

Pedestres representam um quarto das vítimas do trânsito no DF. Foram 73 mortes de janeiro a abril deste ano, segundo o Detran. Em três dias, houve três ocorrências, como a que matou Elcina Pereira Brito, sepultada ontem

Tragédias causadas pela imprudência



» LETÍCIA MOUHAMAD
» DAVI CRUZ

Amiga, acolhedora e alegre. Assim era Elcina Pereira Brito, morta aos 58 anos após ser violentamente atingida por um Prisma branco conduzido por Erick Sávio Alves de Souza, 21, que dirigia sob efeito de drogas e sem Carteira Nacional de Habilitação (CNH), na terça-feira, no Setor Habitacional Arapoanga. A despedida da costureira, ocorrida ontem em Formosa (GO), deixa um vazio para os moradores da região administrativa, onde ela vivia e tinha forte atuação comunitária. Além de Elcina, outras duas pessoas morreram atropeladas nas vias do Distrito Federal em um intervalo de três dias. Na capital federal, os pedestres representam um quarto das vítimas do trânsito, que totalizou 73 mortes de janeiro a abril deste ano, segundo dados do Departamento de Trânsito (Detran-DF).

Os números de mortes seguem em alta, visto que, no ano passado, houve um crescimento de 18,7% — 272, em números absolutos — em relação a 2024, que registrou 229 casos. Para Gustavo Serafim, especialista em mobilidade urbana e doutorando em ciência política na Universidade de Brasília (UnB), o DF ainda convive com um modelo viário que privilegia altas velocidades e o uso do automóvel particular, fato que contribui diretamente para o aumento de tragédias no trânsito.

Segundo Serafim, medidas simples e imediatas poderiam reduzir os índices de atropelamentos e sinistros graves nas regiões periféricas. “O DF tem velocidades altíssimas. Isso inevitavelmente aumenta o número de mortos e atropelados devido a essa escolha política de priorizar o automóvel individual. Dados da Organização Pan-Americana da Saúde (Opas) constam que uma redução de 5% na velocidade pode diminuir em até 30% os sinistros com fatalidades”, pontuou o pesquisador do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT) Observatório das Metrópoles (Núcleo Brasília). Em muitos casos, a urgência ao volante soma-se a outras imprudências.

Câmeras de segurança do Arapoanga registraram o momento em que o veículo conduzido por Erick Sávio, trafegando em alta velocidade por uma via estreita e movimentada, invadiu a pista exclusiva para bicicletas e pedestres e arremessou o corpo da Elcina contra a entrada de comércio da quadra. Ela morreu na hora. Aos policiais, o motorista admitiu ter consumido maconha e o medicamento de tarja preta Rohypnol antes de assumir a direção. No interior do carro, os agentes apreenderam porções de entorpecentes e uma cartela do remédio de uso controlado. Ainda na terça, a Justiça do DF converteu em preventiva a prisão em flagrante de Erick.

Excesso de velocidade

Um balanço divulgado pelo Detran-DF nesta semana, em referência ao Maio Amarelo — movimento internacional criado para conscientizar a população sobre a redução de sinistros e mortes no trânsito —, mostrou que, somente no mês passado, foram registradas, entre outros casos, 522 infrações por dirigir sob a influência de álcool; 163 por dirigir sem ter CNH; e 83 por conduzir veículo com escapamento irregular. A imprudência mais cometida, porém, diz respeito ao excesso de velocidade, cuja quantidade de autuações chegou a 1.824.106 em 2025, cinco por dia.

Motociclistas são maiores vítimas

Pouco mais de uma hora após Elcina ser morta no Arapoanga, um motociclista perdeu a vida na Estrada Parque Guarará (EPGU) ao se envolver em uma colisão com um caminhão de limpeza. Segundo o Corpo de Bombeiros Militar do DF (CBMDF), o homem foi socorrido com traumatismo cranioencefálico e em parada cardiorrespiratória. Apesar dos procedimentos pré-hospitalares, ele não resistiu. No mesmo dia, outro motociclista ficou

gravemente ferido após uma batida contra um veículo de passeio. Ele foi encontrado inconsciente e encaminhado ao hospital. Nos quatro primeiros meses do ano, 32 motociclistas morreram nas vias do DF.

Na análise de Thiago Trindade, professor do Instituto de Ciência Política da UnB, pesquisador do Observa DF e coordenador do Observatório das Metrópoles em Brasília, o aumento de sinistros envolvendo

de calçadas adequadas, ciclovias segregadas, sinalização eficiente e transporte público de qualidade. “Muito mais disponíveis no centro de Brasília”, reforçou. Dados do Detran-DF comprovam que as RAs com maior registro de sinistros fatais são,

respectivamente, Samambaia, Planaltina, Taguatinga e Gama.

No último sábado, duas pessoas morreram atropeladas no DF com menos de uma hora de diferença. Uma delas foi na Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek,

Trindade avaliou que o crescimento do transporte e dos serviços de moto por aplicativo intensificou a presença de motociclistas nas vias urbanas, cenário que é consequência de políticas responsáveis por incentivar o transporte individual em detrimento da mobilidade coletiva.

“Há uma massificação do uso de automóveis privados, que se deve muito ao fator da precarização do sistema de transportes”, disse. Além disso, o pesquisador criticou o modelo viário adotado em muitas cidades brasileiras, incluindo o DF, que prioriza velocidade em vez de segurança.

Palavra de especialista

Como conter a barbárie?

No Distrito Federal, temos quase um veículo para cada habitante. Isso não é sinal de progresso; isso é sinal cabal de caos. A combinação de álcool e drogas somente aumenta o problema, pois imagine uma pessoa fora de si guiando em uma cidade superlotada como Brasília. Não terá um bom resultado.

Em menos de dois dias, perdemos cinco jovens estudantes em Buritis de Goiás, em um acidente de sua van escolar com uma carreta. Perdemos três jovens em motocicletas, na Ceilândia, e um em São Sebastião. São filhos e filhas, irmãos e irmãs de alguém. A conta macabra não para. E os casos de bebidas e drogas ao volante, apesar de gravíssimos, não são maioria nos números nacionais.

É preciso lembrar que temos um péssimo sistema de transporte público, em Brasília e no Brasil. A primeira coisa que um jovem dependente de ônibus e em busca de emprego faz, ao ter dinheiro, é comprar uma moto ou um carro usado. E assim, as ruas vão ficando superlotadas e com enormes congestionamentos que roubam nosso tempo e a vida de aproximadamente 40 mil pessoas em 2025. Fora os sobreviventes que ficam com sequelas.

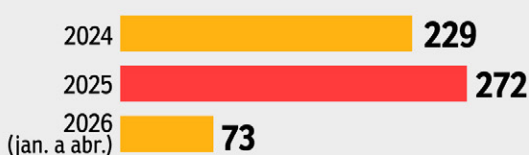
É urgente discutir mobilidade urbana. Chega de duplicação de vias, viadutos e túneis. Chega de IPVA (Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores) gratuito para veículos de luxo novos. Chega de propagandas que exaltam um carro ir de zero a 100 km/h em 3 segundos. Isso, somado a motoristas irresponsáveis, nos fará, dia após dia, enterrar mais filhos, irmãos e pais.

Carlos Penna Breschianini é pesquisador em mobilidade urbana, professor da Universidade de Brasília (UnB) e mestre em políticas públicas.

Ocorrências em números

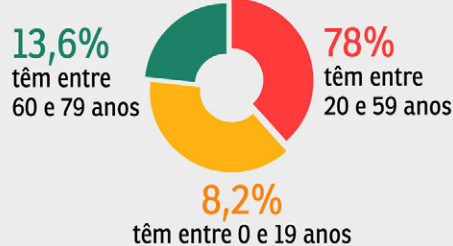
Estatísticas preliminares revelam que a maioria das vítimas no trânsito da capital federal é composta por motociclistas, homens e adultos de 20 a 59 anos

MORTES NO TRÂNSITO DO DF



PERFIL DAS VÍTIMAS EM 2026

Faixa etária *



Sexo



Envolvimento *



*Dados preliminares. Números de maio ainda não foram consolidados, por isso não foram divulgados pelo Detran.

Fonte: Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF)



Valdo Virgo/CB/D.A Press

Ana Carolina Alves/CB/D.A Press



Elcina tinha 58 anos e era costureira em Planaltina



Veículo atingiu a vítima, atirando-a na calçada comercial

em frente a um posto de combustíveis, no sentido Valparaíso de Goiás. No local, os socorristas encontraram uma mulher caída sobre a pista, em parada cardiorrespiratória e com traumatismo cranioencefálico grave. A vítima não resistiu aos ferimentos e teve o óbito constatado ainda na via. Pouco depois, outro atropelamento fatal foi registrado na região da Estância Mestre D'Armas, em Planaltina. Segundo o CBMDF, a vítima, um homem, estava sem sinais vitais quando os bombeiros chegaram. O motorista fugiu.

Além da redução dos limites de velocidade em algumas vias, Serafim defende que o poder público invista em redutores físicos, como quebra-molas devidamente sinalizados. Para ele, os recentes atropelamentos mostram falhas estruturais no planejamento urbano e viário. “Os acidentes de trânsito e mortes são consequências esperadas de escolhas políticas das cidades e do país em incentivarem o automóvel particular ao longo de muitos anos”, pontuou.

“Tudo é pensado para favorecer a rapidez. Precisamos repensar isso”, afirmou.

O professor defendeu que a principal medida para reduzir mortes no trânsito é diminuir os limites de velocidade das vias, lembrando experiências de cidades como São Paulo, em que a redução das velocidades resultou na queda dos acidentes e das fatalidades. Ele também reforçou a necessidade de investimento em transporte público de qualidade e tarifa zero, como meio para reduzir o número de veículos nas ruas e, consequentemente, os sinistros. (LM/DC)