

**OBS
2030**

**COMPARATIVO
ENTRE
HOMICÍDIOS
POR ARMAS DE
FOGO E
SINISTROS DE
TRÂNSITO**



Comparativo entre Homicídios por Armas de Fogo e Sinistros de Trânsito

Paloma Eleuterio

Apresentação

O presente estudo tem como objetivo analisar a evolução das taxas de mortalidade por homicídio por arma de fogo e por sinistros de trânsito no Brasil no período de 2009 a 2022. As mortes por causas externas constituem um grave problema de saúde pública global, com destaque para as agressões e sinistros de trânsito. Nesse contexto, este trabalho busca compreender a dinâmica temporal e espacial dessas duas causas em cidades de grande porte, com base no cálculo de taxas de mortalidade específicas por 100 mil habitantes, em comparação com as médias nacionais.

Sobre o Observatório

O Observatório Nacional de Segurança Viária é uma instituição social sem fins lucrativos, dedicada a desenvolver ações que contribuam efetivamente para a redução dos elevados índices de ocorrências no trânsito brasileiro. Com esse objetivo, um grupo de profissionais multidisciplinares decidiu reunir todo o seu conhecimento, experiência e motivação em um único projeto grandioso e desafiador: mobilizar a sociedade em prol de um trânsito mais seguro.

Como citar

ONSV; UFPR (2024). Comparativo entre Homicídios por Armas de Fogo e Sinistros de Trânsito. Observatório Nacional de Segurança Viária e Universidade Federal do Paraná. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/estudos-pesquisas/estudos-e-pesquisas>

Licença de uso

Comparativo entre Homicídios por Armas de Fogo e Sinistros de Trânsito 2024 pelo Observatório Nacional de Segurança Viária e Universidade Federal do Paraná está licenciada sob CC BY-NC 4.0. Para ver uma cópia desta licença, acesse <http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.

Introdução

As mortes por causas externas, como sinistros e violências, representam um grave problema de saúde pública global e nacional, correspondendo a cerca de 10% dos óbitos mundiais (DIAS et al., 2024; PAIVA; FONSECA, 2021a). No Brasil, essa situação é ainda mais preocupante quando analisamos as causas específicas. Desde a década de 1980, essas mortes ocupam a segunda posição no ranking das causas de óbito e constituem um sério desafio para as autoridades sanitárias, com destaque para as lesões por sinistros de trânsito, agressões e quedas (MASCARENHAS; BARROS, 2015). A gravidade da situação é evidenciada pelo fato de as lesões no trânsito serem a principal causa de morte entre jovens de 5 a 29 anos, e por um homicídio ser registrado a cada 11 minutos em 2022 (CERQUEIRA; BUENO, 2023; OPAS, 2024).

O consumo de drogas e álcool, a violência urbana, as desigualdades sociais e o descumprimento de leis são alguns dos fatores que contribuem para o aumento das mortes por causas externas, agravando um problema já urgente (OPAS, 2024).

O presente estudo tem como objetivo analisar a evolução das taxas de mortalidade por homicídio por arma de fogo e por sinistros de trânsito em grandes cidades brasileiras no período de 2009 a 2022. A escolha dessas cidades se justifica pela importância demográfica e econômica, além de sua representatividade em relação à diversidade regional do país.

Metodologia

Para esta análise, foram coletadas informações sobre homicídios (geral e por arma de fogo) e estatísticas de acidentes de trânsito no período de 2009 a 2022 nas bases do DataSUS. Os dados populacionais de 2009 a 2021 foram obtidos no DataSUS, enquanto os dados de 2022 foram complementados com informações do IBGE, a fim de garantir a atualização da base. Ressalta-se que os registros classificados como MUNICÍPIO IGNORADO-UF nas bases do DataSUS foram suprimidos deste estudo em razão da dificuldade em atribuir essas informações aos devidos municípios.

A seleção dos dados seguiu a Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde (CID-10), adotando os códigos X85-Y09 e Y35-Y36 para a contabilização de homicídios, alinhada à metodologia utilizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (CERQUEIRA; BUENO, 2024) em seu *Atlas da Violência*. Os acidentes de transporte foram classificados de acordo com os códigos V01-V089 e V99. Para o recorte específico de mortes por arma de fogo, foram utilizados os códigos X93-X95 e Y35. A descrição completa das classificações adotadas está disponível em [Causas Externas de Morbidade e de Mortalidade](#).

Utilizando o *software* RStudio, foi realizada uma análise descritiva dos dados, calculando taxas de mortalidade por 100 mil habitantes e construindo gráficos de linha e mapas de calor para visualizar as tendências ao longo do tempo e identificar padrões espaciais. As taxas médias nacionais apresentadas consideram a população total do país e permitem uma comparação com outros estudos e indicadores de saúde.

Resultados

Homicídios em municípios com mais de 500 mil habitantes

Para uma análise mais aprofundada da violência em grandes centros urbanos, foram selecionados os 47 municípios brasileiros com maior população, abrangendo todas as capitais. Essa amostra representativa permite identificar padrões e disparidades regionais na ocorrência de homicídios. A Tabela 1 apresenta um detalhamento dos dados para cada município, como população, número de homicídios e taxa de homicídios por 100 mil habitantes.

Tabela 1: População, homicídios registrados e taxa de homicídios dos municípios com mais de 500 mil habitantes.

Município	UF	População	Homicídios registrados	Taxa de homicídio
São Paulo	SP	11.451.999	344	3,00
Rio de Janeiro	RJ	6.211.223	1.042	16,78
Brasília	DF	2.817.381	357	12,67
Fortaleza	CE	2.428.708	918	37,80
Salvador	BA	2.417.678	1.568	64,86
Belo Horizonte	MG	2.315.560	312	13,47
Manaus	AM	2.063.689	1.130	54,76
Curitiba	PR	1.773.718	361	20,35
Recife	PE	1.488.920	635	42,65
Goiânia	GO	1.437.366	214	14,89
Porto Alegre	RS	1.332.845	376	28,21
Belém	PA	1.303.403	339	26,01
Guarulhos	SP	1.291.771	82	6,35
Campinas	SP	1.139.047	134	11,76
São Luís	MA	1.037.775	280	26,98
Maceió	AL	957.916	379	39,57
Campo Grande	MS	898.100	170	18,93
São Gonçalo	RJ	896.744	251	27,99
Teresina	PI	866.300	343	39,59
João Pessoa	PB	833.932	196	23,50
São Bernardo do Campo	SP	810.729	57	7,03
Duque de Caxias	RJ	808.161	303	37,49
Nova Iguaçu	RJ	785.867	198	25,20
Natal	RN	751.300	241	32,08
Santo André	SP	748.919	35	4,67
Osasco	SP	728.615	61	8,37

Município	UF	População	Homicídios registrados	Taxa de homicídio
Sorocaba	SP	723.682	49	6,77
Uberlândia	MG	713.224	33	4,63
Ribeirão Preto	SP	698.642	70	10,02
São José dos Campos	SP	697.054	54	7,75
Cuiabá	MT	650.877	90	13,83
Jaboatão dos Guararapes	PE	644.037	221	34,31
Contagem	MG	621.863	72	11,58
Joinville	SC	616.317	59	9,57
Feira de Santana	BA	616.272	403	65,39
Aracaju	SE	602.757	240	39,82
Londrina	PR	555.965	115	20,68
Juiz de Fora	MG	540.756	88	16,27
Florianópolis	SC	537.211	48	8,94
Aparecida de Goiânia	GO	527.796	162	30,69
Serra	ES	520.653	193	37,07
Porto Velho	RO	460.434	211	45,83
Macapá	AP	442.933	241	54,41
Boa Vista	RR	413.486	148	35,79
Rio Branco	AC	364.756	93	25,50
Vitória	ES	322.869	90	27,88
Palmas	TO	302.692	94	31,05

Fonte: Autora, 2024.

Os dados coletados do DataSUS para 2022 apontam para um cenário alarmante de violência no Brasil, com 45.545 homicídios registrados. Essa taxa média de 20,36 homicídios por 100 mil habitantes coloca o país entre os com as maiores taxas do mundo (UNODC; CRIME, 2023). A distribuição regional dos homicídios é desigual, com o Nordeste concentrando 43,44% dos casos (19.784), seguido pelo Sudeste (10.570), Norte (6.435), Sul (5.165) e Centro-Oeste (3.591).

Ao analisar os estados nordestinos individualmente, observa-se que, em todos eles, exceto no Maranhão, pelo menos uma cidade apresentou taxa de homicídio superior à média nacional. A Tabela 2 lista todas as cidades brasileiras com taxa de homicídio superior à média nacional, incluindo dados sobre população, número de homicídios e taxa de mortalidade por 100 mil habitantes.

Tabela 2: Municípios com taxa de homicídios maior que a média nacional.

Posição	Município	UF	População	Homicídios registrados	Taxa de homicídios
1	Feira de Santana	BA	616.272	403	65,39
2	Salvador	BA	2.417.678	1.568	64,86
3	Manaus	AM	2.063.689	1.130	54,76
4	Macapá	AP	442.933	241	54,41
5	Porto Velho	RO	460.434	211	45,83
6	Recife	PE	1.488.920	635	42,65
7	Aracaju	SE	602.757	240	39,82
8	Teresina	PI	866.300	343	39,59
9	Maceió	AL	957.916	379	39,57
10	Fortaleza	CE	2.428.708	918	37,80
11	Duque de Caxias	RJ	808.161	303	37,49
12	Serra	ES	520.653	193	37,07
13	Boa Vista	RR	413.486	148	35,79
14	Jaboatão dos Guararapes	PE	644.037	221	34,31

Posição	Município	UF	População	Homicídios registrados	Taxa de homicídios
15	Natal	RN	751.300	241	32,08
16	Palmas	TO	302.692	94	31,05
17	Aparecida de Goiânia	GO	527.796	162	30,69
18	Porto Alegre	RS	1.332.845	376	28,21
19	São Gonçalo	RJ	896.744	251	27,99
20	Vitória	ES	322.869	90	27,88
21	São Luís	MA	1.037.775	280	26,98
22	Belém	PA	1.303.403	339	26,01
23	Rio Branco	AC	364.756	93	25,50
24	Nova Iguaçu	RJ	785.867	198	25,20
25	João Pessoa	PB	833.932	196	23,50
26	Londrina	PR	555.965	115	20,68

Fonte: Autora, 2024

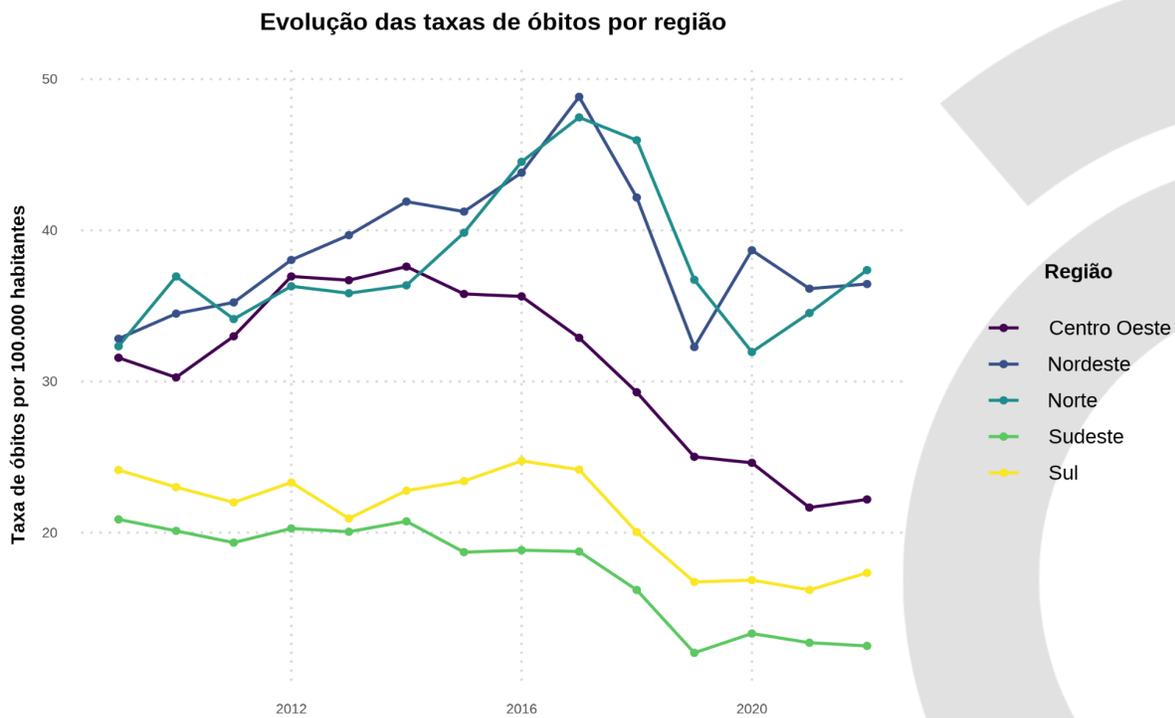
A Bahia lidera o ranking de estados com as cidades mais violentas, com Feira de Santana e Salvador apresentando taxas mais de três vezes superiores à média nacional de homicídios. O Norte, por sua vez, conta com cidades de 6 dos seus 7 estados na lista. No Sul, apenas uma cidade com mais de 500 mil habitantes ultrapassa o índice geral de violência.

Distribuição regional dos homicídios no Brasil

A análise das Figuras 1 e 2 evidencia um contraste nas taxas de homicídio entre as regiões brasileiras. Enquanto o Nordeste vivenciou um aumento expressivo da violência no período de 2016 a 2018, com pico em 2017 (48,83 mortes por 100 mil habitantes), o Sudeste apresentou

uma tendência mais estável, atingindo o menor patamar da série histórica também em 2017 (18,75 mortes por 100 mil habitantes).

Figura 1: Evolução da taxa de homicídio média por região



Fonte: Autora, 2024.

Figura 2: Número de homicídios registrados por 100.000 habitantes no Brasil (2009-2022)

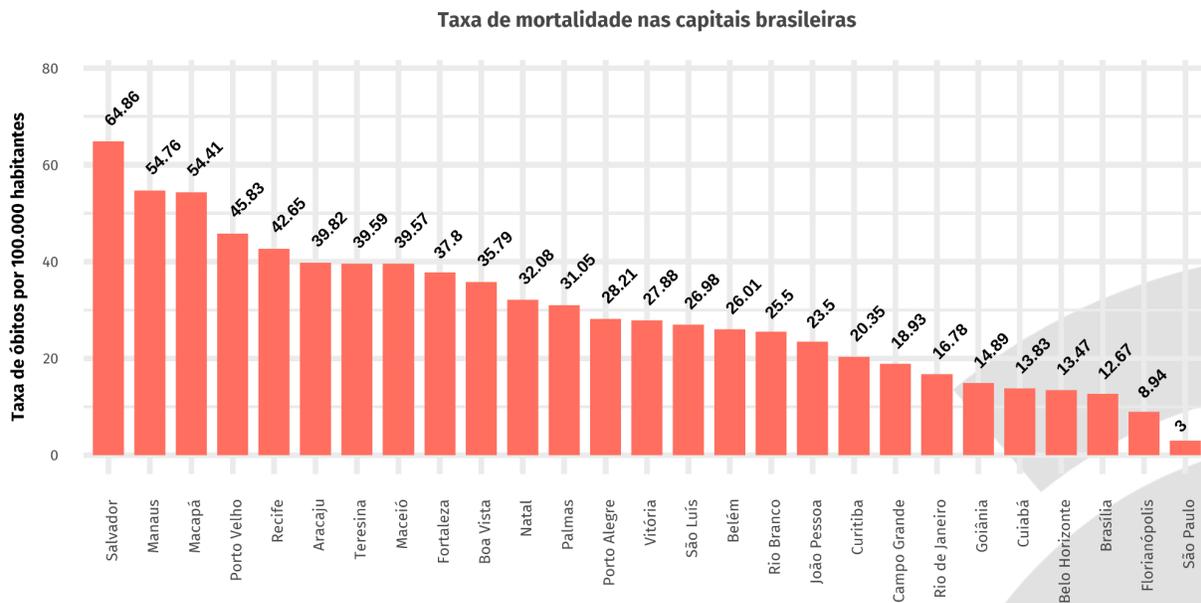


Fonte: Autora, 2024.

Homicídios nas capitais brasileiras

Os resultados mostram uma disparidade significativa nas taxas de homicídio entre as capitais brasileiras, variando de 3,00 a 64,86 mortes por 100 mil habitantes, com São Paulo e Salvador ocupando os extremos desse espectro, respectivamente. É notável a concentração das maiores taxas nas regiões Norte e Nordeste, com destaque para o Maranhão, que, apesar de pertencer ao Nordeste, apresenta uma taxa de homicídios (26,98) inferior à média do país. Em contrapartida, as capitais das regiões Sul e Sudeste demonstram taxas consistentemente menores, evidenciando diferentes dinâmicas da violência entre as diferentes regiões do Brasil.

Figura 3: Taxa de homicídio nas capitais brasileiras em 2022



Fonte: Autora, 2024.

Óbitos em sinistros de trânsito

Os acidentes de transporte constituem uma crise de saúde pública global, ceifando aproximadamente 1,25 milhão de vidas anualmente (USP, 2022). No Brasil, a situação não é diferente: em 2022, o país registrou 33.426 mortes no trânsito, um aumento de 120 vidas perdidas em comparação com o ano anterior. Esses números evidenciam a urgência de implementar medidas mais efetivas para reverter esse cenário. Diante desse contexto, este estudo busca compreender a distribuição espacial e temporal dessas mortes, com foco nas cidades de grande porte e capitais brasileiras.

Para tanto, foram utilizados os dados do CID-10, que classifica as mortes por sinistros de trânsito nas categorias V01 a V89 e V99. A categoria V99, que engloba óbitos por acidentes de transporte não especificados, representa uma fonte de incerteza nos dados de mortalidade. Simplesmente ignorar a categoria V99 pode levar a uma subestimação do número real de mortes. Para avaliar o impacto dessa categoria, foram realizadas duas análises: uma considerando todos os óbitos, incluindo os não especificados, e outra excluindo esses casos.

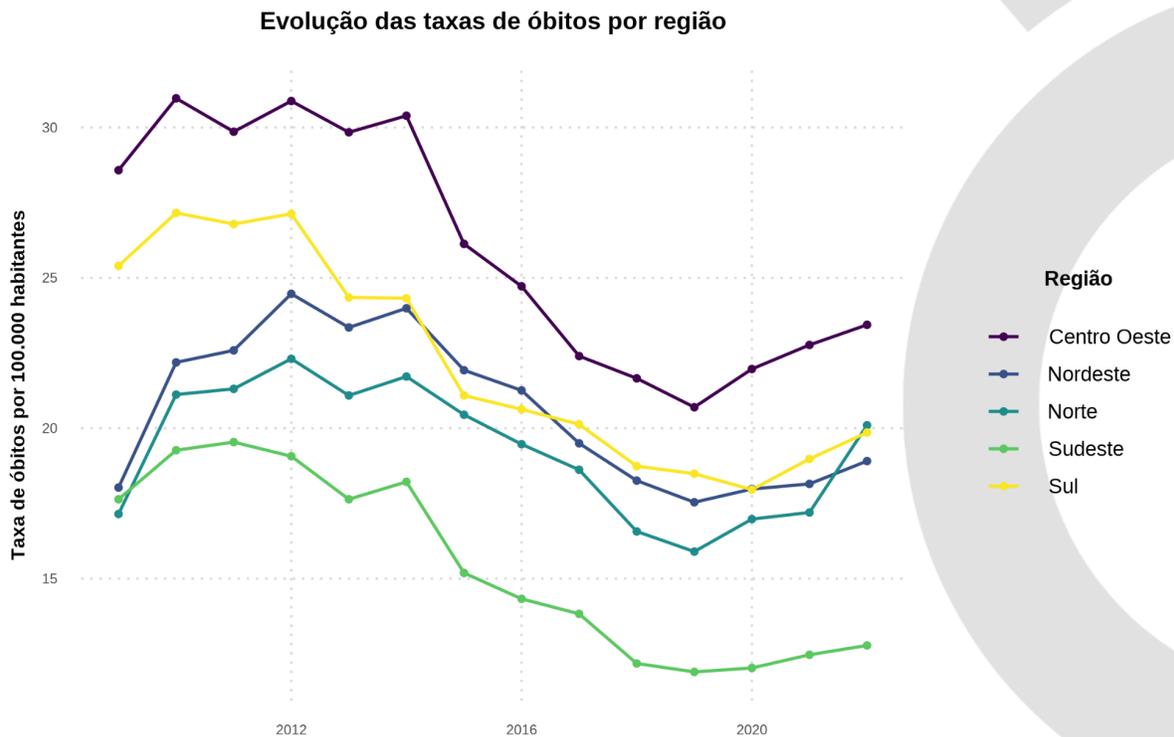
A inclusão da categoria V99 revela uma subnotificação dos acidentes de trânsito no Brasil, elevando a taxa de mortalidade em 0,46 por 100 mil habitantes em 2022. Esse acréscimo, embora aparentemente pequeno, aponta para a necessidade de aprimorar os sistemas de coleta e registro de dados sobre acidentes de trânsito, a fim de obter um panorama mais preciso da situação e direcionar as políticas públicas de forma mais eficaz.

Distribuição regional de mortes no trânsito no Brasil

A violência no trânsito é um problema crônico no Brasil, com mais de 380 mil vidas perdidas entre 2011 e 2020 (BRASIL, 2021). A frequência com que esses óbitos ocorrem é preocupante: de acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária, a cada 12 minutos uma pessoa morre em um sinistro de trânsito no país, o que se traduz em uma média de 5 mortes por hora (DOS SANTOS; SARAIVA, 2024). Esses dados consolidam o Brasil como um dos países com as maiores taxas de mortalidade no trânsito do continente.

Essa alta taxa de mortalidade, no entanto, não se distribui de forma homogênea pelo território nacional. Os resultados revelam disparidades nas taxas de mortalidade por sinistros de trânsito entre as diferentes porções do território nacional. O Centro-Oeste alcançou o maior índice (23,44 por 100 mil habitantes), quase o dobro do registrado no Sudeste (12,78). As demais regiões se situam entre esses extremos: Norte (20,10), Sul (19,86) e Nordeste (18,91).

Figura 4: Evolução da taxa de mortes em sinistros de trânsito por região



Fonte: Autora, 2024.

Figura 5: Números absolutos de mortes por sinistros de trânsito



Fonte: Autora, 2024.

Os números mostram uma clara desigualdade nas taxas de mortalidade por sinistros de trânsito entre as diferentes regiões no período de 2009 a 2022. O Norte (17,20%) e o Nordeste (4,88%) apresentaram os maiores aumentos, enquanto o Sudeste (-27,55%) e o Sul (-21,81%) registraram as maiores reduções. O Centro-Oeste, por sua vez, apresentou um decréscimo de 17,98% no período, com destaque para o menor número de mortes em 2019, quando a taxa atingiu 20,70.

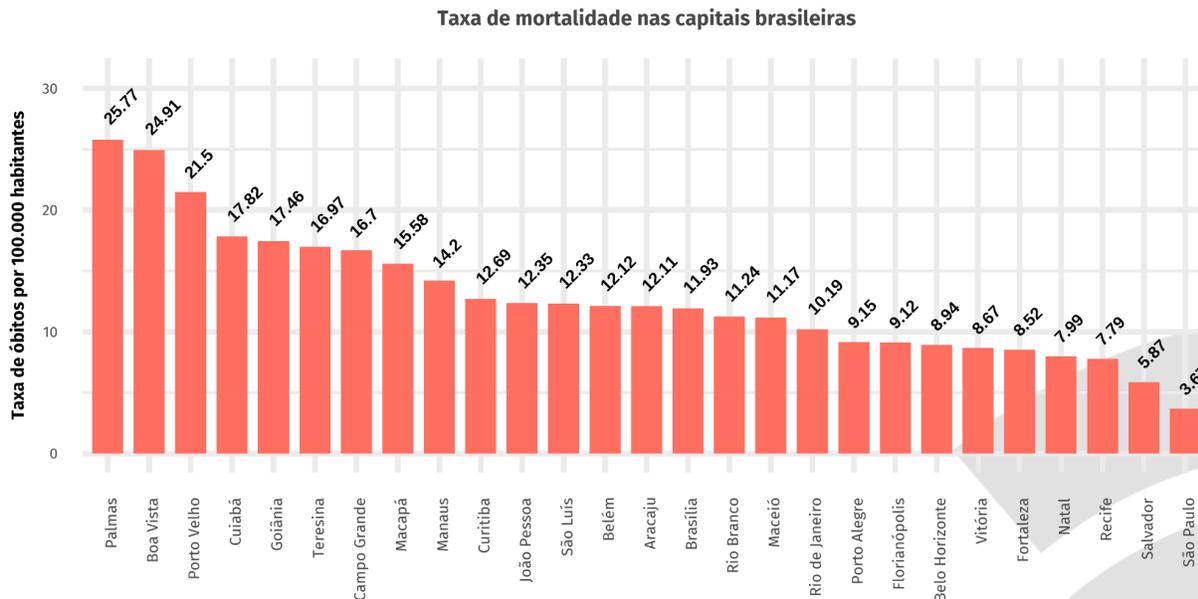
Ao desconsiderar os óbitos em acidentes de transporte não especificados, a mesma situação se repete com a região Centro-Oeste com a maior taxa, 23,37, seguida de Sul (19,74), Norte (19,51), Nordeste (17,90) e Sudeste (12,65).

A inclusão dos casos não especificados gerou uma variação percentual nas taxas de mortalidade das regiões. Para compreender melhor essa variação, calculou-se a diferença percentual entre os dados com e sem os casos não especificados. Em 2022, o Norte apresentou a maior variação percentual (18,31%), seguido pelo Nordeste (5,79%), Sul (4,56%), Centro Oeste (2,86%) e Sudeste (2,35%).

Óbitos em acidentes de trânsitos nas capitais brasileiras

As taxas de mortalidade por sinistros de trânsito nas capitais brasileiras apresentam uma grande variação. Em 2022, Palmas registrou a taxa mais elevada, com 25,77 óbitos por 100 mil habitantes, enquanto São Paulo apresentou a menor, com apenas 3,67. Essa disparidade regional é notável, com concentração significativa de óbitos nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

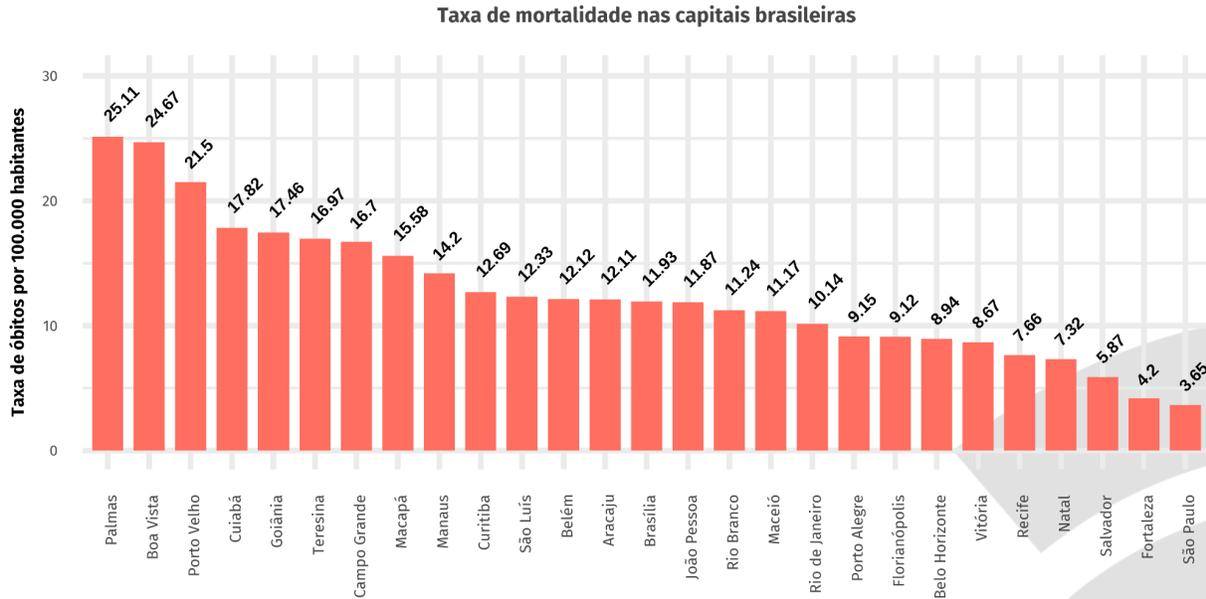
Figura 6: Mortes por acidentes de trânsito considerando os não especificados



Fonte: Autora, 2024.

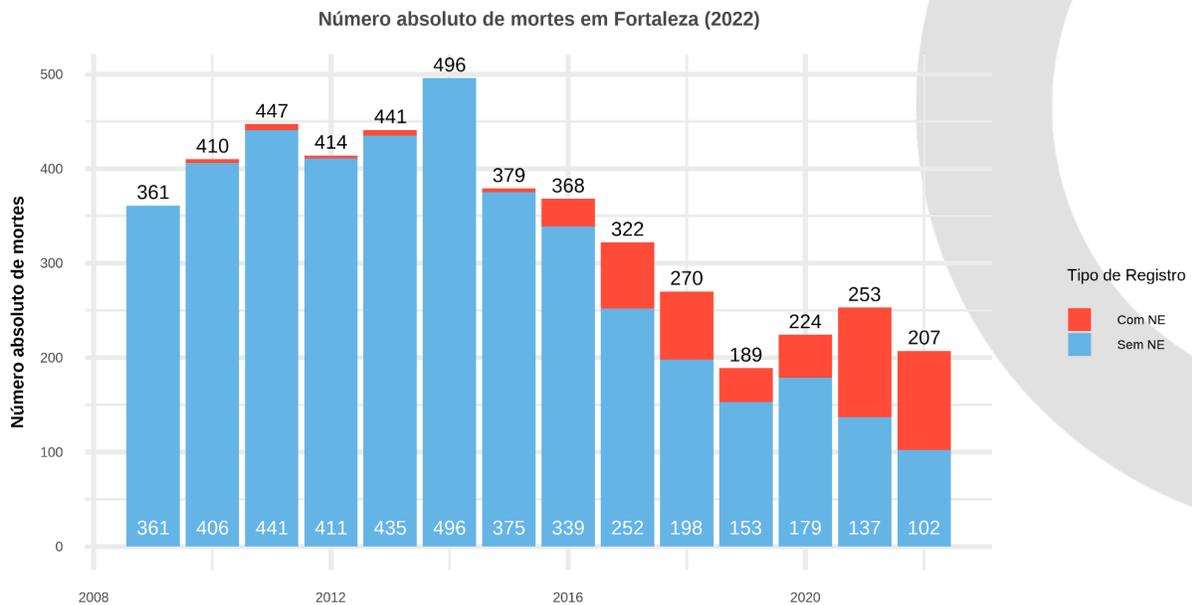
Embora a exclusão dos casos não especificados não tenha alterado a posição de destaque de Palmas e São Paulo como, respectivamente, a capital com maior e menor taxa de mortalidade por sinistros de trânsito, a análise revela disparidades significativas entre as demais capitais. Fortaleza, por exemplo, apresenta um aumento expressivo de 102,94% em sua taxa de mortalidade, o que a faz cair para a penúltima posição no ranking. A alta concentração de casos não especificados nesta cidade sugere a necessidade de investigações mais aprofundadas para entender as particularidades do problema.

Figura 7: Mortes por acidentes de trânsito desconsiderando os não especificados



Fonte: Autora, 2024.

Figura 8: Diferença nos números absolutos de mortes por sinistros de trânsito considerando (Com NE) e desconsiderando (Sem NE) os casos não especificados em Fortaleza-CE (2022)



Fonte: Autora, 2024.

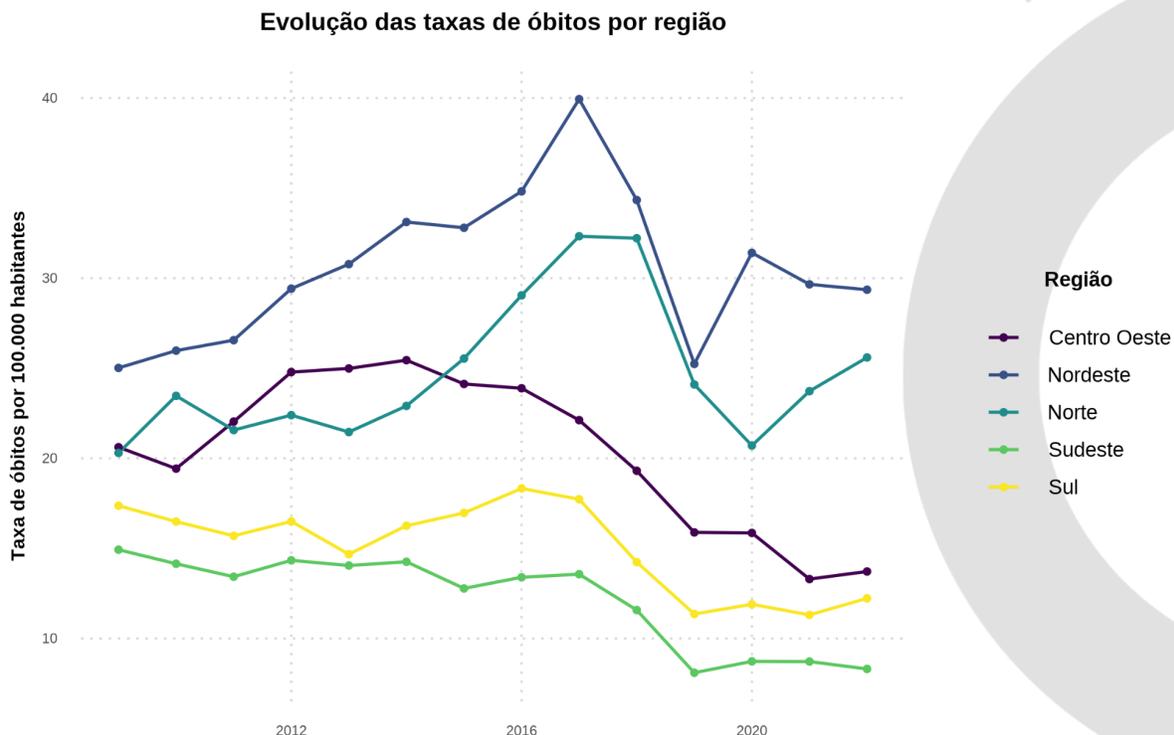
Mortes por armas de fogo

A violência armada no Brasil segue sendo um grave problema de saúde e segurança pública. Em 2022, o país registrou 33.227 homicídios por armas de fogo, o que corresponde a uma taxa média de 13,56 mortes por 100 mil habitantes. Essa realidade é especialmente preocupante nas regiões Norte e Nordeste. Analisando os municípios com mais de 500 mil habitantes e as capitais, observa-se que Bahia e Espírito Santo concentram o maior número de cidades com taxas de homicídios por arma de fogo superiores à média nacional.

Distribuição regional de mortes por armas de fogo no Brasil

A análise regional revela diferenças importantes nos índices de homicídio por arma de fogo no Brasil. O Norte, com um aumento de 26,11%, apresentou a maior variação no período analisado, seguido do Nordeste (aumento de 17,35%). Em contrapartida, as regiões Sudeste, Centro Oeste e Sul registraram reduções de 44,34%, 33,56% e 29,59%, respectivamente, nos últimos 14 anos.

Figura 9: Evolução da taxa de mortes por armas de fogo

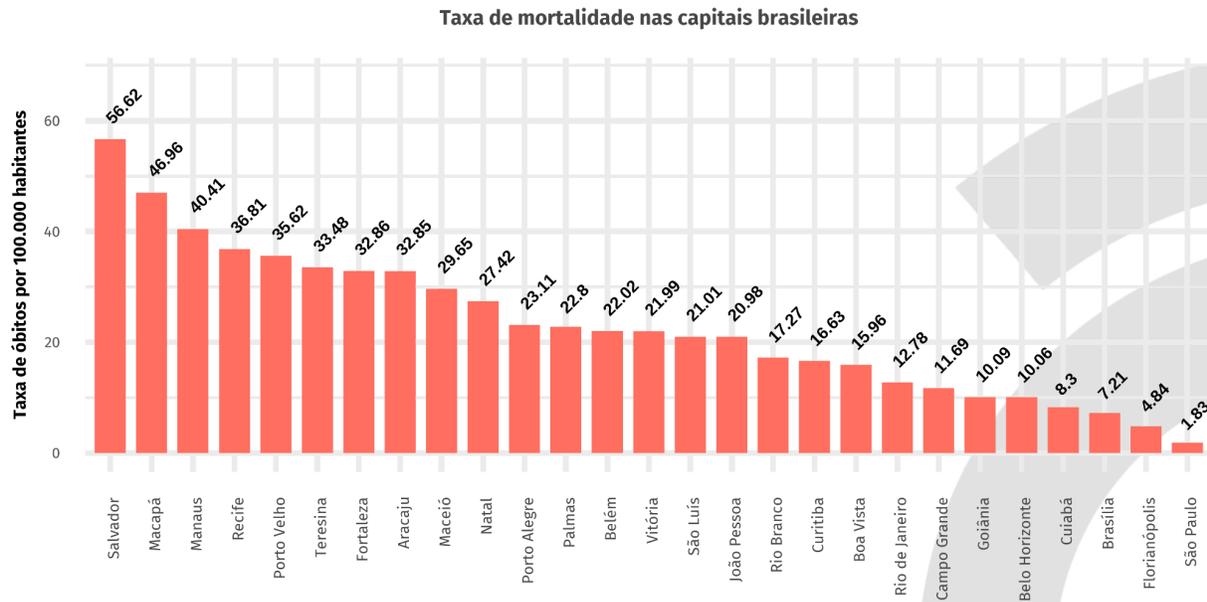


Fonte: Autora, 2024.

Mortes por armas de fogo nas capitais brasileiras

O Norte e Nordeste dominam o ranking das cidades com maiores taxas de homicídio por arma de fogo, com Salvador à frente (56,62). São Paulo é a capital com a menor taxa de homicídios por armas de fogo.

Figura 10: Mortes por armas de fogo nas capitais brasileiras (2022)

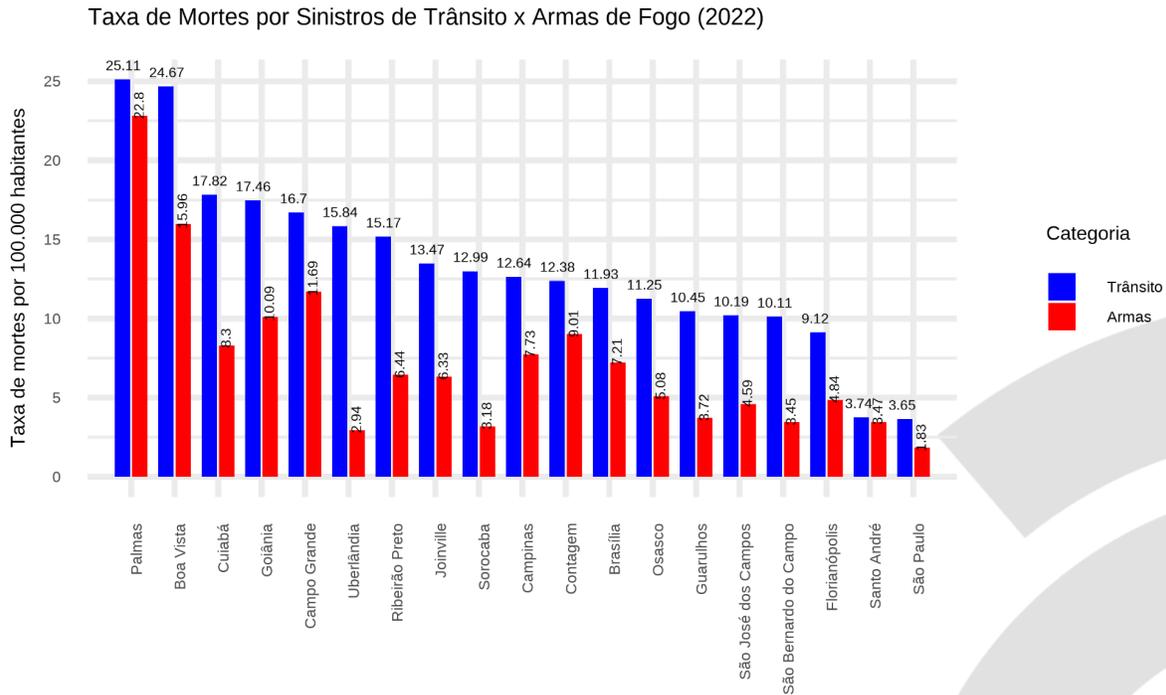


Fonte: Autora, 2024.

Trânsito ou Armas ? Um Comparativo da Mortalidade

A comparação entre mortes no trânsito e por armas de fogo em municípios brasileiros em 2022, revela um dado intrigante: em 38,30% deles, as mortes no trânsito superam as causadas por armas de fogo. É o caso de algumas capitais como Goiânia, São Paulo e Boa Vista. Em diversos casos, como o de Cuiabá e Florianópolis, a quantidade de mortes no trânsito é, respectivamente, 110,89% e 44,06% maior do que por armas de fogo.

Figura 11: Homicídios por arma de fogo vs. mortes no trânsito (2022)



Fonte: Autora, 2024.

A região Sudeste lidera o ranking de letalidade no trânsito, com 11 de suas cidades apresentando taxas de mortes superiores às de mortes por arma de fogo. Em particular, o estado de São Paulo concentra uma parcela significativa desse problema, abrigando 47,37% dos municípios nessa situação. Isso significa que nove cidades paulistas registram um número maior de mortes no trânsito do que de homicídios por arma de fogo. Em alguns casos, a disparidade é expressiva, como em Sorocaba, onde a taxa de mortes no trânsito supera em 308,50% a de homicídios.

Tabela 3: Diferenças percentuais entre as taxas de mortes por sinistros de trânsito e arma de fogo

Município	População	Taxa de mortes por sinistro de trânsito	Taxa de mortes por arma de fogo	Diferença (%)
Uberlândia	713.224	15,84	2,94	438,78
Sorocaba	723.682	12,99	3,18	308,49
São Bernardo do Campo	810.729	10,11	3,45	193,04
Guarulhos	1.291.771	10,45	3,72	180,91
Ribeirão Preto	698.642	15,17	6,44	135,56
São José dos Campos	697.054	10,19	4,59	122,00
Osasco	728.615	11,25	5,08	121,46

Município	População	Taxa de mortes por sinistro de trânsito	Taxa de mortes por arma de fogo	Diferença (%)
Cuiabá	650.877	17,82	8,30	114,70
Joinville	616.317	13,47	6,33	112,80
São Paulo	11.451.999	3,65	1,83	99,45
Florianópolis	537.211	9,12	4,84	88,43
Goiânia	1.437.366	17,46	10,09	73,04
Brasília	2.817.381	11,93	7,21	65,46
Campinas	1.139.047	12,64	7,73	63,52
Boa Vista	413.486	24,67	15,96	54,57
Campo Grande	898.100	16,70	11,69	42,86
Contagem	621.863	12,38	9,01	37,40
Palmas	302.692	25,11	22,80	10,13
Santo André	748.919	3,74	3,47	7,78

Fonte: Autora, 2024

Conclusão

Os dados do DataSUS de 2022 apontam para um cenário alarmante: 45.545 pessoas foram vítimas de homicídios no Brasil, o que representa uma taxa média de 20,36 por 100 mil habitantes. Esse valor, que por si só já é surpreendente, é superado por diversas cidades brasileiras. Feira de Santana na Bahia, por exemplo, registra uma taxa de homicídios 2,25 vezes maior do que a média nacional.

A violência letal é um problema que se dissemina por todo o território brasileiro. Em uma análise por região, observamos que, com exceção do Sul e Sudeste, todas as demais apresentam taxas superiores quando comparadas à média do país. O Norte se destaca como a região com a maior taxa de homicídios, embora tenha registrado o menor crescimento entre 2021 e 2022.

Na região Nordeste, Bahia e Pernambuco concentram o maior número de cidades com altas taxas de homicídios. Em Pernambuco, todas as cidades com mais de 500 mil habitantes apresentam valores superiores à média brasileira.

Outra grave problemática que afeta a saúde e o bem-estar dos brasileiros são as mortes no trânsito. De acordo com dados do DataSUS, em 2022, foram registrados 34.426 óbitos por acidentes de trânsito no país. A taxa média, considerando todos os casos, inclusive os não especificados, é de 24,24 por 100 mil habitantes. A região Centro-Oeste, como um todo, lidera esse ranking negativo, com 23,44 mortes a cada 100 mil habitantes, enquanto o Sudeste apresenta a menor taxa.

Com e sem a consideração dos casos não especificados, Palmas e São Paulo ocupam, respectivamente, os primeiros e últimos lugares no ranking das capitais com maior e menor taxa de mortalidade no trânsito. No entanto, em Fortaleza, observa-se uma redução de 50% na taxa de mortes quando os casos não especificados são desconsiderados. Essa mudança faz com que

Fortaleza caía três posições no ranking nacional, passando a ocupar a penúltima posição, à frente apenas de São Paulo.

No que concerne a mortes por armas de fogo, mais uma vez o Norte e o Nordeste lideram as estatísticas negativas. Todas as 10 primeiras colocadas pertencem a essas regiões. Ao passo que as regiões Sul e Sudeste apresentam índices menores do que o parâmetro nacional.

O Nordeste concentrou 47,95% dos homicídios por arma de fogo registrados no Brasil em 2022, totalizando 15.934 casos. A Bahia, com 5.487 ocorrências, liderou esse ranking nacional, apresentando a taxa mais elevada entre os estados, com 39 mortes por 100 mil habitantes. Essa concentração de violência na região, em contraste com as menores taxas do Sul, apontam para a persistência de profundas desigualdades sociais e a necessidade de políticas públicas de segurança mais eficazes.

Mesmo em capitais do Sul, como Porto Alegre (11^a no ranking nacional, com 23,11 mortes por 100 mil habitantes), a violência por arma de fogo se faz presente, demonstrando a complexidade do problema em todo o território nacional. A influência do crime organizado e a necessidade de ações urgentes e coordenadas entre os governos federal, estaduais e municipais se destacam como desafios a serem enfrentados para reduzir esses altos índices de homicídios.

Os estudos indicam uma crise no que diz respeito à violência letal no Brasil, tanto por homicídios quanto por sinistros de trânsito. A necessidade de ações urgentes e coordenadas se faz evidente para reverter esse quadro. A implementação de políticas públicas eficazes, com foco na segurança pública e no trânsito, é crucial. Investimentos em infraestrutura, educação, fiscalização e o uso de tecnologias são medidas indispensáveis para reduzir os índices de homicídios e de mortes nas ruas. Além disso, a integração entre os diversos órgãos envolvidos, como segurança pública, trânsito e saúde, é fundamental para a construção de um país mais seguro para todos os cidadãos.

Referências

BARBOSA, J. DE S. et al. *Avaliação da incompletude dos registros de óbitos por causas externas do Sistema de Informações sobre Mortalidade no Rio Grande do Sul, 2000-2019*. *Epidemiologia e Serviços de Saúde*, v. 32, p. e2022301, 17 jul. 2023.

BRASIL. **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito**. [s.l: s.n.]. Disponível em: [Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021 - 2030](#).

CERQUEIRA, D; BUENO, S.. *Atlas da violência 2024*. Brasília: Ipea; FBSP, 2024. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/14031>. Acesso em: 13 out. 2024.

DIAS, D. E. M. et al. *Análise da tendência da mortalidade por causas externas em pessoas idosas no Brasil, 2000 a 2022*. *Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia*, v. 27, p. e230204, 2024.

DOS SANTOS, P. A. B.; SARAIVA, J. P. **Dados Consolidados de Óbitos no Trânsito Brasileiro - 2022 DATASUS**, 2024. Disponível em: [Análise DATASUS 2022](#)

MASCARENHAS, M. D. M. BARROS, M. B. D. A. *Evolução das internações hospitalares por causas externas no sistema público de saúde - Brasil, 2002 a 2011*. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v. 24, n. 1, p. 19–29, mar. 2015.

MORAES, M. X.; SOUZA, J. DE; PASSARELLI-ARAÚJO, H. *O impacto da mortalidade por causas externas na esperança de vida nos municípios produtores de petróleo da Bacia de Campos/RJ*. **Revista Brasileira de Estudos de População**, v. 40, p. e0248, 20 out. 2023.

OPAS. **Segurança no trânsito - OPAS/OMS | Organização Pan-Americana da Saúde.**, 12 mar. 2024. Disponível em: <<https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>>

PAIVA, I. L.; FONSECA, M. R. C. C. *Mortalidade por causas externas no estado de São Paulo: Uma análise epidemiológica do período de 2000 a 2018*. **Research, Society and Development**, v. 10, n. 10, p. e15101018627–e15101018627, 4 ago. b2021.

PAIVA, I. L.; FONSECA, M. R. C. C. *Mortalidade por causas externas no estado de São Paulo: Uma análise epidemiológica do período de 2000 a 2018*. **Research, Society and Development**, v. 10, n. 10, p. e15101018627–e15101018627, 4 ago. a2021.

UNODC, U. N. O. ON D.; CRIME. **Global Study On Homicide 2023**. [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/gsh/2023/Global_study_on_homicide_2023_web.pdf>.

Anexo

Categoria	Descrição
V01	Pedestre traumatizado em colisão com um veículo a pedal
V02	Pedestre traumatizado em colisão com um veículo a motor de duas ou três rodas
V03	Pedestre traumatizado em colisão com um automóvel [carro], pick up ou caminhonete
V04	Pedestre traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou com um ônibus
V05	Pedestre traumatizado em colisão com trem [comboio] ou um veículo ferroviário
V06	Pedestre traumatizado em colisão com outro veículo não-motorizado
V09	Pedestre traumatizado em outros acidentes de transporte e em acidentes de transporte não especificados
V10	Ciclista traumatizado em colisão com um pedestre ou um animal
V11	Ciclista traumatizado em colisão com outro veículo a pedal
V12	Ciclista traumatizado em colisão com um veículo a motor de duas ou três rodas
V13	Ciclista traumatizado em colisão com um automóvel, pick up ou caminhonete
V14	Ciclista traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou um ônibus
V15	Ciclista traumatizado em colisão com um trem ou um veículo ferroviário
V16	Ciclista traumatizado em colisão com outro veículo não-motorizado
V17	Ciclista traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado
V18	Ciclista traumatizado em um acidente de transporte sem colisão

Categoria	Descrição
V19	Ciclista traumatizado em outros acidentes de transporte e em acidentes de transporte não especificados
V20	Motociclista traumatizado em colisão com um pedestre ou um animal
V21	Motociclista traumatizado em colisão com um veículo a pedal
V22	Motociclista traumatizado em colisão com um veículo a motor de duas ou três rodas
V23	Motociclista traumatizado em colisão com um automóvel [carro], pick up ou caminhonete
V24	Motociclista traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou um ônibus
V25	Motociclista traumatizado em colisão com um trem ou um veículo ferroviário
V26	Motociclista traumatizado em colisão com outro veículo não-motorizado
V27	Motociclista traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado
V28	Motociclista traumatizado em um acidente de transporte sem colisão
V29	Motociclista traumatizado em outros acidentes de transporte e em acidentes de transporte não especificados
V30	Ocupante de um triciclo motorizado traumatizado em colisão com um pedestre ou um animal
V31	Ocupante de um triciclo motorizado traumatizado em colisão com um veículo a pedal
V32	Ocupante de um triciclo motorizado traumatizado em colisão com outro veículo a motor de duas ou três rodas
V33	Ocupante de um triciclo motorizado traumatizado em colisão com um automóvel, pick up ou caminhonete
V34	Ocupante de um triciclo motorizado traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou um ônibus

Categoria	Descrição
V35	Ocupante de um triciclo motorizado traumatizado em colisão com um trem [comboio] ou um veículo ferroviário
V36	Ocupante de um triciclo motorizado traumatizado em colisão com outro veículo não-motorizado
V37	Ocupante de um triciclo motorizado traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado
V38	Ocupante de um triciclo motorizado traumatizado em um acidente de transporte sem colisão
V39	Ocupante de um triciclo motorizado traumatizado em outros acidentes de transporte e em acidentes de transporte não especificados
V40	Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com um pedestre ou um animal
V41	Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com um veículo a pedal
V42	Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com outro veículo a motor de duas ou três rodas
V43	Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com um automóvel [carro], pick up ou caminhonete
V44	Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou um ônibus
V45	Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com um trem [comboio] ou um veículo ferroviário
V46	Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com outro veículo não-motorizado
V47	Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado
V48	Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em um acidente de transporte sem colisão

Categoria	Descrição
V49	Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em outro acidentes de transporte e em acidentes de transporte não especificados
V50	Ocupante de uma caminhonete traumatizado em colisão com um pedestre ou um animal
V51	Ocupante de uma caminhonete traumatizado em colisão com um veículo a pedal
V52	Ocupante de uma caminhonete traumatizado em colisão com veículo a motor de duas ou três rodas
V53	Ocupante de uma caminhonete traumatizado em colisão com um automóvel [carro] ou uma caminhonete
V54	Ocupante de uma caminhonete traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou um ônibus
V55	Ocupante de uma caminhonete traumatizado em colisão com um trem [comboio] ou veículo ferroviário
V56	Ocupante de uma caminhonete traumatizado em colisão com outro veículo não-motorizado
V57	Ocupante de uma caminhonete traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado
V58	Ocupante de uma caminhonete traumatizado em um acidente de transporte sem colisão
V59	Ocupante de uma caminhonete traumatizado em outros acidentes de transporte e em acidentes de transporte não especificados
V60	Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em colisão com um pedestre ou um animal
V61	Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em colisão com um veículo a pedal
V62	Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em colisão com um veículo a motor de duas ou três rodas
V63	Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em colisão com um automóvel [carro] ou uma caminhonete

Categoria	Descrição
V64	Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em colisão com um outro veículo de transporte pesado ou um ônibus
V65	Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em colisão com um trem [comboio] ou um veículo ferroviário
V66	Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em colisão com um outro veículo não-motorizado
V67	Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado
V68	Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em um acidente de transporte sem colisão
V69	Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em outros acidentes de transporte não especificados
V70	Ocupante de um ônibus traumatizado em colisão com um pedestre ou um animal
V71	Ocupante de um ônibus traumatizado em colisão com um veículo a pedal
V72	Ocupante de um ônibus traumatizado em colisão com um outro veículo a motor de duas ou três rodas
V73	Ocupante de um ônibus traumatizado em colisão com um automóvel [carro] ou uma caminhonete
V74	Ocupante de um ônibus traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou um ônibus
V75	Ocupante de um ônibus traumatizado em colisão com um trem [comboio] ou um veículo ferroviário
V76	Ocupante de um ônibus traumatizado em colisão com outro veículo não-motorizado
V77	Ocupante de um ônibus traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado
V78	Ocupante de um ônibus traumatizado em um acidente de transporte sem colisão

Categoria	Descrição
V79	Ocupante de um ônibus traumatizado em outros acidentes de transporte e em acidentes de transporte não especificados
V80	Pessoa montada em animal ou ocupante de um veículo a tração animal traumatizado em um acidente de transporte
V81	Ocupante de um trem [comboio] ou um veículo ferroviário traumatizado em um acidente de transporte
V82	Ocupante de um bonde [carro elétrico] traumatizado em um acidente de transporte
V83	Ocupante de um veículo especial a motor usado principalmente em áreas industriais traumatizado em um acidente de transporte
V84	Ocupante de um veículo especial a motor de uso essencialmente agrícola traumatizado em um acidente de transporte
V85	Ocupante de um veículo a motor especial de construções traumatizado em um acidente de transporte
V86	Ocupante de um veículo especial para qualquer terreno ou de outro veículo a motor projetado essencialmente para uso não em via pública, traumatizado em um acidente de transporte
V87	Acidente de trânsito de tipo especificado, mas sendo desconhecido o modo de transporte da vítima
V88	Acidente não-de-trânsito de tipo especificado, mas sendo desconhecido o modo de transporte da vítima
V89	Acidente com um veículo a motor ou não-motorizado, tipo(s) de veículo(s) não especificado(s)
V99	Acidente de transporte não especificado
X85	Agressão por meio de drogas, medicamentos e substâncias biológicas
X86	Agressão por meio de substâncias corrosivas
X87	Agressão por pesticidas

Categoria	Descrição
X88	Agressão por meio de gases e vapores
X89	Agressão por meio de outros produtos químicos e substâncias nocivas especificados
X90	Agressão por meio de produtos químicos e substâncias nocivas não especificados
X91	Agressão por meio de enforcamento, estrangulamento e sufocação
X92	Agressão por meio de afogamento e submersão
X93	Agressão por meio de disparo de arma de fogo de mão
X94	Agressão por meio de disparo de espingarda, carabina ou arma de fogo de maior calibre
X95	Agressão por meio de disparo de outra arma de fogo ou de arma não especificada
X96	Agressão por meio de material explosivo
X97	Agressão por meio de fumaça, fogo e chamas
X98	Agressão por meio de vapor de água, gases ou objetos quentes
X99	Agressão por meio de objeto cortante ou penetrante
Y01	Agressão por meio de projeção de um lugar elevado
Y02	Agressão por meio de projeção ou colocação da vítima diante de um objeto em movimento
Y03	Agressão por meio de impacto de um veículo a motor
Y04	Agressão por meio de força corporal
Y05	Agressão sexual por meio de força física
Y06	Negligência e abandono
Y07	Outras síndromes de maus tratos

Categoria	Descrição
Y08	Agressão por outros meios especificados
Y09	Agressão por meios não especificados
Y35	Intervenção legal
Y36	Operações de guerra

Tabela 4: Classificação Internacional de Doenças Fonte: *Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados com a Saúde, 2024.*

Tabela 5: Municípios com mais de 500 mil habitantes: Número e taxa de óbitos por sinistros de trânsito registrados (2022)

Município	UF	Óbitos por sinistros de trânsito com NE	Óbitos por sinistros de trânsito sem NE	Taxa de sinistros de trânsito com NE	Taxa de sinistros de trânsito sem NE
Aparecida de Goiânia	GO	90	90	17,05	17,05
Aracaju	SE	73	73	12,11	12,11
Belém	PA	158	158	12,12	12,12
Belo Horizonte	MG	207	207	8,94	8,94
Boa Vista	RR	103	102	24,91	24,67
Brasília	DF	336	336	11,93	11,93
Campinas	SP	145	144	12,73	12,64
Campo Grande	MS	150	150	16,7	16,7
Contagem	MG	77	77	12,38	12,38

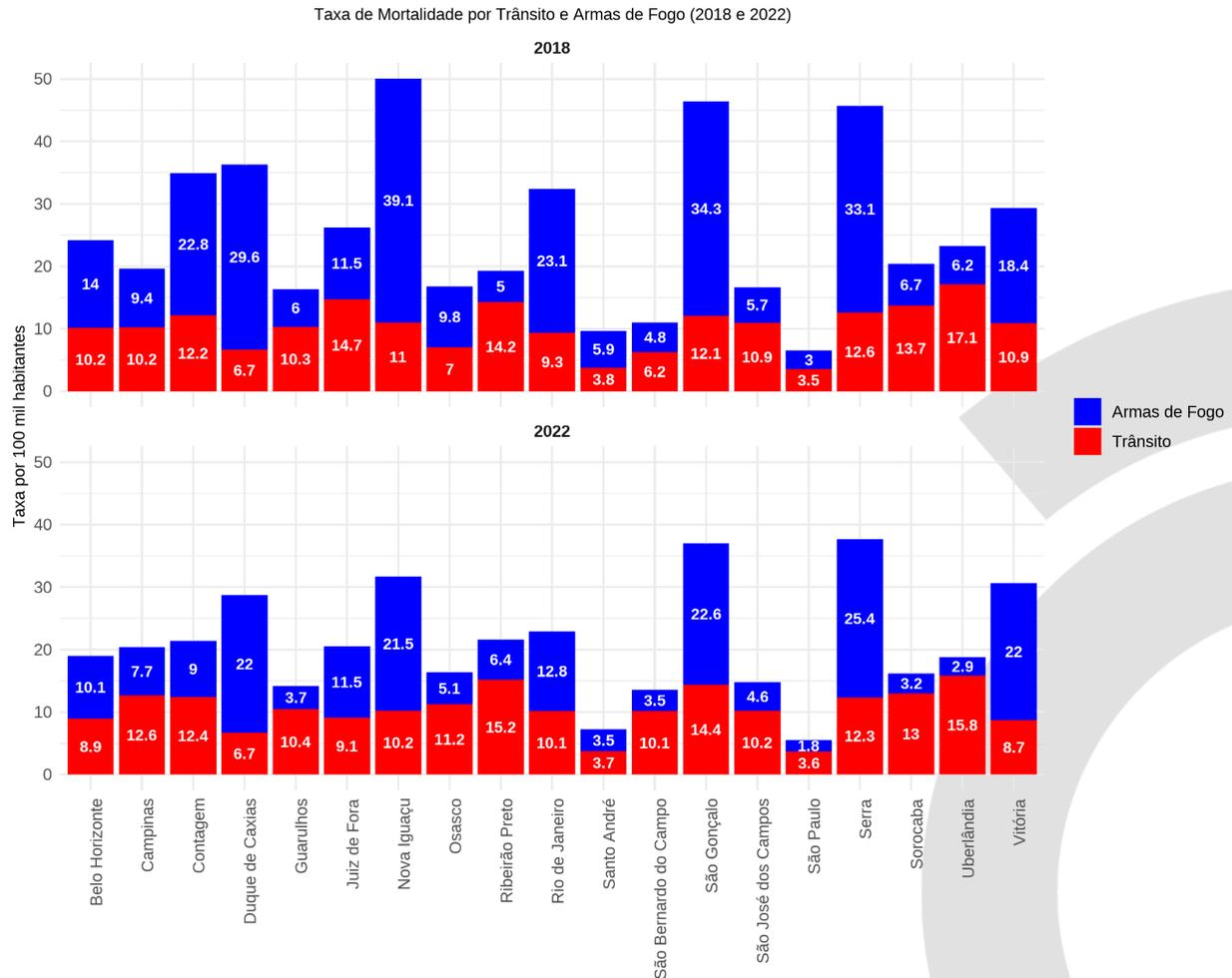
Município	UF	Óbitos por sinistros de trânsito com NE	Óbitos por sinistros de trânsito sem NE	Taxa de sinistros de trânsito com NE	Taxa de sinistros de trânsito sem NE
Cuiabá	MT	116	116	17,82	17,82
Curitiba	PR	225	225	12,69	12,69
Duque de Caxias	RJ	54	54	6,68	6,68
Feira de Santana	BA	79	79	12,82	12,82
Florianópolis	SC	49	49	9,12	9,12
Fortaleza	CE	207	102	8,52	4,2
Goiânia	GO	251	251	17,46	17,46
Guarulhos	SP	135	135	10,45	10,45
Jaboatão dos Guararapes	PE	50	50	7,76	7,76
João Pessoa	PB	103	99	12,35	11,87
Joinville	SC	83	83	13,47	13,47
Juiz de Fora	MG	53	49	9,8	9,06
Londrina	PR	82	81	14,75	14,57
Macapá	AP	69	69	15,58	15,58
Maceió	AL	107	107	11,17	11,17
Manaus	AM	293	293	14,2	14,2
Natal	RN	60	55	7,99	7,32

Município	UF	Óbitos por sinistros de trânsito com NE	Óbitos por sinistros de trânsito sem NE	Taxa de sinistros de trânsito com NE	Taxa de sinistros de trânsito sem NE
Nova Iguaçu	RJ	80	80	10,18	10,18
Osasco	SP	82	82	11,25	11,25
Palmas	TO	78	76	25,77	25,11
Porto Alegre	RS	122	122	9,15	9,15
Porto Velho	RO	99	99	21,5	21,5
Recife	PE	116	114	7,79	7,66
Ribeirão Preto	SP	107	106	15,32	15,17
Rio Branco	AC	41	41	11,24	11,24
Rio de Janeiro	RJ	633	630	10,19	10,14
Salvador	BA	142	142	5,87	5,87
Santo André	SP	28	28	3,74	3,74
São Bernardo do Campo	SP	82	82	10,11	10,11
São Gonçalo	RJ	129	129	14,39	14,39
São José dos Campos	SP	71	71	10,19	10,19
São Luís	MA	128	128	12,33	12,33
São Paulo	SP	420	418	3,67	3,65
Serra	ES	64	64	12,29	12,29

Município	UF	Óbitos por sinistros de trânsito com NE	Óbitos por sinistros de trânsito sem NE	Taxa de sinistros de trânsito com NE	Taxa de sinistros de trânsito sem NE
Sorocaba	SP	94	94	12,99	12,99
Teresina	PI	147	147	16,97	16,97
Uberlândia	MG	115	113	16,12	15,84
Vitória	ES	28	28	8,67	8,67

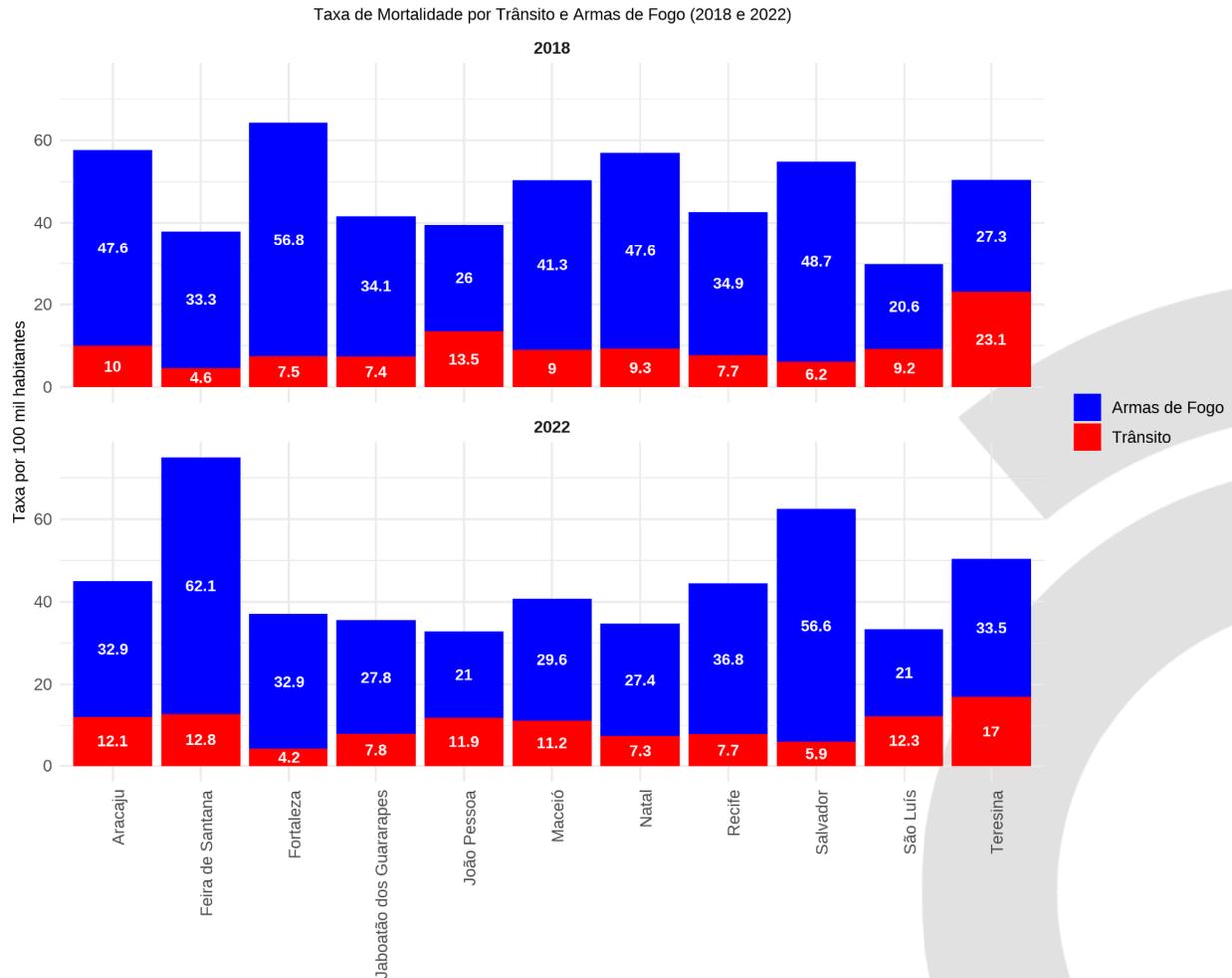
Fonte: Autora, 2024.

Evolução das taxas de mortes por sinistros de trânsito e armas de fogo entre 2018 e 2022 para as cidades do Sudeste com mais de 500 mil habitantes.



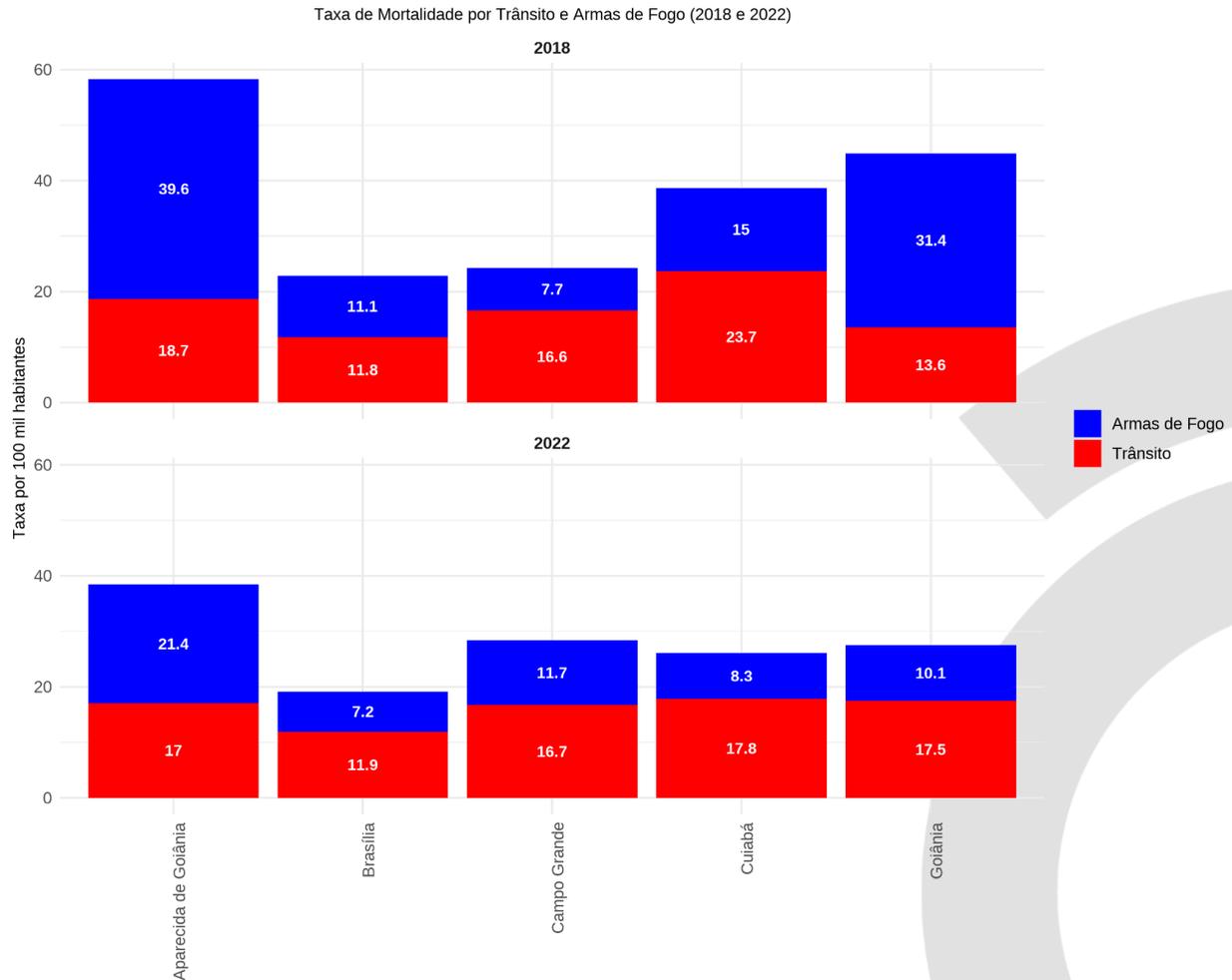
Fonte: Autora, 2024.

Evolução das taxas de mortes por sinistros de trânsito e armas de fogo entre 2018 e 2022 para as cidades do Nordeste com mais de 500 mil habitantes.



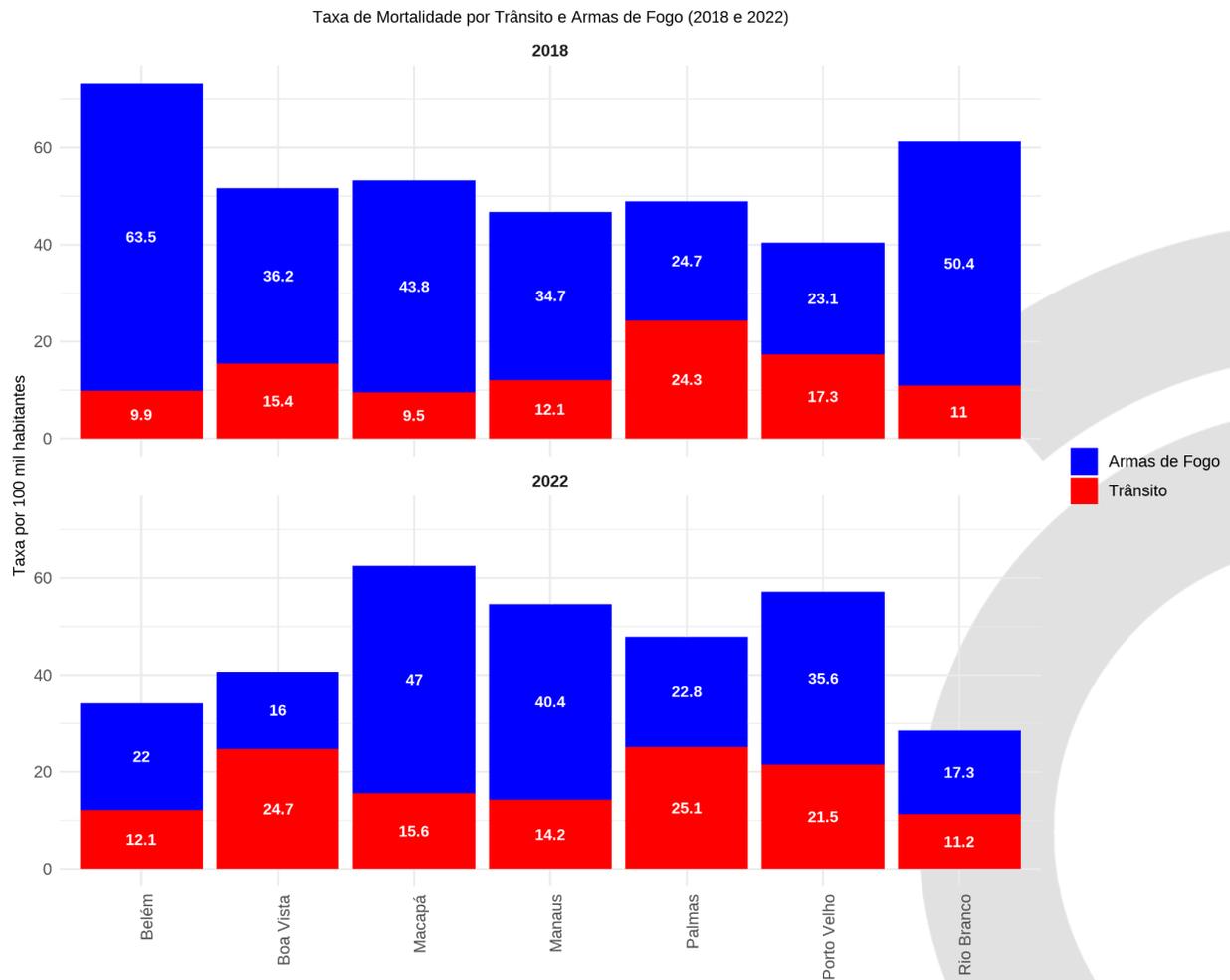
Fonte: Autora, 2024.

Evolução das taxas de mortes por sinistros de trânsito e armas de fogo entre 2018 e 2022 para as cidades do Centro Oeste com mais de 500 mil habitantes.



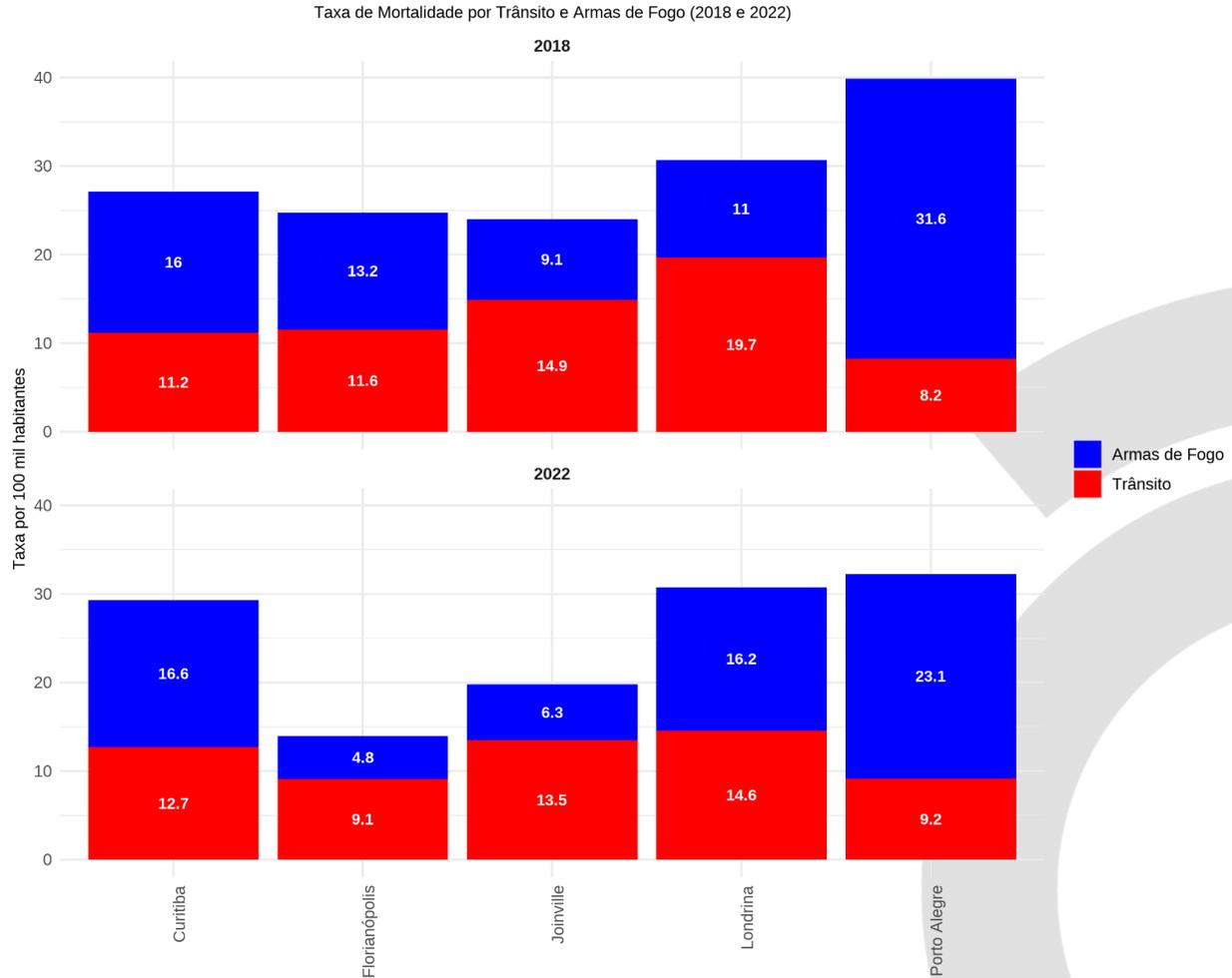
Fonte: Autora, 2024.

Evolução das taxas de mortes por sinistros de trânsito e armas de fogo entre 2018 e 2022 para as cidades do Norte com mais de 500 mil habitantes.



Fonte: Autora, 2024.

Evolução das taxas de mortes por sinistros de trânsito e armas de fogo entre 2018 e 2022 para as cidades do Sul com mais de 500 mil habitantes.



Fonte: Autora, 2024.



OBSERVATÓRIO

nacional de segurança viária

PIT - Parque de Inovação Tecnológica São José dos Campos
Estrada Dr. Altino Bondensan, 500 - Eugênio de Melo
São José dos Campos - São Paulo
+55 (19) 3801-4500

www.onsv.org.br

