

A VULNERABILIDADE DOS MOTOCICLISTAS NO TRÂNSITO DE MANAUS: À LUZ DO DIREITO FUNDAMENTAL À VIDA E À INTEGRIDADE FÍSICA

Evelyn de Almeida Lima¹
Ney Alexandre Lima Lira²

RESUMO: O presente artigo analisa a vulnerabilidade dos motociclistas no trânsito de Manaus sob a ótica do direito fundamental à vida e à integridade física. Com base em dados do DETRAN-AM, FVS-AM, SAMU e IBGE, constata-se o aumento expressivo de acidentes fatais e lesões graves, evidenciando falhas estruturais, ausência de fiscalização e omissão estatal. A pesquisa, de natureza qualitativa e exploratória, apoia-se nos fundamentos constitucionais dos artigos 1º, III, e 5º, caput, da Constituição Federal, e no artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), relacionando-os à responsabilidade objetiva do Estado por omissão (art. 37, §6º, CF/88). Verifica-se que a falta de políticas públicas eficazes e a precariedade da infraestrutura urbana de Manaus comprometem o direito à vida, configurando violação à dignidade humana. Conclui-se que a proteção aos motociclistas deve ser compreendida como dever jurídico e humano essencial, exigindo atuação integrada entre órgãos de trânsito e políticas preventivas contínuas.

Palavras-chave: Acidentes de trânsito. Motociclistas. Direitos fundamentais. Responsabilidade estatal. Manaus.

9757

I INTRODUÇÃO

O trânsito urbano de Manaus apresenta, nas últimas décadas, índices alarmantes de acidentes envolvendo motociclistas, que hoje representam a categoria mais vulnerável nas vias da capital amazonense. Segundo dados da Fundação de Vigilância em Saúde (FVS-AM), entre os anos de 2020 e 2025 foram registrados mais de 1.200 óbitos de motociclistas, representando 68% das mortes no trânsito do estado. O número é ainda mais preocupante quando se observa que a frota de motocicletas cresceu cerca de 45% no mesmo período (DETRAN-AM, 2025).

A vulnerabilidade desses condutores não decorre apenas da natureza do veículo, mas de fatores estruturais, como a ausência de sinalização adequada, buracos, iluminação precária e deficiente fiscalização por parte do poder público. Tais deficiências configuram omissão estatal na concretização do direito à vida e à integridade física, princípios basilares do Estado Democrático de Direito (SARLET, 2017, p. 89).

¹Graduanda em Direito 10º período, Centro Universitário Luterano de Manaus – CEULM/ULBRA.

²Professor Especialista, orientador do Trabalho de Conclusão de Curso do Curso de Direito do Centro Universitário Luterano de Manaus – CEULM/ULBRA/Manaus, AM.

O direito à vida, previsto no artigo 5º, caput, da Constituição Federal, e o princípio da dignidade da pessoa humana, insculpido no artigo 1º, inciso III, fundamentam toda a ordem jurídica e impõem ao Estado o dever de agir positivamente para garantir condições de segurança à população. A negligência administrativa na gestão do trânsito e na manutenção da infraestrutura urbana traduz violação direta a esses direitos fundamentais (PIOVESAN, 2022, p. 102).

O problema central que orienta o presente estudo é: as políticas públicas e medidas de fiscalização implementadas em Manaus são eficazes para assegurar a vida e a integridade física dos motociclistas?

Parte-se da hipótese de que a resposta é negativa, tendo em vista os dados estatísticos que apontam o crescimento dos sinistros, a falta de integração entre órgãos públicos e a ausência de políticas educativas contínuas.

O objetivo geral é analisar a vulnerabilidade dos motociclistas no trânsito de Manaus à luz do direito fundamental à vida e à integridade física, identificando as principais causas da insegurança viária e as falhas na atuação estatal.

Os objetivos específicos são:

- a) descrever o fundamento constitucional e legal da proteção à vida e à integridade física;
- b) apresentar dados e análises sobre a realidade dos motociclistas em Manaus;
- c) examinar a responsabilidade do Estado pela omissão na segurança do trânsito;
- d) propor medidas e políticas públicas para a redução dos índices de mortalidade.
-

O método adotado é qualitativo e exploratório, com base em pesquisa bibliográfica, documental e jurisprudencial. Foram utilizados relatórios do DETRAN-AM, FVS-AM, Ministério da Saúde, e decisões do Tribunal de Justiça do Amazonas (TJAM) e do Superior Tribunal de Justiça (STJ).

O desenvolvimento do artigo está estruturado em quatro capítulos: o primeiro aborda o fundamento jurídico do direito à vida e à integridade física; o segundo examina o contexto empírico dos motociclistas em Manaus; o terceiro discute a responsabilidade civil do Estado e suas omissões administrativas; e o quarto propõe medidas e políticas públicas para a efetivação do direito à segurança no trânsito.

Assim, a relevância da pesquisa justifica-se pela urgência de discutir o tema não apenas sob o prisma jurídico, mas também social e humano, considerando que cada morte no trânsito

representa uma violação concreta ao direito mais essencial do ser humano: o direito de viver com dignidade.

2. DESENVOLVIMENTO

O desenvolvimento deste artigo tem como propósito aprofundar a análise sobre a vulnerabilidade dos motociclistas no trânsito de Manaus, buscando compreender as causas, consequências e responsabilidades envolvidas nesse grave problema social.

A motocicleta, que se tornou símbolo de mobilidade e instrumento de trabalho para milhares de manauaras, também representa um dos maiores fatores de risco à vida no trânsito. Por essa razão, este estudo se propõe a discutir o tema sob três perspectivas: jurídica, social e administrativa, demonstrando como a ausência de políticas públicas eficazes e a precariedade da infraestrutura urbana contribuem para o aumento dos acidentes fatais.

A partir da análise de dados oficiais, decisões judiciais e fundamentos constitucionais, será possível demonstrar que a vulnerabilidade dos motociclistas vai muito além da imprudência individual — refletindo, sobretudo, a omissão do Estado na garantia do direito fundamental à vida e à integridade física.

2.1 O direito à vida, à integridade física e à segurança no trânsito

9759

O direito à vida constitui o fundamento de todo o ordenamento jurídico brasileiro, situando-se no ápice da pirâmide normativa e irradiando efeitos sobre os demais direitos fundamentais. Conforme o artigo 5º, caput, da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988):

Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.

Associado a esse dispositivo, o princípio da dignidade da pessoa humana, previsto no artigo 10, inciso III, é o vetor axiológico de interpretação de todo o sistema constitucional. Conforme ensina Ingo Wolfgang Sarlet (2017, p. 88):

A dignidade da pessoa humana impõe ao Estado não apenas a abstenção de atos que atentem contra os direitos fundamentais, mas também o dever de adotar condutas positivas que assegurem condições mínimas para a existência humana digna.

Sob essa ótica, o direito à vida ultrapassa a mera garantia biológica de sobrevivência, compreendendo também a necessidade de uma vida digna e segura, o que envolve a proteção contra riscos evitáveis no ambiente urbano e viário. Assim, a omissão estatal em fiscalizar, sinalizar ou planejar adequadamente o trânsito caracteriza violação aos direitos fundamentais,

pois expõe os cidadãos a situações previsíveis de morte e lesão corporal.

De acordo com Flávia Piovesan (2022, p. 102), o Estado moderno deve ser compreendido como “um Estado de proteção”, cuja função primordial é garantir a efetividade dos direitos humanos, especialmente aqueles ligados à integridade física e à preservação da vida. Nesse contexto, a autora destaca que os direitos fundamentais possuem eficácia imediata e aplicabilidade direta, cabendo ao poder público adotar medidas concretas para evitar sua violação.

Em complemento, Ronald Dworkin (2010, p. 35) defende que os direitos fundamentais são “trunfos” contra as ações arbitrárias do Estado e dos particulares, de modo que nenhuma política pública pode ser considerada legítima se implica risco desnecessário à vida humana. No campo da segurança viária, essa concepção reforça que o poder público não pode se omitir diante de situações conhecidas de perigo — como vias mal sinalizadas, buracos ou ausência de fiscalização — sem incorrer em responsabilidade jurídica.

No âmbito do Direito Administrativo, o artigo 37, §6º, da Constituição Federal consagra a responsabilidade civil objetiva do Estado, prevendo que este responderá pelos danos causados por seus agentes a terceiros, seja por ação ou omissão. A jurisprudência pátria tem reconhecido reiteradamente que o Estado incorre em responsabilidade por omissão específica, quando deixa de agir diante de um dever legal de proteção.

O Supremo Tribunal Federal já firmou entendimento nesse sentido, como no Recurso Extraordinário no 591.874/RS, em que o Ministro Luiz Fux ressaltou que “a omissão administrativa capaz de ensejar dano a direito fundamental atrai a responsabilidade civil objetiva do Estado, quando demonstrado o dever jurídico específico de agir”. Esse entendimento é igualmente seguido pelo Superior Tribunal de Justiça, que reconheceu a responsabilidade do ente público em casos de acidentes de trânsito decorrentes da ausência de sinalização adequada (REsp 1.354.222/SP, Rel. Min. Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 10 abr. 2018).

Além disso, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei no 9.503/1997) reforça o dever estatal de assegurar um trânsito seguro. O artigo 10, §§1º e 2º, dispõe que o trânsito em condições seguras é direito de todos e

dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, devendo ser promovido por meio de ações integradas de engenharia, educação, fiscalização e atendimento às vítimas. O §3º do mesmo artigo enfatiza que compete ao Estado adotar medidas necessárias para a defesa da vida e da incolumidade física das pessoas.

No campo dos direitos humanos internacionais, o artigo 3º da Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948) estabelece que “todo ser humano tem direito à vida, à liberdade e à segurança pessoal”, enquanto o artigo 4º da Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica, 1969) assegura que “toda pessoa tem o direito de que se respeite sua vida, direito esse que deve ser protegido pela lei e, em geral, desde o momento da concepção”.

A partir dessas normativas, observa-se que a proteção da vida e da integridade física transcende o âmbito interno do ordenamento jurídico, configurando também obrigação internacional assumida pelo Estado brasileiro perante a comunidade global. A ineficácia ou a omissão na execução de políticas públicas de segurança viária, portanto, implica descumprimento de compromissos internacionais de proteção aos direitos humanos.

Nesse sentido, Celso Antônio Bandeira de Mello (2016, p. 95) ensina que:

A omissão do Estado em cumprir um dever jurídico imposto pela ordem constitucional não é mera irregularidade administrativa, mas verdadeira ilicitude civil, geradora do dever de indenizar.

Essa lição é especialmente aplicável aos casos de acidentes de trânsito que resultam de falhas de fiscalização, iluminação, sinalização ou conservação das vias públicas.

A doutrina e a jurisprudência convergem, portanto, no sentido de que a segurança no trânsito é uma dimensão concreta do direito à vida, cabendo ao Estado assegurar as condições que tornem possível o exercício desse direito. A ausência de políticas eficazes, somada à negligência administrativa, revela não apenas a violação do dever de agir, mas também a fragilidade das instituições no cumprimento das garantias constitucionais.

Conclui-se, assim, que a proteção à vida e à integridade física dos motociclistas deve ser entendida como dever jurídico inafastável do Estado, cuja omissão implica violação direta à dignidade humana e à ordem constitucional. Essa compreensão fundamenta a análise subsequente sobre a realidade fática vivida pelos motociclistas no trânsito de Manaus e os reflexos dessa vulnerabilidade na efetividade dos direitos fundamentais.

2.2. A realidade dos motociclistas em manaus

A cidade de Manaus, capital do estado do Amazonas, possui atualmente uma frota de mais de 530 mil motocicletas, segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-AM, 2025). Esse número representa aproximadamente 47% de todos os veículos em circulação na capital, o que confirma o uso da motocicleta como principal meio de transporte individual, sobretudo entre trabalhadores autônomos, entregadores e condutores de aplicativos.

Apesar da importância econômica e social desse meio de transporte, os motociclistas configuram o grupo mais vulnerável do trânsito manauara. Relatórios da Fundação de Vigilância em Saúde do Amazonas (FVS-AM, 2025) apontam que, entre 2020 e 2025, foram registradas 1.248 mortes de motociclistas em acidentes de trânsito na capital, representando 68% de todos os óbitos viários do período. O número de feridos graves supera 8 mil, segundo o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU/AM, 2025), com um aumento médio de 12% ao ano nas ocorrências.

A análise dos locais de maior incidência revela que as avenidas Torquato Tapajós, das Torres, Constantino Nery e Max Teixeira concentram os maiores índices de sinistros fatais. De acordo com o relatório da Operação Trânsito Seguro (DETRAN-AM, 2024), somente a Avenida Torquato Tapajós registrou mais de 180 acidentes com vítimas fatais ou ferimentos graves nos últimos três anos, destacando-se como o trecho mais perigoso de Manaus.

Os fatores que mais contribuem para esses números são múltiplos: excesso de velocidade, direção perigosa, falta de sinalização adequada, iluminação insuficiente e buracos nas vias públicas. Em muitos casos, a ausência de redutores de velocidade e de fiscalização eletrônica permite a prática recorrente de manobras arriscadas, especialmente durante a noite. A FVS-AM (2025) identificou que 65% dos acidentes fatais ocorrem entre 18h e 23h, período de maior tráfego e menor visibilidade.

Além disso, há um componente social que agrava o quadro: a motocicleta tornou-se instrumento de trabalho e sobrevivência para milhares de famílias. Segundo levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2024), cerca de 32% dos motociclistas manauaras utilizam o veículo para fins laborais, seja como entregadores, mototaxistas ou prestadores de serviço autônomos. Essa realidade socioeconômica aumenta a exposição ao risco e impõe longas jornadas de trabalho, muitas vezes sem equipamentos de segurança adequados.

A precariedade da infraestrutura urbana é outro fator determinante. Ruas esburacadas, ausência de faixas de pedestre e sinalização apagada são recorrentes em bairros como Cidade Nova, Alvorada e Compensa. Em 22 de junho de 2025, uma motociclista grávida foi arremessada após sua moto atingir um buraco na Avenida Djalma Batista, em Manaus, e tanto ela quanto o bebê acabaram morrendo. Essa tragédia evidencia dramaticamente que tais condições constituem falha de ser serviço

público, na forma do artigo 37, §6º, da Constituição Federal, e ensejam responsabilidade civil do Estado. Nesse sentido, a Tribunal de Justiça do Amazonas, na Apelação Cível no

0639958-26.2018.8.04.0001 (TJAM, 2022), reconheceu a obrigação do Município de indenizar motociclista que sofreu queda por causa de buraco em via pública, caracterizando omissão administrativa.

Casos emblemáticos registrados pela imprensa reforçam a gravidade da situação. Em setembro de 2025, o jovem Saulo Santos de Oliveira, de 27 anos, morreu após ser atingido por um automóvel na Avenida Torquato Tapajós.

Testemunhas relataram que o local estava sem iluminação e sem lombadas eletrônicas, condições que contribuíram para a fatalidade (AMAZONAS ATUAL, 2025). Na mesma quinzena, um segundo acidente na Avenida das Torres resultou em duas mortes, incluindo a de um motociclista, em trecho conhecido pela alta velocidade e ausência de sinalização horizontal visível (GOOGLE NOTÍCIAS, 2025). Esses episódios ilustram o cenário de descaso e insegurança que permeia o trânsito da capital.

A falta de fiscalização contínua e o sucateamento dos equipamentos de controle eletrônico comprometem o cumprimento das normas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), especialmente o artigo 10, que estabelece a segurança como dever do Estado e direito de todos.

De acordo com dados do Ministério da Saúde (2025), os acidentes de trânsito envolvendo motociclistas geram impacto econômico superior a R\$85 milhões anuais ao Sistema Único de Saúde (SUS), incluindo internações, cirurgias ortopédicas e reabilitação. O custo médio por paciente com lesão grave chega a R\$12 mil, enquanto o tempo médio de internação é de 14 dias. Além do ônus financeiro, há prejuízos irreparáveis à produtividade e à estrutura familiar, uma vez que a maioria das vítimas fatais tem entre 18 e 29 anos, faixa etária que concentra a maior força de trabalho (IBGE, 2024).

Conforme observa Piovesan (2022, p. 105):

A violação ao direito à vida não se resume ao ato de tirar a vida, mas também à negligência estatal que expõe o cidadão a condições previsíveis de morte

A lição da autora revela a dimensão ética e jurídica do problema: o direito à vida não é apenas o direito de existir, mas de viver com dignidade, em um ambiente seguro e protegido pelo Estado. Quando o poder público se omite em implementar políticas de prevenção, sinalização e fiscalização, transforma-se em agente indireto da violação de direitos fundamentais. Essa negligência estrutural, visível no contexto de Manaus, reflete um padrão nacional de ineficiência administrativa, em que a ausência de manutenção das vias, a precariedade da sinalização e a morosidade nas respostas do poder público produzem mortes evitáveis e comprometem a efetividade das garantias constitucionais. Assim, a realidade urbana

da capital amazonense evidencia a urgência de uma atuação estatal proativa, orientada pela dignidade humana e pela proteção integral da vida como valor supremo.

O Tribunal de Justiça do Amazonas tem reiterado o entendimento de que a ausência de sinalização e manutenção das vias públicas configura omissão específica, ensejando a responsabilidade objetiva do Estado. Em decisão recente, a Apelação Cível nº. 0627687-53.2016.8.04.0001 (TJAM, 2022) condenou o ente municipal e a concessionária responsável pela via, reconhecendo o dever de indenizar os danos materiais e morais decorrentes do acidente fatal.

Esse entendimento é corroborado pelo Superior Tribunal de Justiça (REsp 1.474.665/SP, Rel. Min. Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 14 jun. 2016), que fixou o entendimento de que “a omissão do Poder Público na manutenção e sinalização de vias públicas urbanas configura falha do serviço e atrai a responsabilidade civil objetiva do Estado”.

Dessa forma, os dados e decisões demonstram que a vulnerabilidade dos motociclistas em Manaus decorre menos de imprudência individual e mais de falhas estruturais e omissões institucionais. A ausência de políticas integradas de segurança viária, somada à insuficiência de campanhas educativas e à fiscalização intermitente, perpetua um ciclo de violência e impunidade no trânsito.

9764

A realidade fática evidencia, portanto, que o direito à vida e à integridade física dos motociclistas manauaras não encontra plena concretização, sendo constantemente violado por fatores previsíveis e evitáveis. O problema exige uma abordagem jurídica e administrativa conjunta, que será aprofundada no próximo capítulo, a partir da análise da responsabilidade estatal e das políticas públicas ineficazes.

2.3. A responsabilidade estatal e as omissões administrativas

A responsabilidade civil do Estado constitui um dos pilares da tutela jurídica dos direitos fundamentais, representando o dever de reparar danos decorrentes da ação ou omissão de seus agentes. Trata-se de um mecanismo essencial para a efetivação do princípio da dignidade da pessoa humana, pois impõe à Administração Pública a obrigação de agir com zelo e eficiência na proteção da vida, da integridade física e da segurança coletiva.

Constituição Federal de 1988, artigo 37, §6º:

As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Esse dispositivo consagra a responsabilidade civil objetiva do Estado, segundo a qual basta a demonstração do dano e do nexo causal entre a omissão administrativa e o prejuízo sofrido, independentemente da comprovação de culpa. Em outras palavras, o Estado deve responder sempre que sua inércia contribui para a ocorrência de lesões a direitos fundamentais, sobretudo quando se trata de garantir a segurança no trânsito, um dever expressamente previsto no artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro.

Quando o Estado se omite em cumprir seu dever de prevenção, especialmente diante de riscos previsíveis, configura-se uma violação direta ao ordenamento jurídico e ao dever constitucional de garantir um trânsito seguro.

Quando o Estado deixa de agir para evitar riscos previsíveis — como a falta de manutenção das vias, a ausência de sinalização ou a fiscalização deficiente — configura-se a chamada omissão específica, que atrai a responsabilidade civil objetiva. Como ensina Celso Antônio Bandeira de Mello (2016, p. 94), “se o Estado, tinha o dever jurídico de agir e não o fez, responde pelos danos que dessa inércia resultarem”.

Conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal, no Recurso Extraordinário nº 591.874/RS (Rel. Min. Luiz Fux, julgado em 03 dez. 2014):

A omissão administrativa capaz de causar dano a direito fundamental atrai a responsabilidade civil objetiva do Estado, quando demonstrado o dever jurídico específico de agir. 9765

No mesmo sentido, o Superior Tribunal de Justiça, no Recurso Especial nº 1.354.222/SP (Rel. Min. Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 10 abr. 2018):

A ausência de sinalização e a má conservação de vias públicas configuram falha do serviço público, ensejando a responsabilidade civil do ente estatal.”

Ainda no âmbito estadual, o Tribunal de Justiça do Amazonas, na Apelação Cível nº 0639958-26.2018.8.04.0001 (TJAM, 2022):

Reconhece-se a responsabilidade objetiva do Município e da concessionária responsável por acidente causado por buraco em via pública, diante do conhecimento prévio do risco e da ausência de medidas preventivas adequadas.

Essas decisões demonstram que o Poder Judiciário tem reafirmado o caráter protetivo da responsabilidade estatal, que não se limita à reparação financeira, mas busca assegurar a efetividade dos direitos fundamentais.

Essas decisões demonstram que o Poder Judiciário tem reconhecido o caráter protetivo da responsabilidade estatal, que não se limita à reparação financeira, mas busca garantir a efetividade dos direitos fundamentais. Conforme ensina Ingo Wolfgang Sarlet (2017, p. 93), “a dignidade da pessoa humana exige do Estado uma postura ativa, voltada à prevenção e não

apenas à compensação dos danos”.

No campo internacional, a Corte Interamericana de Direitos Humanos (CIDH), no caso Velásquez Rodríguez vs. Honduras (1988), fixou que o Estado responde não apenas por atos comissivos de seus agentes, mas também por sua negligência em prevenir violações aos direitos humanos. Essa compreensão se harmoniza com o dever de garantir um trânsito seguro, previsto no artigo 10 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei no 9.503/1997).

Em Manaus, as omissões administrativas se refletem na falta de integração entre o DETRAN-AM, o Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU) e a Polícia Militar de Trânsito, o que compromete a execução de ações coordenadas de fiscalização e educação viária. Embora o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), criado pela Lei no 13.614/2018, tenha como meta, reduzir pela metade o número de óbitos até 2028, relatórios da Controladoria-Geral da União (2024) mostram que apenas 38% das metas previstas foram executadas no Amazonas.

Essa ineficiência revela uma contradição entre o discurso e a prática. Como observa Flávia Piovesan (2022, p. 108), “a omissão estatal que resulta na morte de cidadãos por falhas previsíveis representa violação direta ao princípio da dignidade da pessoa humana e à obrigação internacional de proteger a vida”.

9766

Por fim, a ausência de campanhas educativas contínuas e a precariedade dos investimentos em engenharia de tráfego evidenciam que o Estado ainda atua de modo reativo, e não preventivo. O artigo 74 do Código de Trânsito Brasileiro determina que a educação para o trânsito deve ser promovida em todos os níveis de ensino, mas em Manaus tais ações são esporádicas e sem monitoramento de resultados.

Dessa forma, a vulnerabilidade dos motociclistas não é mero reflexo da imprudência individual, mas consequência direta de falhas estruturais e da ineficiência das políticas públicas, que perpetuam o risco e violam o dever constitucional de garantir um trânsito seguro.

Em síntese, a omissão do Estado na segurança viária constitui violação grave ao direito fundamental à vida, gerando o dever não apenas de indenizar, mas de reformular suas políticas de prevenção, conforme se discutirá no próximo capítulo.

2.4. Políticas públicas e propostas de efetividade para a segurança dos motociclistas

O enfrentamento à elevada taxa de acidentes com motociclistas em Manaus exige uma abordagem multisectorial, que combine engenharia de tráfego, fiscalização permanente, educação viária e responsabilização administrativa. A efetividade do direito fundamental

à vida e à integridade física depende da concretização prática das políticas públicas, e não apenas de sua previsão normativa.

Segundo o artigo 10, §2º, do Código de Trânsito Brasileiro (Lei no 9.503/1997), é dever dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito assegurar condições seguras de circulação. Essa obrigação implica atuação coordenada entre, União, estados e municípios, sob pena de violação ao princípio da eficiência administrativa previsto no artigo 37, caput, da Constituição Federal.

Em âmbito federal, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei no 13.614/2018, traçou como meta a redução de 50% das mortes no trânsito até 2028, em alinhamento com a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (ONU, 2021–2030). No entanto, relatórios da Controladoria-Geral da União (2024) apontam que menos da metade das metas foram implementadas no Amazonas, evidenciando falhas de planejamento e ausência de monitoramento dos resultados.

Em Manaus, o Instituto Municipal de Mobilidade Urbana (IMMU) e o DETRAN-AM têm realizado ações pontuais de fiscalização e campanhas educativas, como o programa Maio Amarelo, mas a falta de continuidade e integração reduz significativamente o impacto dessas iniciativas. Como observa Maria Sylvia Zanella Di Pietro (2020, p. 121), políticas públicas só alcançam eficácia quando “dotadas de planejamento permanente, dotação orçamentária e controle social transparente”.

A adoção de medidas estruturais e preventivas é essencial. Dentre as propostas que emergem da literatura e das práticas bem-sucedidas em outras capitais, destacam-se:

- a) Criação de um Plano Municipal de Segurança Viária, com metas anuais de redução de sinistros, monitoramento de resultados e participação de órgãos como DETRAN-AM, IMMU, Polícia Militar e Secretaria Municipal de Saúde;
- b) Ampliação da infraestrutura urbana, com pavimentação adequada, faixas de sinalização refletivas, ciclovias e iluminação inteligente em avenidas de alto risco;
- c) Instalação de radares e câmeras de monitoramento em pontos críticos, conforme relatórios do DETRAN-AM (2025), priorizando avenidas como Torquato Tapajós e das Torres;
- d) Implementação de programas contínuos de educação no trânsito, integrados à rede pública de ensino, conforme prevê o artigo 74 do CTB;
- e) Criação de um fundo municipal destinado exclusivamente à segurança viária, com recursos provenientes de multas e convênios federais, nos termos do artigo 32º do CTB;

f) Parcerias com universidades e centros de pesquisa, como o CEULM/ULBRA e o IFAM, para desenvolvimento de projetos de mobilidade segura e campanhas educativas permanentes.

Essas medidas estão em consonância com os princípios da prevenção e da precaução, que, conforme Ingo Sarlet (2017, p. 97), devem nortear a atuação estatal sempre que houver risco à vida ou à integridade física do cidadão. A aplicação desses princípios ao trânsito impõe ao poder público a obrigação de agir antes da ocorrência do dano, priorizando políticas preventivas em detrimento de ações reparatórias.

Além disso, é indispensável o fortalecimento da fiscalização eletrônica e da transparência administrativa. O uso de tecnologias de inteligência de tráfego pode reduzir substancialmente os índices de acidentes, como demonstram experiências em cidades como Curitiba e Fortaleza, que obtiveram redução superior a 40% nas mortes no trânsito após a adoção de radares inteligentes e campanhas integradas (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2023).

Outro ponto crucial é o acolhimento e reabilitação das vítimas. A Lei no 13.281/2016, que alterou o CTB, prevê a responsabilidade do poder público em promover assistência integral às vítimas de acidentes, mas em Manaus esse atendimento ainda é fragmentado. A criação de um Centro de Apoio e Reabilitação de Vítimas de Trânsito poderia minimizar os impactos sociais e econômicos decorrentes das lesões graves, garantindo acompanhamento médico, psicológico e jurídico.

9768

A eficácia das políticas públicas também depende da participação social. O artigo 1º, parágrafo único, da Constituição Federal consagra que “todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente”. Assim, conselhos municipais de trânsito, audiências públicas e campanhas educativas permanentes são instrumentos de democratização da gestão viária e de fortalecimento da cidadania.

A eficácia das políticas públicas também depende da participação social. O artigo 1º, parágrafo único, da Constituição Federal consagra que “todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente”. Assim, conselhos municipais de trânsito, audiências públicas e campanhas educativas permanentes são instrumentos de democratização da gestão viária e de fortalecimento da cidadania.

Portanto, o desafio da segurança viária em Manaus não se resume à redução de estatísticas, mas à consolidação de uma política pública permanente, integrada e humanizada,

que coloque a vida no centro das decisões administrativas. A proteção, aos motociclistas, nesse contexto, deve ser vista não como mera opção de gestão, mas como um imperativo constitucional e ético, indispensável à concretização do Estado Democrático de Direito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise realizada ao longo deste artigo evidencia que a vulnerabilidade dos motociclistas no trânsito de Manaus ultrapassa a esfera da imprudência individual e reflete uma omissão estrutural do Estado na concretização do direito fundamental à vida e à integridade física. A ausência de planejamento urbano, de sinalização adequada e de fiscalização contínua tem resultado em um cenário de insegurança que compromete não apenas o bem-estar coletivo, mas o próprio sentido de dignidade humana.

Os dados apresentados — mais de 1.200 mortes entre 2020 e 2025 e milhares de feridos graves — revelam uma crise sistêmica de segurança viária, agravada por deficiências administrativas e ausência de políticas públicas integradas. O alto índice de acidentes envolvendo motociclistas, majoritariamente jovens e trabalhadores, demonstra que a violação do direito à vida está diretamente associada à ineficiência estatal e ao descumprimento do dever jurídico de proteção previsto no artigo 37, §6º, da Constituição Federal.

9769

A doutrina de Piovesan (2022, p. 108), Sarlet (2017, p. 93) e Bandeira de Mello (2016, p. 94) convergem ao afirmar que a dignidade da pessoa humana exige do Estado uma atuação proativa, voltada à prevenção e não apenas à reparação dos danos. Tal entendimento é reforçado pela jurisprudência do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça, que reconhecem a responsabilidade civil objetiva do Estado por omissão específica diante de riscos previsíveis.

O trânsito seguro, conforme estabelece o artigo 10 do Código de Trânsito Brasileiro, é direito de todos e dever do Estado. Entretanto, em Manaus, a execução fragmentada das políticas públicas, a carência de infraestrutura e a desarticulação entre os órgãos competentes (DETRAN-AM, IMMU e Polícia Militar) têm inviabilizado a efetividade desse direito.

A superação dessa realidade requer mais do que ações pontuais: exige uma política pública permanente de segurança viária, baseada em planejamento, fiscalização, educação e controle social. É imperativo que o poder público adote medidas concretas — como a criação de um Plano Municipal de Segurança no Trânsito, a implantação de radares inteligentes, o investimento em infraestrutura urbana e a educação para o trânsito nas escolas — para que o direito à vida seja efetivamente protegido.

Garantir um trânsito seguro é garantir a própria existência do Estado de Direito. A defesa da vida, especialmente da vida de quem transita em condições de vulnerabilidade, como os motociclistas, não é mera escolha administrativa: é um dever constitucional e humano que deve orientar todas as políticas públicas.

Conclui-se, portanto, que a efetividade do direito à vida e à integridade física dos motociclistas manauaras depende da consolidação de uma gestão pública eficiente, transparente e comprometida com a dignidade humana. Somente assim será possível transformar o trânsito de Manaus em um espaço de mobilidade segura, cidadania e respeito à vida.

REFERÊNCIAS

AMAZONAS ATUAL. Jovem morre ao ser atingido por carro em acidente na zona norte de Manaus. Manaus, 15 set. 2025. Disponível em: <https://amazonasatual.com.br/jovem-morre-ao-ser-atingido-por-carro-em-acidente-na-zona-norte-de-manaus/>.

AMAZONAS ATUAL. Jovem morre ao ser atingido por carro em acidente na zona norte de Manaus. Manaus, 15 set. 2025. Disponível em: <https://amazonasatual.com.br/jovem-morre-ao-ser-atingido-por-carro-em-acidente-na-zona-norte-de-manaus/>.

BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de Direito Administrativo*. 34. ed. São Paulo: Malheiros, 2016.

9770

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 set. 1997.

BRASIL. Lei no 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Institui o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 12 jan. 2018.

CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO (CGU). Relatório de Execução das Metas do PNATRANS – Exercício 2024. Brasília, DF, 2024.

DETRAN-AM. Relatório Operação Trânsito Seguro. Manaus: DETRAN- AM, 2025. Disponível em: <https://www.detran.am.gov.br/>.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 35. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

FVS-AM. Relatório anual de acidentes de trânsito em Manaus. Manaus: Fundação de Vigilância em Saúde do Amazonas, 2025.

GLOBO. Grávida é arremessada e morre com o bebê após moto bater em buraco na Djalma Batista em Manaus. Rio de Janeiro, 22 jun. 2025. Disponível em:

<https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2025/06/22/gravida-e-arremessada-e-morre-com-o-bebe-apos-moto-bater-em-buraco-na-djalma-batista-em-manaus.ghtml>.

GOOGLE NOTÍCIAS. Acidente de trânsito deixa dois mortos na Avenida das Torres. 15 set. 2025. Disponível em: <https://share.google/8J4jHeM1XgQFqoxdL>.

IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – PNAD Mobilidade. Brasília: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2024.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Custos hospitalares com vítimas de acidentes de trânsito no Brasil. Brasília, DF, 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Relatório Nacional de Segurança Viária 2023. Brasília, DF, 2023.

PIOVESAN, Flávia. Direitos Humanos e o Direito Constitucional Internacional. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2022.

SARLET, Ingo Wolfgang. A Eficácia dos Direitos Fundamentais. 13. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2017.

STF. Recurso Extraordinário no 591.874/RS. Rel. Min. Luiz Fux. Julgado em 3 dez. 2014

STJ. Recurso Especial no 1.354.222/SP. Rel. Min. Herman Benjamin. Segunda Turma. Julgado em 10 abr. 2018.

TJAM. Apelação Cível no 0639958-26.2018.8.04.0001. 3a Câmara Cível. Rel. Des. Airton Gentil. Julgado em 10 mai. 2022.

9771

TJAM. Apelação Cível no 0627687-53.2016.8.04.0001. 1a Câmara Cível. Rel. Des. Maria das Graças P. Figueiredo. Julgado em 27 jun. 2022.