

Na contramão do Estado, Grande ABC tem alta de 12,6% nas mortes no trânsito

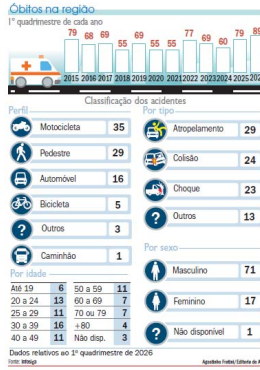
Foram 89 óbitos no primeiro quadrimestre, ante 79 no mesmo período de 2025, maior marca da série histórica; no território estadual caiu 5,5%

TATIANE PAMBOLIANI
tatianepamboliani@igabc.com.br

As sete cidades da região registraram 89 mortes no trânsito entre janeiro e abril deste ano, um aumento de 12,6% em comparação com o mesmo período do ano passado, quando foram contabilizados 79 óbitos. O número é o maior já registrado desde o início da série histórica (2015) do Infogis, sistema de monitoramento administrado pelo Detran-SP. Em sentido oposto, o Estado apresentou queda de 5,5% nas mortes no trânsito no período, passando de 1.918 óbitos em 2025 para 1.812 nos quatro primeiros meses de 2026. A Região Metropolitana teve aumento de 2%, de 610 mortes no primeiro quadrimestre do ano passado para 622. A queda estadual foi puxada por Campinas, com a diminuição mais relevante (22,5%), caindo de 368 para 285. Na sequência, as cidades que apresentaram maiores reduções foram Franca (19,6%) – 51 para

41 – Sorocaba (18,4%) – 174 para 142 –, Baurinhos (18,2%) – 33 para 27 e Ribeirão Preto (16,9%) – 65 para 54. O coordenador executivo da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global, Diego Lemos, destaca que os resultados de Campinas são reflexos de um plano de segurança viária implantado em 2024. “O município aumentou a fiscalização em dois importantes fatores de risco: excesso de velocidade e consumo de álcool ao volante. Também foram implementadas ações educativas.” Lemos ressalta que as mortes no trânsito podem ser reduzidas, principalmente, com mudanças na definição de limites de velocidade. Entretanto, para que as medidas sejam efetivas, o poder público não pode contar apenas com o respeito às regras por parte dos motoristas, devendo criar outras barreiras, como a fiscalização e mudanças na infraestrutura que dificultem a imprudência. “As mortes no trânsito são

preveníveis e não podemos acéfi-las. As medidas que devem ser tomadas são impopulares, mas salvam vidas. Basta ter uma comunicação proativa e assertiva que explique à população o porquê delas. O limite máximo de velocidade seguro é 50 km/h. O corpo humano é extremamente vulnerável e qualquer impacto acima de 30 km/h é suficiente para nos matar”, aponta. Segundo estudo do Departamento de Transporte de Auckland, da Nova Zelândia, a redução na velocidade máxima de 50 km/h para 30 km/h em viagens locais pode levar a um aumento de apenas 48 segundos por quilômetro viajado. Por outro lado, essa mesma alteração de velocidade tem potencial de reduzir em 56% os sinistros com feridos e em 80% os acidentes com vítimas fatais. Segundo a conclusão do estudo, acelerar não traz vantagem, além de aumentar os riscos, a pressa não faz o motorista chegar mais rápido ao destino.



sagem de pedestres. “O motorista se sente desconfortável e ainda mais deagrar. Com mais espaço livre dá vontade de acelerar mais. O ideal é que se faça essa mudança de desenho juntamente com o controle da velocidade”, acrescenta Diego Lemos. O alargamento de calçada nas esquinas é outra alternativa para garantir mais segurança ao pedestre, que tem seu espaço de exposição durante a travessia reduzido. Por outro lado, ao estreitar a via para os veículos, o motorista tende a tomar mais cuidado. **LETALIDADE** Apesar do número de óbitos aumentar, o de acidentes totais, considerando fatais e não fatais, diminuiu na região. Os dados mostram que as ocorrências têm sido mais letais. Foram 1.781 registros nos quatro primeiros meses de 2025 contra 1.667 no mesmo período de 2026, uma queda de 6,4%. No primeiro quadrimestre de 2024, a região totalizou 2.107 acidentes e 60 óbitos. No igual recorte de 2023 ocorreram 1.948 e 69, respectivamente.

Entre as medidas que podem ajudar a conter os motoristas, de acordo com o especialista da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global, está a elevação da pas-

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Diário do Grande ABC

Seção: Setecidades **Página:** 3