

Em dois meses, 19 morreram no trânsito da Capital

Porto Alegre teve o primeiro bimestre mais fatal dos últimos 10 anos; foram 11 óbitos em janeiro e 8 em fevereiro

/ TRÂNSITO

Cássio Fonseca
cassiof@jcrs.com.br

O primeiro bimestre de 2026 trouxe preocupação para as ruas de Porto Alegre. Um levantamento aponta que janeiro e fevereiro de 2026 foram os mais fatais no trânsito nos últimos 10 anos e acendem um sinal de alerta para órgãos públicos e quem circula pela cidade. Conforme dados parciais da Empresa Pública de Transporte Coletivo (EPTC), foram 19 mortes por acidentes nos últimos dois meses. No mesmo recorte de tempo, desde 2017, os anos de 2020 e 2024 foram os mais próximos, com 15.

Foram 11 óbitos em janeiro e oito em fevereiro. Destes, 12 são acidentes envolvendo motociclistas. O cenário, conforme o diretor-presidente da EPTC, Pedro Bisch Neto, é alarmante e surpreende. Ele garante que não houve nenhum evento que justificasse o número, e sim um aumento nos acidentes com motos, que historicamente respondem por 50% do todo. “Ou morre o condutor, ou atropelam alguém. É um dado bem consolidado dos últimos cinco anos que passou para mais de 60%”, frisa.

E esse crescimento ocorre justamente em um período do ano em que a cidade está esvaziada. Bisch Neto entende que, por isso, abre-se espaço para acelerar e, consequentemente, causar acidentes. Outro atenuante é a direção sem Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Dos 12 casos com moto, seis eram de pessoas sem carteira.

Questionado sobre o temor de que os próximos meses sigam nessa toada, ele explica que o trânsito é como um eletrocardiograma, com altos e baixos em acidentes e fatalidades. Por isso há o receio, assim como a expectativa, de que o

número possa baixar.

Para o advogado e presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Rio Grande do Sul (Sindimoto-RS), Valter Ferreira, há uma séria negligência do poder público em oferecer capacitação e conscientização para quem trabalha com tele-entrega. Ele relata que há 24 anos busca um diálogo com o Detran-RS e a EPTC e nunca chegou a um resultado satisfatório.

Na atual gestão do governo Melo, a EPTC tem uma relação um pouco melhor, mas ainda distante do ideal. Já com o Detran-RS, do mandato de Eduardo Leite, a conversa é inexistente, conforme Ferreira. “Nunca recebi nada do Detran nesses oito anos. O Sindimoto procurou, fez uma proposta de parceria e simplesmente foi ignorado. A administração atual discursa com toda a solução do problema, na teoria, mas na prática nada funciona”, resse o presidente do sindicato.

Ele afirma que a formação do motociclista, seja através do Centro de Formação de Condutores (CFC) ou não, perante as mudanças nas regras da CNH, “resulta em um sistema matador”. “Eles entravam no CFC, tinham aula na pista coberta, murada, fechada, e depois eram liberados para a rua. Essa pessoa vem extremamente despreparada.”

Ferreira também relembra que a Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, instituiu o serviço de mototáxi e motofrete e a competência dos municípios de fazer a regulamentação e fornecer um curso de 30 horas para que os motociclistas pudessem trabalhar. “Mas não houve o cumprimento dessa lei. E não havendo essas regras, qualquer um que se habilita entra para a prestação de serviço despreparado. Às vezes há a sorte de não se envolver em acidente, mas a possibilidade é muito

grande”, considera.

O Detran-RS responde, em nota, que desde que entrou em vigor a Resolução do Contran 1020/2025, foi criada a possibilidade para as Escolas Públicas de Trânsito dos Detrans de todo o País ofertarem os cursos especializados de motofretista, o que não era previsto na resolução anterior. Com base nessa autorização, estão realizando os estudos e elaborando o conteúdo para oferecer o curso de forma gratuita aos interessados a partir de junho deste ano.

A autarquia reforça que, além disso, os cursos para motofretistas e mototaxistas são oferecidos de forma privada por nove empresas cadastradas em sete cidades – Porto Alegre, Lajeado, Passo Fundo, Pelotas, Ijuí, São Leopoldo e Venâncio Aires. Por fim, “na área de publicidade educativa, o DetranRS realizou, nos últimos anos, duas campanhas de mídia voltadas a este público”, em julho de 2021 e dezembro de 2024: “Motoboys - respeite quem pilota uma moto” e “Motoboys merecem respeito na vida e no trânsito”.

O Sindimoto, que não tem autoridade e nem recursos para atuar na capacitação das pessoas, trabalha com campanhas. A mais recente é a “Volte Bem”, em que eles vão às ruas, nas sinaleiras, entregar materiais e conversar com o motociclista, explicar a importância de não exceder o limite de velocidade e respeitar as sinalizações.

Outro agravante, no caso dos profissionais, são as metas de tempo de entrega dos pedidos via delivery. “A Lei nº 12.436 proíbe isso, mas as empresas não se importam. As entregas acabaram sendo um incentivador obrigatório desses motociclistas exacerbarem a velocidade, com medo de ficar sem emprego, e provocarem acidentes e mortes”, frisa Valter Ferreira. A EPTC, por sua vez, traba-



Aumento das mortes ocorreu em momento de ‘baixa ocupação’ da cidade

lha em uma campanha para que os consumidores recolham seus pedidos mais rápido, ajudando os motociclistas no cumprimento das metas.

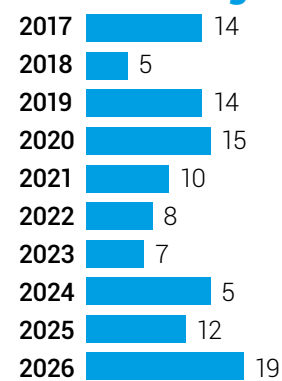
Vale ressaltar que as 19 mortes registradas nos primeiros meses do ano não estão divididas entre motoristas e motociclistas profissionais e de passeio. Há, por óbvio, os casos de imprudência e irresponsabilidade de condutores que trafegam em alta velocidade e desrespeitam o sinal vermelho, a faixa de pedestre e demais sinalizações, causando sua morte ou/ e a de terceiros.

Ainda sobre capacitação dos condutores em geral, o presidente do Sindicato dos Centros de Formação de Condutores do Rio Grande do Sul (SindiCFC-RS), Vilnei Sessim, entende que houve um aumento na sensação de impunibilidade com as novas regras da CNH, que derrubaram a obrigatoriedade das aulas teóricas e práticas nos CFCs, diminuindo a carga horária de ambas. “Quando o Estado endurece exigências, isso reforça a percepção de risco, responsabilidade e vigilância. Ao contrário, quando flexibiliza, ainda que com justificativas administrativas ou econômicas, pode produzir o efei-

to inverso”, aponta.

“Quando você faz essa flexibilização, você está enviando uma mensagem para a sociedade. Tudo fica menos rigoroso”, destaca. Ademais, com os novos moldes, Sessim prevê que a mortalidade no trânsito seja ainda maior por conta de uma leva menos capacitada de motoristas que está por vir. “Diminuir uma matriz curricular de 65 horas para apenas míseras 2 horas de aula prática, sem conhecimento teórico suficiente, é muito perigoso”, destaca.

Mortes no 1º bimestre entre 2017 e 2025 em Porto Alegre



Porto Alegre reabre espaço de acolhimento a mulheres vítimas de violência

/ SEGURANÇA PÚBLICA

Jamil Aiquele
jamil@jcrs.com.br

A prefeitura de Porto Alegre concretizou, ontem, a reabertura oficial da Casa Viva Maria, um espaço de acolhimento destinado a mulheres em situação de violência que passou por um processo de reforma e reestruturação de seus

serviços. O espaço, que opera em endereço sigiloso para garantir a integridade e segurança das abrigadas, passa a funcionar 24 horas por dia, sete dias por semana.

Inaugurada originalmente em setembro de 1992, o espaço é um equipamento de vanguarda, tendo sido criada muito antes da aprovação da Lei Maria da Penha e da criação do Sistema Único de Assistência Social (Suas). Há mais de

três décadas, consolidou-se como peça da rede de proteção gaúcha, apoiando a reconstrução da vida e da dignidade de milhares de mulheres acolhidas. O local oferece um ambiente seguro e preparado para acolher até 33 pessoas simultaneamente, englobando as mulheres e seus filhos em situação de extrema vulnerabilidade.

Presente na cerimônia de entrega do equipamento, o prefei-

to Sebastião Melo ressaltou que a efetividade do combate à violência de gênero depende de uma rede articulada que ultrapassa os limites do Executivo municipal. “Acho que tem que haver uma aliança muito sintonizada entre os governos locais, regionais e federal com as suas políticas públicas de proteção de direitos, mas tem um outro pilar fundamental chamado conscientização e tem um outro fun-

damental que é o Judiciário, que precisa tomar decisões mais rápidas”, declarou.

A infraestrutura dispõe de 11 vagas familiares distribuídas em 30 cômodos reformados, garantindo que cada núcleo familiar fique unido em um ambiente privativo. O imóvel permaneceu fechado por seis meses para a recuperação, que contou com investimento de R\$ 600 mil do Executivo.