

18

MAPEAMENTO DAS MORTES POR ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL⁵³

A Confederação Nacional de Municípios – CNM é uma entidade municipalista com 30 anos de existência prestando assessoria técnica aos Municípios brasileiros e lutando por sua autonomia. Foi constituída a partir dos anseios dos dirigentes das federações, associações estaduais e microrregionais de Municípios, que se ressentiam de uma entidade representativa que, principalmente em nível nacional, defendesse os interesses institucionais do ente municipal e propugnasse pelo seu fortalecimento.

A missão da CNM é lutar pelo fortalecimento da autonomia municipal e do movimento municipalista, contribuindo com soluções políticas e técnicas para a excelência na gestão e na qualidade de vida da população.

Além de prestar assistência político-institucional e técnica aos Municípios, a CNM desenvolve atividades dirigidas ao desenvolvimento tecnológico e social. Desenvolve ainda, aplicativos e soluções para áreas específicas e garante a qualidade das informações para auxiliar no processo da administração pública municipal.

Em seus estudos técnicos, a CNM busca subsidiar todos os Municípios brasileiros com informações confiáveis e atualizadas, de forma que conscientize e incentive os gestores municipais a criarem políticas públicas adequadas à realidade local e reorganizarem a máquina administrativa de forma responsável.

O presente estudo traz uma análise dos dados mais atualizados existentes sobre mortes no trânsito nos Estados e Municípios brasileiros. Este trabalho, além de informar os gestores sobre a situação de tal problema social em seu Município, também busca incentivá-los a tomar medidas inovadoras, tais como a municipalização do trânsito.

Resumo

Usando como fonte a base de dados de mortes por acidentes de transportes terrestres do Ministério da Saúde, este estudo apresenta a situação e a evolução da mortalidade no trânsito nos diversos locais do Brasil, tratando-se de um excelente subsídio para a formulação de políticas públicas de segurança no trânsito nas diversas esferas de governo.

Os dados dos últimos anos mostram que as mudanças inseridas com o Código de Trânsito de 1998, como melhora da segurança dos veículos e incremento da fiscalização eletrônica, não fizeram com que a mortalidade por acidentes de trânsito apresentasse redução importante.

Ao contrário dos países desenvolvidos, no Brasil, a quantidade de fatalidades em acidentes de trânsito (AT) cresceu de 2000 a 2007. De acordo com a base do SUS, houve um aumento de 30% nas mortes nesse período. Entre 1997 e 1999, as mortes em acidentes terrestres estavam caindo, mas voltaram a crescer a partir de 2000, atingindo um pico histórico em 2007, com 66.837 mortes segundo os seguros DPVAT – um número extremamente elevado e alarmante, que coloca o Brasil entre os países com mais mortes no trânsito no mundo. A partir destes

dados, pôde-se concluir que, em 2007, houve a média de 183 mortes por dia no trânsito brasileiro (7,6 por hora).

Por outro lado, os dados indicam que a partir de 2008 começou a haver uma leve queda nos acidentes fatais, o que pode indicar os efeitos positivos da Lei 11.705/2008, que endureceu as penas para os condutores que dirigiam sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa. Mas, ao mesmo tempo, devemos considerar um fato que veio de encontro a essa política de segurança no trânsito – a exoneração do IPI para carros – que aumentou consideravelmente a frota de veículos nas ruas do país, o que eleva os índices de acidentes. Nos países desenvolvidos vem sendo aplicada uma política contrária, que busca reduzir, a cada ano, a frota de veículos nas ruas.

Essa comparação com os países desenvolvidos mostrou que, proporcionalmente à população, o trânsito brasileiro mata 2,5 vezes mais do que nos Estados Unidos e 3,7 vezes mais do que na União Europeia. Em 2008, enquanto os Estados Unidos obtiveram uma taxa de 12,5 mortes a cada 100.000 habitantes, o Brasil obteve uma taxa de 30,1, sendo que a frota de carros norte-americana é o triplo da brasileira.

O mapeamento das mortes por acidentes de trânsito dentro do Brasil mostrou que capitais de menor porte populacional são as que possuem as maiores taxas segundo a população. Boa Vista/RR vem em primeiro lugar (34,2), seguida por Palmas/TO (31,4) e Campo Grande/MS (29,6). Capitais de Estados mais desenvolvidos apresentam taxas mais reduzidas, como São Paulo (14,6), Porto Alegre (13,3) e Rio de Janeiro (14,4). No entanto, capitais do Nordeste lideram com as menores taxas, como é o caso de Natal (8,5) e Salvador (10,6). Por outro lado, quando o cálculo da razão é feito segundo a frota de veículos locais, muitos Estados do Nordeste passam para os primeiros lugares do *ranking* de maior quantidade de fatalidades a cada 10.000 veículos.

A comparação entre os Estados mostra que Santa Catarina tem a maior taxa média de mortes por 100.000 habitantes (33,1) do país. Também foi constatado que a maior parte dos Municípios com as maiores taxas do país é de Santa Catarina. Mato Grosso do Sul (30,4), Paraná (29,8), Mato Grosso (29,6) e Roraima (29,6) são também Estados com altos coeficientes, o que indica um número significativamente alto de mortes em acidentes segundo suas respectivas populações.

O estudo também elenca os cem Municípios do país com as maiores taxas de mortes por AT, tomando sempre como base a quantidade de mortes dos anos de 2005, 2006 e 2007. Constata-se que são Municípios de pequeno e médio porte, com população que varia de 1.209 a 47.260 habitantes.

É possível depreender desse quadro que os acidentes de trânsito não são um problema concentrado nas grandes cidades e não têm relação direta com o porte, como acontece no caso dos homicídios. Embora as metrópoles do país tenham uma grande quantidade de mortes no trânsito, quando analisado com base no tamanho da população e da frota que possuem, vemos que não é uma proporção tão grande.

As análises também mostram que a maioria das vítimas fatais do trânsito no Brasil continua sendo homens jovens de cidades de pequeno e médio porte. Em todos os anos analisados, por volta de 80% das mortes são de pessoas do sexo masculino, em sua maioria na faixa etária de 20 a 39 anos. Ainda é muito forte no Brasil uma cultura entre os homens jovens de conduzirem veículos sob o efeito de álcool e drogas e sob alta velocidade. Isso indica claramente a urgente necessidade de criação de políticas e campanhas locais de segurança no trânsito voltadas de forma incisiva para esse grupo social em especial.

Foi marcante também a constatação de que o Brasil tem um longo caminho a percorrer quando o assunto é construção de bancos de dados relativos a determinadas questões, principalmente as relacionadas à violência urbana, doméstica e acidentes de trânsito. Enquanto países mais desenvolvidos vêm criando órgãos cada vez mais especializados em coleta e análise de dados relativos a problemas sociais que afetam o bem-estar social, o Brasil está engatinhando na questão. A insuficiência de dados estatísticos fiéis à realidade é um obstáculo ao desenvolvimento de estratégias de intervenção adequadas e concretas.

Introdução

Atualmente, existem três fontes de dados que buscam contabilizar as mortes em acidentes de trânsito (AT) em nosso país. Trata-se de bases com estatísticas completamente distintas umas das outras, que se forem tomadas como fontes, podem espelhar um contexto nacional distorcido e distante da realidade.

No que tange aos acidentes de trânsito, foco deste estudo, foram encontradas três fontes de dados distintas que registram os óbitos ocorridos no país em virtude de AT. São elas: Denatran (Departamento Nacional de Trânsito); Datasus (banco de dados do Sistema Único de Saúde/MS); e Seguros DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre ou por sua Carga a Pessoas Transportadas ou Não).

1 Base de dados do Denatran

O Denatran elabora seus anuários estatísticos a partir dos boletins de ocorrência lavrados pela polícia. Computa, portanto, apenas as mortes *in loco*. Trata-se da fonte com o maior nível de desagregação de dados para análises. Indica, por Estado e por capitais, além do número de mortes, o sexo das vítimas, faixa etária e tipo (condutor, pedestre, passageiro, ciclista, motociclista e outros).

Apesar de serem os dados mais detalhados, são os mais subestimados, ficam bem longe da realidade. Muitos acidentes com vítimas não são registrados pela polícia, pois ela nem sempre é acionada. Além disso, muitas vezes, a vítima morre posteriormente no hospital, dado que não é computado pela polícia.⁵⁴

1.1 Base de dados do Ministério da Saúde

O Ministério da Saúde, por meio do Datasus, elabora as estatísticas de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito a partir da documentação do Sistema Único de Saúde (SUS). Esse sistema do MS computa as mortes das pessoas atendidas em estabelecimentos de Saúde. É a fonte que será utilizada neste estudo, pois é a única a disponibilizar a quantidade de mortes por Município.

A operacionalização desse Sistema é composta pelo preenchimento e coleta da Declaração de Óbito (DO) feita no estabelecimento de Saúde, documento de entrada do sistema nos Estados e Municípios. Nos casos de óbitos por causas acidentais e/ou violentas, o legista do Instituto Médico Legal (IML) ou, no caso de não existir na localidade o IML, o perito designado para tal atividade preenche a DO. Essa DO passa pelas instâncias municipal e estadual até ser consolidada pelo Centro Nacional de Epidemiologia (Cenepi), na base nacional do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM).

Em razão do longo caminho percorrido para a sistematização nacional das declarações de óbito, a última base disponível é do ano de 2007. Essa será a base trabalhada neste estudo. Mas cabe aqui esclarecer que a subnotificação no SUS também é acentuada. Muitos dos acidentados admitidos em hospitais não são identificados como vítimas de AT, mas como de acidentes em geral. Pode-se observar na Tabela 1 que a quantidade de mortes registradas pelos hospitais chega a ser até 80% menor que os pedidos de indenização feitos ao DPVAT.

1.2 Base de dados dos Seguros DPVAT

A terceira fonte é a Seguradora Líder dos Consórcios do Seguro DPVAT,⁵⁵ um seguro obrigatório, instituído em 1974, para amparar as vítimas de acidentes com veículos.⁵⁶ A instituição que administra o DPVAT vem divulgando a quantidade de seguros pagos por mortes no trânsito anualmente, por região e segundo o perfil das vítimas.

Essa avaliação global do número de mortes por ano segundo os seguros pagos é a fonte mais próxima da realidade brasileira. No entanto, assim como no Denatran e no Datasus, também é possível considerar a existência de um subregistro relativo. Mesmo pagando regularmente esse seguro, muitos brasileiros ainda desconhecem o direito de receber indenização em caso de morte, invalidez permanente e despesas médicas e hospitalares de vítimas de acidentes de trânsito. Assim, nem todos os casos de morte por AT geram pedidos de indenização junto às seguradoras do DPVAT, fato que deixa seus números também um pouco aquém da realidade.

54 Nesta base encontramos as mortes por AT de 2002 a 2006, como pode ser visto na Tabela 1.

55 DPVAT – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre ou por sua Carga a Pessoas Transportadas ou Não.

56 A Lei 6.194/1974 determina que todos os veículos automotores de via terrestre, sem exceção, paguem o Seguro DPVAT. A obrigatoriedade do pagamento garante às vítimas de acidentes com veículos o recebimento de indenizações, ainda que os responsáveis pelos acidentes não arquem com a sua responsabilidade.

1.3 Comparação entre as bases nacionais

Em razão das limitações e das diversidades metodológicas, essas três instituições apresentam resultados com variações de até 300% no número de mortes por AT anuais. Além disso, se desencontram em suas tendências.

De acordo com os registros do Denatran, o número de mortes por AT cresceu de 2002 a 2005 e caiu significativamente em 2006. Isso não aconteceu com as estatísticas do SUS e do DPVAT. Ambas apresentaram um aumento progressivo das mortes até 2007, um ano de pico em acidentes de trânsito no país⁵⁷, com queda a partir de 2008.

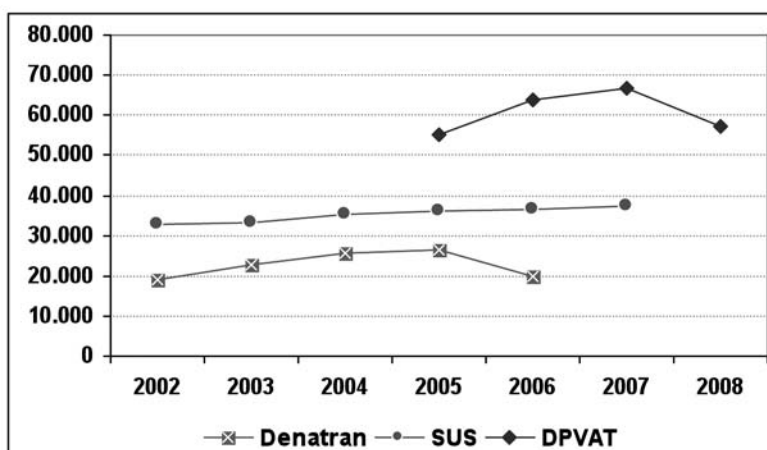
A Tabela 1 mostra esse quadro:

Tabela 1

Registros de mortes no trânsito no Brasil			
ANO	DENATRAN	SUS	DPVAT
2002	18.877	32.753	-
2003	22.629	33.139	-
2004	25.526	35.105	-
2005	26.409	35.994	55.024
2006	19.910	36.367	63.776
2007	-	37.407	66.836
2008	-	-	57.116

Fontes: Denatran, SIM-Datasus, Seguradora Líder dos Seguros DPVAT

Gráfico 1 – Tendências das estatísticas do Denatran, do Datasus e do seguro DPVAT



1.4 Comparação com bases internacionais

Segundo as estatísticas consolidadas do *International Transport Forum*, os Estados Unidos tiveram 37.261 mortes no trânsito em 2008, em uma população de aproximadamente 304 milhões de pessoas. Esse

⁵⁷ Vale considerar aqui que no ano de 2007, com o aumento de crédito e melhoria da renda média dos brasileiros, houve aceleração da produção e compra de veículos em todo o território nacional (LOTUFO, 2008).

número vem caindo progressivamente, assim como em todos os países desenvolvidos, que estão investindo maciçamente no que chamam de *road safety policies* (políticas de segurança rodoviária). Em 2007, os EUA tiveram 41.259 mortes, e em 2006, 42.708⁵⁸.

O *International Transport Forum* é uma organização intergovernamental no âmbito da OCDE (*Organisation for Economic Co-operation and Development*), formada a partir da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, com 51 países membros. Seus membros incluem todos os países da OCDE, assim como muitos países da Europa Central, Oriental e Índia. O Brasil ainda não faz parte deste Fórum, embora já tenha sido convidado.⁵⁹

Já a *European Commission Transport*,⁶⁰ mostra que a União Europeia teve 38.876 mil mortes no trânsito em 2008, com custos socioeconômicos por volta de 2% do seu PIB, o equivalente a 180 bilhões de euros. Em seus 27 países membros residia uma população de 498 milhões de pessoas em 2008.

Segundo o *European Road Safety Observatory*, as mortes em acidentes de trânsito na União Europeia reduziram cerca de 30% entre 1996 e 2006, o que demonstra grande empenho dos países da região na resolução do problema. O maior êxito foi alcançado por Portugal, com uma redução de 62% no período de 1997 a 2006.⁶¹

A partir desses dois exemplos internacionais, podemos fazer um paralelo com o contexto brasileiro e analisar em que nível se encontra o país. Com base nos dados de 2008, temos o seguinte resultado:

Tabela 2

Quadro comparativo entre Brasil, EUA e União Europeia – 2008			
País	Mortes por AT em 2008	População 2008 (milhões)	Coefficiente de mortalidade/100 mil hab.
Brasil	57.116	189,6	30,1
Estados Unidos	37.261	304,0	12,5
União Europeia	38.876	498,0	7,8

Fonte: International Transport Forum, European Commission Transport, Seguros DPVAT (elaboração CNM)

Com os dados comparativos da tabela acima (2) pode-se ter um ideia mais clara do quão elevado foi o último coeficiente de mortalidade por AT no Brasil – 30,1 mortes a cada 100.000 mil habitantes. Proporcionalmente à população, o trânsito brasileiro mata 2,5 vezes mais do que nos Estados Unidos e 3,7 vezes mais do que na União Europeia.

Em 2007, também com cálculo a partir das mortes registradas pelo DPVAT, o coeficiente brasileiro foi de 36,3 mortes por 100 mil habitantes e, em 2006, 34,1 mortes por 100.000 mil habitantes.

Esta abordagem baseada na população é considerada válida para análises comparativas entre países e diferentes localidades. Todavia, não leva em conta o fato de que há, proporcionalmente, bem menos veículos no Brasil que nos outros locais considerados. O cálculo das vítimas fatais a cada 10.000 veículos registrados mostra que, no ano de 2008, o Brasil teve aproximadamente 10,5 mortes a cada 10.000 veículos, e os Estados Unidos teve por volta de 1,2 mortes/10.000 veículos.⁶² Essa abordagem é mais próxima da realidade e mostra que o Brasil perdeu 8,7 vezes mais pessoas no trânsito que os Estados Unidos em 2008.

58 Disponível em: <<http://www.internationaltransportforum.org>>.

59 O objetivo deste Fórum é promover uma compreensão mais profunda do papel essencial desempenhado pelo transporte na economia e na sociedade. Transportes, logística e mobilidade são considerados fatores-chave para o crescimento e o desenvolvimento econômico, além de contribuir para a geração de empregos, bem-estar e coesão social. O envolvimento de mais de 50 ministros de Transportes garante ampla troca de informações e é importante para a elaboração de políticas em nível nacional e internacional.

60 Disponível em: <http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm>.

61 European Road Safety Observatory. Traffic Safety Basic Facts 2008.

62 Cálculos realizados com base na frota brasileira de 2008, fornecida pelo Denatran. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>; e na frota americana de 2007, disponível no website do *US Department Transportation – Federal Highway Administration* – (não foi encontrada a frota de 2008). <<http://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/statistics/2007/>>.

Com base nessas 57 mil mortes de 2008, calcula-se a ocorrência média de, no mínimo, 156 mortes em AT por dia no Brasil (aproximadamente seis por hora), em 2008. Em 2007, um ano de pico de mortes no trânsito no país, esse cálculo fica ainda mais alarmante – 183 mortes por dia (7,6 por hora).

De janeiro a junho de 2009 já foram registrados pelos seguros DPVAT 26.807 pedidos de indenização por morte, tendência que indica que esse ano poderá ter aproximadamente 55 mil mortes, a não ser que os registros caiam no segundo semestre. Essa leve queda a partir de 2008 pode indicar os efeitos positivos da Lei 11.705/2008, que endureceu as penas para os condutores que dirigiam sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa. Mas, ao mesmo tempo, devemos considerar um fato que veio de encontro a essa política de segurança no trânsito – a exoneração do IPI para carros – que aumentou consideravelmente a frota de veículos nas ruas do país, o que eleva os índices de acidentes.

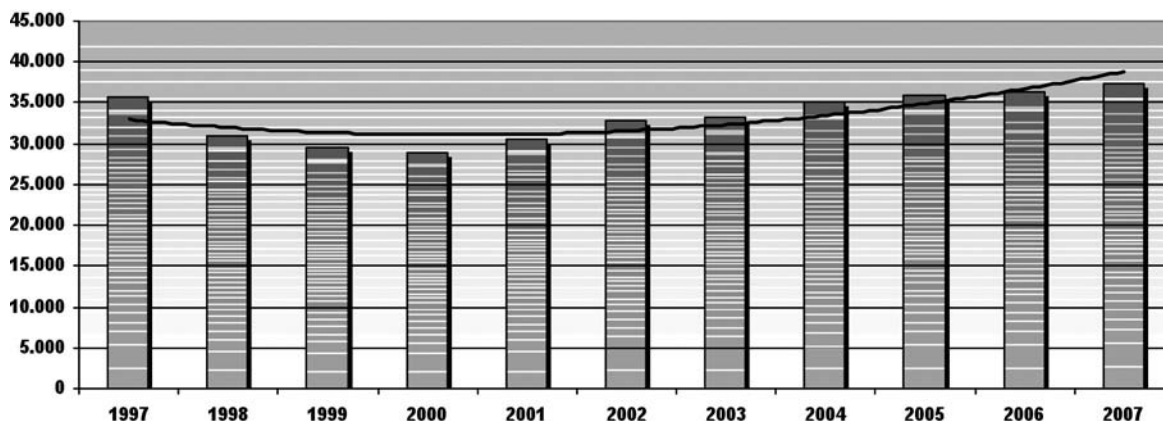
Mas ao contrário dos países desenvolvidos, no Brasil, a quantidade de fatalidades em acidentes de trânsito cresceu de 2000 a 2007. De acordo com a base do SUS, houve um aumento de 30% nas mortes nesse período. Entre 1997 e 1999, as mortes em acidentes terrestres estavam caindo, mas voltaram a crescer a partir de 2000.

Tabela 3

Número absoluto de óbitos por acidente de trânsito no Brasil por ano (segundo SUS)										
1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
35.620	30.890	29.569	28.995	30.524	32.753	33.139	35.105	35.994	36.367	37.407

Fonte: MS/SVS/Dasis – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (elaboração CNM)

Gráfico 2 – Evolução do número total de óbitos em acidentes de trânsito de 1997 a 2007



Fonte: MS/SVS/Dasis – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (elaboração CNM)

De acordo com um ranking divulgado na edição de setembro de 2009 da IRTAD (*International Road Traffic and Accident Database*), base de dados do *International Transport Forum*, a Holanda ficou com o menor coeficiente de mortalidade no trânsito por população no mundo em 2008, ano em que alcançou uma taxa de 4,1 mortes a cada 100.000 habitantes. Em seguida vem: Reino Unido (4,3), Suécia (4,3), Suíça (4,8), Japão (4,8), Noruega (5,3), Alemanha (5,4), Israel (5,6), Irlanda (6,3), Finlândia (6,4); França (6,6); Austrália (6,7); Espanha (6,8); Dinamarca (7,2); Áustria (8,1); Canadá (8,4); Bélgica (8,6); Nova Zelândia (8,6); Itália (8,7); Portugal (9,1).⁶³

63 International Transport Forum. IRTAD, International Road Traffic and Accident Database. Edition September 2009. Disponível em: <<http://internationaltransportforum.org/irtad/pdf/09brochure.pdf>>.

2. Dados nacionais desagregados – segundo a base do Ministério da Saúde

2.1 Considerações metodológicas

A partir desse segundo capítulo, trabalharemos com a base de dados de mortalidade por acidentes de transporte terrestre⁶⁴ do Ministério da Saúde (SIM – Datasus). Embora seus dados estejam consideravelmente subestimados, se comparados aos dados do DPVAT, eles são a única fonte a disponibilizar a quantidade de mortes por Município, o que possibilita análises diversas, tal como o cálculo do coeficiente municipal de mortes por AT segundo a população e a frota de veículos e a classificação dos Municípios, Estados e regiões segundo quantidade de mortes e maiores coeficientes.

Mesmo que esteja aquém da realidade, essa base pode refletir bem o comportamento das taxas por Estados e por Municípios, pois, como vimos anteriormente, a base do SUS tende a acompanhar as tendências das estatísticas do DPVAT.

O Datasus disponibiliza essa base com dados municipais até o ano de 2007. Além de trabalhar com os valores absolutos – número de óbitos por AT acontecidos em determinado ano – para poder comparar Estados e Municípios de portes diferentes, foram calculadas as taxas com base na população – 100.000 pessoas. Para isso, utilizamos a média de mortes dos últimos três anos disponíveis (2005, 2006 e 2007), com base na população média desses anos.

Esse tipo de taxa média, levando em conta três anos, é útil para analisar determinado fato em localidades de pequeno porte, pois podem existir flutuações consideráveis de um ano para outro. Algum acidente de trânsito com vítimas fatais numa estrada eleva acentuadamente a taxa desse ano, voltando praticamente a zero no ano seguinte. Por tal motivo, trabalhamos com as taxas médias dos últimos três anos disponíveis – 2005, 2006 e 2007.

Também foi trabalhada a taxa de mortalidade segundo a frota de veículos, outra forma de se alcançar de maneira mais apurada a realidade local, pois alguns Municípios podem ter uma frota muito menor do que outros. O coeficiente de mortalidade segundo a frota também foi calculado a partir da média de mortes e da média da frota dos anos de 2005, 2006 e 2007.

2.2 Mortalidade nas capitais do país

2.2.1 Taxa média de óbitos por AT nas capitais segundo a população

A Tabela 4, a seguir, sintetiza a quantidade anual de óbitos por AT nas capitais brasileiras de 2000 a 2007. Na última coluna, calculamos as taxas médias de óbito de 2005 a 2007 para a elaboração de um *ranking* comparativo entre as capitais.

Existe uma tendência de crescimento no número total de mortes até 2005. A partir de 2006, começa a haver uma sutil redução nas mortes por AT nas capitais do país (ver Gráfico 3).

O coeficiente de mortalidade por AT mostra que capitais de menor porte populacional são as que possuem as maiores taxas. Boa Vista (Roraima) vem em primeiro lugar, e alcança a maior taxa – 34,2 mortes a cada 100 mil habitantes. Em seguida vêm Palmas (31,4/100 mil hab.), Campo Grande/MS (29,6/100 mil hab.) e Porto Velho/RO (27,0/100 mil hab.).

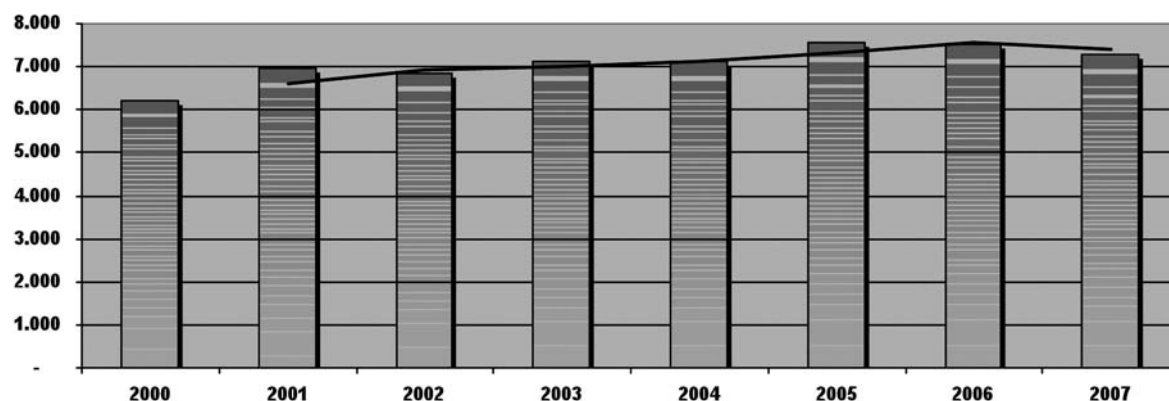
As capitais dos Estados mais desenvolvidos do país apresentam comportamentos distintos. Embora São Paulo (14,6), Porto Alegre (13,3) e Rio de Janeiro (14,4) estejam com coeficientes mais reduzidos, por outro lado temos Curitiba (24,0), Florianópolis (23,4) e Brasília (21,7), com taxas acima de 20 mortes por 100 mil habitantes. Capitais do Nordeste lideram com as menores taxas, como é o caso de Natal (8,5) e Salvador (10,6).

Tabela 4

Número total de óbitos por acidentes de trânsito nas capitais - 2000 a 2007												
Capital	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Média óbitos 05 a 07	Média Pop. 2005 a 07	Taxa mortalidade AT/100.000 hab.	
Boa Vista	77	92	103	53	42	74	72	107	84	246.532	34,2	
Palmas	57	45	57	59	50	53	59	79	64	202.920	31,4	
Campo Grande	137	175	203	194	212	236	203	224	221	746.551	29,6	
Porto Velho	122	89	117	99	113	91	104	109	101	375.561	27,0	
Goiânia	346	309	339	400	381	341	315	330	329	1.222.021	26,9	
Cuiabá	125	94	153	125	129	127	137	142	135	534.591	25,3	
Curitiba	425	372	358	371	425	432	421	427	427	1.781.290	24,0	
Florianópolis	95	77	78	82	93	94	107	80	94	400.022	23,4	
Macapá	79	86	98	84	91	76	91	79	82	355.990	23,0	
Teresina	151	160	196	172	157	174	187	175	179	789.695	22,6	
Brasília	520	488	519	587	505	527	471	555	518	2.390.932	21,7	
Rio Branco	70	71	72	64	58	61	55	72	63	302.824	20,7	
Aracaju	92	99	86	91	104	93	95	97	95	508.037	18,7	
Belo Horizonte	381	417	382	393	410	400	491	451	447	2.396.062	18,7	
Maceió	159	202	175	139	163	192	156	152	167	899.978	18,5	
Fortaleza	329	384	485	465	444	519	405	383	436	2.407.760	18,1	
Manaus	253	219	235	247	261	278	328	281	296	1.648.563	17,9	
João Pessoa	109	125	147	132	107	131	109	107	116	669.283	17,3	
Vitória	64	56	56	62	59	60	51	51	54	314.813	17,2	
Recife	245	218	243	213	227	230	207	234	224	1.516.547	14,7	
São Paulo	846	1604	1002	1465	1432	1544	1614	1651	1603	10.943.735	14,6	
Rio de Janeiro	910	962	1020	924	974	930	1000	709	880	6.108.102	14,4	
São Luís	90	109	140	124	131	140	137	139	139	978.369	14,2	
Porto Alegre	214	174	241	215	219	221	192	156	190	1.430.101	13,3	
Belém	163	164	152	187	139	167	173	149	163	1.414.362	11,5	
Salvador	103	126	114	126	103	292	290	294	292	2.759.186	10,6	
Natal	62	66	82	59	85	72	62	65	66	780.714	8,5	
Total	6224	6983	6853	7132	7114	7555	7532	7298	7462	44.124.541	16,9	

Fonte: MS/SVS/Dasis – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (elaboração CNM)

Gráfico 3 – Evolução do número de óbitos em acidentes de trânsito nas capitais – 2000 a 2007



Fonte: MS/SVS/Dasis – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (elaboração CNM)

2.2.2 Taxa média de óbitos por AT nas capitais segundo frota de veículos

A abordagem das taxas segundo a população é considerada válida para análises comparativas entre localidades de diferentes portes populacionais. Todavia, não leva em conta o fato de que pode haver, proporcionalmente, muito mais veículos em uma cidade do que em outra. Para ter uma ideia das mortes segundo a quantidade de veículos, foi calculada aqui a quantidade média de óbitos conforme a quantidade média de veículos de cada capital.

Essa análise coloca Macapá em primeiro lugar, com uma taxa de 14,7 mortes a cada 10.000 veículos. Em seguida vem Boa Vista/RR (12,3), Porto Velho (11,6), Maceió (11,3) e Teresina/PI (10,2).

São Paulo e Porto Alegre, capitais com as maiores frotas de veículos do país, apresentam as menores taxas, que podem ser comparáveis às taxas de Municípios de países desenvolvidos. Esse bom desempenho provavelmente está relacionado a uma maior fiscalização, melhor sinalização e melhores condições de estradas.

Tabela 5

Ranking	Taxa de Óbitos por Frota das capitais		
	UF	Capitais	Razão Óbitos x Frota (10.000)
1	AP	Macapá	14,77
2	RR	Boa Vista	12,34
3	RO	Porto Velho	11,69
4	AL	Maceió	11,38
5	PI	Teresina	10,29
6	AC	Rio Branco	9,95
7	AM	Manaus	9,79
8	MA	São Luís	9,06
9	CE	Fortaleza	8,61
10	PA	Belém	8,33
11	TO	Palmas	8,28
12	MS	Campo Grande	7,85
13	PB	João Pessoa	7,73
14	MT	Cuiabá	7,65
15	SE	Aracaju	6,63
16	BA	Salvador	6,16
17	PE	Recife	6,15
18	DF	Brasília	5,77
19	RJ	Rio de Janeiro	5,25
20	GO	Goiânia	5,21
21	MG	Belo Horizonte	4,79
22	SC	Florianópolis	4,75
23	ES	Vitória	4,42
24	PR	Curitiba	4,28
25	RN	Natal	3,38
26	RS	Porto Alegre	3,29
27	SP	São Paulo	3,17

Fonte: MS/SVS/Dasis – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM
Frotas – Denatran (elaboração CNM)

2.3 Mortalidade nos Estados

2.3.1 Taxa média de óbitos por AT nos Estados segundo a população

A comparação entre os Estados mostra que Santa Catarina tem a maior taxa média de mortes por 100.000 habitantes (33,1) do país. A seguir também será possível constatar que a maior parte dos Municípios com as maiores taxas do país é de Santa Catarina.

Mato Grosso do Sul (30,4), Paraná (29,8), Mato Grosso (29,6) e Roraima (29,6) são também Estados com altos coeficientes, o que indica um número significativamente alto de mortes em acidentes segundo suas respectivas populações.

No geral, vemos que a taxa média entre os Estados varia de 12,1 no Amazonas a 33,1 em Santa Catarina. As baixas taxas em Estados como Amazonas, Acre e Pará se justificam pela baixa quantidade de veículos que possuem.

Tabela 6

UF	Número de mortes por AT			Número médio de óbitos 3 anos	População média 2005 a 2007	Taxa média óbitos/100 mil hab. 3 anos
	2005	2006	2007			
SC	1.931	1.949	1.973	1.951	5.897.816	33,1
MS	694	693	687	691	2.276.087	30,4
PR	3.036	3.012	3.173	3.074	10.311.246	29,8
MT	846	805	872	841	2.839.822	29,6
RR	106	108	138	117	396.795	29,6
TO	334	325	424	361	1.293.932	27,9
ES	874	914	1.041	943	3.408.106	27,7
GO	1.576	1.446	1.492	1.505	5.665.902	26,6
RO	354	420	369	381	1.516.922	25,1
DF	527	471	555	518	2.391.132	21,6
PI	574	706	670	650	3.025.203	21,5
CE	1.724	1.675	1.676	1.692	8.166.537	20,7
SE	380	375	420	392	1.969.318	19,9
AL	566	572	658	599	3.034.598	19,7
PB	667	693	701	687	3.620.166	19,0
RJ	2.906	3.087	2.690	2.894	15.455.192	18,7
MG	3.369	3.627	3.723	3.573	19.330.113	18,5
RS	2.058	1.977	1.943	1.993	10.797.064	18,5
AP	107	119	102	109	599.204	18,2
SP	7.284	7.221	7.550	7.352	40.442.073	18,2
PE	1.444	1.486	1.479	1.470	8.468.378	17,4
MA	945	883	1.088	972	6.135.620	15,8
RN	462	486	477	475	3.020.196	15,7
PA	990	1.044	1.071	1.035	7.048.875	14,7
AC	95	89	100	95	670.591	14,1
BA	1.755	1.756	1.967	1.826	13.948.717	13,1
AM	390	428	368	395	3.255.099	12,1
Brasil	35.994	36.367	37.407	36.589	184.984.705	19,8

Fonte: MS/SVS/Dasis – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (elaboração CNM)

2.3.2 Taxa média de óbitos por AT nos Estados segundo frota de veículos

A análise por Estado das vítimas fatais a cada 10.000 veículos mostra que os Estados do Nordeste são os que possuem a maior quantidade média de mortes de acordo com as frotas locais de veículos nas ruas. Maranhão apresenta a pior situação, com 23,2 mortes a cada 10.000 veículos. Em seguida vem Alagoas, com uma taxa de 19,8/10.000 veículos e Piauí, com 19,3.

Essa análise segundo a frota mostra também que os Estados mais desenvolvidos do país são os que apresentam as menores taxas, ficando SP com a menor taxa do país – 4,7 mortes a cada 10.000 veículos. Tais Estados provavelmente possuem maior fiscalização no trânsito, além de melhores condições de sinalização e de estradas.

Tabela 7

	UF	Taxa Média Óbitos X Frota
1	MA	23,2
2	AL	19,8
3	PI	19,3
4	PA	18,4
5	AP	16,6
6	PB	16,1
7	RR	15,9
8	CE	15,8
9	TO	14,6
10	SE	14,3
11	PE	12,6
12	BA	12,5
13	AM	11,5
14	RO	11,4
15	MT	11,3
16	AC	11,3
17	ES	11,2
18	RN	10,3
19	MS	10,3
20	GO	9,4
21	RJ	8,5
22	PR	8,1
23	SC	8,0
24	MG	7,3
25	DF	5,8
26	RS	5,4
27	SP	4,7

Fonte: MS/SVS/Dasis – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM
Frotas – Denatran (elaboração CNM)

2.4 Municípios com as maiores taxas médias de óbitos por AT segundo a população

Na Tabela 10 encontram-se os 100 Municípios do país com as maiores taxas de mortes por AT no país. Constata-se que são Municípios de pequeno e médio porte, com população que varia de 1.209 a 47.260 habitantes.

É possível se depreender desse quadro que os acidentes de trânsito não são um problema concentrado nas grandes cidades e não têm relação direta com o porte, como acontece nos casos de homicídio. Embora as

metrópoles do país tenham grande quantidade de mortes no trânsito, quando analisado com base no tamanho da população e da frota que possuem, vemos que não é uma proporção tão grande.

Constata-se a seguir que sete dos dez Municípios com as piores taxas do país são de Santa Catarina. No entanto, entre os 100 Municípios desse *ranking*, a maioria é do Paraná (21). Santa Catarina vem em seguida, com 19 Municípios; Rio Grande do Sul, com 11; e Minas Gerais, com 9.

Tabela 8

Ranking	Municípios	Número de mortes por AT			Taxa média de óbitos a cada 100 mil/hab.	População média 2005 a 2007
		2005	2006	2007		
1	Descanso/SC	4	5	19	112,4	8.302
2	Apiúna/SC	4	14	13	109,2	9.462
3	Alcinópolis/MS	2	1	6	108,2	2.773
4	Trombudo Central/SC	1	7	9	96,0	5.902
5	Capetinga/MG	11	8	2	94,7	7.391
6	Major Sales/RN	4	2	3	93,5	3.209
7	Bom Jesus/SC	2	2	2	93,0	2.150
8	Botuverá/SC	6	1	3	89,0	3.744
9	Paulo Lopes/SC	4	9	4	88,5	6.405
10	Araquari/SC	16	19	21	87,0	21.454
11	São Cristovão do Sul/SC	6	5	2	87,0	4.982
12	União da Serra/RS	1	2	1	85,3	1.564
13	Zabelê/PB	3	0	2	84,1	1.981
14	Cafezal do Sul/PR	1	7	2	83,4	3.996
15	Cedro do Abaeté/MG	3	0	0	82,7	1.209
16	Fronteira/MG	3	17	7	80,4	11.188
17	Ressaquinha/MG	4	4	3	80,4	4.563
18	Diamante d'Oeste/PR	4	1	2	80,2	2.908
19	Brasilândia do Tocantins/TO	3	1	1	79,9	2.086
20	Cromínia/GO	4	3	2	79,7	3.764
21	Joaquim Távora/PR	8	8	7	78,6	9.759
22	Canelinha/SC	6	10	6	76,3	9.617
23	Baliza/GO	1	2	1	75,4	1.767
24	Água Fria de Goiás/GO	5	3	3	75,2	4.873
25	Nova Nazaré/MT	3	0	2	74,1	2.248
26	Capão Alto/SC	2	3	2	73,8	3.163
27	Juranda/PR	7	5	5	73,8	7.683
28	Alto Garças/MT	7	9	3	73,5	8.614
29	Fundão/ES	12	12	9	73,2	15.019
30	Turiúba/SP	1	1	2	73,0	1.825
31	Vargem Bonita/SC	5	2	3	72,6	4.592
32	Nova Laranjeiras/PR	7	8	9	72,2	11.075
33	Araporã/MG	10	1	2	72,2	6.004
34	Catanduvas/SC	13	2	5	72,2	9.238
35	Jambeiro/SP	1	3	6	71,8	4.639
36	Tapira/PR	2	6	3	71,8	5.109
37	Guaraci/PR	2	4	4	71,6	4.657
38	Poço das Antas/RS	1	3	0	70,8	1.883
39	Joviânia/GO	1	7	7	70,8	7.065
40	Dom Cavati/MG	2	4	5	70,5	5.198

Ranking	Municípios	Número de mortes por AT			Taxa média de óbitos a cada 100 mil/hab.	População média 2005 a 2007
		2005	2006	2007		
41	Santa Tereza do Tocantins/TO	1	0	4	70,4	2.366
42	Dom Pedro de Alcântara/RS	2	1	3	70,4	2.840
43	Ipiranga do Sul/RS	3	1	0	70,2	1.900
44	Palmelo/GO	4	0	1	70,1	2.377
45	Francisco Macedo/PI	3	1	1	69,2	2.410
46	Pouso Redondo/SC	9	10	8	68,9	13.068
47	Jundiá do Sul/PR	2	3	2	68,6	3.401
48	Crixás do Tocantins/TO	0	3	0	68,5	1.459
49	Nova Rosalândia/TO	3	2	2	67,9	3.435
50	Novo Santo Antônio/MT	1	0	2	67,5	1.481
51	Conselheiro Mairinck/PR	1	2	4	67,1	3.480
52	Pato Bragado/PR	4	3	2	67,0	4.476
53	Itaguari/GO	1	2	6	67,0	4.478
54	Pilar de Goiás/GO	3	2	0	66,9	2.491
55	Ubiretama/RS	2	1	2	66,7	2.498
56	Lontras/SC	6	4	8	66,6	9.013
57	Matelândia/PR	13	9	8	66,5	15.030
58	Braço do Trombudo/SC	1	4	2	66,2	3.526
59	Tabaí/RS	4	2	2	65,9	4.048
60	Janiópolis/PR	5	6	2	65,8	6.582
61	Espírito Santo do Oeste/RN	3	2	3	65,7	4.060
62	Venda Nova do Imigrante/ES	10	14	13	65,4	18.860
63	Ibitiúra de Minas/MG	3	1	3	64,7	3.606
64	Corbélia/PR	9	9	12	64,7	15.458
65	Alto Taquari/MT	5	3	3	64,7	5.669
66	Geminiano/PI	3	3	4	64,3	5.188
67	Nova Prata do Iguaçu/PR	12	5	2	64,2	9.861
68	Indaial/SC	27	39	25	64,2	47.260
69	Manfrinópolis/PR	2	2	2	64,1	3.122
70	Nipoã/SP	3	0	4	64,0	3.646
71	Fazenda Vilanova/RS	1	2	3	63,6	3.146
72	Três Cachoeiras/RS	2	9	9	63,5	10.506
73	Paraíso/SP	3	2	6	63,3	5.789
74	Alegrete do Piauí/PI	2	5	2	63,3	4.738
75	Marilândia do Sul/PR	4	9	4	63,3	8.949
76	Campo do Tenente/PR	2	8	3	63,0	6.875
77	Douradina/MS	2	5	2	62,7	4.784
78	Palmeirópolis/TO	4	3	5	62,5	6.396
79	Doutor Ricardo/RS	1	1	2	62,5	2.135
80	Novo Cabrais/RS	1	3	3	62,4	3.739
81	Santa Rita do Novo Destino/GO	1	3	2	62,2	3.218
82	Bocaina/PI	1	6	1	62,1	4.296
83	Japira/PR	2	1	6	61,7	4.863

Ranking	Municípios	Número de mortes por AT			Taxa média de óbitos a cada 100 mil/hab.	População média 2005 a 2007
		2005	2006	2007		
84	Santo Antônio do Caiuá/PR	1	0	4	61,5	2.710
85	Almino Afonso/RN	1	5	3	61,4	4.884
86	Atilio Vivacqua/ES	3	7	7	61,1	9.267
87	Cordilheira Alta/SC	3	2	1	61,1	3.273
88	Santo Antônio do Palma/RS	0	4	0	61,1	2.183
89	Santa Mônica/PR	2	2	2	60,9	3.283
90	Elisiário/SP	2	1	2	60,7	2.744
91	Nova Ponte/MG	10	2	6	60,7	9.892
92	Bom Jesus do Amparo/MG	5	1	3	60,6	4.954
93	Santópolis do Aguapeí/SP	1	2	4	60,3	3.867
94	São Francisco/SE	0	3	2	59,8	2.787
95	Sapopema/PR	4	5	3	59,8	6.692
96	Macieira/SC	0	1	2	59,3	1.687
97	Olho d'Água do Piauí/PI	0	2	2	59,3	2.250
98	Itirapuã/SP	8	1	1	59,0	5.647
99	Santa Maria da Serra/SP	5	3	1	58,9	5.089
100	Lindóia do Sul/SC	1	1	6	58,9	4.525

Fonte: MS/SVS/Dasis – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (elaboração CNM)

2.5 Maiores taxas médias de óbitos entre os Municípios com mais de 100.000 habitantes

O levantamento dos Municípios com mais de 100.000 habitantes com as maiores taxas de óbitos por AT segundo a população traz o seguinte *ranking*:

- 1º – Toledo/PR (51,2)
- 2º – Rondonópolis/MT (47,3)
- 3º – Cascavel/PR (42,7)
- 4º – Marabá/PA (40,5)
- 5º – Catanduva/SP (36,0)
- 6º – Parauapebas/PA (35,3)
- 7º – Linhares/ES (35,2)
- 8º – Araguaína/TO (35,1)
- 9º – Sinop/MT (34,9)
- 10º – Cubatão/SP (34,1)

2.6 Municípios com maior número total de mortes no trânsito

A seguir, temos a lista dos 50 Municípios com os maiores números absolutos de óbitos. Existem alguns Municípios que se destacam por um alto número de óbitos e uma baixa população, como é o caso de: Campo Grande/MS, Campo dos Goytacazes/RJ, Cascavel/PR, Blumenau/SC e Boa Vista/RR.

Tabela 9

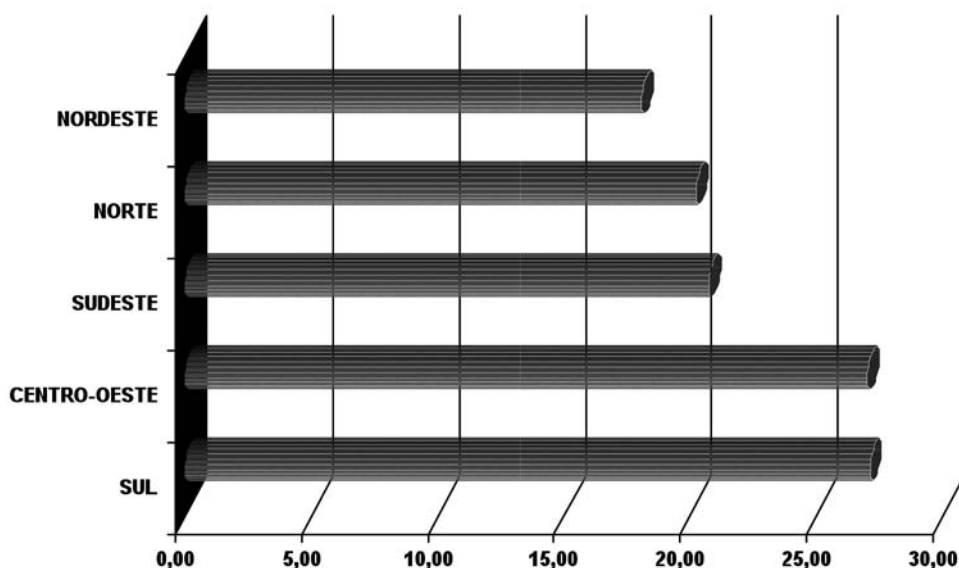
<i>Ranking</i>	Município	UF	Quantidade média de óbitos 2005 a 2007	População média 2005 a 2007
1	São Paulo	SP	1603	10.943.735
2	Rio de Janeiro	RJ	880	6.108.102
3	Brasília	DF	518	2.391.132
4	Belo Horizonte	MG	447	2.396.062
5	Fortaleza	CE	436	2.407.760
6	Curitiba	PR	427	1.781.290
7	Goiânia	GO	329	1.222.021
8	Manaus	AM	296	1.659.939
9	Salvador	BA	292	2.759.186
10	Recife	PE	224	1.517.480
11	Campo Grande	MS	221	746.513
12	Guarulhos	SP	204	1.256.875
13	Porto Alegre	RS	190	1.430.101
14	Campos dos Goytacazes	RJ	185	427.344
15	Campinas	SP	181	1.048.141
16	Teresina	PI	179	790.228
17	São Gonçalo	RJ	178	964.948
18	Duque de Caxias	RJ	172	846.862
19	Maceió	AL	167	907.629
20	Belém	PA	163	1.414.362
21	Uberlândia	MG	144	598.000
22	Nova Iguaçu	RJ	139	835.386
23	São Luís	MA	139	978.241
24	Contagem	MG	137	601.815
25	Cuiabá	MT	135	534.497
26	Londrina	PR	132	493.939
27	Joinville	SC	131	490.033
28	Aparecida de Goiânia	GO	125	454.577
29	Sorocaba	SP	121	567.468
30	Cascavel	PR	121	282.684
31	São José dos Campos	SP	120	601.987
32	João Pessoa	PB	116	669.214
33	Osasco	SP	112	707.137
34	São Bernardo do Campo	SP	111	791.285
35	Ribeirão Preto	SP	104	552.793
36	Porto Velho	RO	101	374.745
37	Campina Grande	PB	100	375.688
38	Anápolis	GO	98	319.255
39	Maringá	PR	96	323.106
40	Aracaju	SE	95	508.069
41	Blumenau	SC	94	294.858
42	Foz do Iguaçu	PR	94	307.286
43	Florianópolis	SC	94	400.022
44	Serra	ES	90	387.653
45	São José do Rio Preto	SP	88	408.368
46	Ponta Grossa	PR	86	303.840
47	Boa Vista	RR	84	247.229
48	Betim	MG	84	404.606
49	Vila Velha	ES	83	399.922
50	Macapá	AP	82	355.976

Fonte: MS/SVS/Dasis – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (elaboração CNM)

2.7 Taxa média de óbito por acidente de trânsito por região

As taxas médias por região mostram que a região Sul lidera as mortes, com uma taxa de 27,1 mortes a cada 100.000 habitantes. Quase empatada vem a região Centro-Oeste, com 27,0. Em seguida vem Sudeste (20,7), Norte (20,2) e Nordeste (18,0).

Gráfico 4: Média de óbitos em acidentes de trânsito por região



Fonte: MS/SVS/Dasis – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (elaboração CNM)

3. Mortalidade no trânsito segundo sexo das vítimas

A Tabela 10, em síntese, mostra que morre um número consideravelmente maior de homens no trânsito que de mulheres. De 2000 a 2007, as mortes masculinas giram em torno de 80% dos óbitos totais.

Pode-se observar também uma leve tendência de diminuição das mortes femininas e aumento das mortes masculinas no decorrer dos anos analisados.

As mulheres se envolvem 4,5 vezes menos em acidentes de trânsito com mortes do que os homens. Esses números deixam claros os padrões de comportamento das mulheres e dos homens no trânsito, mostrando que elas são muito mais responsáveis e cuidadosas na hora de dirigir.

Tabela 10

Ano	Qtd. Mortes Masculinas	% Mortes Masculinas	Qtd. Mortes Femininas	% Mortes Femininas	Qtd. Mortes Sexo Ignorado	Total
2007	30.684	82,0%	6.708	17,9%	15	37.407
2006	29.671	81,6%	6.685	18,4%	11	36.367
2005	29.294	81,4%	6.694	18,6%	6	35.994
2004	28.590	81,4%	6.502	18,5%	13	35.105
2003	26.894	81,2%	6.240	18,8%	5	33.139
2002	26.700	81,5%	6.035	18,4%	18	32.753
2001	24.919	81,6%	5.591	18,3%	14	30.524
2000	23.395	80,7%	5.580	19,2%	20	28.995

Fonte: MS/SVS/Dasis – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (elaboração CNM)

4. Mortalidade no trânsito segundo faixa etária

As mortes segundo a idade das vítimas mostram que, em todos os anos analisados, o grupo mais numeroso é o da faixa etária dos 20 aos 29 anos. Em seguida vem o grupo da faixa dos 30 aos 39 anos. Os que menos morrem no trânsito são os bebês e crianças de 0 a 4 anos.

Tabela 11

Ano	Menor 1 ano	01 a 04 anos	05 a 09 anos	10 a 14 anos	15 a 19 anos	20 a 29 anos	30 a 39 anos	40 a 49 anos	50 a 59 anos	60 a 69 anos	70 a 79 anos	80 anos e mais	Idade ignorada
2007	102	468	716	848	3.230	9.993	7.003	5.790	4.035	2.474	1.721	784	243
2006	96	448	751	881	3.115	9.442	6.755	5.727	3.943	2.536	1.684	746	243
2005	91	471	784	980	3.022	9.347	6.811	5.682	3.720	2.445	1.678	730	233
2004	113	514	821	940	3.036	8.938	6.555	5.546	3.765	2.435	1.548	680	214
2003	107	523	826	975	2.857	8.402	6.306	5.246	3.304	2.260	1.475	585	273
2002	95	513	901	948	2.953	8.183	6.301	5.126	3.307	2.162	1.391	573	300
2001	95	561	889	945	2.659	7.336	6.008	4.620	3.075	2.113	1.391	545	287
2000	87	566	855	957	2.583	6.927	5.930	4.402	2.851	1.887	1.207	533	210

Fonte: MS/SVS/Dasis – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (elaboração CNM)

5. Tipos de acidentes por ano

Segundo a tabela a seguir, destaca-se o fato de que, dentre todos os anos, uma média de **30% dos acidentes de trânsito são atropelamentos** de pedestres por veículos.

Os acidentes envolvendo motos estão aumentando a cada ano, pulando de 9% do total de acidentes em 2000 para 22% dos acidentes em 2007. Esse dado reflete um grande aumento da frota de motos nas ruas do país, somado à irresponsabilidade dos motociclistas no trânsito e às brandas leis que vigoram no Brasil.

Tabela 12

Ano	Atropelamento	%	Acidentes com ciclistas	%	Acidentes com motociclistas	%	Outros (acidentes com ocupantes de automóvel, caminhonete, ônibus, outros)	%	Total de mortes no ano
2007	9.657	26%	1.649	4%	8.078	22%	18.023	48%	37.407
2006	10.147	28%	1.668	5%	7.162	20%	17.390	48%	36.367
2005	10.320	29%	1.523	4%	5.974	17%	18.177	51%	35.994
2004	10.166	29%	1.389	4%	5.042	14%	18.508	53%	35.105
2003	9.991	30%	1.263	4%	4.271	13%	17.614	53%	33.139
2002	9.947	30%	1.240	4%	3.744	11%	17.822	54%	32.753
2001	9.720	32%	1.008	3%	3.100	10%	16.696	55%	30.524
2000	8.696	30%	789	3%	2.465	9%	17.045	59%	28.995

Nota técnica

O grupo de acidentes de transportes terrestres analisado é referente ao CID 10, categorias V01 a V89, que incluem:

- V01 a V09 – Pedestre traumatizado em acidente de transporte
- V10 a V19 – Ciclista traumatizado em acidente de transporte
- V20 a V29 – Motociclista traumatizado em acidente de transporte
- V30 a V39 – Ocupante de triciclo motor traumatizado em acidente de transporte
- V40 a V49 – Ocupante de automóvel traumatizado em acidente de transporte
- V50 a V59 – Ocupante Caminhonete traumatizado em acidente de transporte
- V60 a V69 – Ocupante Veículo Transporte Pesado traumatizado em acidente de transporte
- V70 a V79 – Ocupante de ônibus traumatizado em acidente de transporte
- V80 a V89 – Outros

Anexo

Localização dos 50 Municípios com maiores taxas de óbitos

A grande maioria desses Municípios está próxima a trevos que entrecruzam várias rodovias. A análise segundo a localização indica que 12% desses Municípios são cruzados por trecho da BR 153 e que 8% são cruzados por trecho da BR 101, duas rodovias federais com grande quantidade de acidentes com mortes.

- BR 153 (cruza 6 Municípios dos 50 com mais mortes no país – 12%)
- BR 101 (cruza 4 Municípios dos 50 com mais mortes no país – 8%)
- BR 470 (cruza 4 Municípios dos 50 com mais mortes no país – 8%)
- BR 116 (cruza 3 Municípios dos 50 com mais mortes no país – 6%)

Tabela 13

Municípios	UF	Localização
Descanso/SC	SC	Está no trevo entre a BR-163 e duas estaduais – SC-493 e SC-163
Apiúna/SC	SC	Margem da Rodovia BR-470
Alcinópolis/MS	MS	Margem da Rodovia BR-359 (em pavimentação)
Trombudo Central/SC	SC	Próximo ao cruzamento entre a BR-470 e a SC-426
Capetinga/MG	MG	Margem da Rodovia MG-444
Major Sales/RN	RN	Margem da Rodovia BR-405
Bom Jesus/SC	SC	Está na bifurcação de duas estaduais – SC-480 e a SC-467
Botuverá/SC	SC	Margem da Rodovia SC-486 (início do leito natural)
Paulo Lopes/SC	SC	Margem da BR-101
Araquari/SC	SC	Margem da BR-101, próximo a uma ferrovia
São Cristovão do Sul/SC	SC	Margem da BR-116, próximo ao cruzamento com a BR-470
União da Serra/RS	RS	Próximo à RS-129
Zabelê/PB	PB	Margem da Rodovia PB-264
Cafezal do Sul/PR	PR	Está no trevo entre a PR-485 e a PR-323
Cedro do Abaeté/MG	MG	Margem da Rodovia BR-352 (parte em pavimentação/ parte apenas planejada)

Fronteira/MG	MG	Próximo à BR-153 e a BR-262 (caminho p/São José do Rio Preto)
Ressaquinha/MG	MG	Margem da Rodovia BR-040
Diamante d'Oeste/PR	PR	Margem da Rodovia PR-488
Brasilândia do Tocantins/TO	TO	Margem da Rodovia BR-153
Abadia de Goiás/GO	GO	Margem da BR-060
Joaquim Távora/PR	PR	Margem de cruzamento de duas rodovias – PR-092; PR-218
Canelinha/SC	SC	Margem da Rodovia SC-411, próximo à BR-101
Abadiânia/GO	GO	Cruzamento da BR-060 com a GO 338
Acreúna/GO	GO	Margem da BR-060
Nova Nazaré/MT	MT	Próximo à MT-326
Capão Alto/SC	SC	Está na Margem da Rodovia SC-458, próximo à BR-116
Juranda/PR	PR	Está no trevo entre a BR-369 e a PR-472
Alto Garças/MT	MT	Está no trevo entre a MT-107 e a BR-364
Afonso Cláudio/ES	ES	Está no cruzamento entre 3 Rodovias – BR 484, GO 165, GO 264
Turiúba/SP	SP	Próximo da Rodovia SP-461
Vargem Bonita/SC	SC	Margem da Rodovia BR-482
Nova Laranjeiras/PR	PR	Margem da Rodovia BR-277 e próximo ao cruzamento com a PR-473
Araporã/MG	MG	Está no trevo entre a BR-153 e a Rodovia Estadual Transitória MG-452
Catanduvas/SC	SC	Está no entroncamento da BR-282 e da SC-454
Jambeiro/SP	SP	Margem da Rodovia SP-103
Tapira/PR	PR	Está no trevo entre as rodovias PR-576 e a PR-482
Guaraci/PR	PR	Está no trevo entre as rodovias PR-340 e a PR-458
Poço das Antas/RS	RS	Está próximo à RS-419
Adelândia/GO	GO	Margem da GO - 322
Dom Cavati/MG	MG	Margem da Rodovia BR-116
Santa Tereza do Tocantins/ TO	TO	Está no trevo entre as rodovias TO-030, TO-365, TO 130 e a TO-247
Dom Pedro de Alcântara/RS	RS	Margem da BR-101, próximo ao cruzamento com a RS-494
Ipiranga do Sul/RS	RS	Próximo ao cruzamento de uma rodovia com a BR-153
Água Fria de Goiás/GO	GO	Está em um trevo entre a GO-230 e a GO-517
Francisco Macedo/PI	PI	Está no trevo entre a BR-316 e a PI-243
Pouso Redondo/SC	SC	Margem da Rodovia BR-470
Jundiá do Sul/PR	PR	Margem da Rodovia PR-218
Crixás do Tocantins/TO	TO	Margem da Rodovia BR-153
Nova Rosalândia/TO	TO	Está no cruzamento entre a Rodovia BR-153 e a TO-255
Novo Santo Antônio/MT	MT	Próximo da Rodovia PI-450