BOLETIM INTERNO Nº1023
Publicado no dia 23/11/2026

PORTARIA DP/DETRAN-PE Nº 5.696/2026

Institui, no âmbito do Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco – DETRAN/PE, a OPERAÇÃO TRÂNSITO EFICIENTE, e estabelece diretrizes para sua execução.

O DIRETOR-PRESIDENTE DO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE PERNAMBUCO – DETRAN/PE, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Decreto Lei nº 23 de 24 de maio de 1969, e pelo Regulamento do DETRAN/PE, aprovado pelo Decreto Estadual nº 38.447 de 23 de julho de 2012.

CONSIDERANDO o disposto na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – CTB;

CONSIDERANDO que o trânsito, em condições seguras, constitui direito de todos e dever dos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito;

CONSIDERANDO as competências atribuídas ao DETRAN/PE pelo art. 22 do Código de Trânsito Brasileiro;

CONSIDERANDO a necessidade de ampliar a presença operacional do DETRAN/PE nos principais corredores viários da Região Metropolitana do Recife – RMR;

CONSIDERANDO a necessidade de aprimorar a segurança viária, a fluidez e a regularidade da circulação, bem como reduzir o tempo de resposta às ocorrências de trânsito;

CONSIDERANDO a necessidade de integração entre os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, observadas suas respectivas competências e circunscrições;

CONSIDERANDO o teor da Nota Técnica DP/DETRAN-PE nº 92923637/2026, processo SEI 0031100002.003750/2026-20, de 31 de agosto de 2026,

RESOLVE:

CAPÍTULO I

DA INSTITUIÇÃO E DA FINALIDADE

Art. 1º Fica instituída, no âmbito do Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco – DETRAN/PE, a OPERAÇÃO TRÂNSITO EFICIENTE, destinada à atuação estratégica, preventiva, orientativa e fiscalizatória de equipes de agentes de trânsito, prioritariamente mediante o emprego de motocicletas operacionais.

Art. 2º A Operação Trânsito Eficiente terá como finalidade ampliar a presença e a capacidade de pronta resposta do DETRAN/PE nos principais corredores viários da Região Metropolitana do Recife – RMR, especialmente nos horários de maior fluxo de veículos.

Art. 3º São objetivos da Operação:
I – ampliar a presença operacional do DETRAN/PE nos principais corredores metropolitanos;
II – contribuir para a melhoria da segurança e regularidade da circulação;
III – proporcionar resposta rápida às ocorrências que comprometam o trânsito;

IV – orientar condutores, pedestres e demais usuários das vias;
V – executar a fiscalização dentro das competências legalmente atribuídas ao DETRAN/PE;
VI – identificar e comunicar situações que demandem intervenção de outros órgãos;
VII – prevenir e combater situações de bloqueio de interseções, filas duplas e demais interferências na circulação;
VIII – atuar preventivamente nos principais polos geradores de tráfego;
IX – reforçar a presença operacional nas áreas de grande concentração escolar;
X – apoiar operações integradas com órgãos municipais, estaduais e federais;
XI – identificar pontos recorrentes de retenção;
XII – produzir dados destinados ao planejamento da fiscalização;
XIII – reduzir o tempo de resposta às ocorrências; e
XIV – aperfeiçoar a utilização das motocicletas e equipes operacionais do DETRAN/PE.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES

Art. 4º A Operação Trânsito Eficiente observará os seguintes princípios e diretrizes:
I – segurança viária;
II – fluidez do trânsito;
III – mobilidade operacional;
IV – prevenção;
V – orientação;
VI – pronta resposta;
VII – eficiência administrativa;
VIII – inteligência operacional;
IX – integração institucional; e
X – avaliação permanente dos resultados.

Art. 5º A atuação das equipes deverá observar as competências legais do DETRAN/PE e a circunscrição de cada via, sem prejuízo da atuação integrada ou do acionamento dos órgãos competentes.

CAPÍTULO III

DA ABRANGÊNCIA TERRITORIAL

Art. 6º A Operação Trânsito Eficiente terá abrangência na Região Metropolitana do Recife – RMR, observadas a composição legal e as competências de cada órgão de trânsito.

Art. 7º O planejamento operacional deverá considerar, especialmente:
I – os principais eixos de deslocamento intermunicipal;
II – os polos geradores de tráfego;
III – os corredores de acesso e saída do Recife;
IV – as áreas escolares; e
V – os demais pontos de concentração de veículos.

Art. 8º Serão considerados prioritariamente os seguintes corredores:
I – BR-101 e seus acessos metropolitanos;
II – BR-232 e conexões metropolitanas;
III – PE-015 e eixo metropolitano norte;
IV – PE-001 e corredores litorâneos;
V – PE-005 e eixo Recife–Camaragibe–São Lourenço da Mata;
VI – PE-008 e respectivos acessos;
VII – PE-009 e acessos ao Complexo Industrial Portuário de Suape;
VIII – Estrada da Batalha e acessos à BR-101 e ao Aeroporto;
IX – Avenida Agamenon Magalhães;
X – Avenida Caxangá;
XI – Avenida Engenheiro Abdias de Carvalho;
XII – Avenida Recife;
XIII – Avenida Mascarenhas de Moraes;

XIV – Avenida Norte;
XV – Avenida Engenheiro Domingos Ferreira e Avenida Conselheiro Aguiar; e
XVI – demais corredores metropolitanos identificados pela Gerência de Fiscalização como prioritários.

Parágrafo único: A relação prevista neste artigo possui caráter indicativo e poderá ser atualizada pela Gerência de Fiscalização de acordo com os dados de trânsito e as necessidades operacionais.

CAPÍTULO IV

DA SETORIZAÇÃO

Art. 9º Para fins de planejamento e racionalização dos recursos, a Região Metropolitana do Recife será inicialmente organizada nos seguintes setores:
I – Setor 1 – Recife: principais corredores da Capital, áreas escolares, polos geradores de tráfego e conexões com os demais municípios;
II – Setor 2 – Norte Metropolitano: Olinda, Paulista, Abreu e Lima, Igarassu, Itapissuma, Ilha de Itamaracá, Araçoiaba e Goiana;
III – Setor 3 – Oeste Metropolitano: Camaragibe, São Lourenço da Mata e Moreno; e
IV – Setor 4 – Sul Metropolitano: Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca.
Parágrafo único. A setorização poderá ser modificada pela Gerência de Fiscalização quando critérios técnicos ou operacionais demonstrarem a conveniência de nova distribuição.

CAPÍTULO V

DO PATRULHAMENTO E DAS INTERVENÇÕES

Art. 10. As equipes atuarão prioritariamente mediante patrulhamento móvel dos corredores, evitando-se a permanência desnecessária em pontos fixos.

Art. 11. O modelo operacional da Operação observará, preferencialmente, o seguinte fluxo:
MONITORAR → PATRULHAR → IDENTIFICAR → INTERVIR → NORMALIZAR → INFORMAR → RETOMAR O PATRULHAMENTO.

Art. 12. Identificada situação capaz de comprometer a segurança ou a regularidade da circulação, a equipe deverá realizar a intervenção cabível, dentro de suas competências legais, ou solicitar imediatamente apoio ao órgão competente.

Art. 13. Durante o patrulhamento, terão atenção prioritária:
I – bloqueios de cruzamentos e interseções;
II – veículos imobilizados em locais capazes de produzir retenção;
III – sinistros de trânsito;
IV – filas duplas;
V – estacionamento ou parada irregular com impacto relevante na circulação;
VI – embarque e desembarque capazes de provocar obstrução;
VII – interferências nos corredores destinados ao transporte coletivo;
VIII – obstruções físicas da via;
IX – retenções decorrentes de ocorrências pontuais;
X – situações de risco aos pedestres;
XI – necessidade de orientação aos usuários;
XII – ocorrências que demandem acionamento de outros órgãos; e
XIII – demais situações que representem risco à segurança ou prejuízo relevante à circulação.

Art. 14. A orientação aos usuários constituirá instrumento da Operação, sem prejuízo da adoção das medidas legalmente cabíveis quando constatada infração de trânsito.

CAPÍTULO VI

DOS HORÁRIOS DE ATUAÇÃO

Art. 15. O planejamento da Operação deverá priorizar inicialmente os seguintes períodos:
I – pico matutino: das 6h às 9h;
II – pico intermediário/escolar: das 11h30 às 14h; e
III – pico vespertino/noturno: das 16h30 às 20h.
Parágrafo único. A Gerência de Fiscalização poderá estabelecer horários diferenciados conforme as características de cada setor e corredor.

CAPÍTULO VII

DAS ÁREAS ESCOLARES

Art. 16. As áreas de concentração de grandes estabelecimentos de ensino deverão receber atenção especial das equipes da Operação.

Art. 17. A atuação deverá ocorrer principalmente nos períodos imediatamente anteriores e posteriores aos horários de entrada e saída dos estudantes, priorizando:
I – prevenção de filas duplas;
II – organização do embarque e desembarque;
III – manutenção das interseções desobstruídas;
IV – preservação dos corredores principais;
V – segurança dos pedestres;
VI – orientação aos responsáveis e transportadores escolares; e
VII – rápida normalização da circulação após os horários de maior demanda.
Parágrafo único. Deverá ser evitada, sempre que possível, a simples concentração das equipes nas portas das instituições, priorizando-se também as interseções anteriores e posteriores aos polos geradores de tráfego.

CAPÍTULO VIII

DA INTEGRAÇÃO INSTITUCIONAL

Art. 18. A Operação Trânsito Eficiente deverá ser desenvolvida mediante articulação com os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito e demais instituições relacionadas à mobilidade metropolitana.

Art. 19. Poderão ser promovidas ações integradas, conforme a necessidade, com:
I – órgãos executivos municipais de trânsito;
II – Departamento de Estradas de Rodagem de Pernambuco – DER/PE;
III – Polícia Militar de Pernambuco – PMPE;
IV – Polícia Rodoviária Federal – PRF;
V – órgãos responsáveis pelo transporte público metropolitano; e
VI – demais instituições cuja participação seja necessária.

Art. 20. Nas vias submetidas à circunscrição municipal, federal ou de outro órgão estadual, serão rigorosamente respeitadas as competências legalmente estabelecidas, bem como os instrumentos de cooperação ou delegação eventualmente existentes.

CAPÍTULO IX

DO MONITORAMENTO E DOS INDICADORES

Art. 21. A distribuição das equipes deverá ser progressivamente orientada por dados relacionados à operação de trânsito.

Art. 22. A Gerência de Fiscalização deverá consolidar informações relativas, entre outras, a:
I – pontos de retenção;
II – horários de maior ocorrência;
III – tempo médio das intervenções;
IV – extensão e recorrência das retenções;
V – sinistros encontrados;
VI – veículos imobilizados;
VII – ocorrências relacionadas a polos escolares;
VIII – autuações, quando cabíveis;

IX – solicitações de apoio;
X – corredores percorridos; e
XI – demais informações relevantes.

Art. 23. Os dados coletados deverão subsidiar a elaboração e atualização permanente do Mapa Metropolitano de Pontos Críticos de Trânsito.

Art. 24. Para avaliação da Operação, deverão ser acompanhados, entre outros, os seguintes indicadores:
I – número de equipes empregadas;
II – quantidade de motocicletas utilizadas;
III – quilômetros de patrulhamento;
IV – ocorrências identificadas;
V – ocorrências solucionadas ou encaminhadas;
VI – tempo médio de resposta;
VII – intervenções orientativas;
VIII – intervenções fiscalizatórias;
IX – pontos críticos identificados;
X – recorrência das ocorrências; e
XI – avaliação operacional dos corredores atendidos.

CAPÍTULO X

DA FASE EXPERIMENTAL E DA AVALIAÇÃO

Art. 25. A Operação Trânsito Eficiente será executada inicialmente em caráter experimental pelo período de 30 (trinta) dias, contado da data de sua implantação.

Art. 26. Durante a fase experimental, a Gerência de Fiscalização deverá selecionar os corredores prioritários de cada setor considerando:
I – volume de tráfego;
II – histórico de retenções;
III – existência de polos geradores de tráfego;

IV – concentração escolar;
V – relevância metropolitana;
VI – disponibilidade de efetivo;
VII – disponibilidade de motocicletas; e
VIII – necessidade de integração com outros órgãos.

Art. 27. A implantação poderá ocorrer de forma progressiva, conforme a disponibilidade operacional.

Art. 28. Ao término do período experimental, a Gerência de Fiscalização deverá apresentar à Presidência relatório de avaliação contendo, no mínimo

– atividades realizadas;
II – efetivo empregado;
III – corredores atendidos;
IV – horários de maior demanda;
V – principais pontos críticos identificados;
VI – número e natureza das intervenções;
VII – dificuldades operacionais encontradas;
VIII – avaliação da integração com outros órgãos;
IX – resultados observados; e
X – propostas de aperfeiçoamento, expansão ou readequação.

Art. 29. O relatório previsto no artigo anterior subsidiará a decisão quanto à continuidade, ampliação e eventual institucionalização permanente da Operação.

CAPÍTULO XI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 30. Compete à Gerência de Fiscalização adotar as providências necessárias à execução desta Portaria, incluindo o planejamento do efetivo, motocicletas disponíveis, setores, corredores, rotas, horários e mecanismos de registro das atividades.

Art. 31. As equipes deverão priorizar a mobilidade operacional e a pronta resposta, evitando a permanência desnecessária em pontos fixos quando inexistente situação que justifique sua presença.

Art. 32. A execução da Operação deverá observar integralmente os princípios da legalidade, eficiência, segurança viária, prevenção, orientação, fiscalização, pronta resposta, integração institucional e proteção à vida.

Art. 33. As equipes deverão comunicar os pontos de retenção recorrente e demais informações relevantes à Gerência de Fiscalização, para fins de atualização do Mapa Metropolitano de Pontos Críticos de Trânsito.

Art. 34. Os casos omissos serão submetidos à apreciação da Diretoria da Presidência, observadas as competências das unidades administrativas envolvidas.

Art. 35. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Recife, na data da assinatura.

RENATO HAYASHI CORREIA DE OLIVEIRA

Diretor-Presidente

Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco – DETRAN/PE

Documento assinado eletronicamente por **Renato Hayashi Correia de Oliveira**, em 23/11/2026, às 12:07, conforme horário oficial de Recife, com fundamento no art. 10º, do Decreto nº 45.157, de 23 de outubro de 2017.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.pe.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **97270410** e o código CRC **B31F7488**.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE PERNAMBUCO

Estrada do Barbalho, 889, - Bairro Iputinga, Recife/PE - CEP 50690-900,

Telefone: (81) 3184-8000