ela as reconfigurou e, em certa medida, democratizou-as. O conceito de vulnerabilidade, tradicionalmente associado a grupos específicos e marginalizados, expandiu-se para alcançar diferentes estratos da população, expondo um espectro mais amplo de indivíduos a riscos diversos.

Segundo Beck (2011, p. 47), “[...] dessa forma, com a generalização dos riscos da modernização, é desencadeada uma dinâmica social que não mais pode ser abarcada e concebida em termos de classe”. Riscos, como a violência no trânsito, permeiam a vida de diferentes grupos.

Compreender essa dinâmica é crucial para analisar a problemática da violência no trânsito, pois ela se manifesta em um cenário de vulnerabilidade e riscos diversos. Ainda segundo Beck (2011, p. 44), “[...] em sua disseminação, os riscos apresentam socialmente um efeito bumerangue; nem os ricos e poderosos estão seguros diante deles”.

No âmbito do trânsito, essa “democratização da vulnerabilidade” se manifesta de diversas formas. Embora pedestres e motociclistas frequentemente figurem como os mais vulneráveis em termos de fatalidades, condutores de outros veículos também estão sujeitos a riscos significativos. E isso tem supedâneo mais uma vez em Beck (2011, p. 56), que diz: “[...] por trás da pluralidade de interesses, está iminente e cresce a concretude do risco, que já não respeita qualquer diferença ou fronteira social e nacional”.

Nesta época da modernidade, os perigos produzidos socialmente, como os acidentes de trânsito, não atingem apenas grupos marginalizados. Eles se encontram distribuídos de forma mais abrangente, embora os mais vulneráveis no trânsito (pedestres, ciclistas e motociclistas) sejam os mais impactados. A “democratização da vulnerabilidade”, nesse sentido, refere-se à universalização da exposição aos riscos.

A violência no trânsito não é um evento isolado, mas uma manifestação concreta dos riscos que permeiam a vida na sociedade moderna, expondo a fragilidade da proteção dos direitos e a vulnerabilidade dos cidadãos no espaço público. Azevedo (2021, p. 88) afirma que “[...] a vulnerabilidade está ligada à ideia de predisposição de um sujeito ou grupo a uma situação de risco ou posição de fragilidade, o que não necessariamente dialoga com uma noção de dano prévio”.

Em suma, tem-se um panorama teórico e prático sobre a democratização da vulnerabilidade viária e a centralidade dos riscos na sociedade moderna. Essa discussão conceitual é fundamental para contextualizar a análise da violência no trânsito, compreendendo-a não apenas como uma série de eventos isolados, mas como um fenômeno que se insere em um cenário mais amplo de riscos compartilhados e de vulnerabilidades que se manifestam de maneira particular no espaço viário urbano. A compreensão dessa dinâmica é o ponto de partida para a análise empírica que se segue, buscando identificar como essa violência específica impacta a cidadania e os direitos humanos na realidade local.

Segundo Azevedo (2021, p. 66-67):

[...] é possível extrair um traço comum em forma de vulnerabilidade: a condição vulnerável. Este fio condutor, identificado pela situação de risco ou fragilidade derivada de relações de desrespeito, subjugação ou assimetria, é o responsável pela reprodução de selos oficiais de inferioridade na interação social.

A violência no trânsito, expressa em atropelamentos, colisões e mortes, evidencia a fragilidade dos mecanismos de cidadania e a persistente negação de direitos fundamentais.

Nesse contexto, os grupos mais expostos à violência viária, especialmente pedestres, ciclistas e motociclistas, acabam submetidos a condições permanentes de insegurança e desproteção social, o que reforça processos de exclusão e desigualdade no espaço urbano. A insuficiência de políticas públicas eficazes de mobilidade e segurança no trânsito contribui para a naturalização dessas vulnerabilidades, transformando a circulação cotidiana em experiência marcada pelo risco constante de lesões e morte.

Desse modo, a violência no trânsito não pode ser compreendida apenas como consequência de condutas individuais inadequadas, mas como expressão de uma estrutura

social que reproduz assimetrias, limita direitos e compromete o pleno exercício da cidadania por parcelas significativas da população.

3 CONCLUSÕES

A análise desenvolvida ao longo deste estudo evidencia que a violência no trânsito em São Luís ultrapassa os limites de uma problemática meramente relacionada à mobilidade urbana ou à engenharia viária, revelando-se como uma grave questão de cidadania, de direitos humanos e de efetividade do Estado Democrático de Direito.

Os dados relativos ao ano de 2024 demonstram um quadro alarmante de letalidade viária, marcado pela persistência de elevados índices de mortes, especialmente entre motociclistas e pedestres, segmentos que figuram entre os grupos mais vulnerabilizados no espaço urbano.

A pesquisa permitiu constatar que a violência viária constitui manifestação concreta de uma violência estrutural que compromete diretamente direitos fundamentais assegurados pela Constituição da República de 1988, notadamente o direito à vida, à integridade física, à segurança e à livre circulação em condições dignas. A elevada incidência de óbitos no trânsito em São Luís evidencia a existência de significativa distância entre a previsão normativa desses direitos e sua efetiva concretização no cotidiano da população, demonstrando a insuficiência das medidas preventivas, educativas, fiscalizatórias e estruturais atualmente implementadas.

Além disso, verificou-se que a violência no trânsito não atinge os indivíduos de maneira homogênea. Embora os riscos da sociedade contemporânea se disseminem de forma ampla, conforme discutido a partir das contribuições teóricas de Ulrich Beck, determinados grupos sociais encontram-se mais expostos às consequências da insegurança viária.

Os dados analisados demonstraram especial incidência de mortes entre homens jovens economicamente ativo, principalmente motociclistas e pedestres, revelando a coexistência entre a democratização dos riscos e a persistência de vulnerabilidades específicas, cujas causas, intuitivamente, devem estar associadas à precariedade das condições de circulação urbana.

Sob a perspectiva jurídico-humanitária, conclui-se que a permanência de elevados índices de mortes no trânsito representa verdadeira negação da cidadania material. Isso porque a cidadania não se limita ao reconhecimento formal de direitos. O seu exercício adequado pressupõe a garantia concreta de condições mínimas para uma vida adequadamente segura em sociedade.

Em tal contexto, a incapacidade estatal de assegurar um trânsito minimamente seguro fragiliza a confiança social nas instituições públicas e compromete a própria legitimidade das políticas de proteção à vida e à dignidade humana.

O cenário identificado ao longo da pesquisa também denota a ausência de uma governança pública efetiva voltada à formulação, implementação e monitoramento de políticas estruturadas de segurança viária. A persistência de elevados índices de letalidade, associada à repetição de padrões de vulnerabilidade já amplamente conhecidos, evidencia limitações institucionais na construção de respostas coordenadas, contínuas e baseadas em evidências empíricas. Tal realidade demonstra a necessidade de fortalecimento da capacidade estatal de planejamento e gestão, mediante integração entre os órgãos responsáveis pela mobilidade urbana, saúde pública, segurança, educação e fiscalização do trânsito.

Nesse contexto, mostra-se igualmente necessário reconhecer que a população de São Luís, e, muito provavelmente, a própria população brasileira, poderia alcançar ganhos significativos e relativamente céleres na redução da violência viária mediante a identificação, internalização e adaptação de práticas internacionais já consolidadas em fóruns de reconhecido prestígio técnico e institucional, como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (*International Transport Forum* [ITF], 2020).

A experiência internacional demonstra que políticas públicas baseadas em evidências, combinadas com planejamento urbano seguro, fiscalização eficiente, educação continuada e proteção prioritária aos usuários vulneráveis, têm produzido resultados concretos na diminuição da mortalidade no trânsito em diversos países. A incorporação dessas experiências exitosas ao contexto nacional poderia contribuir de maneira relevante para o aprimoramento das políticas públicas brasileiras de segurança viária.

A partir do diálogo estabelecido entre os referenciais teóricos acerca da cidadania, dos direitos humanos, da violência estrutural e da sociedade de risco, tornou-se possível compreender que a violência viária deve ser enfrentada de forma multidimensional, superando abordagens exclusivamente repressivas ou tecnicistas. A redução da letalidade no trânsito exige políticas públicas integradas, permanentes e orientadas pela centralidade da dignidade da pessoa humana.

Dessa forma, enfrentar a violência no trânsito em São Luís não constitui apenas uma demanda administrativa ou de gestão urbana, mas um imperativo constitucional, ético e humanitário. A promoção de um trânsito seguro deve ser compreendida como instrumento indispensável à efetivação da cidadania e dos direitos humanos, impondo ao Estado e à

sociedade o dever coletivo de construir espaços urbanos mais seguros, inclusivos e comprometidos com a preservação da vida humana.

Ademais, torna-se imprescindível reconhecer que o enfrentamento da violência viária demanda não apenas investimentos em infraestrutura e fiscalização, mas também a consolidação de uma cultura de responsabilidade coletiva no trânsito. A transformação desse cenário pressupõe o fortalecimento de práticas educativas permanentes, capazes de promover maior conscientização social acerca do valor da vida humana e da necessidade de convivência urbana pautada pelo respeito mútuo, pela prudência e pela observância das normas de circulação. Nesse sentido, a educação para o trânsito deve ser compreendida como instrumento estratégico de formação cidadã, apto a contribuir para a construção de comportamentos mais solidários, preventivos e comprometidos com a redução dos riscos e das fatalidades viárias.

Por fim, os resultados obtidos nesta pesquisa também evidenciam a relevância da produção contínua de estudos científicos voltados à compreensão da violência no trânsito em contextos urbanos brasileiros. A ampliação de investigações empíricas sobre os fatores sociais, econômicos, institucionais e espaciais associados à letalidade viária poderá subsidiar a formulação de políticas públicas mais eficazes e adequadas às especificidades locais.

Assim, espera-se que este estudo contribua não apenas para o aprofundamento do debate acadêmico acerca da violência estrutural e da cidadania, mas também para o fortalecimento de reflexões críticas e iniciativas concretas voltadas à promoção de um trânsito mais humano, seguro e compatível com os princípios constitucionais de proteção à dignidade da pessoa humana.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. **O discurso da cidadania:** das limitações do jurídico às potencialidades do político. 1987. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1987.

AZEVEDO, Júlio Camargo de. **Vulnerabilidade:** critério para a adequação procedimental – a adaptação do procedimento como garantia ao acesso à justiça de sujeitos vulneráveis. Curitiba: Editora CEI, 2021.

BARATTA, Alessandro. Direitos humanos: entre a violência estrutural e a violência penal. **Fascículos de Ciências Penais**, Porto Alegre, v. 6, n. 2, p. 44-61, abr./jun. 1993.

BARROSO, Luis Roberto. **A dignidade da pessoa humana no direito constitucional contemporâneo:** a construção de um conceito jurídico à luz da jurisprudência mundial. Belo Horizonte: Fórum, 2013.

BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. São Paulo: Editora 34, 2011.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

DAMATTA, Roberto; VASCONCELOS, João Gualberto M.; PANDOLFI, Ricardo. **Fé em Deus e Pé na Tábua**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE (Brasil). **Panorama Brasil/Maranhão/São Luís**. 2026. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/panorama>. Acesso em: 20 abr. 2026.

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM – ITF (OECD). **Best Practice for Urban Road Safety**: Case Studies (International Transport Forum Policy Papers, n. 76). Paris: OECD Publishing, 2020. DOI: <https://doi.org/10.1787/03af2c0a-en>

LAFER, Celso. **A Reconstrução dos direitos humanos**: um diálogo com o pensamento de Hannah Arendt. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

NOVAK, Fabiana Buhner; CORONA, Hieda Maria P. Trânsito e risco: consequências da modernidade. **Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental**, Rio Grande, v. 34, n. 2, p. 204-218, maio/ago. 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. ONU, 1948. Disponível em: https://brasil.un.org/sites/default/files/2025-03/ONU_DireitosHumanos_DUDH_UNICRio_20250310.pdf. Acesso em: 17 maio 2025.

PARLAMENTO EUROPEU (EP) (União Europeia). **Estatísticas sobre mortes no trânsito na UE** (infografia). 2025. Disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/topics/pt/article/20190410STO36615/estatisticas-sobre-mortes-no-transito-na-ue-infografia>. Acesso em: 20 abr. 2026.

PIOVESAN, Flávia. **Direitos humanos e o Direito constitucional internacional**. São Paulo: Saraiva, 2021.

SÃO LUÍS – MA (Município). Secretaria Municipal de Saúde. Superintendência de Vigilância Epidemiológica e Sanitária. Coordenação de Vigilância Epidemiológica. **Painel Epidemiológico** – Programa Vida no Trânsito - Série Histórica 2021 a 2025. São Luís, 2025. Disponível em: https://lookerstudio.google.com/u/0/reporting/8b07fc8f-84f6-4d3c-b9f9-ebb830834cb4/page/p_04tjz74nmd. Acesso em: 1 maio 2025.