

**CTTU**

AUTARQUIA DE TRÂNSITO  
E TRANSPORTE URBANO  
DO RECIFE

# RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA RECIFE 2020



**RECIFE**  
PREFEITURA



# RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA RECIFE 2020

Apoio:



Realização:



# EQUIPE TÉCNICA

## **PREFEITURA DO RECIFE**

João Campos - Prefeito  
Isabella de Roldão - Vice-prefeita

## **SECRETARIA DE POLÍTICA URBANA E LICENCIAMENTO | SEPUL**

Leonardo Bacelar - Secretário

## **AUTARQUIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO DO RECIFE | CTTU**

Taciana Ferreira - Diretora Presidente

Nilton Prazeres - Gerente Geral de  
Operação e Fiscalização

Dalmario Barros - Gerente de  
Tecnologia de Trânsito

Ivo Aurélio - Coordenador de Dados

André Gustavo - Agente de Trânsito

## **INICIATIVA BLOOMBERG DE SEGURANÇA VIÁRIA GLOBAL**

Dante Rosado - Coordenador  
Nacional.

Ezequiel Dantas - Assessor Técnico  
Regional para América Latina:  
Vigilância de dados de lesões no  
trânsito.

Gustavo Sales - Coordenador  
executivo no Recife.

Amanda Maria da Conceição -  
Coordenadora de Vigilância e  
Avaliação - Recife

André Correia - Coordenador  
Nacional de Fiscalização de Trânsito  
- Brasil

Beatriz Rodrigues - Coordenadora de  
desenho urbano e mobilidade - Recife  
e Salvador.

Júlia Freitas - Coordenadora de  
comunicação - Recife e Salvador

Omar Jacob - Assessor técnico  
regional - Vital Strategies

## **COMITÊ MUNICIPAL DE ACIDENTES DE TRÂNSITO | COMPAT**

Claudia Castro - Relatora do  
comitê municipal de prevenção aos  
acidentes de trânsito

Denise Oliveira - Coordenadora da  
Comissão de Informação e Análise de  
Casos Fatais

## **DIAGRAMAÇÃO E PROJETO GRÁFICO**

Caio França

## **EDIÇÃO DE TEXTO**

Neide Andrade

Viviane Lima

# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>03</b>
Abordagem sistêmica.....	05
Parceria com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global.....	06
Pesquisa de Origem e Destino .....	09
Perfil da mobilidade no Recife .....	09
Fatores de risco.....	10
Frota veicular e monitoramento de tráfego.....	13
<b>DADOS DE SINISTROS DE TRÂNSITO</b> .....	<b>15</b>
Principais causas de morte no Recife.....	17
Perfil dos sinistros de trânsito.....	17
Quantificação e tipificação dos sinistros de trânsito .....	20
Sinistros de trânsito com vítimas feridas.....	21
Impacto social e econômico .....	22
Distribuição temporal dos sinistros de trânsito: MÊS .....	23
Distribuição temporal dos sinistros de trânsito: DIA .....	24
Distribuição temporal dos sinistros de trânsito: PERÍODO .....	25
Distribuição espacial dos sinistros de trânsito.....	26
<b>DADOS DE VÍTIMAS FERIDAS</b> .....	<b>35</b>
Perfil das vítimas: VÍTIMAS FERIDAS.....	37
Distribuição por tipo: VÍTIMAS FERIDAS.....	38
Distribuição por idade: VÍTIMAS FERIDAS.....	39
Distribuição idade/tipo: VÍTIMAS FERIDAS.....	41
Distribuição por sexo: VÍTIMAS FERIDAS.....	43
Distribuição sexo/tipo: VÍTIMAS FERIDAS.....	45
<b>DADOS DE VÍTIMAS FATAIS</b> .....	<b>47</b>
Perfil das vítimas: VÍTIMAS FATAIS.....	49
Distribuição por tipo: VÍTIMAS FATAIS.....	50
Distribuição por idade: VÍTIMAS FATAIS .....	51
Distribuição idade/tipo: VÍTIMAS FATAIS .....	53
Distribuição por sexo: VÍTIMAS FATAIS.....	55
Distribuição sexo/tipo: VÍTIMAS FATAIS.....	57
<b>POLÍTICAS E AÇÕES IMPLEMENTADAS</b> .....	<b>59</b>
Fiscalização de trânsito.....	62
Comunicação.....	65
Ações Educativas .....	67
Infraestrutura e mobilidade segura .....	71
Faixa azul .....	86
Projetos urbanos de mobilidade sustentável.....	87
Malha cicloviária .....	88
Referências Bibliográficas .....	91



# PREFÁCIO DO PREFEITO

Acredito que para transformar a mobilidade urbana e o trânsito das cidades é preciso, antes de mais nada, vontade política e engajamento das lideranças. No Recife os órgãos envolvidos no planejamento e gestão das políticas de segurança viária vem demonstrando empenho e entendimento da direção que estamos seguindo e para onde iremos na construção de uma cidade cada dia mais acolhedora e com foco nas pessoas.

O trabalho constante que tem sido desenvolvido para a redução de mortes e lesões no trânsito se traduz em ações concretas e baseadas em evidências. Destaco a implantação de novas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas - além de paraciclos no entorno das rotas -, a realização de intervenções de urbanismo tático e readequação de velocidade para até 30 km/h. Essas mudanças devolvem o uso do espaço público para os pedestres e garantem a segurança de quem anda a pé, e o investimento em ações de gerenciamento de dados, fiscalização de trânsito e comunicação caminham em conjunto para construção de um Recife mais acessível e segura.

A nossa responsabilidade em criar uma cidade mais sustentável, com trânsito mais tranquilo e seguro e que investe na mobilidade ativa e prioriza as pessoas já vem mostrando resultados. Recife tem a quarta rede ciclável mais acessível do Brasil e entre 2013 e 2021 o crescimento da malha cicloviária foi de mais de 500%. Esses avanços refletem diretamente no aumento da segurança viária e na diminuição dos sinistros de trânsito.

Em maio deste ano assinei a carta do movimento "Ruas pela Vida", lançado pela

Organização das Nações Unidas (ONU) me comprometendo com o fomento de políticas públicas sustentáveis e acessíveis para a mobilidade urbana. E para esta década de 2021 a 2030 reafirmo o meu pacto de continuar dedicando esforços que resultem na redução das mortes e lesões no trânsito.

Nos últimos anos Recife deu passos importantes para se tornar uma cidade líder em segurança no trânsito. Estamos no caminho certo; apoiados pelos melhores técnicos e alinhados às melhores práticas internacionais. E o melhor, temos uma gestão eficiente e capaz de oferecer as ferramentas necessárias para implementar as mudanças que queremos para que Recife se torne ainda mais sustentável. Seguimos aprimorando as medidas com foco nos usuários mais vulneráveis e investindo também na educação do recifense para um trânsito mais justo e seguro, onde nenhuma morte é aceitável.

**JOÃO CAMPOS**  
Prefeito do Recife



# PREFÁCIO DO SECRETÁRIO DA SEPUL

A missão da Secretaria de Política Urbana e Licenciamento vai muito além de integrar as diversas dimensões da organização da cidade. O nosso maior compromisso é com as pessoas e com a melhoria da qualidade de vida da população recifense.

Ao elaborar e definir estratégias para um desenvolvimento urbano sustentável estamos atuando para que Recife avance na implementação de políticas públicas de segurança viária que transformem a mobilidade da nossa cidade. Para isso, ações como o contínuo aumento da malha cicloviária, a instalação de paraciclos, as intervenções de urbanismo tático, além da implantação de corredores exclusivos para transporte público têm sido importantes para priorizar os ciclistas e pedestres - que agora têm mais espaço e mais segurança no leito viário -, além dos usuários de transporte coletivo, que podem realizar suas viagens em tempo reduzido.

Os avanços que temos observado em nossa cidade nos últimos anos nos impulsionam a continuar trabalhando para colocar o Recife na vanguarda da mobilidade urbana no mundo. Com foco no aumento da segurança viária e no conjunto de fatores que reúnem ações de desenho urbano, fiscalização, gerenciamento de dados, comunicação e também educação, as ruas e avenidas vêm se tornando lugares cada vez mais acessíveis.

Como em qualquer gestão, encontramos desafios pelo caminho, visando continuar investindo nas melhores práticas de segurança viária com o objetivo de diminuir o número de mortes e lesões no trânsito, e dialogar com a sociedade para promover a conscientização sobre a importância de

atitudes responsáveis no trânsito, também. Por isso, seguiremos trabalhando com o compromisso de construir uma cidade que priorize os usuários mais vulneráveis, onde os espaços urbanos privilegiem os deslocamentos ativos, a pé e de bicicleta para promover a harmonia entre pedestres, ciclistas e modos motorizados.

## **LEONARDO BACELAR**

Secretário da SEPUL



# PREFÁCIO DA PRESIDENTE DA CTTU

O ano de 2020 impactou de forma irreversível a vida de milhões de pessoas ao redor do mundo. Com a crise sanitária, nosso sistema de saúde sofreu grande pressão sendo preciso focar nos cuidados com as vítimas da covid-19. Em paralelo, outra problemática mais antiga carece de atenção e enfrentamento: a das mortes e lesões causadas por sinistros de trânsito.

À frente da Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife (CTTU), tenho o desafio de gerir a mobilidade da capital pernambucana, a fim de salvar vidas e garantir que a segurança viária da população venha sempre em primeiro lugar. Esse trabalho, de grande responsabilidade e que muito me honra, vem sendo estruturado em parceria com os órgãos envolvidos no planejamento e execução das políticas públicas de mobilidade, como as autarquias de Manutenção e Limpeza Urbana (Emlurb) e de Urbanização (URB), assim também como a Secretaria Executiva de Controle Urbano (Secon) e a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global. Graças ao empenho dos nossos gestores e das equipes técnicas, o Recife tem avançado na implementação de projetos importantes com o objetivo de reduzir as mortes e feridos no trânsito.

Com a elaboração deste Relatório Anual de Segurança Viária, buscamos compartilhar, de maneira transparente, os dados oficiais reunidos pela CTTU, com apoio da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, sobre a problemática das mortes e lesões no trânsito observando as tendências em torno do tema e compreender o comportamento e evolução do trânsito no Recife. A partir das estatísticas presentes neste documento, conseguiremos traçar estratégias e

desenvolver as políticas públicas de segurança no trânsito a serem adotadas pela cidade.

Deixo aqui o meu agradecimento a todos que de alguma forma participaram da elaboração deste relatório, em especial ao Comitê Municipal de Acidentes de Trânsito (Compat), que nos permitiu o acesso à base de dados. Agradeço, também, aos agentes de trânsito, que contribuem diariamente para preservar a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas; aos serviços de emergência, responsáveis pela atenção às vítimas de sinistros de trânsito; e às pessoas que, direta ou indiretamente, estão engajadas com as mudanças que o Recife vem realizando em termos de mobilidade urbana e acessibilidade. Seja através do fomento às ações inovadoras e eficientes, ou do diálogo que tem a capacidade de mudar comportamentos, todos são peças fundamentais para construirmos uma cidade mais inclusiva e justa.

**TACIANA FERREIRA**

Diretora Presidente da CTTU



# PREFÁCIO DA RELATORA DO COMPAT

As mortes e lesões decorrentes dos sinistros de trânsito são, hoje, um dos principais desafios para a saúde pública. As consequências dessas ocorrências, que podem ser consideradas um problema de natureza social, são alarmantes e, por conta disso, se faz necessária uma atuação intersetorial para pensar e desenvolver ações preventivas que repercutem na mudança de comportamento da sociedade e na redução da taxa de mortalidade por sinistros de trânsito.

O Comitê Municipal de Prevenção aos Acidentes de Trânsito (Compat) tem a participação de órgãos municipais e estaduais sendo instituído, entre outros, com o objetivo de propor a criação de políticas de prevenção aos sinistros e contribuir com o aprimoramento das informações sobre ocorrências, causas e fatores de risco associados aos sinistros de trânsito.

Graças à atuação conjunta dos agentes que integram este comitê e aos dados colhidos por cada um dos órgãos, é possível elaborar ações de fiscalização, engenharia e educação direcionadas à melhoria da segurança viária na nossa cidade. Também com base nessas estatísticas foi desenvolvido o presente Relatório Anual de Segurança Viária, que traz relevantes informações sobre o panorama do trânsito no Recife.

Sendo assim, reiteramos o nosso agradecimento a todos os órgãos que compõem o COMPAT e trabalham na promoção da saúde e segurança no trânsito.

## **Cláudia Castro**

Relatora do comitê municipal de prevenção aos acidentes de trânsito - COMPAT





# INTRODUÇÃO

Este documento reúne informações estatísticas sobre os sinistros de trânsito ocorridos na cidade do Recife entre 2017 e 2020, abordando de forma detalhada os impactos desse problema de saúde pública e destacando as ações que vêm sendo implementadas pela Prefeitura do Recife para mitigar esses impactos e o alcance significativo dos seus resultados.

As bases de dados utilizadas para a composição deste Relatório de Segurança Viária foram fornecidas pelo Comitê Municipal de Prevenção de Acidentes de Trânsito (Compat) e pela Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife (CTTU). Os dados foram tratados, integrados, georreferenciados

e analisados com o suporte da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global.

O objetivo deste relatório é prover subsídios técnicos sobre a problemática da Segurança Viária no Recife e demonstrar, com transparência, o método aplicado e o andamento dos trabalhos em desenvolvimento para a redução de lesões e mortes em decorrência de sinistros de trânsito no Recife. O conteúdo aqui disponibilizado poderá fundamentar e orientar o trabalho de gestores públicos, membros de organizações civis e pesquisadores que queiram fazer parte da construção de políticas públicas ou estudos científicos sobre o tema e, dessa forma, cada vez mais, salvar vidas no trânsito do Recife.

No mundo, cerca de 1,35 milhão de pessoas morrem em decorrência de sinistros de trânsito anualmente, uma média de 1 morte a cada 25 segundos. Para a população de 5 a 29 anos, sinistros de trânsito já são a principal causa da morte. Indicadores como esses colocam o tema das mortes no trânsito como emergência mundial. Os governantes de vários países se comprometeram em implementar políticas para reduzir as mortes no trânsito em 50% até 2030, e esta já é a segunda década para essa ação de redução de mortes no trânsito.



Em média, **a cada 25 segundos 1 pessoa morre** em decorrência de sinistros de trânsito.



**Sinistros de trânsito já são a principal causa de morte** para a população de 5 a 29 anos.



Vários países já se comprometeram em **reduzir o número de mortes no trânsito em 50%** até 2030.



Já chegamos a **segunda década** para ações de redução de mortes no trânsito.



## ABORDAGEM SISTÊMICA

Partindo da ideia de que nenhuma morte no trânsito é aceitável, faz-se necessária a implantação de uma abordagem sistêmica de segurança viária que contemple uma visão holística sobre o problema do alto índice de sinistros de trânsito com o objetivo de integrar diversas estratégias.

Dessa forma, a Prefeitura do Recife tem trabalhado de forma integrada entre os pilares de fiscalização de trânsito, engenharia, comunicação e gestão de dados para implementar soluções baseadas em evidências científicas quanto à efetividade das ações. Esse novo modelo de gestão está alinhado às melhores práticas de segurança viária em todo o mundo e garante, assim, uma potencialização dos resultados de diminuição dos sinistros de trânsito.



Foto: Marcos Pastich / PCR



# Bloomberg Philanthropies

## INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

### PARCERIA COM A INICIATIVA BLOOMBERG DE SEGURANÇA VIÁRIA GLOBAL

Essa parceria tem o intuito de potencializar as práticas de segurança viária da capital pernambucana e colocar esse objetivo de forma cada vez mais destacada na agenda da cidade. A Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global promove o aumento da capacidade técnica dos servidores com o apoio de consultores locais e internacionais, com treinamentos aos técnicos sobre as melhores práticas de segurança viária. A Iniciativa atua com o objetivo de reduzir mortes e lesões no trânsito em mais de 30 cidades em 15 países, e, atualmente, está na 3ª fase, dando suporte à política de segurança viária da Prefeitura do Recife desde 2020. Dessa maneira, o Recife passa a

integrar uma rede global de parceiros estratégicos com acesso à troca de experiência com outras cidades e regiões que recebem apoio de organizações líderes que atuam nas áreas da comunicação, fiscalização, desenho urbano e gestão de dados.



Foto: Marcos Pastich / PCR



A abordagem sistêmica adotada pela Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global se apresenta em quatro pilares de atuação: a comunicação, a fiscalização, o desenho urbano e a gestão de dados.

No pilar de comunicação, a intenção é otimizar o trabalho da mídia como instrumento de incentivo à mudança de comportamento através de campanhas de mídia de massa, publicações na imprensa, realização de treinamentos e eventos que visam educar a sociedade em prol do objetivo comum que é a redução das mortes e lesões no trânsito.

A fiscalização, quando combinada à comunicação, é um dos pilares que mais contribui para a mudança de comportamento da população. As operações de fiscalização são uma forma eficaz de prevenir e evitar os sinistros, lesões e mortes no trânsito. Intensificar essas ações de forma pontual e direcionar a fiscalização para os principais fatores de risco - velocidade inadequada, conduzir motocicleta sem usar capacete, não usar o cinto de segurança e álcool ao volante -, são princípios fundamentais para reduzir o número de sinistros de trânsito e suas vítimas.



A maneira como as cidades são desenhadas impacta diretamente no comportamento das pessoas e na forma como elas utilizam os espaços públicos. Por isso é tão importante planejar cidades que priorizem os usuários mais vulneráveis, como pedestres e ciclistas, ao invés de automóveis. Nesse sentido, o eixo de desenho urbano trabalha para garantir ruas mais seguras, com velocidades reduzidas, mais espaço para a circulação de quem anda a pé, ciclofaixas e infraestrutura acessível, o que melhora a segurança viária no geral.

Por fim, a gestão de dados permite o registro, controle e avaliação de informações sobre o trânsito da cidade, além de nortear as ações de políticas públicas de segurança viária que serão implementadas pela cidade. Além de mapear o comportamento da mobilidade por meio da pesquisa de Origem e Destino. A partir dos dados coletados e seu tratamento estatístico, é possível identificar os trechos com maior número de sinistros, quantificar as vítimas fatais e lesionadas, além de outros dados que impactam a atuação pontual da cidade, no sentido de reduzir os sinistros de trânsito e as fatalidades.



## PESQUISA DE ORIGEM E DESTINO

Pela gestão dos dados colhidos na Pesquisa de Origem e Destino do Recife realizada em 2018, percebemos que a maioria dos cidadãos (61%) se locomove em transportes públicos e não nos veículos particulares. Essas informações levaram à ampliação de políticas públicas como a Faixa Azul, corredores exclusivos de ônibus sinalizados de forma diferenciada na cidade, e também os constantes ordenamentos de estacionamento nos bairros. A alta quantidade de pedestres e ciclistas levou, também, a políticas de ampliação da malha cicloviária. Em 2020, o Recife possuía 160 km de rotas cicláveis e mais de 30 áreas de redesenho urbano, que fizeram uso da técnica de urbanismo tático para ampliar as calçadas e ordenar o trânsito.



Foto: LUMOS Estúdio/NACTO-GDC

# FATORES DE RISCO



Foto: LUMOS Estúdio/NACTO-GDC

## FATOR DE RISCO

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), um **fator de risco é qualquer atributo, característica ou exposição de um indivíduo que aumente sua probabilidade de desenvolver alguma doença ou de sofrer alguma lesão**. O risco de se lesionar no trânsito é composto por múltiplos fatores que vão desde as características socioeconômicas e culturais da população, da ocupação da cidade e o desempenho do sistema de transporte, até atitudes comportamentais agressivas e/ou imprudentes dos usuários da rede viária.

É fundamental o levantamento de outras informações que possibilitam caracterizar os fatores de risco relacionados aos sinistros de trânsito. O Recife, em parceria com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIRGS), iniciou pesquisas em 2019 com o objetivo de compreender o comportamento dos condutores e passageiros da cidade quanto aos principais fatores de risco para a insegurança no trânsito definidos pela OMS: não usar ou usar inadequadamente o capacete, não utilizar o cinto de segurança ou as proteções adequadas para crianças, o excesso de velocidade e dirigir após ingestão alcoólica.

A Johns Hopkins University (JHU), em parceria com a Universidade Federal do Ceará (UFC), por meio da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIRGS), realizou uma rodada inicial de pesquisas observacionais. Ao todo, foram realizadas 40 mil coletas em vários pontos da cidade durante um período de 60 dias. Foram consideradas vias de diferentes classificações hierárquicas, o que reforça a consolidação dos dados publicados neste relatório. A primeira rodada de pesquisas foi feita entre dezembro de 2019 e janeiro de 2020.



Foto: Cortesia

Os resultados a seguir foram obtidos através de pesquisas observacionais que analisaram o comportamento dos condutores do Recife diante dos principais fatores de risco de sinistros de trânsito que são: o excesso de velocidade, o uso inadequado do capacete e o uso inadequado do cinto de segurança, além do uso da mistura de álcool e direção (este último, não medido na pesquisa).



Foto: Cortesia



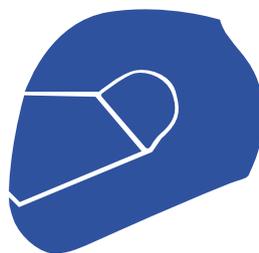
Foto: Cortesia

**49%**  
dos  
motociclistas  
trafegavam  
acima da  
velocidade  
regulamentar.

**75%**  
dos veículos  
trafegam  
acima da  
velocidade  
permitida.

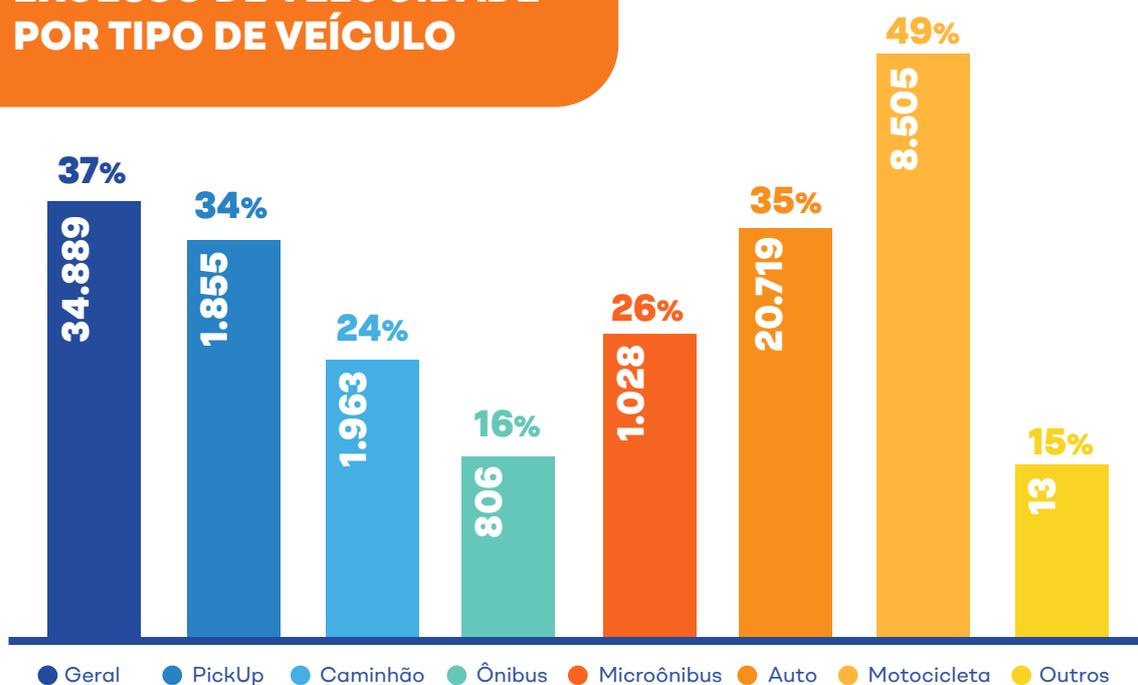


**85,4%**  
fazem uso  
correto do cinto  
de segurança.



**86,9%**  
dos passageiros  
de motocicletas  
usam o capacete  
corretamente.

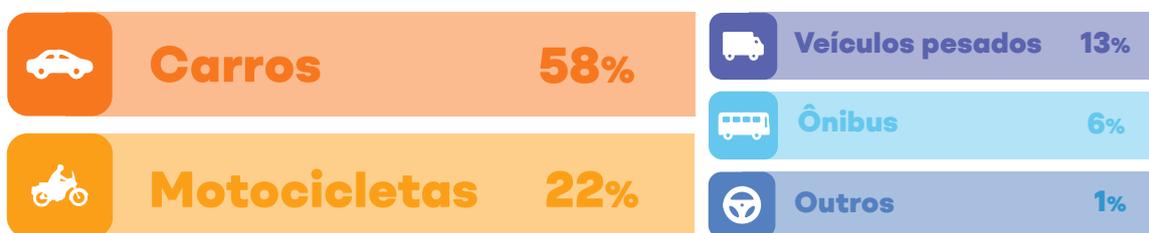
### EXCESSO DE VELOCIDADE POR TIPO DE VEÍCULO



# FROTA VEÍCULAR E MONITORAMENTO DE TRÁFEGO

O Recife registrou em 2020 uma frota de 712.344 veículos, segundo Departamento de Trânsito do Estado de Pernambuco (DETRAN), da qual 22% dos veículos registrados são de 2 rodas (motocicletas ou motonetas).

Figura 02- Participação por tipo da frota veicular no Recife em 2020



Nos últimos 10 anos, foi registrado um aumento de 19% da frota de automóveis leves e 68% de veículos de 2 rodas como nos mostra a figura 03.

Evolução da frota veicular de Recife nos últimos **10 anos**

Figura 03 - Evolução da frota veicular no Recife

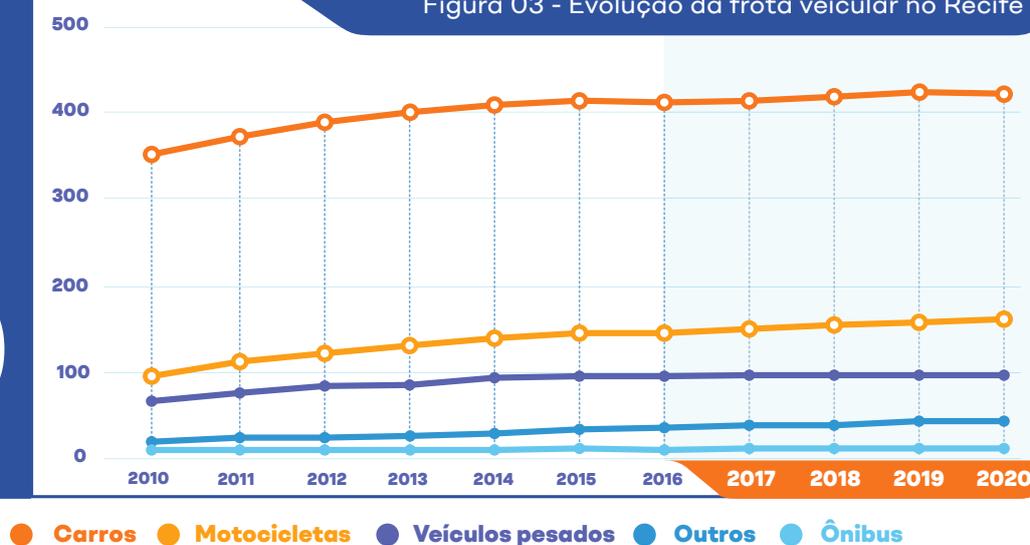
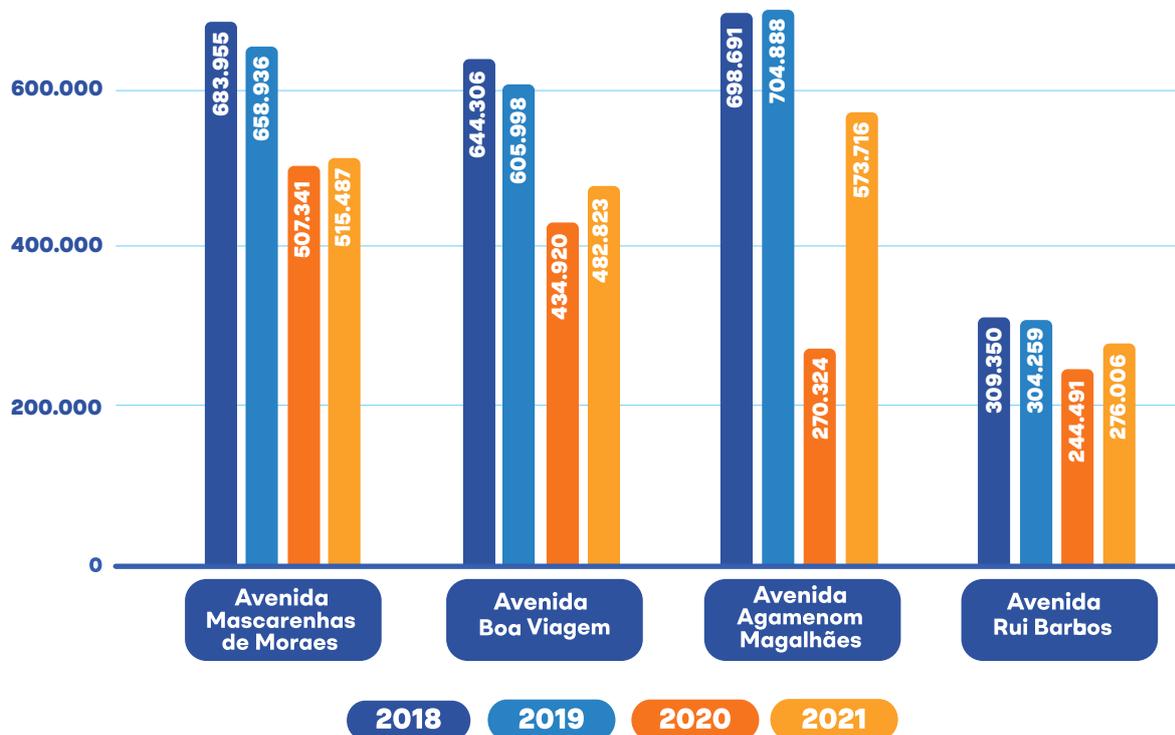




Foto: Daniel Tavares/PCR

A CTTU realiza o monitoramento do tráfego nas principais vias da cidade por meio dos equipamentos de fiscalização eletrônica, que possibilita observar a diminuição nos dois últimos anos, 2020 e 2021, do fluxo de veículos na capital. Em virtude das medidas de distanciamento social exigidas pela pandemia da covid-19 no ano de 2020, foi registrada uma mudança de comportamento na mobilidade em algumas vias da cidade. Recife, por ser um polo de convergência tem uma frota em circulação de aproximadamente 1.200.000 veículos por dia.

Figura 04 - Média mensal veicular em avenidas do Recife em dias úteis.



# DADOS DE SINISTROS DE TRÂNSITO

O perfil  
Recife são  
idades em

30% das vitim

MAPA DE CALOR  
VITIMAS FATAIS  
RECIFE 2017-2019





## PERFIL DOS SINISTROS DE TRÂNSITO

### SINISTROS DE TRÂNSITO

O termo "sinistro de trânsito" foi regulamentado pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) por meio da Norma Brasileira (NBR) 10.697 para se referir aos eventos que resultem em dano dos veículos, à sua carga, às pessoas, ou a animais, que possam trazer danos materiais ou prejuízo ao fluxo de veículos, à via ou ao meio ambiente. O termo veio em substituição à terminologia "acidente de trânsito", devido ao entendimento de que já existem meios para evitar essas ocorrências, seja através do uso de tecnologias e novos desenhos viários nas políticas públicas, ou, ainda, pela reeducação dos condutores com práticas seguras no trânsito.

## PRINCIPAIS CAUSAS DE MORTE NO RECIFE

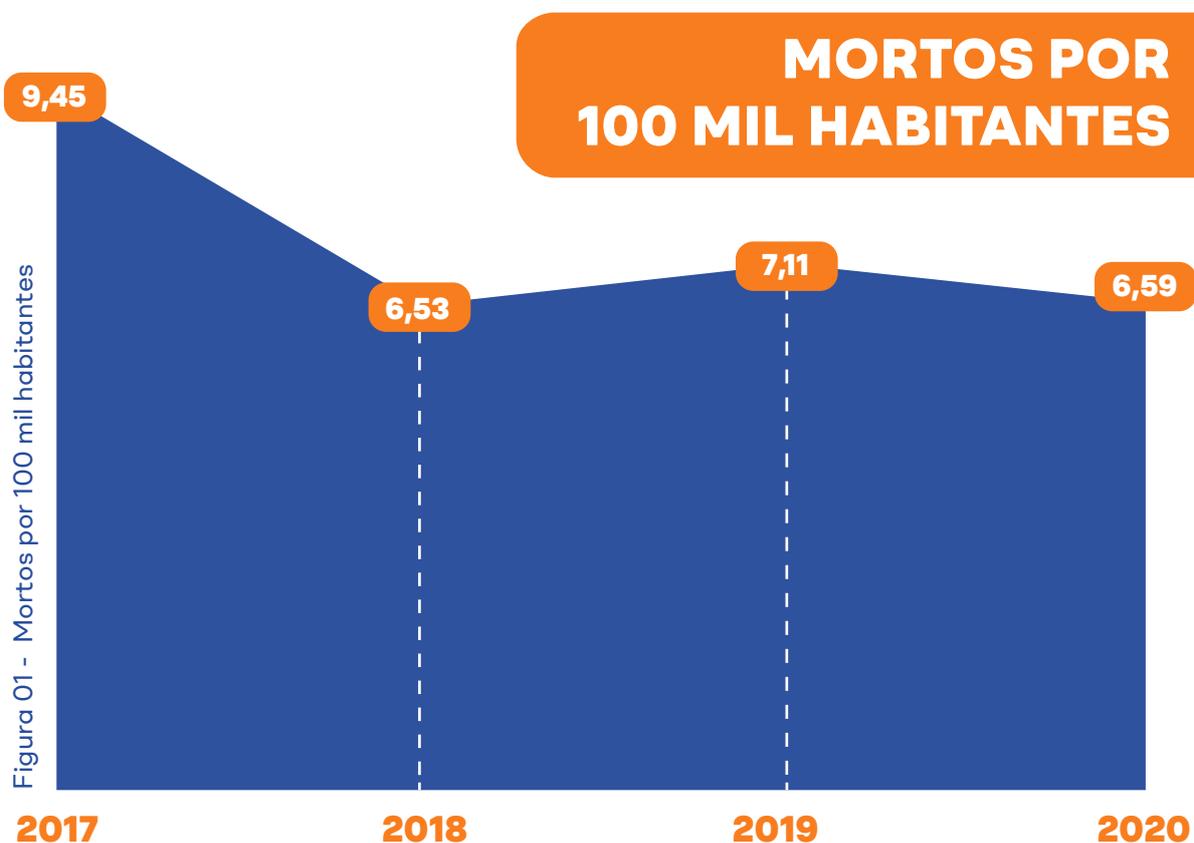
Os dados do último relatório sobre segurança viária da OMS mostram que os países subdesenvolvidos têm 27,5 mortes no trânsito por 100 mil habitantes, em média. Se comparado às nações de alta renda, a taxa é de 8,3 mortes no trânsito por 100 mil habitantes, em média. Dessa forma, observamos os sinistros de trânsito como um problema intimamente relacionado à desigualdade social e ao desenvolvimento territorial, assim como as doenças listadas como outras causas de mortes, que dizem respeito ao saneamento básico e à saúde preventiva.

Na tabela 01, observa-se as dez primeiras causas de mortes no Recife. Nos anos de 2017 e 2018, os sinistros de trânsito foram a 6ª causa de mortes na cidade, enquanto em 2019, representou a 7ª causa de morte. Já a figura 01 nos mostra a taxa de mortalidade por sinistros de trânsito na capital pernambucana, que foi de 6,59 mortes/100.000 habitantes, bem abaixo da média nacional de 14,7 em 2020 (dado preliminar do DataSUS). Entre 2017 e 2020, o Recife teve redução de mais de 29% no número de vítimas fatais.

Tabela 01 - Causas de morte no Recife.

	2017	2018	2019
1º	Infarto agudo	Infarto agudo	Infarto agudo
2º	Homicídio	Homicídio	Homicídio
3º	Câncer de Mama	Câncer de Mama	Câncer de Mama
4º	AIDS	AIDS	Câncer na próstata
5º	Câncer na próstata	Câncer na próstata	AIDS
6º	Sinistros de trânsito	Sinistros de trânsito	Tuberculose
7º	Tuberculose	Tuberculose	Sinistros de trânsito
8º	Câncer no colo do útero	Câncer no colo do útero	Câncer no colo do útero
9º	Leptospirose	Leptospirose	Leptospirose
10º	Arboviroses	Arboviroses	Arboviroses

Fonte: Secretaria Municipal de Saúde do Recife.



Em 2017, o Recife, por meio do Compat, identificou 154 vítimas fatais em decorrência dos sinistros de trânsito na cidade. Em 2020, o número de vítimas fatais foi 109, o que representa uma diminuição de mais de 29%. Quanto às vítimas feridas em 2017, a CTTU registrou um total de 2.140. Já em 2020, registrou um total de 1.897 vítimas, o que representa uma diminuição de mais de 11%.

Devido às condições atípicas para mobilidade no ano de 2020, em virtude do período de quarentena como medida sanitária para a contenção da covid-19, é importante ressaltar que alguns números podem apresentar uma redução significativa quando comparado aos anos anteriores. Portanto, é necessário cautela antes de tomar conclusões na leitura dos dados deste ano.

**REDUÇÃO de**  
**11%**  
**no número de**  
**vítimas feridas**  
no período de  
2017 a 2020.



**18%**  
**menos**  
**vítimas**  
**feridas**  
durante ano  
de 2020.

**REDUÇÃO de**  
**29%**  
**no número de**  
**vítimas fatais** no  
período de  
2017 a 2020.

154 vítimas  
fatais  
registradas em  
2017.  
**Em 2020 o**  
**valor reduziu**  
**para 109.**

# QUANTIFICAÇÃO E TIPIFICAÇÃO DOS SINISTROS DE TRÂNSITO

Os sinistros de trânsito podem ser classificados como "com vítima" ou "sem vítima". Os sinistros sem vítimas estão sendo contabilizados de forma ainda mais efetiva desde 2019, quando foi lançada a plataforma Bate Pronto, onde o cidadão faz o registro da ocorrência para receber a documentação e, dessa forma, os dados são tratados pela CTTU para implementação de projetos de segurança viária.

## Abalroamento



Sinistro de trânsito em que um veículo em movimento colide lateral ou transversalmente com outro veículo, também em movimento.

## Atropelamento



Sinistro de trânsito em que pedestre ou animal sofrem o impacto de um veículo.

## Colisão



Sinistro de trânsito em que um veículo em movimento sofre o impacto de outro veículo, também em movimento, podendo ser frontal ou traseira.

## Tombamento



Manobra em que o veículo gira 90 graus, ou mais, em torno do eixo longitudinal, com o corpo do veículo mantendo contato com o solo.

## Choque



Sinistro em que o veículo em movimento se choca contra um obstáculo fixo.

## Capotamento

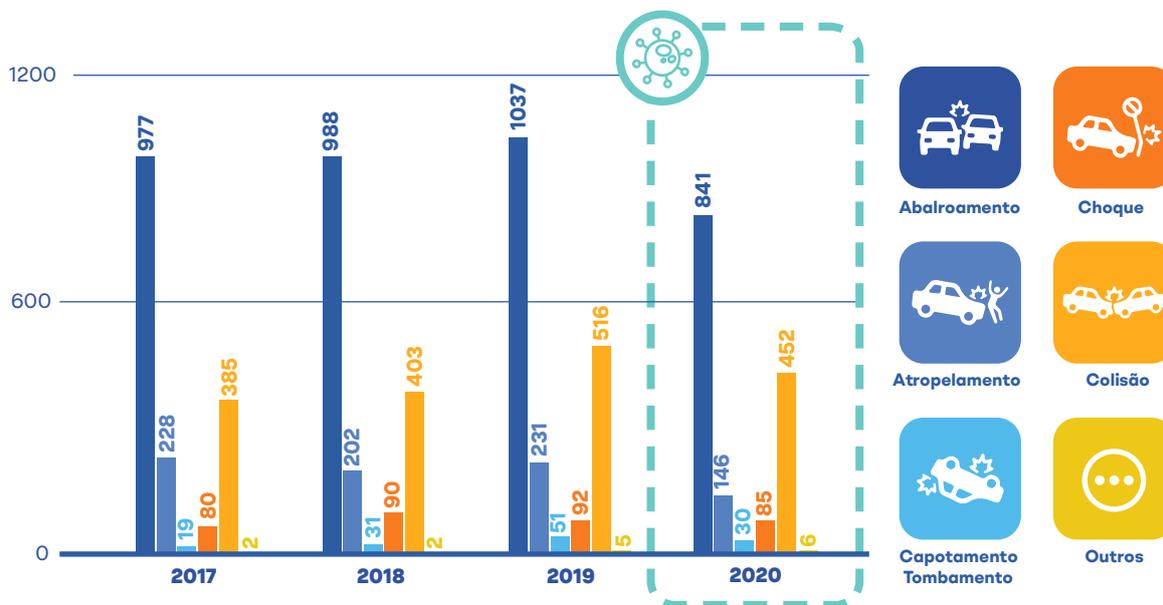


Sinistro de trânsito em que um veículo em movimento gira em qualquer sentido, ficando com as rodas para cima, mesmo que momentaneamente.

Fonte: Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

# SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FERIDAS

Figura 06 - Tipos de sinistros com vítimas feridas



## RANKING DE SINISTROS COM VÍTIMAS FERIDAS REGISTRADOS 2017 A 2020



**ABALROAMENTO TEVE O MAIOR NÚMERO DE REGISTROS NOS ÚLTIMOS 4 ANOS**

Durante todo o período de 2017 a 2020 o ranking de sinistros com vítimas permaneceu constante. Mantendo abalroamento em 1º lugar, seguido por colisão, atropelamento, choque e capotamento.

# IMPACTO SOCIAL E ECONÔMICO

Em 2003, o Instituto de Pesquisa e Economia Aplicada (IPEA) apresentou o relatório intitulado "Impactos Sociais e Econômicos dos Sinistros de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras", que propõe uma estimativa de custos diretos e indiretos relacionados a sinistros com vítimas fatais, feridos e somente com danos materiais. Porém, como citado no documento, "existem custos intangíveis e subjetivos, relativos à sobrevida esperada das pessoas mortas no trânsito, aos sofrimentos

físicos e psicológicos das vítimas, dos seus parentes e amigos". Custo do atendimento médico-hospitalar e reabilitação, do atendimento policial e de agentes de trânsito, de congestionamento, dos danos ao equipamento urbano, dos danos à propriedade de terceiros, dos danos à sinalização de trânsito, dos danos aos veículos, do impacto familiar, de outro meio de transporte, da perda de produção, previdenciário, de processos judiciais, de remoção de veículos e custo do resgate de vítimas.

Custos relacionados ao sinistro de trânsito



# DISTRIBUIÇÃO TEMPORAL DOS SINISTROS DE TRÂNSITO: MÊS

Figura 07 - Registro mensal de sinistros 2017



Figura 08 - Registro mensal de sinistros 2018

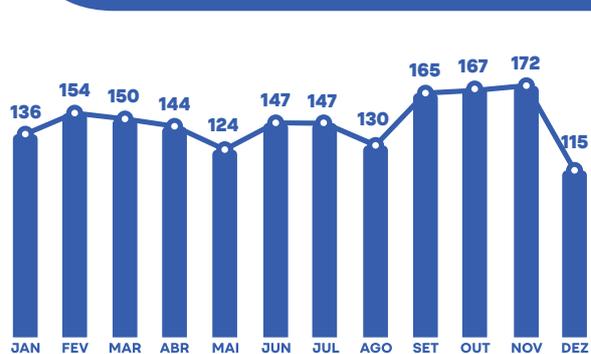


Figura 09 - Registro mensal de sinistros 2019



Figura 10 - Registro mensal de sinistros 2020



Na figura 10, que representa o ano de 2020, os meses de abril e maio tiveram o menor índice em decorrência do período de maior restrição de circulação devido à necessidade de distanciamento social para reduzir a proliferação da covid-19. No entanto, observa-se que os maiores índices de registro de sinistros estão concentrados no segundo semestre de cada ano.

# DISTRIBUIÇÃO TEMPORAL DOS SINISTROS DE TRÂNSITO: DIA

Figura 11 - Registro semanal de sinistros 2017

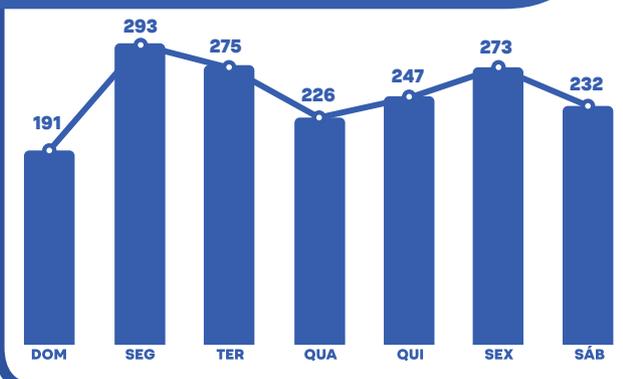


Figura 12 - Registro semanal de sinistros 2018

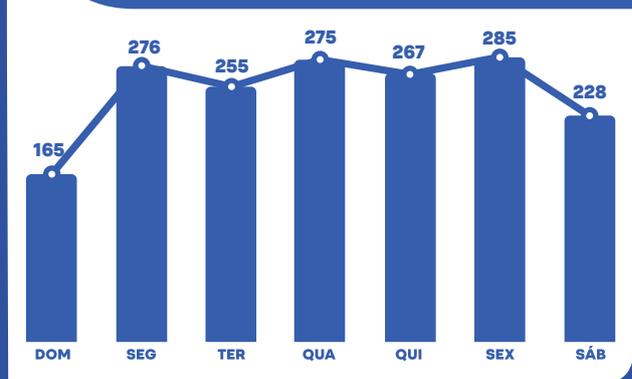


Figura 13 - Registro semanal de sinistros 2019

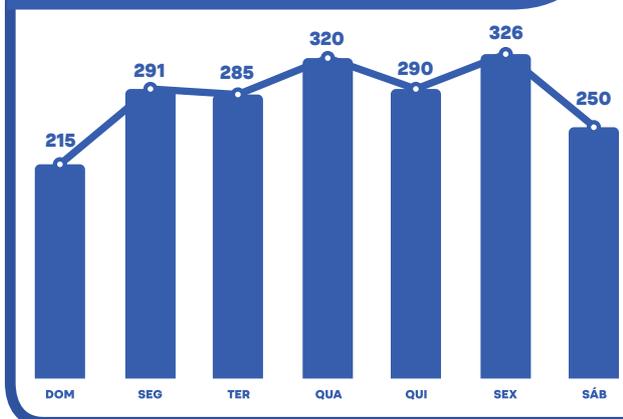


Figura 14 - Registro semanal de sinistros 2020



Na figura 14, os dias de terça-feira foram os que mais tiveram sinistros de trânsito em 2020, com 261 ocorrências. O padrão foi diferente nos anos anteriores. Em 2017, a segunda-feira foi o dia com mais ocorrências (293). A sexta-feira foi o dia de destaque em 2018 (285) e 2019 (326).

# DISTRIBUIÇÃO TEMPORAL DOS SINISTROS DE TRÂNSITO: PERÍODO

Nas figuras é possível observar, o comportamento da ocorrência do sinistro de trânsito por horário de 2017 a 2020. Em 2020, os horários da manhã (6h e 11h59) e da tarde (12h e 17h59) somaram 73% dos sinistros de trânsito. Os períodos da noite (18h à 0h) e da madrugada (0h01 às 5h59) somaram 26% das ocorrências. Verifica-se que em todos os anos, o período de maior ocorrência de sinistros é a tarde.

Figura 15 - Período de sinistros 2017

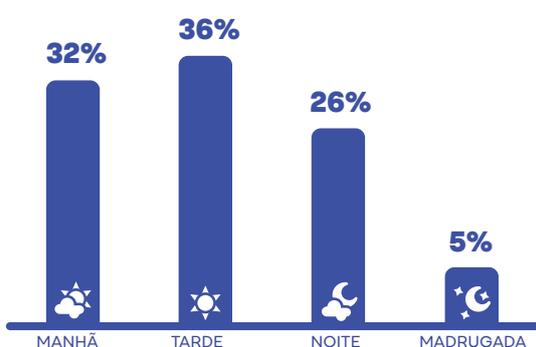


Figura 16 - Período de sinistros 2018

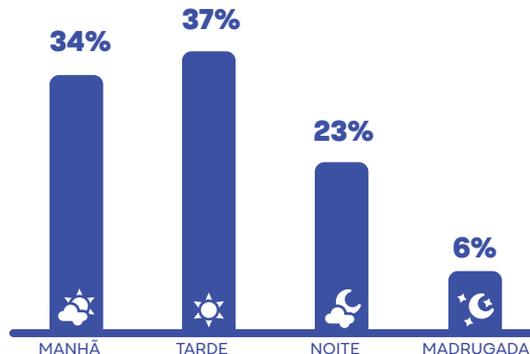


Figura 17 - Período de sinistros 2019

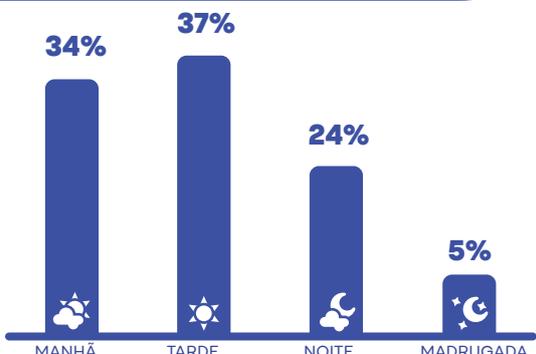
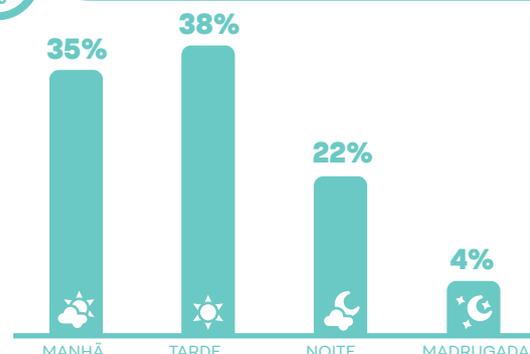


Figura 18 - Período de sinistros 2020



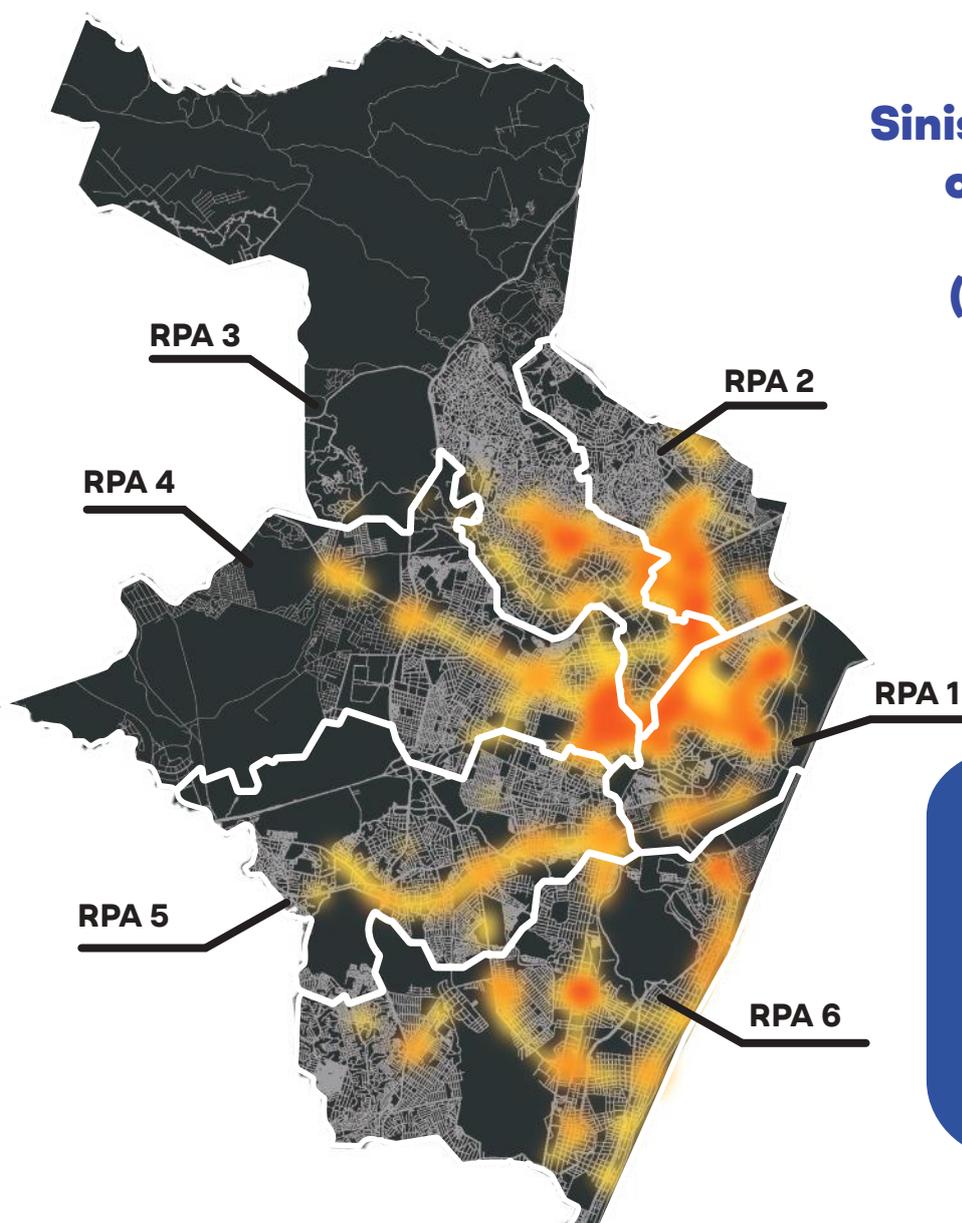
Letalidade dos sinistros por período



Quando observada a letalidade dos sinistros, durante o período da madrugada o volume é maior que nos outros períodos. Isso pode estar associado à combinação de alguns fatores de risco como excesso de velocidade e uso de álcool.

# DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS SINISTROS DE TRÂNSITO

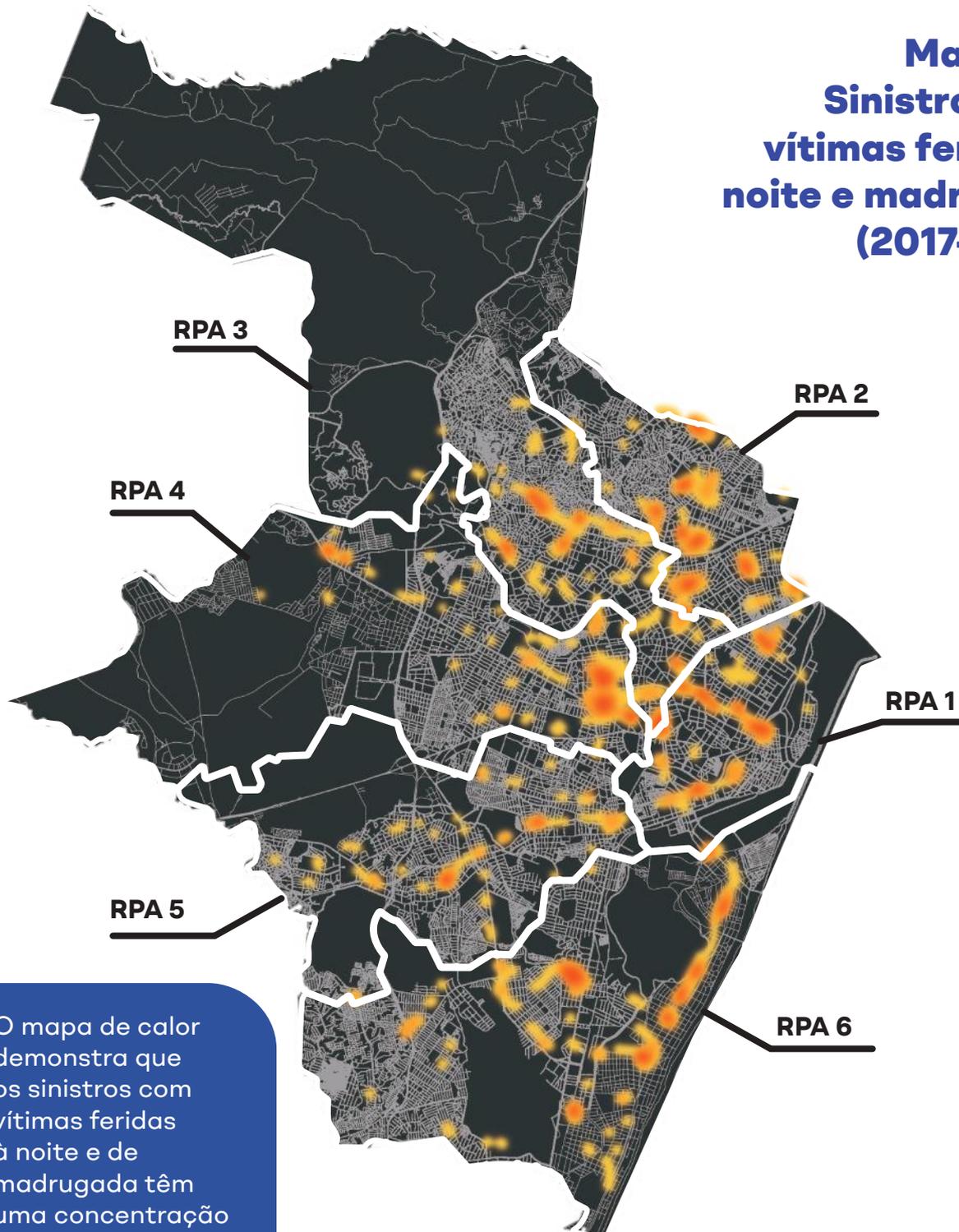
A seguir, os mapas de calor (01 a 07) se apresentam como uma ferramenta para identificação de padrões espaciais de concentração de ocorrência dos sinistros de trânsito. Essas ferramentas possibilitam uma direção mais eficiente para realização de programas de fiscalização e educação em lugares de maior intensidade das ocorrências identificadas através do mapa de calor. Utilizando a visualização do mapa de calor por Regiões Política Administrativa (RPA) da cidade do Recife.



**Mapa 01:  
Sinistros totais  
com vítimas  
feridas  
(2017-2020)**

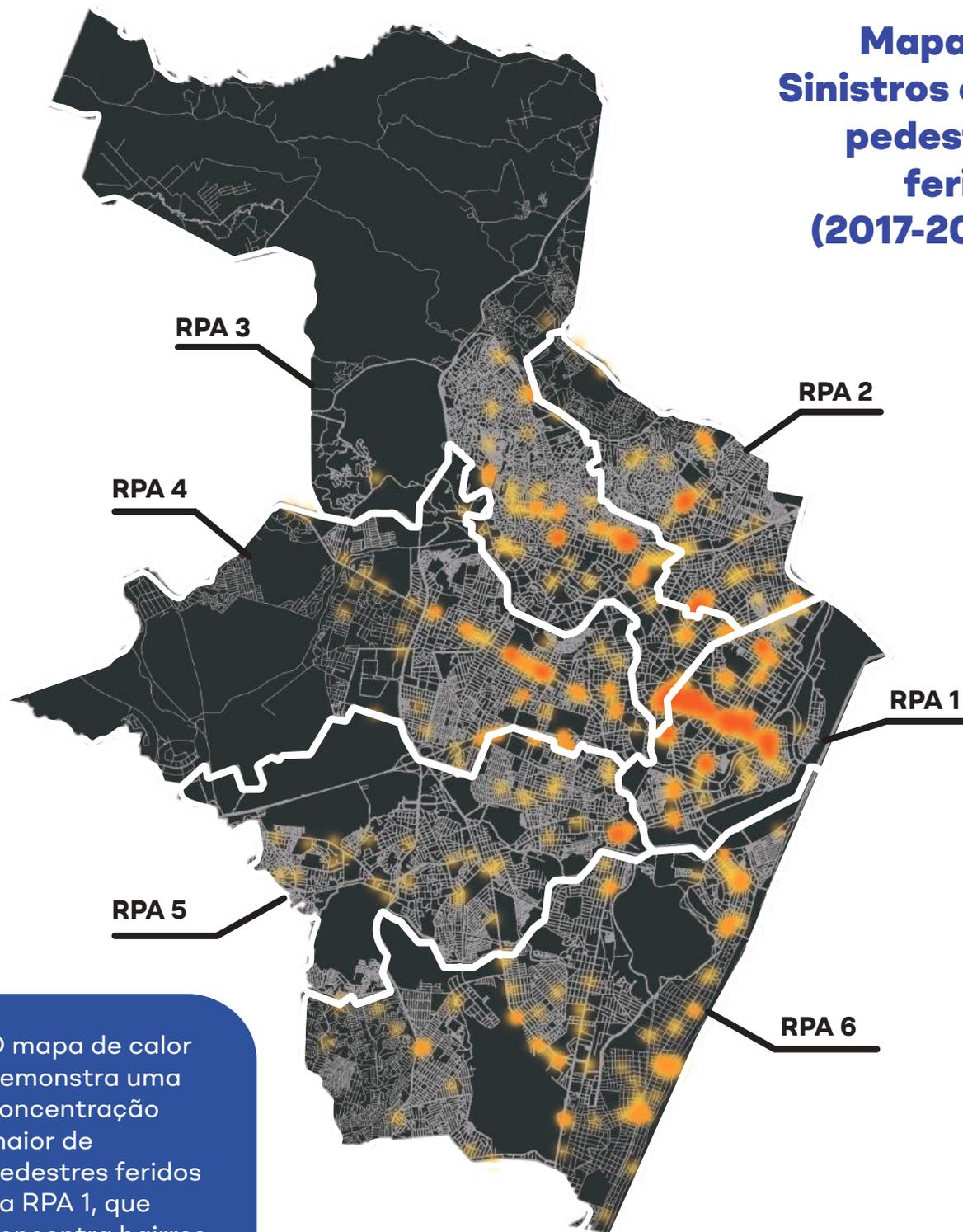
O mapa de calor mostra uma concentração maior de vítimas feridas na RPA1, que concentra bairros como Santo Amaro e Boa vista.

## Mapa 02: Sinistros com vítimas feridas à noite e madrugada (2017-2020)



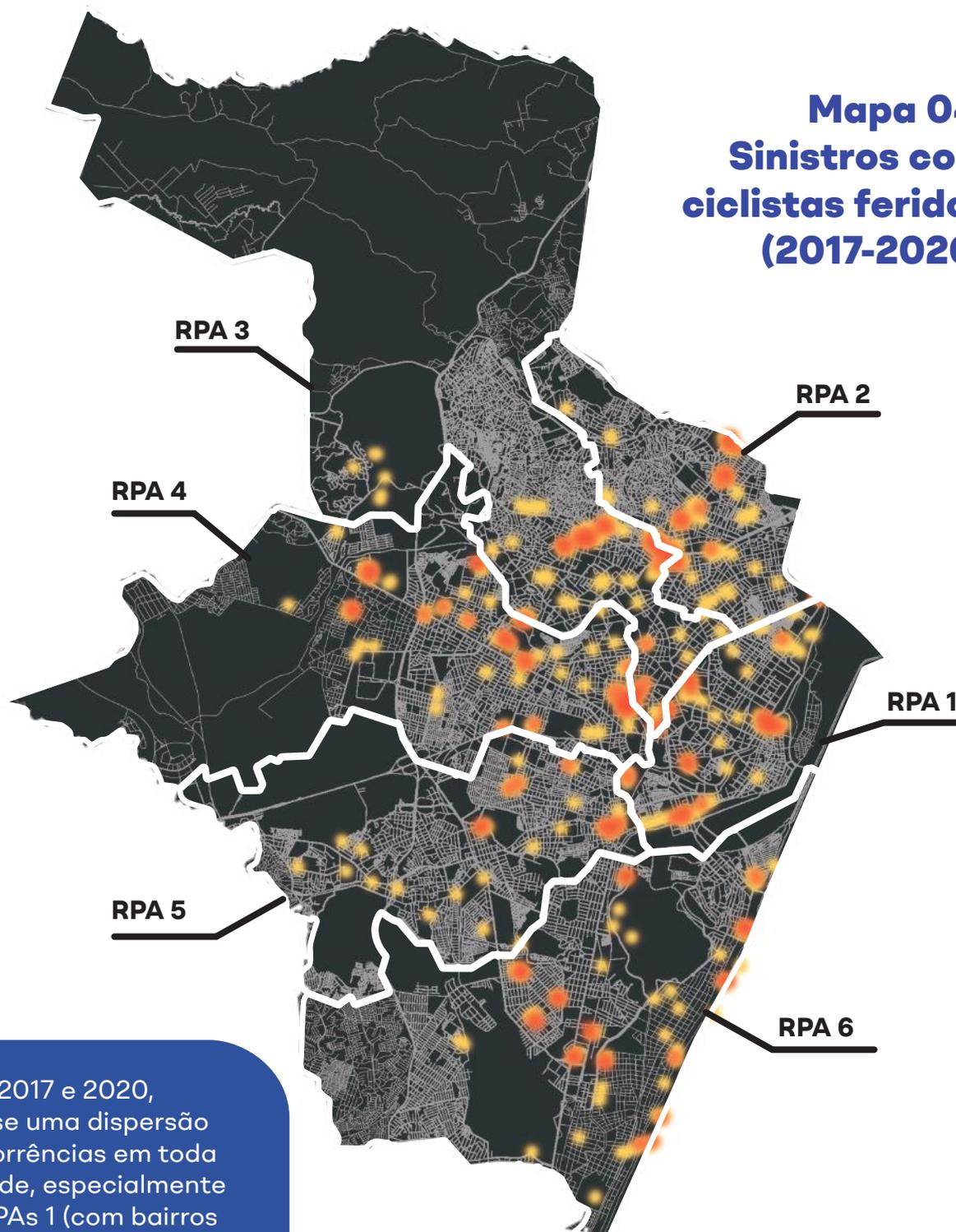
O mapa de calor demonstra que os sinistros com vítimas feridas à noite e de madrugada têm uma concentração maior na RPA 4, que concentra bairros como Caxangá e Várzea.

### Mapa 03: Sinistros com pedestres feridos (2017-2020)



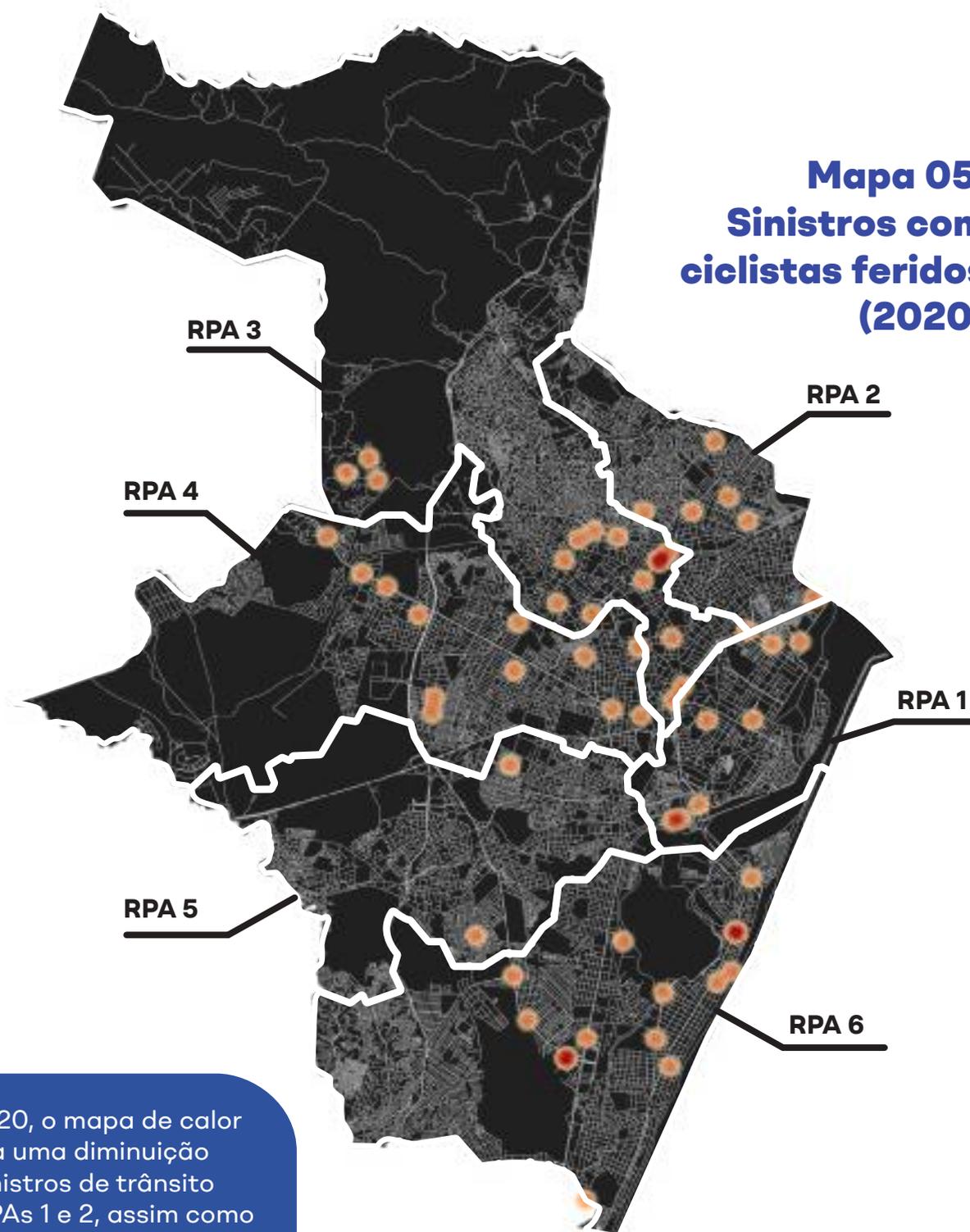
O mapa de calor demonstra uma concentração maior de pedestres feridos na RPA 1, que concentra bairros como Santo Amaro e Boa vista.

## Mapa 04: Sinistros com ciclistas feridos (2017-2020)



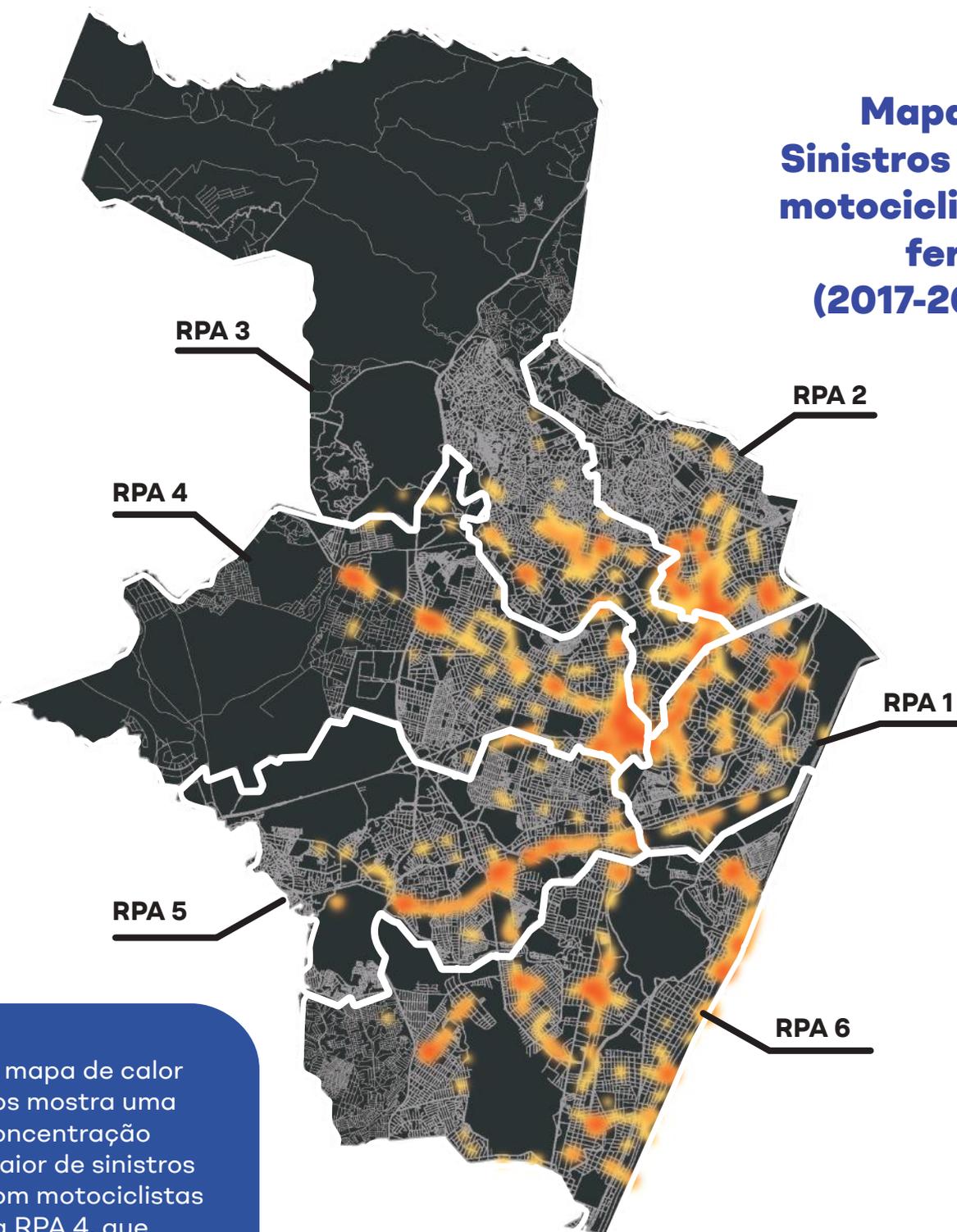
Entre 2017 e 2020, nota-se uma dispersão de ocorrências em toda a cidade, especialmente nas RPAs 1 (com bairros como a Boa Vista), 2 (com bairros como Campo Grande), 3 (com bairros como Casa Amarela) e 5 (com bairros como San Martin).

## Mapa 05: Sinistros com ciclistas feridos (2020)



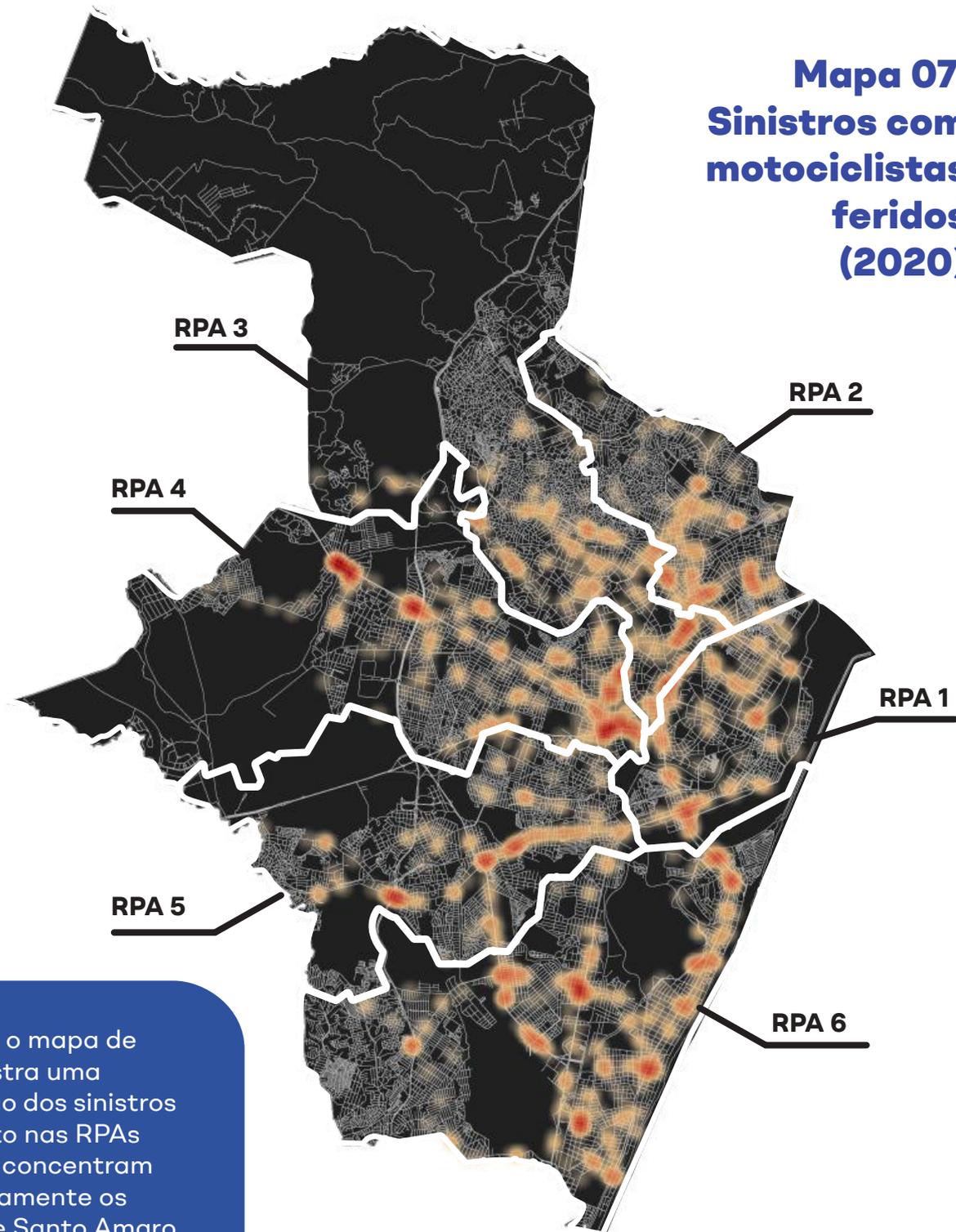
Em 2020, o mapa de calor mostra uma diminuição dos sinistros de trânsito nas RPAs 1 e 2, assim como a RPA 5, o que demonstra que o investimento assertivo em estruturas cicloviárias, que tiveram um avanço significativo nesses locais.

## Mapa 06: Sinistros com motociclistas feridos (2017-2020)



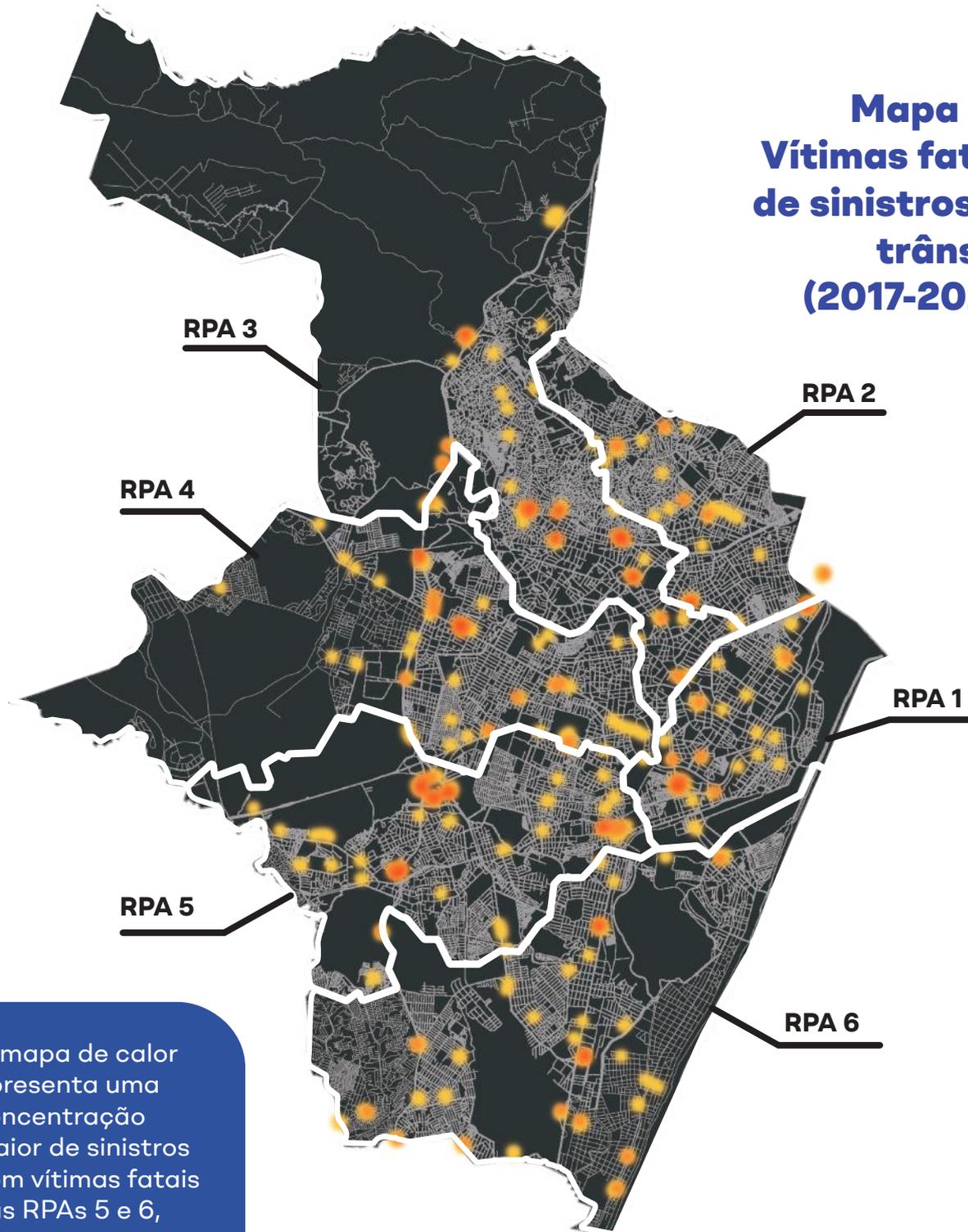
O mapa de calor nos mostra uma concentração maior de sinistros com motociclistas na RPA 4, que concentra bairros como Caxangá e Várzea.

## Mapa 07: Sinistros com motociclistas feridos (2020)



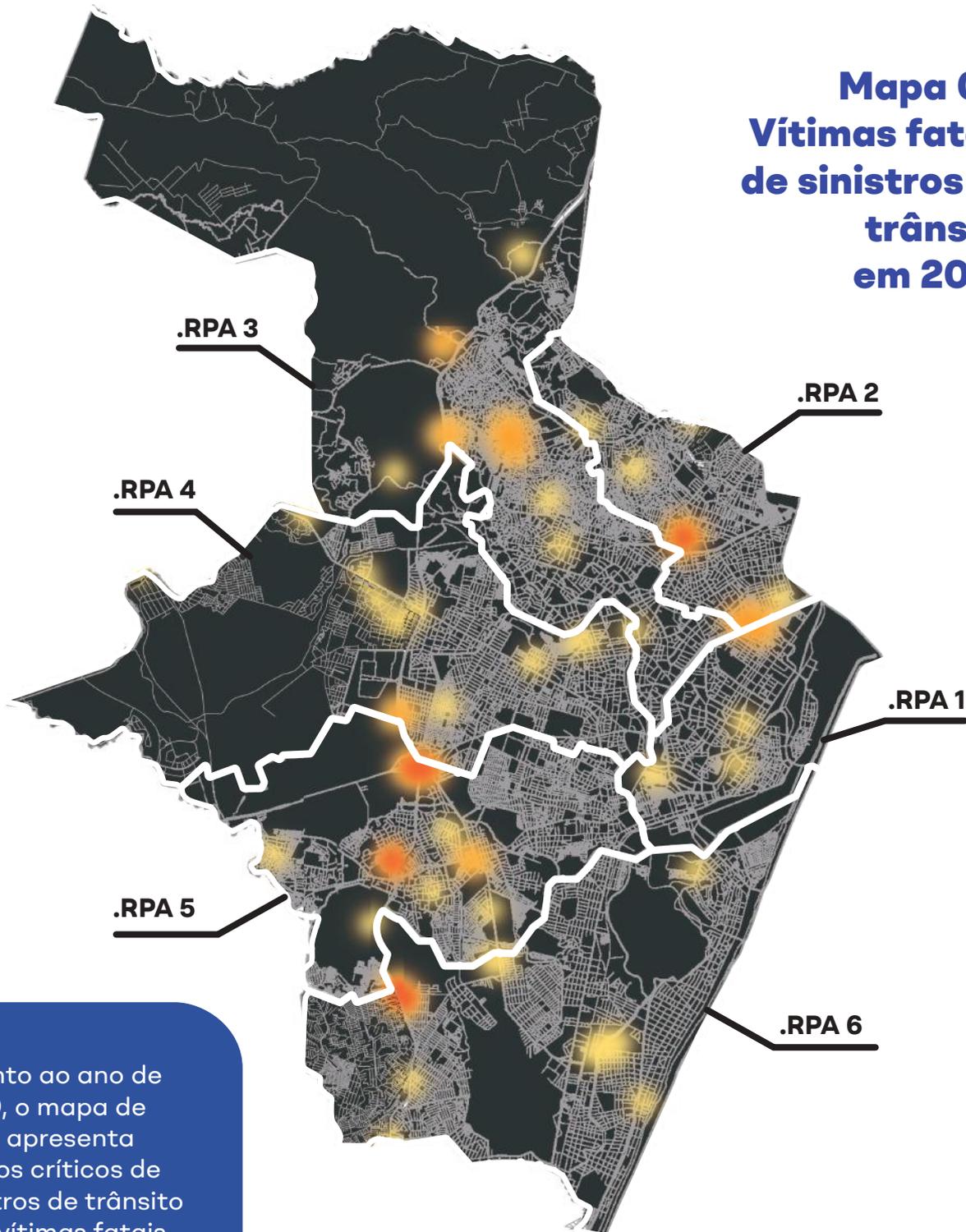
Em 2020, o mapa de calor mostra uma diminuição dos sinistros de trânsito nas RPAs 1 e 5, que concentram respectivamente os bairros de Santo Amaro e Jardim São Paulo.

## Mapa 08: Vítimas fatais de sinistros de trânsito (2017-2020)



O mapa de calor apresenta uma concentração maior de sinistros com vítimas fatais nas RPAs 5 e 6, que concentram, respectivamente, os bairros de Jardim São Paulo e Boa Viagem.

## Mapa 09: Vítimas fatais de sinistros de trânsito em 2020



Quanto ao ano de 2020, o mapa de calor apresenta pontos críticos de sinistros de trânsito com vítimas fatais na RPA 5, que concentra bairros como Jardim São Paulo.



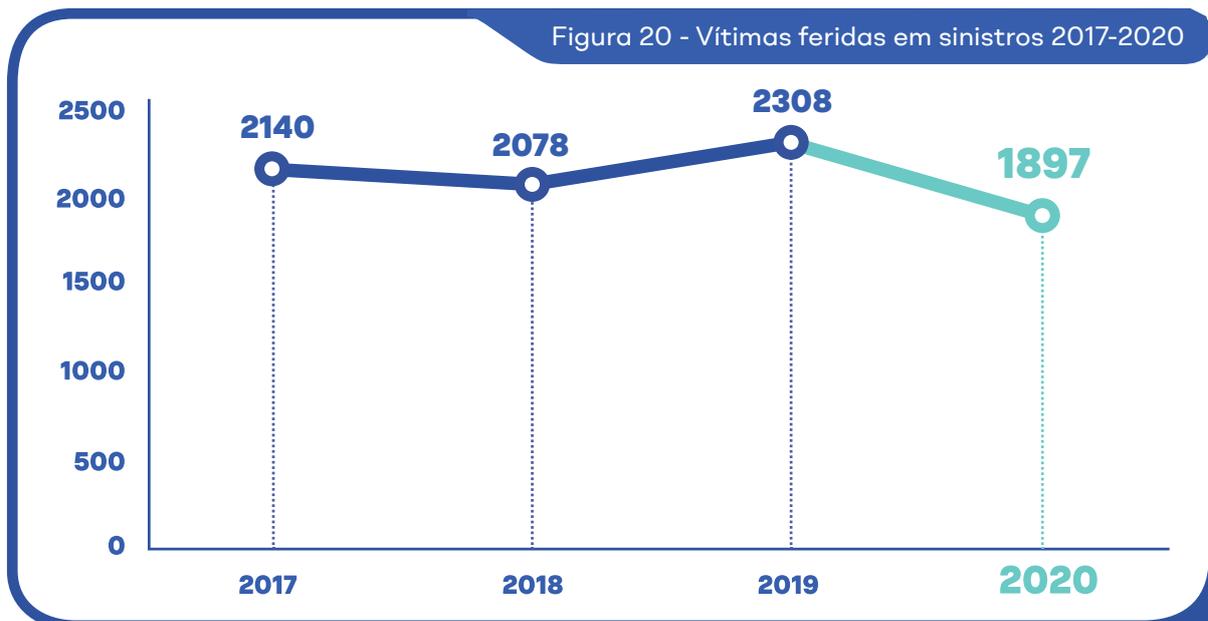
**DADOS DE VÍTIMAS  
FERIDAS**



Simulação de socorro do SAMU a vítima de sinistros de trânsito. Foto: Andréa Rêgo Barros/PCR

## PERFIL DAS VÍTIMAS: VÍTIMAS FERIDAS

Em 2020, foram registradas 1.897 vítimas lesionadas conforme a Figura 20. Os ocupantes de motocicletas (condutores e passageiros) foram as principais vítimas lesionadas (Figura 21).



**Entre 2019 e 2020, registou-se uma redução de 17,8% na quantidade de vítimas feridas no trânsito.**

Este resultado foi essencial para o enfrentamento dos desafios do sistema de saúde diante da crise global, sem precedentes, imposta pela pandemia da covid-19. Com mais leitos disponíveis, os profissionais de saúde tiveram mais estrutura e disponibilidade para salvar a vida daqueles que foram acometidos pelo novo coronavírus.

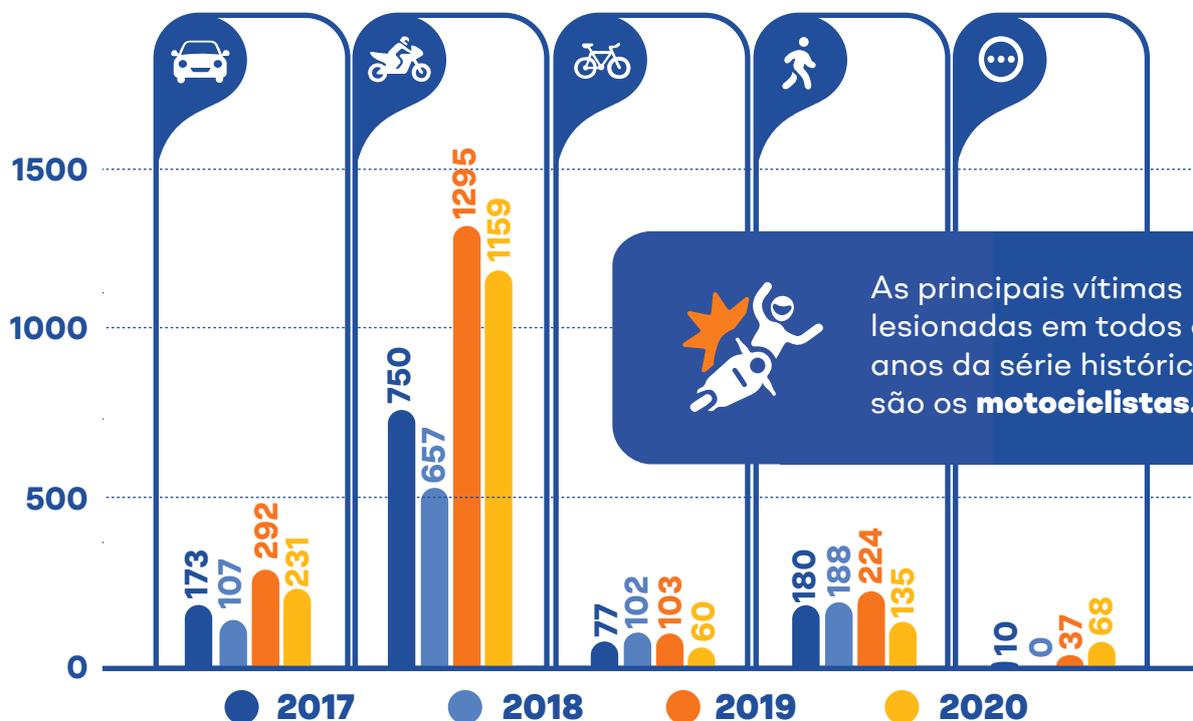
# DISTRIBUIÇÃO POR TIPO: VÍTIMAS FERIDAS

Na Tabela 03, temos o número de registros de vítimas feridas por tipo ao longo dos anos.

Tabela 03 - Série histórica de vítimas feridas por tipo de usuário 2017 - 2020

	CONDUTOR		PASSAGEIRO		CICLISTA	PEDESTRE	NÃO INFORMADO *	OUTROS	TOTAL
	CONDUTOR	PASSAGEIRO	CONDUTOR	PASSAGEIRO					
<b>2017</b>	98	75	558	192	77	180	950	10	2140
<b>2018</b>	62	45	334	323	102	188	1024	0	2078
<b>2019</b>	176	116	1040	255	103	224	357	37	2308
<b>2020</b>	155	76	990	169	60	135	244	68	1897
	<b>491</b>	<b>312</b>	<b>2922</b>	<b>939</b>	<b>342</b>	<b>727</b>	<b>2575</b>	<b>114</b>	<b>8423</b>

Figura 22 - Série histórica por tipo de vítimas feridas 2017-2020



As principais vítimas lesionadas em todos os anos da série histórica são os **motociclistas**.

Os registros de tipo de usuário "**não informado**", que não foram representados no gráfico, correspondem a: 2017 (**950**), 2018 (**1.024**), 2019 (**357**) e 2020 (**244**).

# DISTRIBUIÇÃO POR IDADE: VÍTIMAS FERIDAS

As figuras 23 a 26 mostram a distribuição das vítimas por faixa etária nos anos de 2017 a 2020.

Figura 23 - Faixa etária de vítimas feridas em 2017

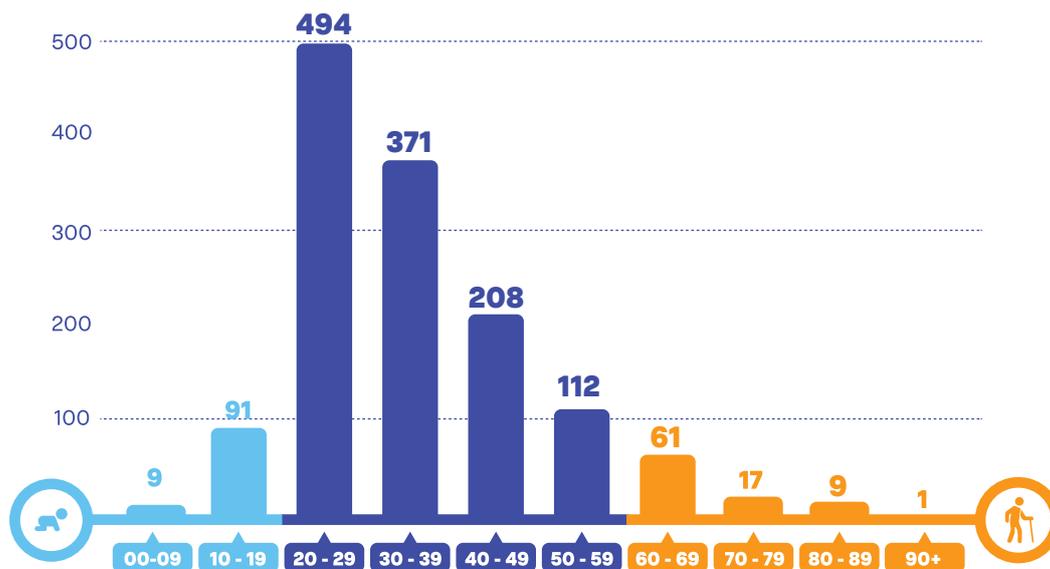
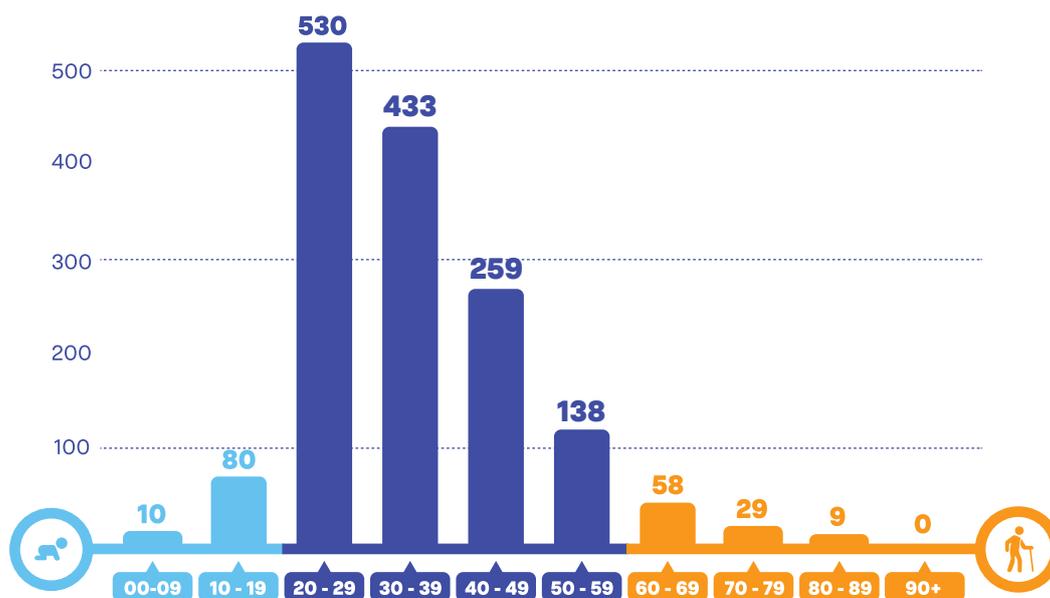
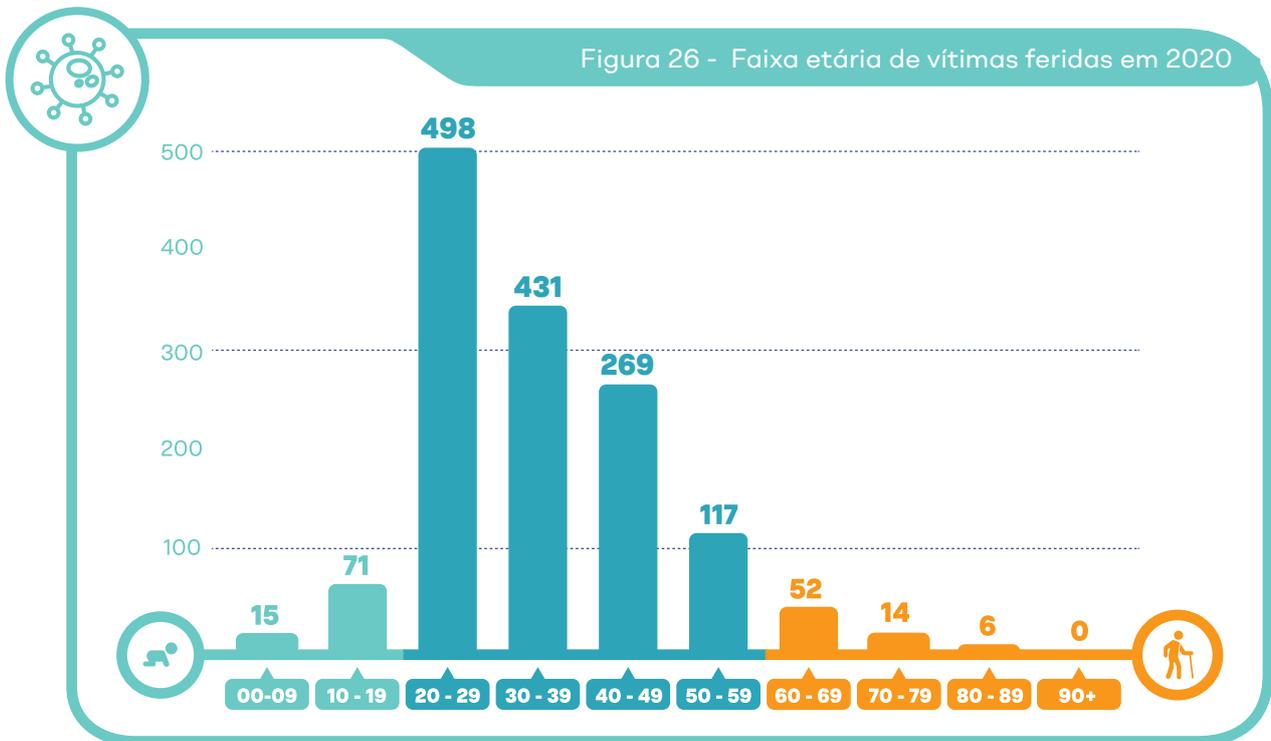
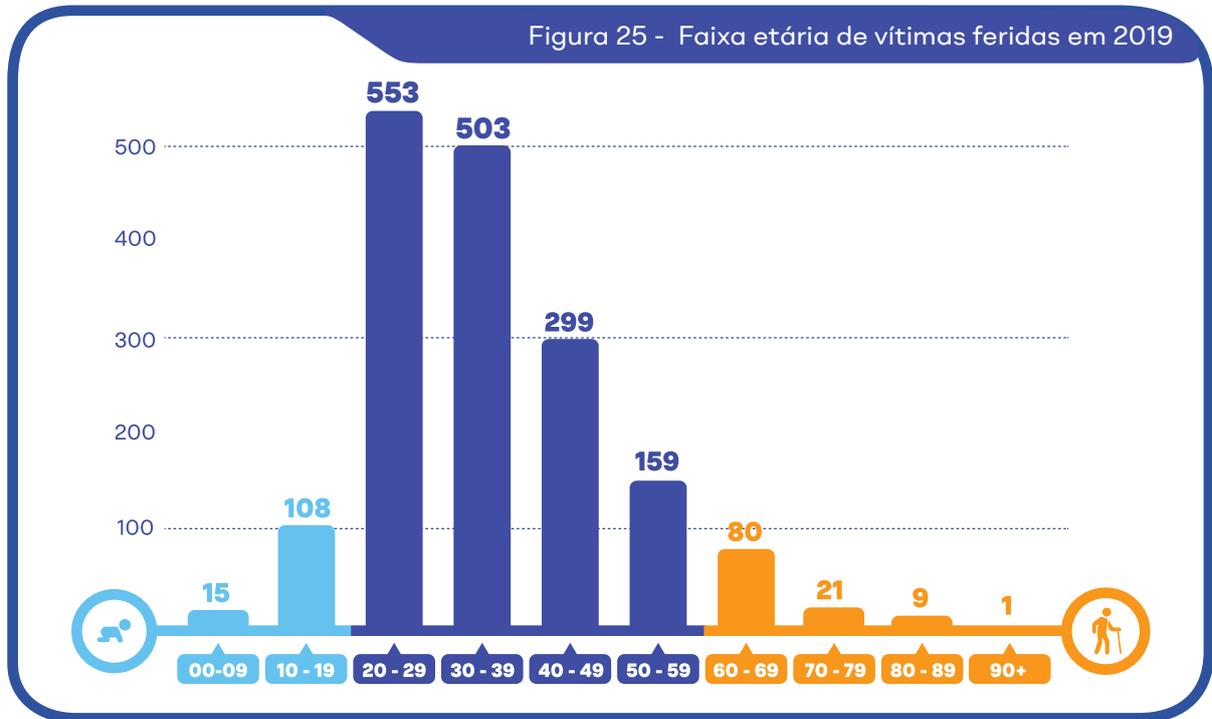


Figura 24 - Faixa etária de vítimas feridas em 2018



O padrão internacionalmente conhecido para vítimas por sinistros de trânsito repete-se em Recife, onde homens e jovens são os principais envolvidos. Mesmo diante das medidas sanitárias estabelecidas para o ano de 2020, devido à covid-19. O número de feridos para jovens e adultos não apresentou uma redução significativa, quando em comparação aos anos anteriores.



## DISTRIBUIÇÃO IDADE/TIPO: VÍTIMAS FERIDAS

Em 2017, 44% das ocorrências de sinistros de trânsito com vítimas não tiveram os meios de transporte identificados. Os veículos de duas rodas representaram 35% das ocorrências registradas, pedestres e ciclistas representaram 12% das ocorrências e os veículos com quatro rodas, 8%.

Tabela 04 - Distribuição de vítimas feridas: idade por tipo 2017

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Não informado*	 Outros*	TOTAL
00 - 09	1	2	1	2	3	0	9
10 - 19	4	39	13	15	20	0	91
20 - 29	30	241	11	15	195	2	494
30 - 39	25	160	11	17	157	1	371
40 - 49	21	95	8	15	68	1	208
50 - 59	9	40	8	17	38	0	112
60 - 69	12	8	4	23	13	1	61
70+	4	2	2	16	3	0	27
NI	67	163	19	60	453	5	767
	<b>173</b>	<b>750</b>	<b>77</b>	<b>180</b>	<b>950</b>	<b>10</b>	<b>2140</b>

Durante o ano de 2018, os sinistros de trânsito envolvendo veículos de duas rodas representaram 31%. Pedestres e ciclistas representaram 14% das vítimas feridas, enquanto os usuários de veículos de quatro rodas representaram 5%. Os casos cujos meios de transporte não foram identificados somam 49%. Em todos os casos identificados, 58,7% das vítimas estão entre 20 e 49 anos.

Tabela 05 - Distribuição de vítimas feridas: idade por tipo 2018

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Não informado*	 Outros*	TOTAL
00 - 09	0	4	0	3	3	0	10
10 - 19	5	30	17	13	15	0	80
20 - 29	24	209	16	18	263	0	530
30 - 39	21	170	20	12	210	0	433
40 - 49	19	95	9	18	118	0	259
50 - 59	12	42	8	21	55	0	138
60 - 69	5	11	3	17	22	0	58
70+	5	3	2	18	10	0	38
NI	16	93	27	68	328	0	532
	<b>107</b>	<b>657</b>	<b>102</b>	<b>188</b>	<b>1024</b>	<b>0</b>	<b>2078</b>

Em 2019, o número de ocorrências com vítimas cujo tipo não foi identificado caiu para 15,5%, revelando uma melhoria na coleta dos dados realizada pela CTTU. Os veículos de duas rodas corresponderam a 56% das ocorrências de sinistros de trânsito com vítimas. Já os com quatro rodas foram 12,6% dos casos. Pedestres e ciclistas somaram, juntos, 15% das ocorrências com vítimas.

Tabela 06 - Distribuição de vítimas feridas: idade por tipo 2019

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Não informado*	 Outros*	TOTAL
00 - 09	7	1	2	3	2	0	15
10 - 19	13	51	13	17	9	5	108
20 - 29	53	399	17	18	61	5	553
30 - 39	56	352	12	18	63	2	503
40 - 49	39	191	10	26	26	7	299
50 - 59	25	73	12	21	26	2	159
60 - 69	14	19	3	30	11	3	80
70+	9	2	1	17	2	0	31
N I	76	207	33	74	157	13	560
	<b>292</b>	<b>1295</b>	<b>103</b>	<b>224</b>	<b>357</b>	<b>37</b>	<b>2308</b>

Em 2020, devido à crise sanitária da covid-19, foram necessárias medidas de distanciamento social - lockdown e quarentenas, que modificaram os hábitos de mobilidade, diminuindo numericamente os sinistros de trânsito, já que os veículos circulavam em menor quantidade nas ruas. As ocorrências com vítimas feridas em veículos de duas rodas aumentaram percentualmente para 61%, enquanto os de quatro rodas foram para 12%, assim como o percentual de não identificados. Já os pedestres e ciclistas representaram 10%.

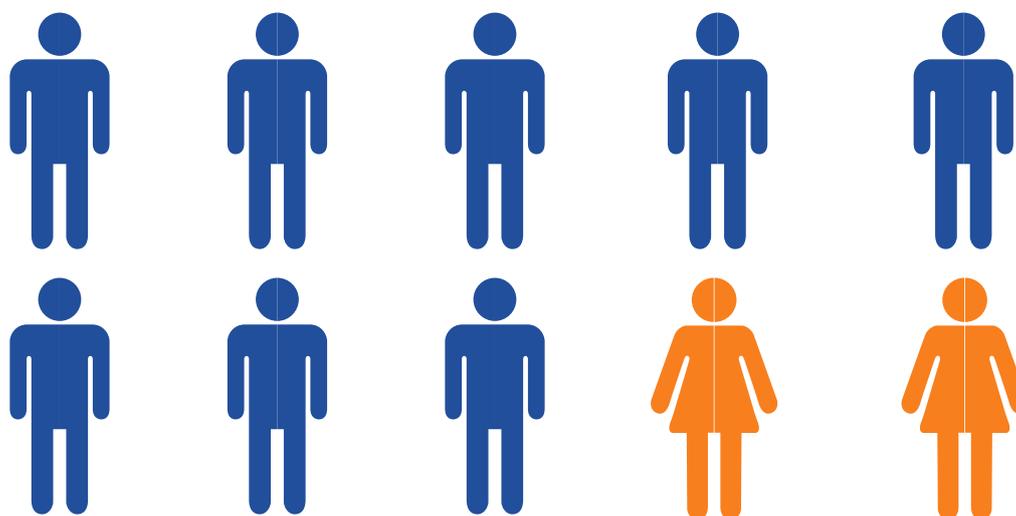
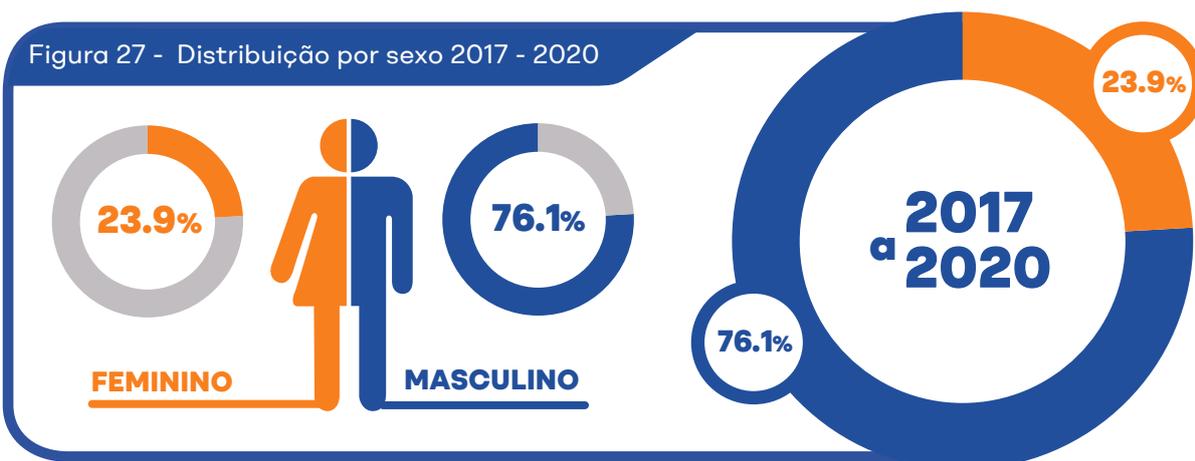
Tabela 07 - Distribuição de vítimas feridas: idade por tipo 2020

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Não informado*	 Outros*	TOTAL
00 - 09	7	1	1	4	1	1	15
10 - 19	9	27	3	10	15	7	71
20 - 29	37	366	11	12	61	11	498
30 - 39	54	303	10	11	45	8	431
40 - 49	31	174	4	16	31	13	269
50 - 59	15	56	6	17	18	5	117
60 - 69	12	15	6	13	4	2	52
70+	9	1	1	7	2	0	20
N I	57	216	18	45	67	21	424
	<b>231</b>	<b>1159</b>	<b>60</b>	<b>135</b>	<b>245</b>	<b>68</b>	<b>1897</b>

Em todos os anos, verifica-se que o maior número de pedestres envolvidos em sinistros estão concentrados entre 50 e 69 anos

## DISTRIBUIÇÃO POR SEXO: VÍTIMAS FERIDAS

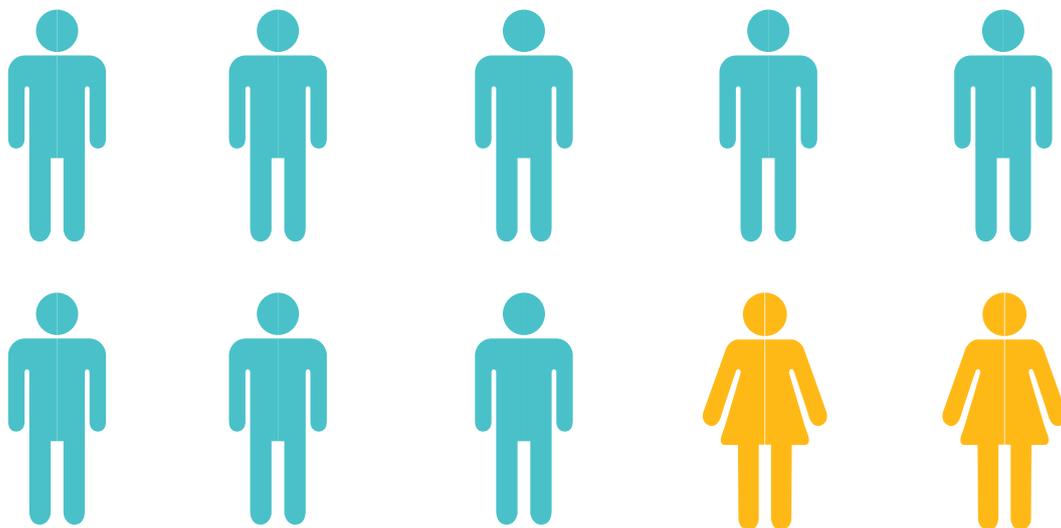
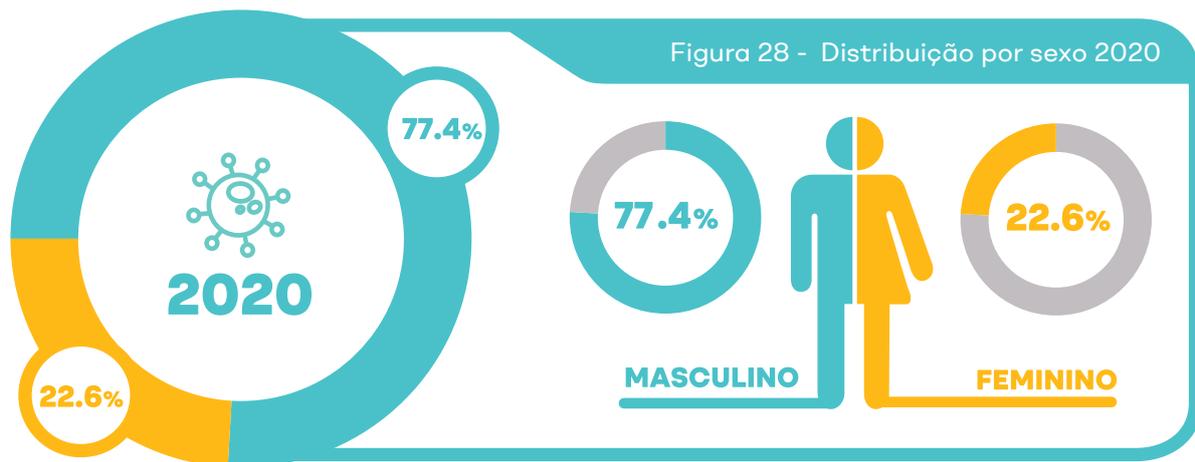
Outro indicador importante a se notar é que, assim como o padrão internacionalmente conhecido de idade se repete em Recife, o mesmo acontece para o sexo. A figura 27 mostra a distribuição percentual de homens e mulheres para o período de 2017 a 2020.



Para cada **10 pessoas feridas** em sinistros de trânsito **8 são do sexo masculino.**

## DISTRIBUIÇÃO POR SEXO EM 2020: VÍTIMAS FERIDAS

Quando analisado isoladamente, 2020 apresenta o mesmo comportamento da série histórica, tendo o sexo masculino como sendo as principais vítimas de sinistros de trânsito.



Em 2020 a proporção de **8 homens** para cada **10 vítimas feridas** se manteve.

## DISTRIBUIÇÃO SEXO/TIPO: VÍTIMAS FERIDAS

No comparativo entre os sexos, observa-se uma maior quantidade de vítimas do sexo masculino. Em 2017, 65% das vítimas foram registradas como homens, em 2018, 70%, assim como em 2019. Em 2020, foram 73%. Esses números podem não ser apenas por imprudência, mas também, representar o maior índice de homens utilizando esses meios de transporte. Nos números que representam os pedestres, por exemplo, observamos um equilíbrio em relação aos sexos no que diz respeito às vítimas de trânsito.

Já no que se refere aos ciclistas, em 2017, foram oito vítimas do sexo feminino e 67 vítimas do sexo masculino. Em 2018, 17 mulheres ciclistas foram vítimas de sinistros de trânsito, enquanto o número de homens ciclistas vitimados foi de 79. O padrão se repetiu em 2019, com 17 mulheres e 76 homens, e em 2020, com 39 homens e 14 mulheres. Esses números, no caso dos ciclistas, podem representar uma questão de desigualdade entre os sexos na ocupação do espaço público por questões como a política de segurança pública.

Tabela 08 - Distribuição de vítimas feridas: Sexo por tipo 2017

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Outros	 Não informado *	TOTAL
 HOMENS	105	560	67	88	5	579	1404
 MULHERES	62	164	8	74	3	104	415
 NÃO INFORMADO	6	26	2	18	2	267	321
	<b>173</b>	<b>750</b>	<b>77</b>	<b>180</b>	<b>10</b>	<b>950</b>	<b>2140</b>

Tabela 09 - Distribuição de vítimas feridas: Sexo por tipo 2018

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Outros	 Não informado *	TOTAL
 HOMENS	63	401	79	90	0	837	1470
 MULHERES	43	228	17	77	0	115	480
 NÃO INFORMADO	1	28	6	21	0	72	128
	<b>107</b>	<b>657</b>	<b>102</b>	<b>188</b>	<b>0</b>	<b>1024</b>	<b>2078</b>

De acordo com dados do Detran/PE, os condutores habilitados no estado de Pernambuco são 72,7% do sexo masculino e 27,3% do sexo feminino, o que revela uma maior exposição dos homens aos veículos motorizados e, conseqüentemente, aos sinistros de trânsito. Essa diferença percentual pode ser um fator contributivo para alta discrepância entre os gêneros no que diz respeito ao número de sinistros de trânsito envolvendo carros e motocicletas.

## Mulheres ainda são minoria no trânsito

**72,7%**  
dos condutores habilitados em Pernambuco são do sexo masculino.

**27,3%**  
é a porcentagem de mulheres entre os habilitados no Estado.

Tabela 10 - Distribuição de vítimas feridas: Sexo por tipo 2019

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Outros	 Não informado*	TOTAL
 HOMENS	162	1016	76	92	28	248	1622
 MULHERES	116	245	17	99	6	65	548
 NÃO INFORMADO	14	34	10	33	3	44	138
	<b>292</b>	<b>1295</b>	<b>103</b>	<b>224</b>	<b>37</b>	<b>357</b>	<b>2308</b>

Tabela 11 - Distribuição de vítimas feridas: Sexo por tipo 2020

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Outros	 Não informado*	TOTAL
 HOMENS	132	933	39	63	53	165	1385
 MULHERES	89	179	14	51	8	64	405
 NÃO INFORMADO	10	47	7	21	7	15	107
	<b>231</b>	<b>1159</b>	<b>60</b>	<b>135</b>	<b>68</b>	<b>244</b>	<b>1897</b>

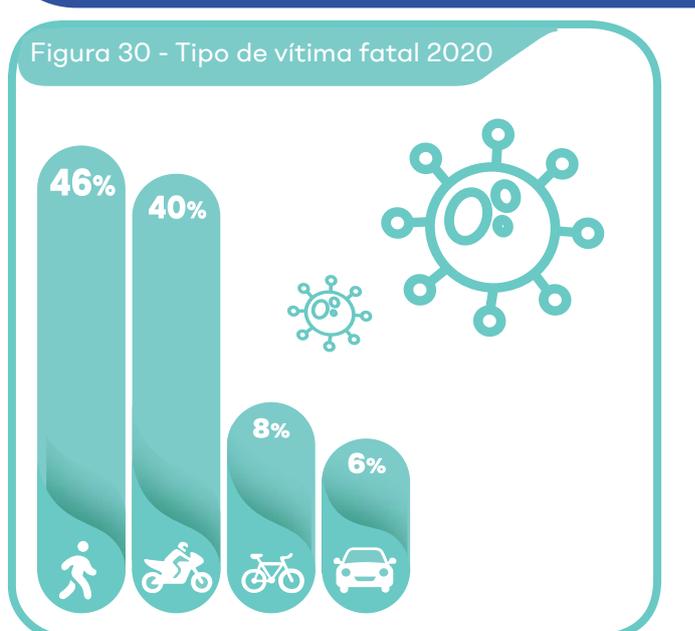
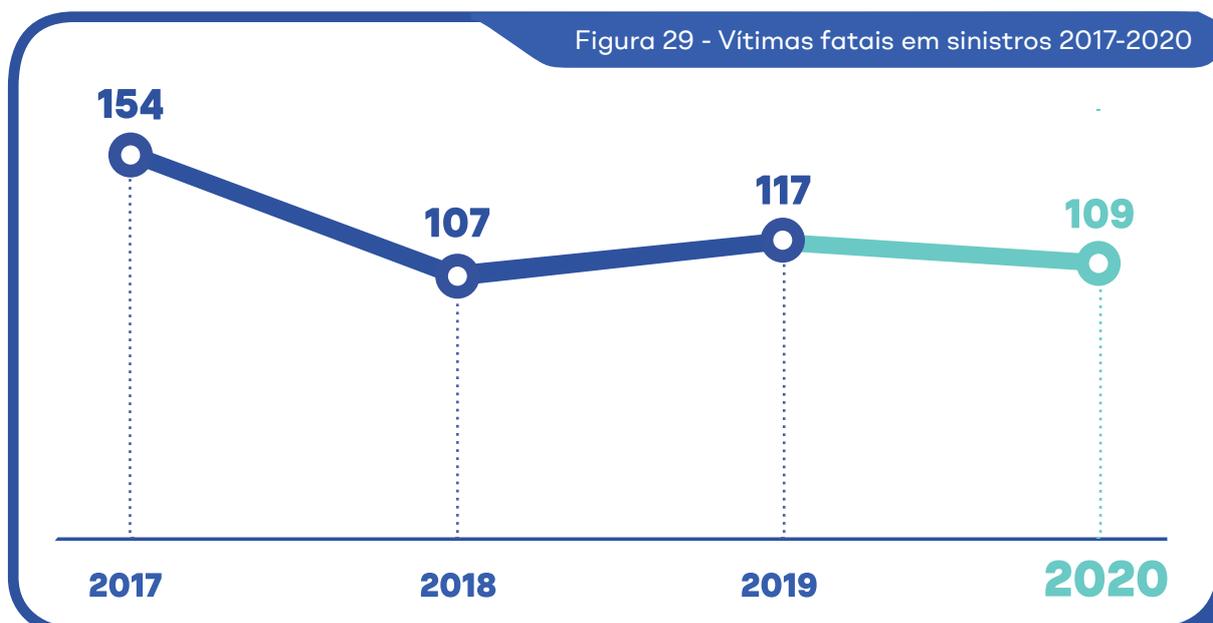


# **DADOS DE VÍTIMAS FATAIS**



## PERFIL DAS VÍTIMAS: VÍTIMAS FATAIS

Como resultado da implementação de estratégias combinadas de prevenção aos sinistros nos últimos anos, particularmente entre os anos de 2017 e 2020, houve uma redução de 29% em números de vítimas fatais, como é possível observar nos gráficos a seguir a partir da comparação entre os registros de sinistros em diferentes períodos temporais, por tipo de usuário (Figura 29), além da perspectiva das vítimas por gênero. Importante destacar o ano de 2020 como um ano atípico, devido a pandemia do covid-19.



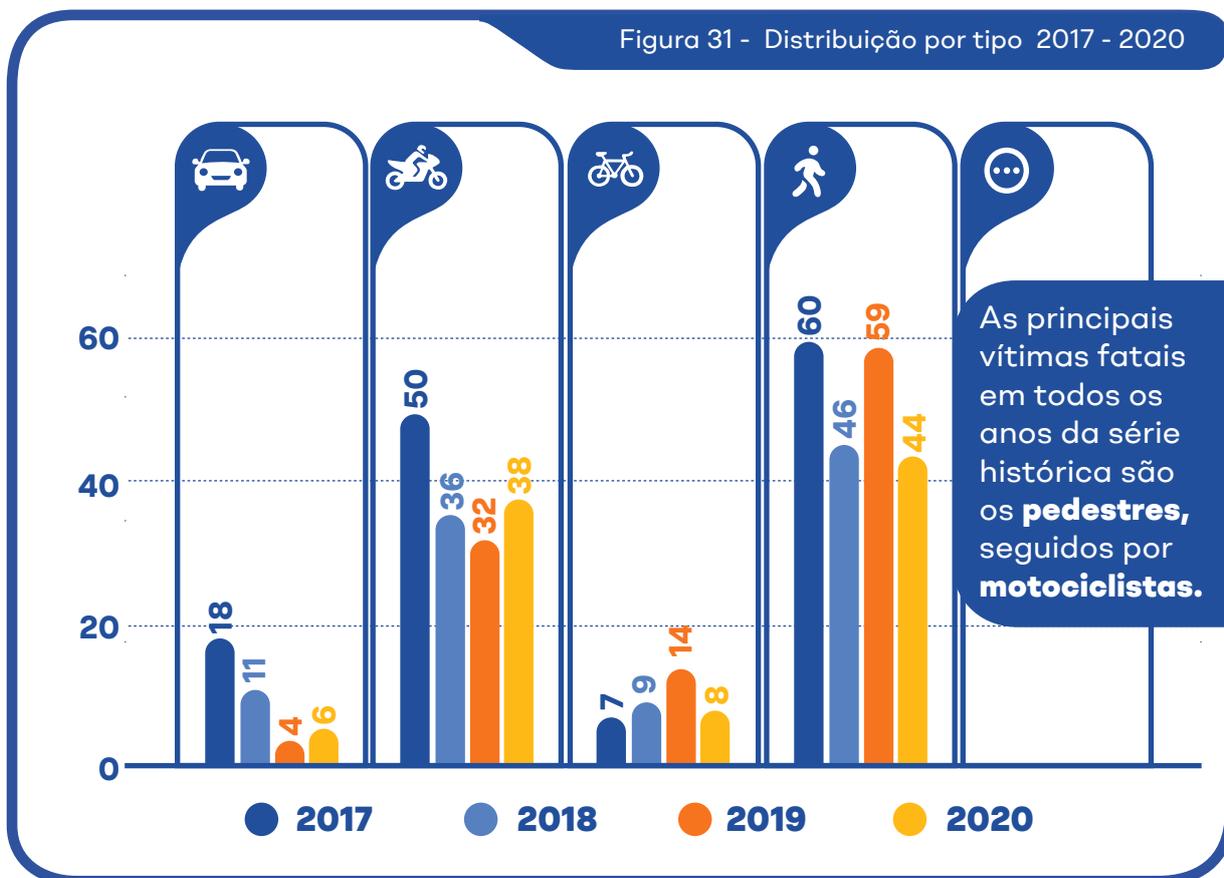
Segundo a OMS, alguns usuários das vias urbanas são particularmente mais vulneráveis aos sinistros de trânsito por sua exposição. No Recife, 46% das vítimas fatais são pedestres, usuários considerados vulneráveis.

# DISTRIBUIÇÃO POR TIPO: VÍTIMAS FATAIS

A Tabela 12 nos mostra como está o tipo de vítima na série histórica do Recife desde 2017

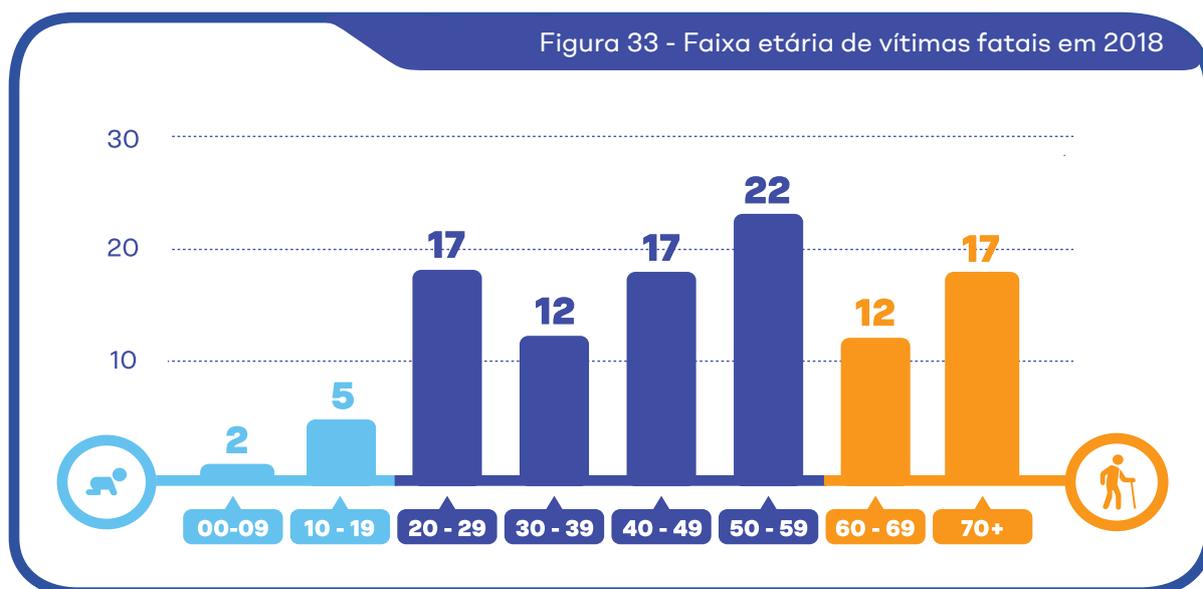
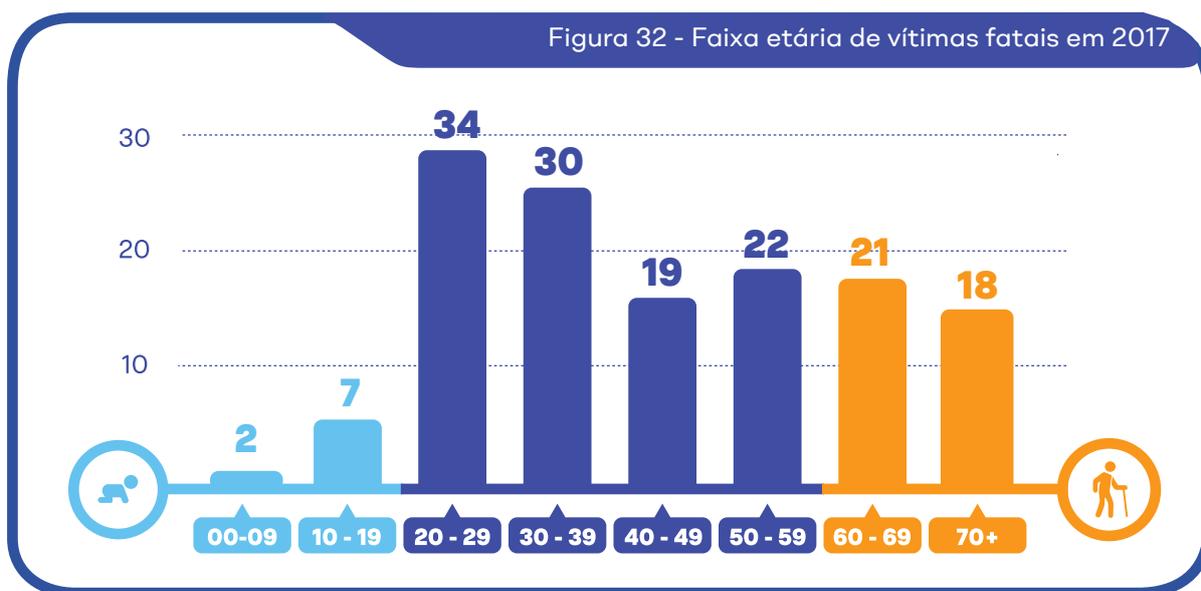
Tabela 12 - Série histórica de vítimas fatais 2017 - 2020

	CONDUTOR		PASSAGEIRO		CICLISTA	PEDESTRE	NÃO INFORMADO *	OUTROS	TOTAL
	CONDUTOR	PASSAGEIRO	CONDUTOR	PASSAGEIRO					
2017	6	12	42	8	7	60	19	0	154
2018	8	3	32	4	9	46	5	0	107
2019	2	2	28	4	14	59	8	0	117
2020	4	2	33	5	8	44	13	0	109
	20	19	135	21	38	209	45	0	487

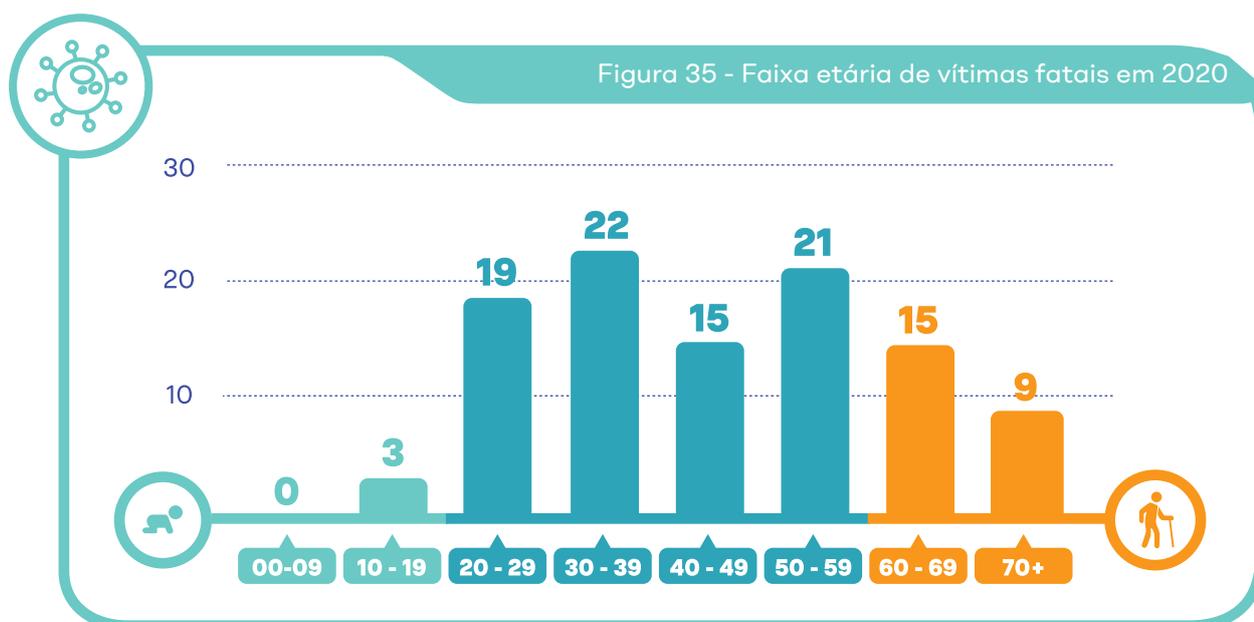
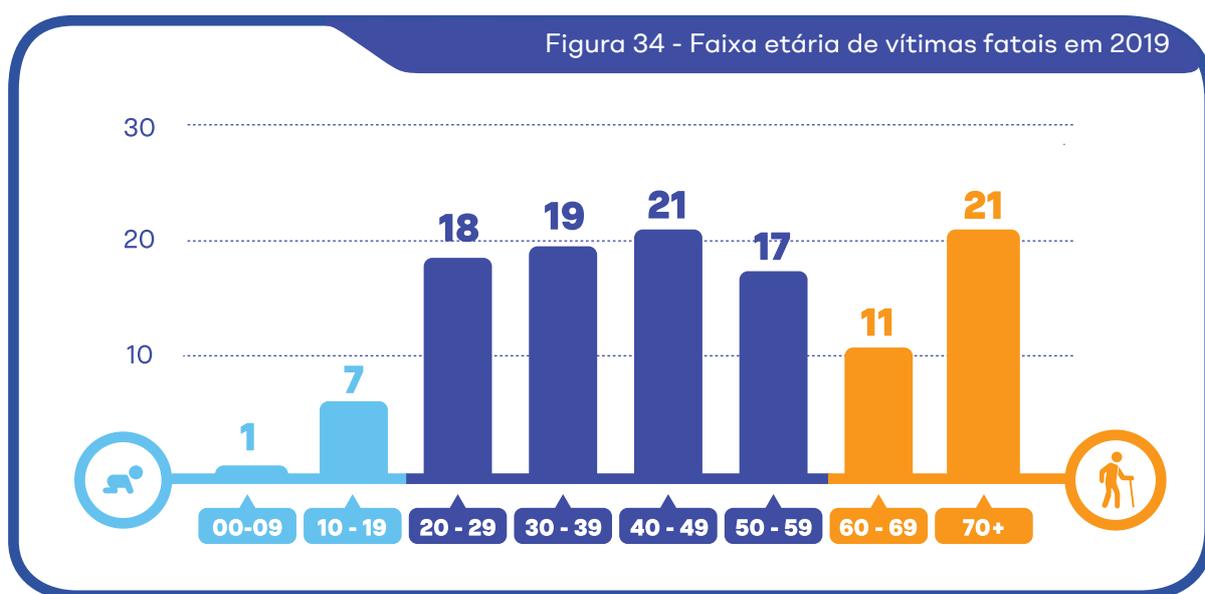


## DISTRIBUIÇÃO POR IDADE: VÍTIMAS FATAIS

Nas figuras 32 a 35 é possível observar um aumento no número de 50+ que morrem no trânsito.



O padrão internacionalmente conhecido para vítimas fatais por sinistros de trânsito repete-se em Recife, onde homens a partir dos 20 anos são os principais envolvidos.



## DISTRIBUIÇÃO IDADE/TIPO: VÍTIMAS FATAIS

Em 2017, os pedestres representaram 39% das ocorrências de sinistros de trânsito com vítimas fatais. Em seguida os ocupantes de veículos de duas rodas com 33% das ocorrências registradas. Os ocupantes de veículos com quatro rodas e os não identificados representaram 12% cada e, por fim, os ciclistas com uma representação de 4% dos sinistros.

Tabela 13 - Distribuição de vítimas fatais: idade por tipo 2017

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Não informado*	TOTAL
00 - 09	1	1	0	0	1	3
10 - 19	1	1	1	2	2	7
20 - 29	6	18	1	9	0	34
30 - 39	4	12	3	6	5	30
40 - 49	3	10	0	3	3	19
50 - 59	1	7	1	10	3	22
60 - 69	2	1	1	16	1	21
70+	0	0	0	14	4	18
NI	0	0	0	0	0	0
	<b>18</b>	<b>50</b>	<b>7</b>	<b>60</b>	<b>19</b>	<b>154</b>

Durante o ano de 2018, Os sinistros de trânsito envolvendo pedestres representaram 43% das ocorrências, os ocupantes de veículos de duas rodas representaram 34%, Os ocupantes de veículos com quatro rodas 10%, os ciclistas 8% e os não identificados representaram 5% dos registros.

Tabela 14 - Distribuição de vítimas fatais: idade por tipo 2018

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Não informado*	TOTAL
00 - 09	0	0	0	2	0	2
10 - 19	1	1	1	2	0	5
20 - 29	2	10	1	3	1	17
30 - 39	2	8	1	0	1	12
40 - 49	2	6	2	7	0	17
50 - 59	4	6	2	9	1	22
60 - 69	0	3	1	6	2	12
70+	0	1	1	15	0	17
NI	0	1	0	2	0	3
	<b>11</b>	<b>36</b>	<b>9</b>	<b>46</b>	<b>5</b>	<b>107</b>

Em 2019, Os pedestres representaram 50% das ocorrências de sinistros de trânsito com vítimas fatais. Em seguida, os ocupantes de veículos de duas rodas com 27%, os ciclistas representaram 12%, os ocupantes de veículos de quatro rodas 4% e os não identificados representaram 7% das ocorrências.

Tabela 15 - Distribuição de vítimas fatais: idade por tipo 2019

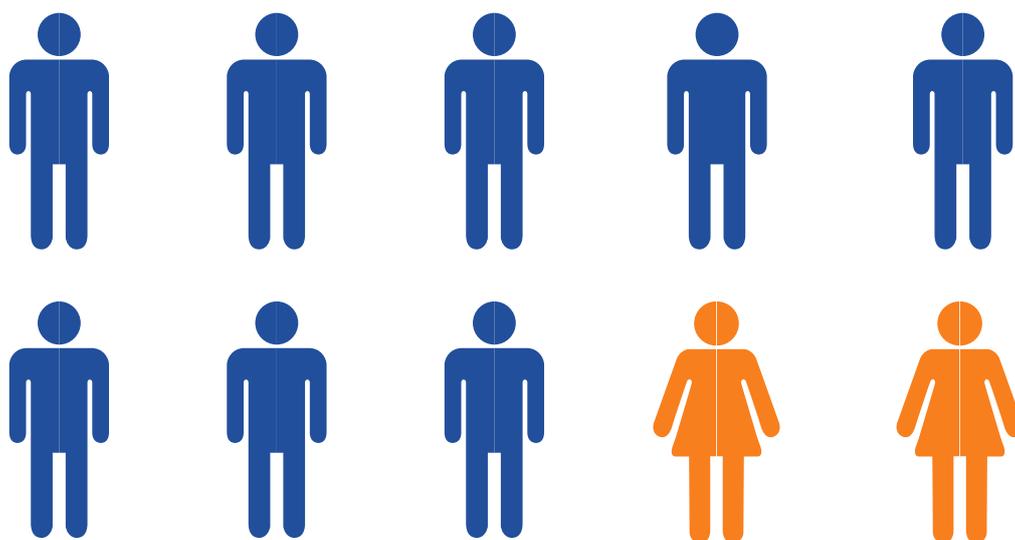
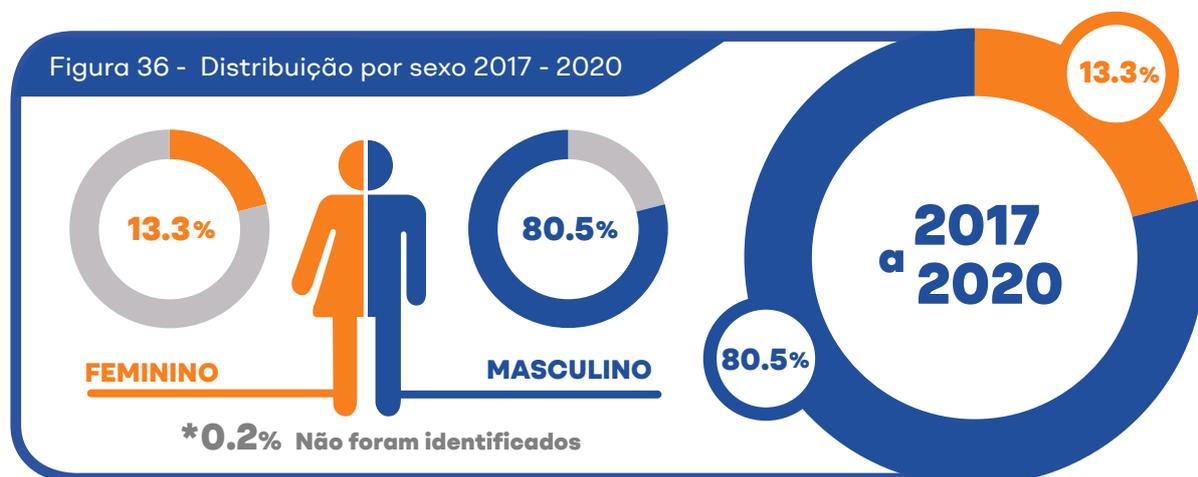
	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Não informado*	TOTAL
00 - 09	0	0	0	1	0	1
10 - 19	1	1	0	4	1	7
20 - 29	1	13	1	3	0	18
30 - 39	1	6	4	6	2	19
40 - 49	0	9	4	6	2	21
50 - 59	0	3	3	10	1	17
60 - 69	1	0	0	10	0	11
70+	0	0	2	17	2	21
NI	0	0	0	2	0	2
	<b>4</b>	<b>32</b>	<b>14</b>	<b>59</b>	<b>8</b>	<b>117</b>

Em 2020, as ocorrências com vítimas fatais envolvendo pedestres diminuíram, representando 40% dos registros de sinistros de trânsito, os ocupantes de veículos de duas rodas tiveram sua representação aumentada, chegando a 35% (essa causa de aumento pode ter sido devido à grande quantidade de serviços de entrega na cidade no período de lockdown e quarentena, atendendo às restrições do covid-19). Os não identificados representaram 12%, os ciclistas diminuíram para 7% sua representatividade no total de registros e os ocupantes de veículos com quatro rodas, 6% das ocorrências.

Tabela 16 - Distribuição de vítimas fatais: idade por tipo 2020

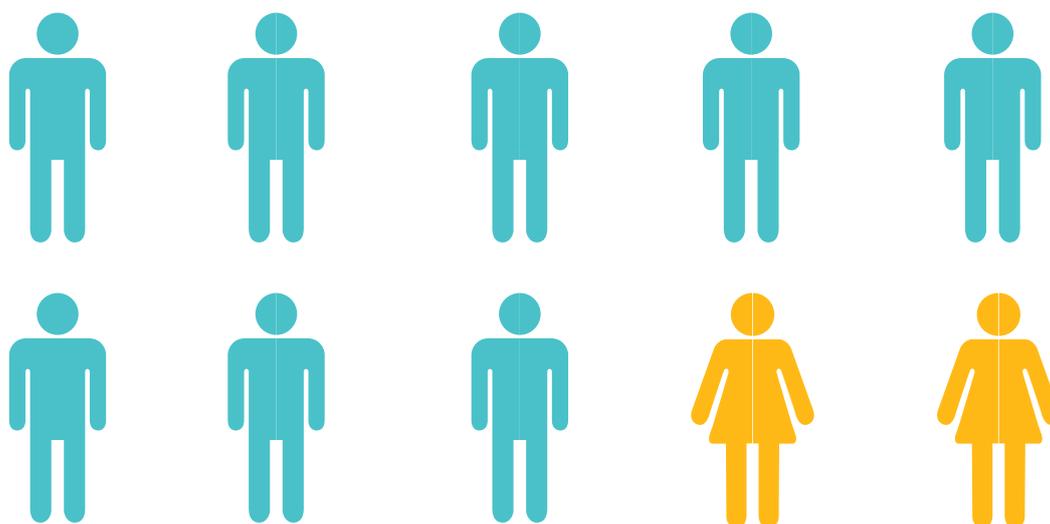
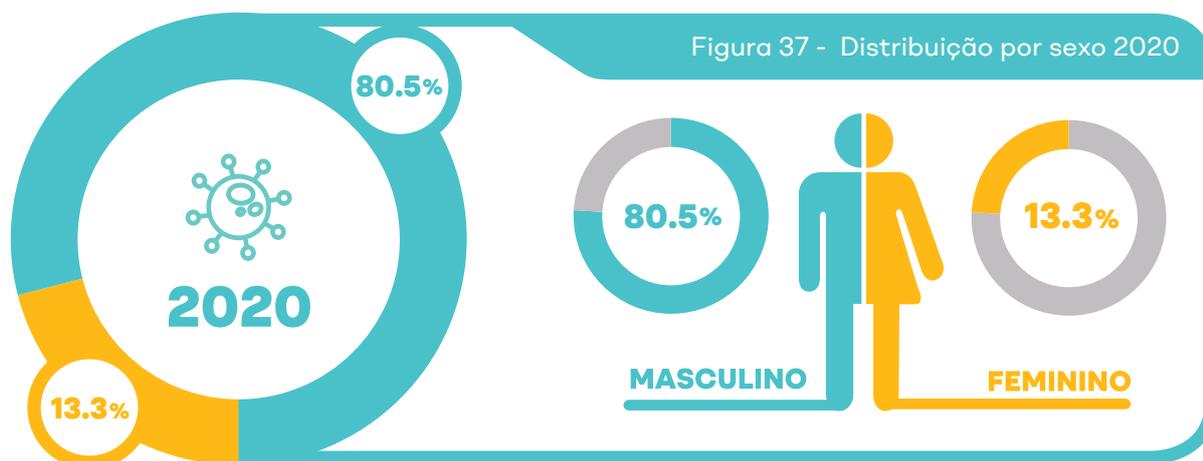
	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Não informado*	TOTAL
00 - 09	0	0	0	0	0	0
10 - 19	0	1	0	1	1	3
20 - 29	1	11	2	2	3	19
30 - 39	3	11	2	3	3	22
40 - 49	1	7	1	5	1	15
50 - 59	1	6	1	11	2	21
60 - 69	0	1	2	10	2	15
70+	0	1	0	8	0	9
NI	0	0	0	4	1	5
	<b>6</b>	<b>38</b>	<b>8</b>	<b>44</b>	<b>13</b>	<b>109</b>

## DISTRIBUIÇÃO POR SEXO: VÍTIMAS FATAIS



Para cada **10 vítimas fatais** em sinistros de trânsito **8 são do sexo masculino.**

## DISTRIBUIÇÃO POR SEXO EM 2020: VÍTIMAS FATAIS



Em 2020, a proporção de **8 homens para cada 10 vítimas fatais** se manteve.

# DISTRIBUIÇÃO SEXO/TIPO: VÍTIMAS FATAIS

Tabela 17 - Distribuição de vítimas fatais: Sexo por tipo 2017

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Outros	 Não informado*	TOTAL
 HOMENS	11	45	7	43	0	15	121
 MULHERES	7	5	0	17	0	4	33
 NÃO INFORMADO	0	0	0	0	0	0	0
	<b>18</b>	<b>50</b>	<b>7</b>	<b>60</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>154</b>

Tabela 18 - Distribuição de vítimas fatais: Sexo por tipo 2018

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Outros	 Não informado*	TOTAL
 HOMENS	10	34	8	34	0	5	91
 MULHERES	1	1	1	12	0	0	15
 NÃO INFORMADO	0	1	0	0	0	0	1
	<b>11</b>	<b>36</b>	<b>9</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>107</b>

Em todos os anos entre 2017 e 2020, os homens foram as principais vítimas fatais no trânsito do Recife. Em 2017, os homens representaram 78,4% das vítimas fatais. Desses, a maioria ocupava veículos de duas rodas (37,5%) ou andavam a pé (35,8%). Em 2018, apesar de, numericamente, o número de vítimas ser menor, percentualmente, a fração entre os homens aumentou para 85%, sendo a maioria deles pedestres (37,3%) e motoristas de duas rodas (37,3%).

Tabela 19 - Distribuição de vítimas fatais: Sexo por tipo 2019

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Outros	 Não informado *	TOTAL
 HOMENS	2	30	13	38	0	7	90
 MULHERES	2	2	1	21	0	1	27
 NÃO INFORMADO	0	0	0	0	0	0	0
	<b>4</b>	<b>32</b>	<b>14</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>117</b>

Tabela 20 - Distribuição de vítimas fatal: Sexo por tipo 2020

	 Veículos (4 rodas)	 Veículos (2 rodas)	 Ciclista	 Pedestre	 Outros	 Não informado *	TOTAL
 HOMENS	5	32	7	36	0	10	90
 MULHERES	1	6	1	8	0	3	19
 NÃO INFORMADO	0	0	0	0	0	0	0
	<b>6</b>	<b>38</b>	<b>8</b>	<b>44</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>109</b>

Entre os anos de 2019 e 2020, o padrão do biênio anterior se repetiu. Em 2019, os homens representaram 76,9% das vítimas fatais, mas a maioria deles passou a ser de pedestres (42%), seguidos de passageiros em duas rodas (33%). Em 2020, a quantidade de vítimas foi numericamente menor, mas o percentual de homens mortos aumentou para 82,5%, sendo 40% pedestres e 35,5% passageiros em duas rodas.



**POLÍTICAS E AÇÕES  
IMPLEMENTADAS**





A gestão de dados é uma área essencial para desenvolver políticas de segurança viária assertivas, baseadas nas evidências que mostram as ações que são necessárias na cidade. Além disso, promove transparência com a divulgação de dados sobre os sinistros de trânsito no município e o perfil das vítimas. Para realizar a gestão de dados no Recife, foi construído um grupo de trabalho integrado entre profissionais da CTTU e da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global. Os profissionais georreferenciam os dados e analisam horário, localização, tipo de vítima e de sinistros de trânsito. Informações sobre o comportamento dos cidadãos na mobilidade também são essenciais para desenvolver projetos adequados às necessidades da população e para adequar o espaço público de forma democrática, priorizando quem mais precisa.

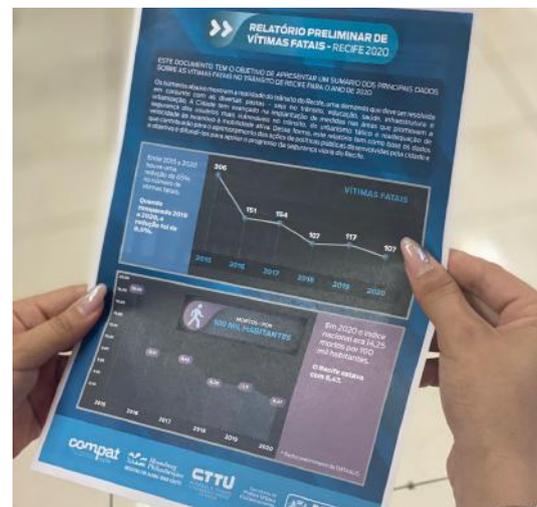


Foto: Cortesia / CTTU



# FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Fiscalização de trânsito é um dos principais pilares que atuam diretamente na redução de mortes e lesões em decorrência de sinistros de trânsito na cidade. Tanto a fiscalização eletrônica, por câmeras de monitoramento, quanto às operações de fiscalização alocadas na cidade, alinhadamente com os dados de sinistros de trânsito, tem um impacto significativo no respeito do cidadão às leis de trânsito. Quanto maior a presença da fiscalização na cidade, maior será o respeito, e consequentemente mais seguro será o trânsito.

Para aprimorar a atuação eficiente da fiscalização de trânsito no Recife, a CTTU conta, desde 2019, com a parceria com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, que trouxe a IACP (International Association

of Chiefs of Police) a maior e mais influente associação profissional de líderes policiais do mundo, para prover uma orientação direta aos agentes de trânsito do Recife na aplicação das melhores e mais modernas práticas internacionais no segmento e que conta com uma metodologia de trabalho que tem como diretriz fundamental o ganho de confiança dos cidadãos para com os agentes de Trânsito.

Em complemento a uma intensa agenda de capacitações preexistentes, providas aos agentes de trânsito, também foram realizados diversos encontros técnicos de gestores de dezenas de cidades e países para compartilhamento de experiência e apresentação de cases de sucesso no segmento em todo o mundo.

## Reunião técnica - Operações durante a COVID 19

Em agosto de 2020, mais de 250 agentes de trânsito e lideranças técnicas de São Paulo, Recife, Salvador e Fortaleza reuniram-se para discutir o impacto da COVID-19 na segurança Viária no Brasil e no mundo. A reunião foi conduzida pelo Departamento de Polícia de Los Angeles que apresentou os desafios e as estratégias aplicadas nos EUA, destacando a importância de manter a continuidade das operações de fiscalização de trânsito durante as restrições de circulação, diante da necessidade de garantir atenção excepcional aos fatores de risco de sinistros, sobretudo o excesso de velocidade, em meio aos desafios apresentados pela pandemia. O encontro foi crucial e trouxe práticas promissoras para a condução de operações de fiscalização que aconteceram com sucesso no Recife, mantendo a saúde e a segurança dos Agentes de Trânsito e da comunidade.

## Treinamento de Segurança Viária e o Papel do Agente de Trânsito

A IACP, em conjunto com a Vital Strategies, realizou ao longo do mês de fevereiro de 2020, diversas sessões de treinamento, dedicadas aos agentes de trânsito e lideranças da área de fiscalização do Recife, que teve como principal temática o resgate do papel do agente de trânsito no contexto da cidade e o impacto da fiscalização, baseada em evidências de sinistros de trânsito, na eficiência da Segurança Viária da cidade. Mais de 160 agentes de trânsito, contando com líderes e supervisores, participaram do treinamento, que terá novas turmas em 2022.



Foto: Marcos Pastich / PCR

## Treinamento de comunicação e gerenciamento de conflitos

Com o objetivo melhorar a comunicação nas interações do dia a dia entre os agentes de trânsito e os cidadãos do Recife, a IACP trouxe o Judô Verbal Institute que é uma das maiores referências mundiais em gestão de conflitos e linguagem profissional envolvendo corporações policiais e o público. O Judô Verbal Institute forneceu uma série de sessões de treinamento, dedicadas aos agentes de trânsito da CTTU, sobre comunicação tática, gerenciamento de conflitos e abordagem profissional. Os agentes de trânsito aprenderam técnicas verbais a serem utilizadas nas interações com os cidadãos recifenses, preparando-os para enfrentar situações desafiadoras sem gerar conflitos e cumprindo seu papel de agente de fiscalização. As sessões de treinamento aconteceram em julho de 2021, e mais de 320 agentes puderam participar.



### Operações de Fiscalização (Fatores de Risco)

Em 2020 a CTTU iniciou, através do Programa Piloto Seguro, um trabalho conjunto entre as áreas de Fiscalização e Educação para o Trânsito da CTTU, em parceria com a BIGRS através da IACP, uma série de operações dedicadas a fatores de risco de sinistros de trânsito no Recife. Inicialmente focadas na fiscalização dos motociclistas, que representam o maior número de vítimas lesionadas no Recife em decorrência de Sinistros de Trânsito (dados de 2017-2020), as operações foram alocadas consoante as evidências de sinistros envolvendo motociclistas e contaram com uma nova metodologia de abordagem dos condutores, com verificações de itens de segurança, verificação de documentação e entrega de mensagens educativas, com foco na segurança viária dos motociclistas. As operações do Programa Piloto Seguro foram realizadas nos meses de março e setembro de 2021.



Foto: Marcos Pastich / PCR





## COMUNICAÇÃO

Nos últimos tempos Recife tem se adaptado à cobertura da pauta de segurança viária e comunicado ao recifense sobre o tema utilizando estratégias baseadas em evidências que unem educação e informação. Ao colocar segurança viária na agenda da mídia local, a cidade investe na conscientização das pessoas e na mudança de atitudes e comportamentos. Os esforços nessa área podem ser percebidos pelas inúmeras publicações na imprensa, como releases e editoriais, posts em redes sociais, campanha de mídia de massa e ações educativas realizadas pela cidade.

## CAMPANHA DE MÍDIA DE MASSA

Em maio de 2021 a Prefeitura do Recife realizou a primeira campanha de mídia de massa de segurança viária veiculada na TV, redes sociais e revista impressa. Tendo como pano de fundo o Maio Amarelo, a campanha fazia a conexão entre a velocidade e a pandemia da Covid-19. Apesar do isolamento social levar menos carros às ruas, notou-se um aumento de velocidade principalmente entre os motociclistas. Para endereçar essa questão, a cidade lançou a campanha que trazia o Dr. Leonardo Gomes, médico e coordenador geral do SAMU do Recife, alertando os condutores de veículos de duas rodas a respeitarem os limites de velocidade e reduzirem a probabilidade de se envolverem em um sinistro de trânsito, especialmente num momento em que os hospitais estavam sobrecarregados com vítimas do vírus.



A primeira campanha de segurança viária realizada no Recife teve como foco gerar e reforçar mudanças positivas no comportamento dos condutores, ampliar a percepção de que dirigir acima dos limites de velocidade aumenta a probabilidade de sinistros e fortalecer a coesão social contra a Covid-19. A campanha foi avaliada através de uma pesquisa com 801 pessoas (84%) homens e (16%) mulheres de 18 a 55 anos residentes da cidade do Recife nos grupos socioeconômicos ABC que dirigem veículo motorizado de duas rodas mais de quatro vezes na semana.

O objetivo deste estudo era medir a lembrança da campanha e a eficácia da sua mensagem entre o público-alvo. Nessa pesquisa: 18% dos entrevistados lembraram da campanha após estímulo, o que sugere uma estimativa conservadora de

171.596 mil pessoas alcançadas; 77% relataram que viram a campanha na TV, seguidas por redes sociais com 26%, 81% disseram que a campanha foi relevante para eles e 90% conseguiram citar 1 ou mais mensagens sobre a campanha.

Quando perguntadas sobre suas motivações para obedecer os limites de velocidade, 88% dos que lembraram da campanha afirmaram se sentir motivados a respeitar os limites de velocidade, enquanto 57% disseram que após assistir à peça tentaram persuadir outras pessoas a não excederem os limites.

Ainda sobre a avaliação, pode-se destacar que 82% dos entrevistados concordam que o excesso de velocidade é um dos fatores para a causa de sinistros de trânsito e 85% apoiam as campanhas de informação pública sobre excesso de velocidade, realizadas pelo governo.

## AÇÕES EDUCATIVAS

A Prefeitura do Recife atua com um Programa de Educação para o Trânsito, focado em chegar cada vez mais próximo dos diversos atores, como os pedestres, ciclistas e motoristas. As equipes estão realizando ações cada vez mais integradas entre fiscalização, desenho urbano e comunicação, levando ao cidadão a mensagem de que o respeito às leis de trânsito salva vidas. Além disso, já foram realizadas diversas parcerias com empresas públicas ou privadas como a da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, SAMU Recife, Compaz, Fundação de Cultura, ifood, Abraciclo, agregando várias organizações para promover a segurança viária que é uma responsabilidade compartilhada entre todos os cidadãos.



O Programa **Piloto Seguro** levou **curso de pilotagem defensiva e primeiros socorros** para motociclistas de aplicativo. As formações foram feitas em parceria entre CTTU e Samu.



Foto: Daniel Tavares/PCR

## PILOTO SEGURO

Programa Piloto Seguro uniu as áreas de educação para o trânsito, engenharia, fiscalização e gestão de dados, com o objetivo de levar mais segurança viária para os motociclistas no Recife.



Foto: Iggor Gomes/PCR

A Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU) lançou a **Liga da CTTU**, personagens encenados por artistas educadores para trazer a mensagem de respeito no trânsito com atividades lúdicas para crianças nas escolas e nas ruas da cidade.



Motoristas de ônibus complementares do Recife receberam treinamento para vivenciar a prática dos ciclistas quando o limite mínimo de 1,5 metro não é respeitado.

Fotos: Daniel Tavares/PCR



Ônibus complementares do Recife foram adesivados com informação sobre a área de ponto cego para evitar sinistros de trânsito envolvendo ciclistas e motociclistas.



## Agente doa o Sangue

Demonstrando o compromisso com o cidadão e tendo o objetivo de alertar sobre o grande número de sinistros de trânsito registrados no Sistema Único de Saúde (SUS), 50 agentes da Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife (CTTU) saíram em motos e viaturas em direção à Fundação de Hemoterapia de Pernambuco (Hemope) para atuar em uma nova frente de preservação das vidas: a doação de sangue.



Fotos: Daniel Tavares/PCR



## INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE SEGURA

O redesenho da infraestrutura viária surge da necessidade de prover novas geometrias para localidades que apresentam números elevados de sinistros de trânsito. Antes de se desenvolver o projeto, são coletadas estudos de circulação viária e pesquisas observacionais no local.

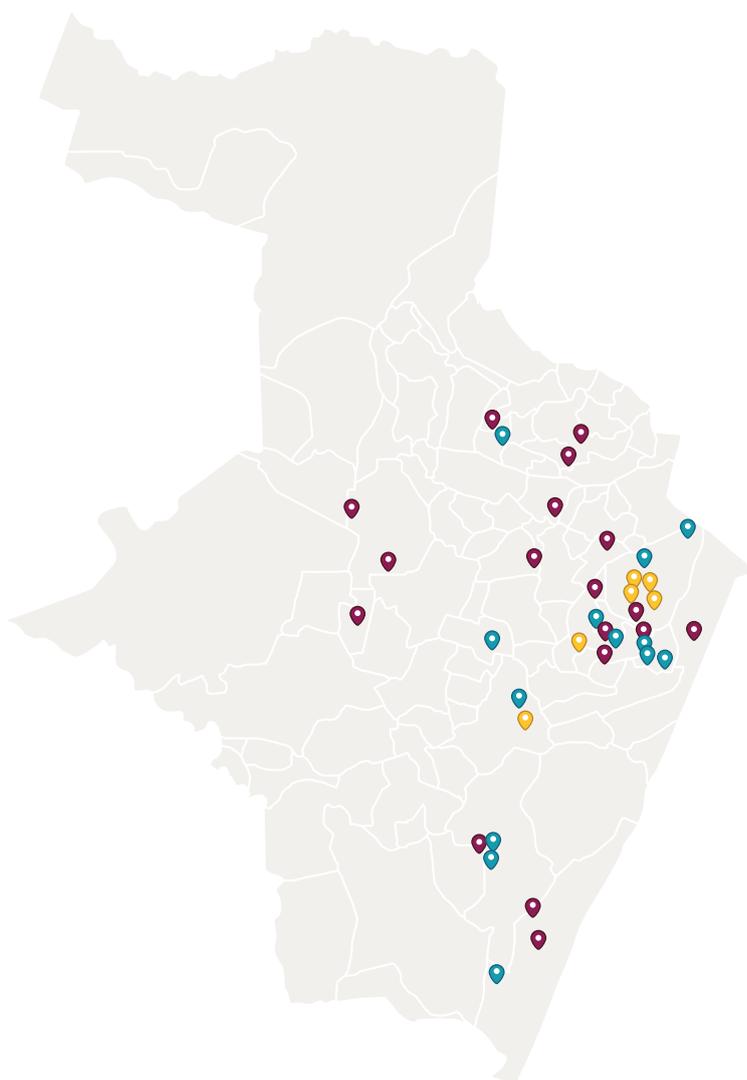
As intervenções são realizadas através da técnica do urbanismo tático, que tem como características o baixo custo de implantação, o caráter experimental e a alta participação popular. Além do colorido na sinalização horizontal, aplicado nas áreas dedicadas aos pedestres para fomentar a convivência da comunidade

e chamar a atenção dos condutores, a nova geometria é protegida por elementos segregadores (como balizadores, tachões e jarros) e por mobiliário urbano de baixo custo.

Os principais objetivos são: garantir a mobilidade segura para todos os usuários, sobretudo os mais vulneráveis (pedestres, ciclistas e usuários de transporte público), através da redução da velocidade do transporte motorizado; e, ainda, buscar o equilíbrio na distribuição das áreas, fomentando a apropriação e ativação desses espaços pela comunidade desde a concepção do projeto.

Ao todo, já são mais de 500 mil pessoas beneficiadas com as intervenções, que já somam mais de 30 áreas. De acordo com as notificações da CTTU, ocorreu uma redução de 41% de sinistros com vítimas após as implantações. Espaços como o Largo da Paz tiveram sete ocorrências entre janeiro e fevereiro de 2019 e, no período do ano seguinte, dois registros. Nas avenidas Cruz Cabugá

e Conde da Boa Vista, o número também caiu de 23 para 14 e de 22 para quatro, respectivamente, no mesmo intervalo de tempo. Nos últimos 2 anos, foram implantadas 37 intervenções viárias do tipo Urbanismo Tático. O programa, que se iniciou em setembro de 2019, já possibilitou a recuperação de cerca de 10.500m<sup>2</sup> em espaços mais seguros para usuários vulneráveis.



#### 2019

- Av. Cruz Cabugá
- Ilha do Leite
- Capitão Lima
- Largo da Paz
- Mário Melo
- Campo Santo

#### 2020

- Alfredo Lisboa
- R. Marquês de Parana e R. Alfredo de Carvalho
- R. Fernandes Vieira e R. Joaquim Felipe
- R. José de Alencar, Rua Barão de São Borja
- ... Mais 14

#### 2021

- Rodinha Córrego do Euclides
- Rua Velha
- Av. Nossa Senhora do Carmo
- R. Jean Emile Favre (II Etapa)
- ... Mais 10



Foto: Andréa Rêgo Barros / PCR

## ROTATÓRIA MANOEL DEUSDARÁ (IMPLANTADO EM AGOSTO/2020)



Foto: Andréa Rêgo Barros / PCR

# **ESTRADA VELHA DE ÁGUA FRIA (IMPLANTADO EM AGOSTO/2020)**



Foto: Samuel Caetano / CTTU

# **ROSARINHO (IMPLANTADO EM AGOSTO/2020)**

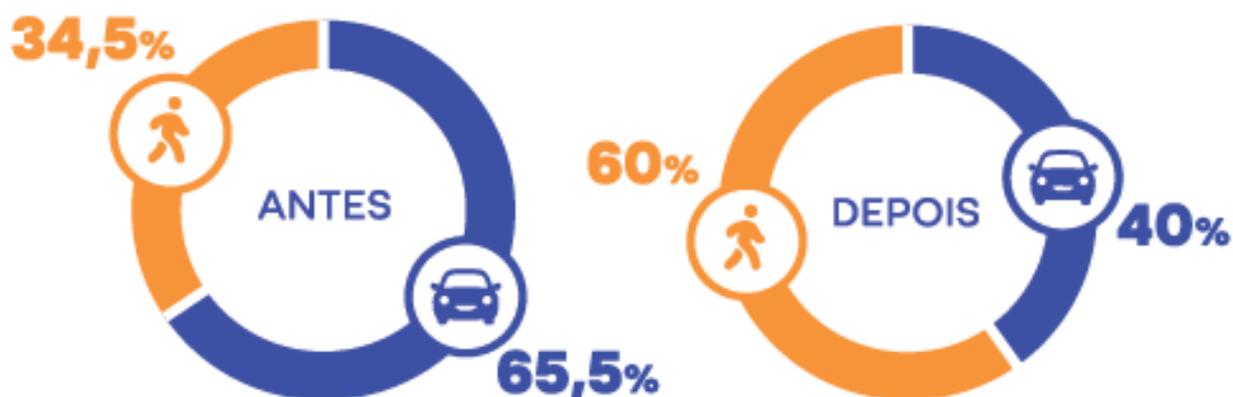
ANTES

**RUA DA PALMA**

DEPOIS

Após experiências de urbanismo tático bem-sucedidas (sendo a sua maioria em interseções com grande fluxo de pedestres), a Prefeitura do Recife inovou mais uma vez aplicando o conceito em um movimentado corredor comercial do bairro de Santo Antônio. A Rua da Palma, com aproximadamente 500 metros de extensão, está localizada na região central do Recife e é acessada predominantemente a pé e por transporte público.

Apesar disso, a divisão do espaço não refletia essa realidade: 65,5% do espaço era dedicado ao tráfego ou estacionamento de veículos motorizados. Os 34,5% restante dos espaços era disputado por pedestres, pessoas com dificuldade de locomoção e ambulantes, o que resultava em uma ocupação do leito viário para suprir a necessidade de espaço de permanência e caminhabilidade.



A percepção dos usuários também retratava as condições da área: apenas 37% dos entrevistados estavam satisfeitos quanto ao deslocamento a pé no local, e 79% dos pedestres entrevistados não consideravam seguro atravessar a rua.

Para dar mais segurança e conforto para os pedestres que passam na região, a Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano de Recife (CTTU) com apoio da NACTO-GDCI (em inglês, National Association of City Transportation Officials - Global Designing Cities Initiative), através da Iniciativa Bloomberg, implantou um projeto de urbanismo tático no trecho que vai da Rua Nova à Rua Marquês do Herval. A intervenção, que possibilitou o ganho de uma área de mais de 1.000 m<sup>2</sup> para

pedestres, tinha como premissa principal a readequação do limite de velocidade para 30 km/h para aumentar a segurança e as condições de caminhabilidade da área. Além disso, foram implantadas 14 novas faixas de pedestres, 10 paraciclos, 20 jarros e 10 bancos para trazer mais conforto para a permanência no espaço público.

Após a intervenção, 71% dos transeuntes disseram se sentir seguros ao atravessar a rua e 80% passaram a aprovar a condições de caminhabilidade da área, o que tem uma relação direta com a limitação de espaço e com a redução de velocidade dos veículos motorizados na rua. A intervenção garantiu o cumprimento do limite de velocidade (30 km/h) por 97% dos motoristas.



Foto: Rodolfo Loepert/PCR

O sucesso do projeto foi percebido por todos os usuários da rua e uma comprovação da experiência exitosa foi o pedido, por parte dos comerciantes, para que a intervenção fosse estendida para o restante da rua.



**37% dos entrevistados consideravam o deslocamento a pé bom ou ótimo. Após a intervenção, isso mudou para 80%.**

**81%**  
consideram que o pedestre deve ser priorizado.

A inversão na prioridade é uma resposta ao grande número de pedestres, **76,1% da pesquisa acima, que se locomovem a pé pela Rua da Palma.**

**1.020,58 m<sup>2</sup>**

**reconquistados para pedestres** com a criação de áreas exclusivas.



**75% dos veículos deixaram de exceder a velocidade.**  
Considerando carros e motos.



**22,4%** das motos trafegavam acima de 30 km. **Reduzindo para 6,7% após a intervenção.**



**67% mais mulheres pedalando.**  
O valor que antes representava 1% dos ciclistas cresceu para 3%.

**75%**  
**menos pedestres caminhando no leito viário.**

Antes 9,6% das crianças andavam ou eram carregadas pelo leito viário. **Agora todos conseguem utilizar o espaço reservado para pedestres.**

**68%**  
das pessoas com deficiência **não se locomovem mais pelo leito viário.**

ANTES

# LARGO DOM LUIZ

DEPOIS





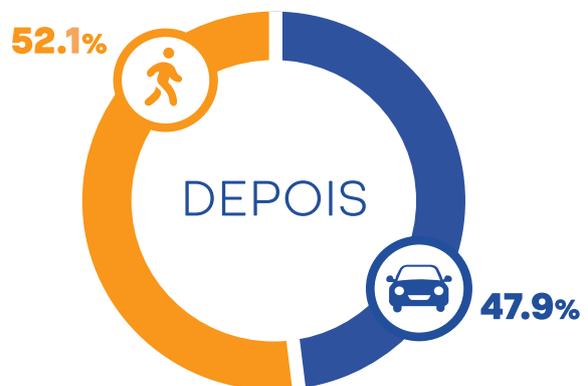
Foto: Samuel Caetano / CTTU

O projeto foi feito em parceria com a Iniciativa Bloomberg e com a Secretaria Executiva de Inovação Urbana, que selecionou os artistas Alê Lopes e Veio Art para fazer as pinturas, que também tiveram participação dos próprios moradores.

O Largo Dom Luiz, próximo ao Morro da Conceição, na Zona Norte da Cidade, era uma área em que as pessoas que trafegavam reclamavam das suas condições de segurança viária e carência de infraestrutura para pedestres. A geometria ampla, por sua vez, aumentava a sensação de insegurança e o risco de sinistros de trânsito por conta das altas velocidades. 74% dos entrevistados não se sentiam seguros ao realizar as travessias, o que mudou para 25% após a intervenção.

O projeto de requalificação teve como objetivo priorizar os usuários de modos sustentáveis, que representam 76% das pessoas que passam pelo local, e ordenar

o trânsito levando mais travessias e espaços para os pedestres com uso de urbanismo tático. Com a mudança, foram retomados 500 m<sup>2</sup> de área para pedestres, destinando, assim, 52,1% do espaço existente para os pedestres. Além disso, foram implantados refúgios e 10 novas faixas de pedestres foram implantadas para garantir uma mobilidade mais segura para quem anda a pé. Em decorrência da nova geometria, apenas 0,7% dos veículos excederam a velocidade de 30km/h, eliminando quase completamente os riscos de sinistros graves. Outro ganho significativo foi a redução de pedestres andando pelo leito viário: antes, 43% dos pedestres se locomoviam pelo leito viário e depois esse número reduziu para 0,6%.



ANTES

**JD. MONTE VERDE**

DEPOIS



Jardim Monte Verde é uma pequena parte da Vila dos Milagres, mais precisamente a parte que fica entre a UR-3 e a BR-101 Sul. A maior parte da comunidade da Vila dos Milagres pertence ao bairro do Barro, zona oeste do Recife.



Foto: LUMOS Estúdio/NACTO-GDC

A área que carece de espaços públicos no seu entorno para socialização dos moradores, eventos festivos, brincadeiras das crianças, acaba sendo o local utilizado para o lazer da comunidade apesar de 84% das pessoas não se sentirem seguras em relação ao tráfego de veículos. Isso se dá também pela carência de espaços protegidos para caminhada e travessias dos pedestres, resultando em 94.5% das pessoas utilizando o asfalto para trafegar no Largo. Além disso, a velocidade elevada dos veículos aumenta a sensação de segurança: hoje, mais da metade dos veículos trafegam em uma velocidade acima de 30 km/h.

Apesar de 86% das pessoas chegarem ao Largo a pé ou de bicicleta, apenas 7% do espaço era dedicado aos pedestres, e transformar o espaço para dar mais segurança para as pessoas passa pela divisão mais equitativa do espaço.

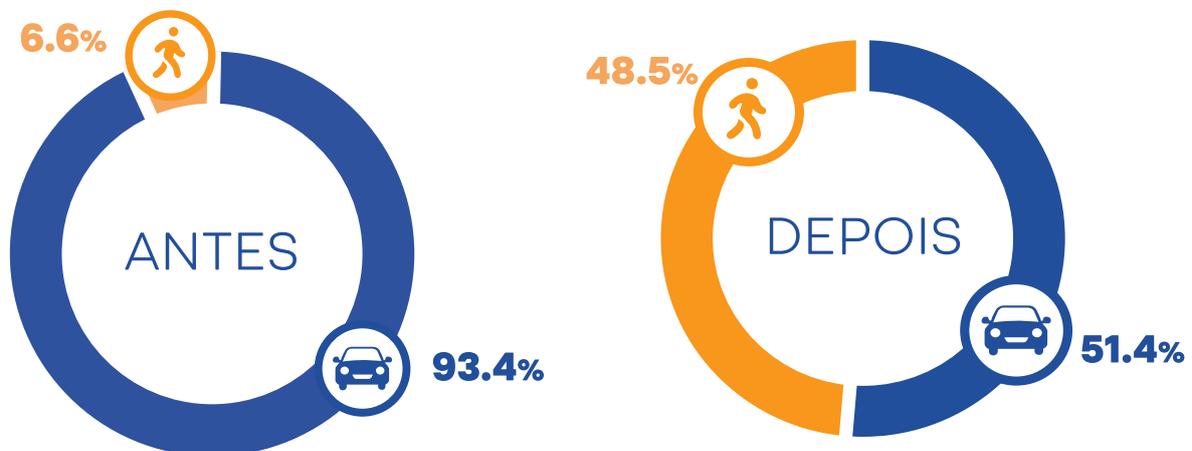




Foto: Samuel Caetano/CTTU

Visando tornar o ambiente mais seguro através da redução de velocidade dos veículos no Largo, a intervenção de urbanismo tático traz elementos de moderação de velocidade, novos espaços públicos para a comunidade, uma pista de cooper de 1,4 km que margeia o do canal e na Av. Chapada do Araripe e prolongamento de calçada de aproximadamente 400 m de comprimento na Av. Serra da Mantiqueira. A proposta implantada é fruto da parceria da

CTTU com apoio da NACTO-GDCI (em inglês, National Association of City Transportation Officials – Global Designing Cities Initiative), através da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS). A população do entorno também foi parte essencial na definição da proposta a ser implantada, contribuição essa que resultou em momentos de interlocução com a comunidade.

Dentre os elementos implantados estão a retomada de 772 m<sup>2</sup>



de espaços para pedestres, prolongamento de calçada com sinalização na ladeira, uma ilha de refúgio para pedestres, 25 faixas de pedestres que melhoram as condições de travessia e readequação da velocidade para 30 km/h (e 20 km/h nas áreas compartilhadas). A pista de cooper que aumenta o espaço para os pedestres caminharem também foi implantada como um pedido da população por mais espaços de lazer e esporte. Além disso, a pintura lúdica proposta,

desenvolvida com a ajuda dos próprios moradores, também tem como intuito atender às crianças da região que se configuram como 1/3 dos transeuntes da área.

Com as intervenções, a área do Jardim Monte Verde, que antes era 93% dedicada ao tráfego dos veículos motorizados, passou a ter 48,5% do seu espaço dedicado aos pedestres, tornando a divisão do espaço mais equitativa e trazendo mais segurança e conforto aos usuários vulneráveis.



**pista de cooper de**

**1,4 km**

as margens do canal

**48,5%**

do espaço  
dedicado  
aos pedestres



**25 novos pontos  
de travessia,**

além de 1 ilha  
de refúgio para  
pedestres

**RETOMADA de**

**772 m<sup>2</sup>**

de espaço para os  
pedestres.

**Aproximadamente**

**400 m**

de prolongamento  
de calçada.

# FAIXA AZUL

Nos últimos anos, a Prefeitura do Recife vem transformando a sua mobilidade urbana de forma a priorizar meios de transporte sustentáveis e ativos. Essa mudança de paradigma se reflete na ampliação do projeto de Faixa Azul que prioriza o usuário do transporte público, na expansão da infraestrutura de cicloviária e na pedestrianização e melhorias de algumas vias com foco nos pedestres.

O transporte público de massa é um dos eixos estruturantes da mobilidade urbana de uma cidade, e no Recife os usuários de ônibus vêm sendo priorizados através da expansão do Programa de Faixa Azul. De janeiro de 2020 a setembro de 2021, foram implantados 9,4 km de faixas exclusivas nas Av. Agamenon Magalhães e Visconde de Jequitinhonha, totalizando uma rede de 45,5 km em toda a cidade.

As implantações do último ano beneficiaram mais de 320.000 pessoas nos seus trajetos diários, diminuindo o tempo que passam se deslocando e aumentando sua qualidade de vida.



Foto: Iggor Gomes/PCR



Foto: Andréa Rêgo Barros/PCR

## PROJETOS URBANOS DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

# 45,5km

de Faixa Azul

**1.118.000 usuários beneficiados** pelos corredores de Faixa Azul diariamente



**37 intervenções** de Urbanismo Tático

**13.296,28m<sup>2</sup> de espaço** reconquistados para a segurança dos pedestres, através do urbanismo tático.

**160km** de estrutura cicloviária

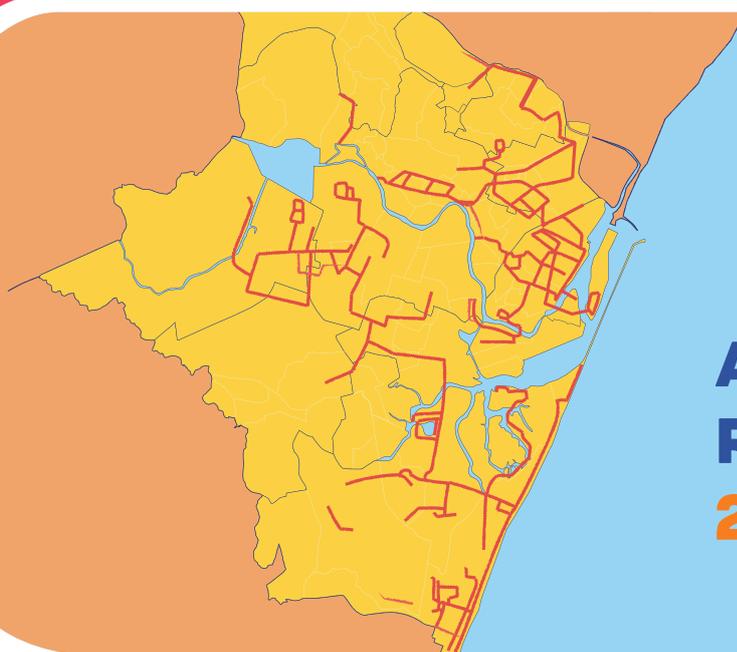
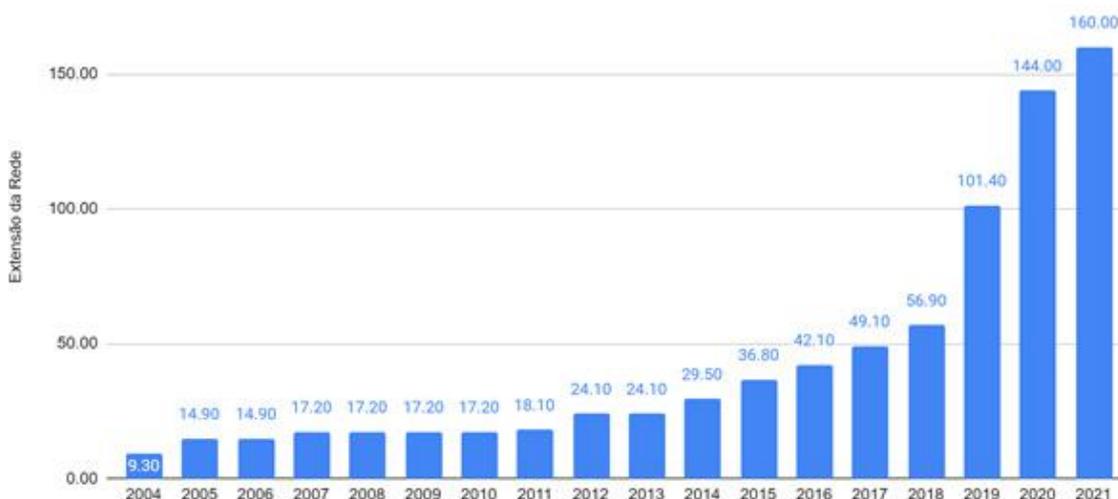
**43km** de estrutura cicloviária após o início da pandemia

**80 estações de bicicleta** compartilhadas

**26%** da população recifense vive a até **300m** de uma infraestrutura cicloviária

## MALHA CICLOVIÁRIA

Assim como os projetos de priorização do transporte público de massa e de recuperação de áreas para aumento da segurança do pedestre, o programa de expansão da infraestrutura cicloviária no Recife vem se destacando na política de mobilidade da cidade. Desde 2018, a malha cicloviária do Recife vem crescendo exponencialmente, garantindo mais segurança para as pessoas que pedalam na cidade. Nos últimos 3 anos a malha cicloviária recebeu um incremento de mais de 100 km, totalizando uma rede de 160 km.



**ATÉ 2024,  
RECIFE TERÁ  
250KM**

A vigilância contínua dos dados de sinistros de trânsito, as ações de fiscalização e comunicação voltadas para o comportamento dos usuários e as intervenções de infraestrutura e mobilidade seguras providas ao ambiente, compõem o método de abordagem sistêmica, orientado pela Iniciativa Bloomberg de segurança Viária Global, apresenta em Recife uma evolução significativa e transformadora. Os avanços não teriam efetividade sem o comprometimento e o engajamento presente das mais altas lideranças da cidade, que vem acompanhando todo o processo de perto e provendo recursos para a implementação das ações que já demonstram resultados expressivos a vida das pessoas.

**“As conquistas alcançadas para a redução de mortes e lesões no trânsito do Recife representam o resultado de um esforço contínuo e conjunto, de todas as equipes da Prefeitura que atuam para transformar a mobilidade da nossa cidade, garantindo a prioridade para os usuários mais vulneráveis e trazendo mais segurança viária e qualidade de vida para os recifenses”.**

João Campos





# REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL (2018) Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito. Ministério das Cidades, Brasília, DF.

CTB - Código de trânsito Brasileiro.

DATASUS (2021) Brasil. Ministério da Saúde. Estatísticas vitais (acesso em 25 de novembro de 2021). Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defctohtm.exe?sim/cnv/ext10uf.def>

DETRAN/PE (2021) Estatísticas da Frota de Veículos. Disponível em: <http://www.detran.pe.gov.br/estatisticas-info>. Departamento Nacional de Trânsito de Pernambuco.

IBGE (2021) Cidades@: Recife. Disponível em . Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

IPEA (2013) Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo. Brasília: Ipea: ANTP. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

NYC (2019). Vision Zero, Year 5 Report. New York City Mayor's Office of Operations. New York City.

OMS (2011) Decade of action for road safety 2011-2020: saving millions lives 2011. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/saving\\_millions\\_lives\\_en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/saving_millions_lives_en.pdf)>. Organização Mundial de Saúde.

ONU (2018) Agenda 2030 - 17 Objetivos para transformar nosso mundo. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pos2015/>. Organização das Nações Unidas.

SMS (2021) Secretaria Municipal de Saúde de Recife. Sistema de Informação de Mortalidade.

WRI (2021). Do emergencial ao permanente: transformando a infraestrutura cicloviária para além da pandemia. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/cidades/do-emergencial-ao-permanente-infraestruturaciclovitaria-para-alem-da-pandemia>



Apoio:



Realização:



Secretaria de  
Política Urbana  
e Licenciamento

