



# Resumo do Status 2023: Fatores de Risco em Segurança Viária

Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global

RECIFE, BRASIL



JOHNS HOPKINS  
BLOOMBERG SCHOOL  
of PUBLIC HEALTH

International  
Injury Research Unit

**A partir de 2020**, a Johns Hopkins International Injury Research Unit, por meio da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global (BIGRS), vem realizando ações em Recife para reduzir mortes e lesões no trânsito.

O relatório a seguir destaca os resultados de um estudo em andamento que realizou observações de três fatores de risco:\* velocidade, uso de capacete e uso de cinto de segurança. Os resultados são baseados em dados coletados entre dezembro de 2020 e abril de 2023.

\*Este estudo não observou embriaguez ao volante devido aos riscos da COVID-19.

**As pesquisas encontraram alta proporção de veículos que excederam o limite de velocidade nas vias locais**



**O uso do cinto de segurança entre passageiros adultos no banco traseiro foi baixo**



**O excesso de velocidade diminuiu entre 2020 (nov) e 2023 (abr) de 37% para**



**O uso correto do capacete entre todos os motociclistas foi**



# Mortes no Trânsito em Recife

2018–2021

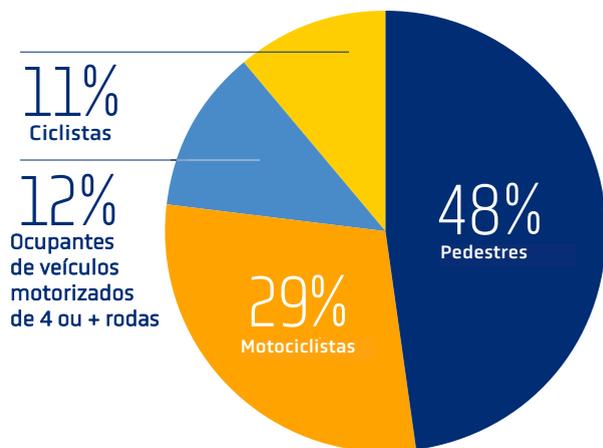
**107**  
2018

**117**  
2019

**109**  
2020

**88**  
2021

## Mortes por tipos de usuários, 2021



**Os usuários vulneráveis**  
(motociclistas, pedestres e ciclistas)  
**somaram 88% das mortes no trânsito.**

Observação: Dados de fontes existentes foram usados para a composição dos indicadores dos resultados apresentados. Os sistemas de dados da polícia sobre sinistros de trânsito são propensos a subnotificação.

## Recomendações

### *Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU)*

- Aumentar a fiscalização:
  - Dos limites de velocidade, especialmente entre os motociclistas.
  - Do uso correto do capacete entre todos os motociclistas, principalmente passageiros, e em vias arteriais e locais.
  - Do uso do cinto de segurança, principalmente entre passageiros e ocupantes do banco traseiro de veículos comerciais.
  - Do uso de cadeirinhas para crianças.

### *Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano*

- Adotar e implementar o limite máximo de 50km/h em áreas urbanas e limite máximo de velocidade de 30km/h para vias onde o haja conflito entre o tráfego de veículos motorizados e o de pedestres e ciclistas.
- Implementar campanhas de mídia de massa, coordenadas com os esforços de fiscalização, para incentivar a condução de veículos em velocidades seguras.
- Promover uma gestão coordenada de segurança viária por meio da integração de fiscalização de trânsito, gestão de dados, comunicação e desenho de ruas seguras.
- Articular com o governo federal melhorias nas normas que definem o padrão de segurança dos capacetes para motociclistas.

# Velocidade em Recife

Velocidades mais altas aumentam o risco de sinistros e a probabilidade de lesões graves. Um aumento de 1km/h na velocidade média do veículo resulta em um aumento de 3% na incidência de sinistros com vítimas lesionadas e um aumento de 4% a 5% na incidência de sinistros com vítimas fatais.

\*Salve vidas: Um pacote técnico de segurança viária. Genebra: Organização Mundial de Saúde; 2017.



**Conduzir acima do limite de velocidade** diminuiu de 37% (nov/2020) para 21% (abr/2022) e estagnou desde então.



**O excesso de velocidade observado foi maior entre motociclistas (35%)**, em comparação com veículos leves (21%) e veículos pesados (14%), em abril de 2023.



**Mais de um terço de todos os motociclistas (35%) foram observadas trafegando acima de 50 km/h**, em abril de 2023.



Considerando a recomendação global de limites máximos de velocidade em áreas urbanas (30 km/h para vias locais e coletoras e 50 km/h para vias arteriais), **75% dos condutores observados apresentaram excesso de velocidade** (abr/2023).

## Classificação funcional das vias

**Vias Arteriais:** São vias com alto volume de tráfego; elas fornecem um alto grau de mobilidade e carregam uma alta proporção de viagens para percursos de longa distância. Essas vias são responsáveis pela maior parte das viagens entrando e saindo de um centro de atividades, bem como a maioria dos deslocamentos que passam diretamente ou contornam a área.

**Vias locais:** Essas vias proporcionam uma mobilidade limitada e são o principal acesso às áreas residenciais, comerciais, áreas rurais e outras áreas locais.

**Vias coletoras:** Essas vias coletam o tráfego de vias locais e se conectam a vias arteriais. Elas adentram bairros e comunidades, coletando e distribuindo o tráfego entre bairros e vias arteriais. As vias coletoras são mais curtas que as arteriais e mas mais longas que as vias locais.

Essas vias fornecem menos mobilidade do que as arteriais, em velocidades mais baixas e para distâncias mais curtas.

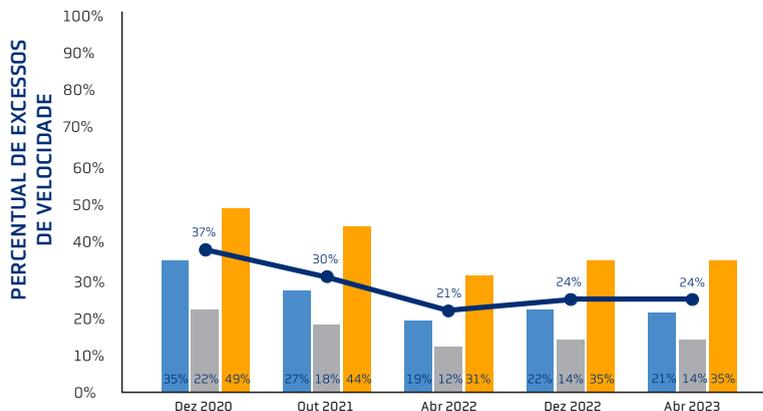
## Tipos de veículos

**Veículo Leve:** Sedans, SUVs, micro-ônibus, minivans, picapes, caminhões leves (VUC) e veículos de três rodas.

**Veículo pesado:** Ônibus, caminhões convencionais e caminhões de grande porte.

# Principais Resultados sobre a Velocidade em Recife

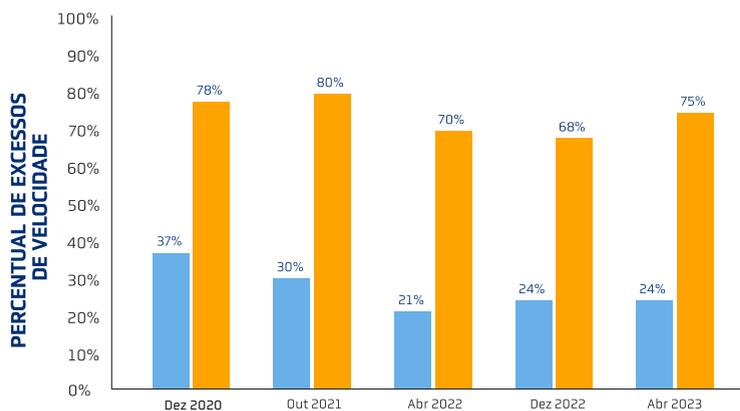
O excesso de velocidade continua mais alto entre os motociclistas.



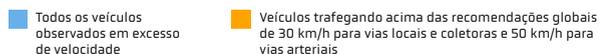
## RODADAS DE OBSERVAÇÃO



## Os condutores trafegaram em velocidades até três vezes maiores do que os limites recomendados



## RODADAS DE OBSERVAÇÃO



## Recomendações

### AUTARQUIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO (CTTU)

- Aumentar a fiscalização dos limites de velocidade, com foco em:
  - Condutores de motocicletas e veículos leves.
  - Áreas com maior frequência de mortes e lesões graves.

### Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano

- Adotar e implementar um limite máximo de velocidade de 30 km/h em vias onde o tráfego dos veículos motorizados divide espaço com pedestres e ciclistas e 50 km/h em áreas urbanas.
- Implementar campanhas de mídia de massa, em coordenação com esforços de fiscalização, enfatizando os perigos de dirigir em velocidades inseguras (acima de 30 km/h em vias onde o tráfego motorizado interage com pedestres e ciclistas e 50 km/h em áreas urbanas).
- Implementar medidas de trânsito calmo, como lombadas, rumble strips (guias sonoras), sinalização de velocidade segura e áreas de tráfego calmo.

# Uso de Capacete\* em Recife

O uso correto do capacete\*\* pode reduzir o risco de morte em 42% e o risco de lesões graves na cabeça em 69% em caso de colisão envolvendo motociclista.

\*O uso geral do capacete foi definido como o uso de um capacete de qualquer tipo amarrado ou não.

\*\*O uso correto do capacete foi definido como o uso de um capacete padrão usado corretamente e com a cinta jugular afivelada.



**O uso correto do capacete foi menor entre os passageiros (84%)** em comparação com motoristas (92%).



**O uso correto do capacete foi semelhante entre homens (91%) e mulheres (87%)** motoristas e passageiros



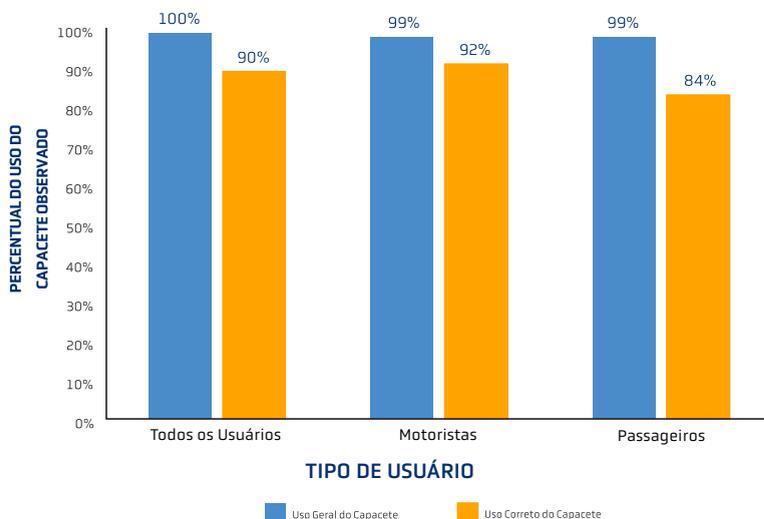
**O uso correto do capacete foi semelhante entre os passageiros que trafegavam em vias arteriais (88%) e locais (87%).**



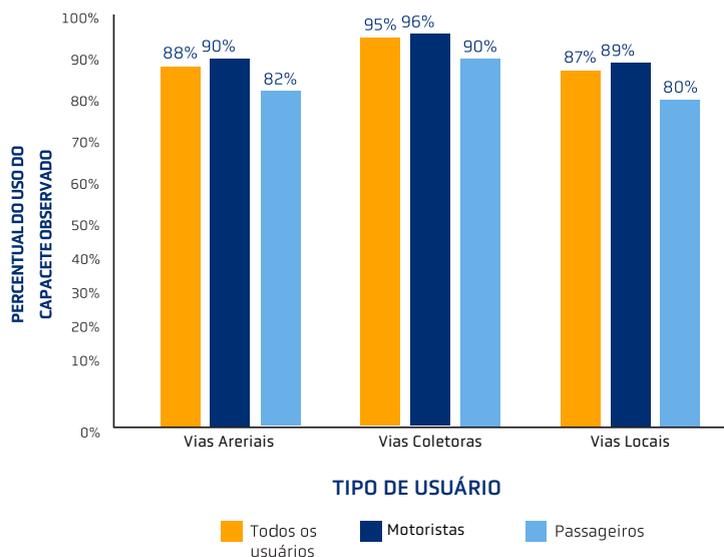
**O uso de capacete foi maior entre os condutores de motocicletas para fins comerciais (93%)** em comparação com os condutores de motocicletas particulares (90%).

# Principais Resultados sobre o Uso de Capacete em Recife

O uso correto do capacete entre os passageiros não foi tão alto quanto o uso correto do capacete entre os condutores



O uso correto do capacete foi menor entre os motociclistas em vias arteriais e locais



## Recomendações

### Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU)

- Aumentar a fiscalização do uso correto do capacete, com foco em:
  - Passageiros.
  - Vias arteriais e locais.
- Tornar as operações de fiscalização regulares, visíveis e generalizadas.

### Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano

- Implementar campanhas de mídia de massa em coordenação com os esforços de fiscalização, focando no uso correto do capacete entre os passageiros.
- Reforçar a aplicação de penalidades e multas por dirigir sem usar o capacete corretamente.
- Promover o aprimoramento das leis de segurança para melhorar as normas técnicas para capacetes.

# Uso do cinto de segurança e de dispositivos de proteção infantil em Recife

O cinto de segurança e os dispositivos de proteção infantil desempenham um papel importante na redução da gravidade das lesões em caso de colisão; eles reduzem a mortalidade em 50% para motoristas, passageiros (dianteiros e traseiros) e crianças. As crianças nos bancos dianteiros têm um risco 40% maior de lesões no trânsito do que as crianças nos bancos traseiros.



**Uso do cinto de segurança entre os ocupantes com idade  $\geq$  12 anos foi de 84%.**



**O uso do cinto de segurança entre os passageiros adultos no banco traseiro foi baixo (53%).**



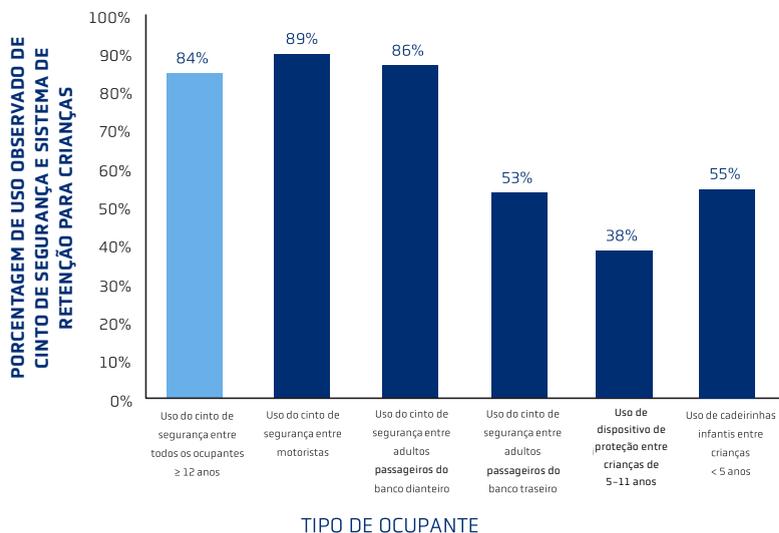
**O uso de dispositivos de proteção infantil adequados à idade foi muito baixo entre crianças de 5 a 11 anos (38%) e baixo entre crianças menores de 5 anos (55%).**



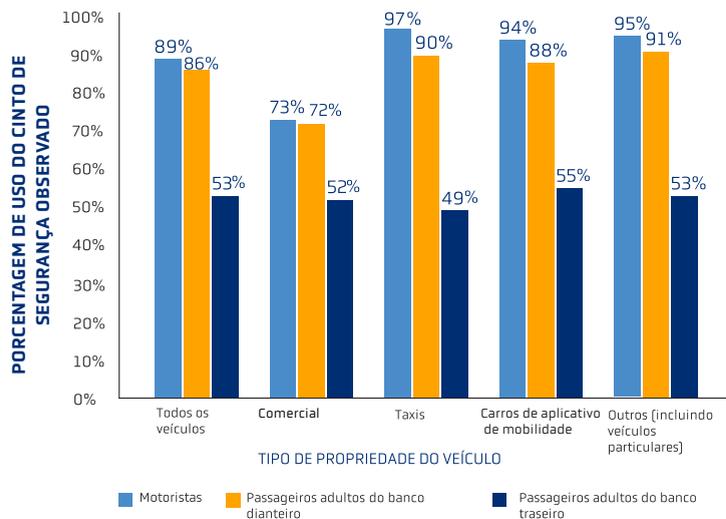
**O uso do cinto de segurança foi baixo em: veículos comerciais (72%), táxis (86%) e carros de aplicativo de mobilidade (77%).**

## Principais Conclusões sobre o Uso do Cinto de Segurança e de Dispositivos de Proteção Infantil no Recife

Apenas 53% dos passageiros adultos do banco traseiro usavam cinto de segurança; o uso de dispositivos de retenção infantil entre crianças de 5 a 11 anos de idade foi muito baixo.



O uso do cinto de segurança foi baixo entre todos os ocupantes de veículos para fins comerciais.



## Recomendações

### Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU)

- Aumentar a fiscalização de:
  - Uso do cinto de segurança entre passageiros adultos do banco traseiro
  - Uso do cinto de segurança por todos os ocupantes de veículos comerciais.
  - Uso de sistema de retenção infantil adequado à idade.
- Realizar operações de fiscalização regulares, visíveis e generalizadas.
- Fortalecer a aplicação de multas e outras penalidades.

### Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano

- Implementar campanhas de mídia de massa, em coordenação com os esforços de fiscalização, enfatizando a importância do uso do cinto de segurança entre os passageiros do banco traseiro e cadeirinhas infantis apropriadas para a idade.
- Envolver empresas comerciais para promover o uso do cinto de segurança, principalmente entre passageiros do banco traseiro.
- Articular com o Governo Federal o aumento do uso de restrições para crianças de acordo com a idade apropriada.



Observadores realizando coleta de dados sobre o uso do cinto de segurança em Recife, Brasil.

## MÉTODOS

Desde 2020, a Johns Hopkins International Injury Research Unit tem parceria com a Universidade Federal do Ceará para realizar observações nas vias. Os métodos de coleta de dados foram desenvolvidos pela Johns Hopkins International Injury Research Unit e implementados em colaboração com a Universidade Federal do Ceará. Este relatório fornece resultados de pesquisas observacionais que representam a prevalência em nível populacional (em toda a cidade) de importantes fatores de risco de segurança viária – velocidade, uso de capacete e uso de cinto de segurança e dispositivos de retenção infantil – no cenário base, seguido por observações adicionais de velocidade para mostrar a mudança ao longo do tempo. Na última rodada de observações, para velocidade, foram 47.436 observações (abril de 2023); para uso de capacete, foram 45.295 observações (dezembro de 2020); e para uso de cinto de segurança e retenção infantil, foram 46.901 observações (dezembro de 2020). Dezesseis locais de observação foram selecionados aleatoriamente para capturar a prevalência de fatores de risco que poderiam ser atribuídos à implementação de intervenções direcionadas ou tendências seculares. Para cada fator de risco, foi implementado um protocolo padronizado para coleta de dados. Todos os fatores de risco foram observados selecionando veículos em uma

sequência fixa quase aleatória sistemática durante um período de três semanas em dezesseis pontos de observação da cidade. A seleção dos locais de observação foi feita proporcionalmente ao fluxo de tráfego, ponderado pela densidade de semáforos em cada região administrativa. As observações foram realizadas entre 7h00 e 19h00, tanto nos dias de semana quanto nos finais de semana. Os métodos foram projetados para estimar a prevalência em toda a cidade e não podem fornecer informações sobre intervenções realizadas em locais específicos da cidade. A equipe de gerenciamento de dados da Johns Hopkins International Injury Research Unit revisou e consolidou os dados para produzir as análises disponíveis neste relatório.

## AGRADECIMENTOS

O suporte técnico foi fornecido por funcionários em Recife, Brasil; um consórcio de parceiros de iniciativas internacionais; e colaboradores locais da Universidade Federal do Ceará.

**CONTATO:** [jhsph.iiru@jhu.edu](mailto:jhsph.iiru@jhu.edu)

## CITAÇÃO:

Relatório de Resumo do Status 2023: Fatores de Risco de Segurança Viária em Recife, Brasil, 2020–2023. Baltimore: Unidade Internacional de Pesquisa de Lesões da Johns Hopkins; 2023.



RELATÓRIO  
ELABORADO POR:



Bloomberg  
Philanthropies



International  
Injury Research Unit

