



Instituto de Segurança Pública
Série Estudos 6

dossiê Trânsito 2 0 1 1

Organização
Paulo Augusto Souza Teixeira
Andréia Soares Pinto
Marcello Montillo Provenza



Instituto de Segurança Pública
Série Estudos 6

dossiê
Trânsito
2 0 1 1

Organização
Paulo Augusto Souza Teixeira
Andréia Soares Pinto
Marcello Montillo Provenza

Dossiê Trânsito 2011
(ano-base 2010)

Série Estudos 6
1ª Edição

Sérgio Cabral Filho
Governador

José Mariano Beltrame
Secretário de Estado de Segurança

Direitos de publicação reservados ao Instituto de Segurança
Pública.

É permitida a reprodução, total ou parcial, e por qualquer
meio, desde que citada a fonte.

Organizadores
Paulo Augusto S. Teixeira
Andréia Soares Pinto
Marcello Montillo Provenza

Coordenação Técnica
Marcus Ferreira

Colaboradores
Marina Carvalho - SMSDC-RJ
Penha Rocha - SMSDC-RJ
Cel BM Castro Tavares - CBMERJ

Equipe
André Saldanha
João Batista Porto de Oliveira
Leonardo de Carvalho Silva
Renato Coelho Dirk
Orlinda Cláudia R. de Moraes
Emmanuel Rapizzo Caldas
Max Willian C. M. de Oliveira
Jéssica Celina Farnezi Fernandes
Núbia Silva dos Santos
Karina Silva Marques

Carolina Arieira Rosa
Pedro A. Senna Madureira
Renan Alves de Oliveira
Juliana Aguida M. de Andrade

Revisão ortográfica e executiva
Thaís Chaves Ferraz

Projeto Gráfico e Diagramação
Kelson Moreira
Renato Coelho Dirk
Andréia Soares Pinto

Assessoria de Comunicação
Renata Sá Fortes
Karina Nascimento

Coordenação Administrativa
Marcos da Motta

Apoio Administrativo
Florisvaldo Moro
José Motta de Souza
José Renato Biral Belarmino

Sumário

^{PÁGINA}
05 Apresentação

^{PÁGINA}
07 Notas Metodológicas

^{PÁGINA}
09 Acidentes de Trânsito no RJ

^{PÁGINA}
14 Características dos Acidentes de Trânsito

^{PÁGINA}
15 Análise dos casos tipificados como "Outros - Lei 9.503"

^{PÁGINA}
22 Perfil das Vítimas de Acidente de Trânsito no RJ

^{PÁGINA}
25 Perfil das Vítimas de Homicídio Culposo de Trânsito

^{PÁGINA}
27 Perfil das Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito

^{PÁGINA}
29 Distribuição Espacial das Vítimas de Acidentes de Trânsito

^{PÁGINA}
37 Rodovias do Estado e Incidências de Acidente de Trânsito

^{PÁGINA}
42 Vítimas de Acidentes de Trânsito na Capital

^{PÁGINA}
56 Anexos

Fluxograma sobre Atendimento a Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro

Taxas de Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito e Homicídio Culposo de Trânsito por População Residente e por Frota de Veículos em Circulação

Pirâmides Etárias de Vítimas de Acidentes de Trânsito por Sexo

Relação de Códigos e Títulos que Caracterizam o Homicídio Culposo de Trânsito e a Lesão Culposa de Trânsito

Áreas Integradas de Segurança Pública - AISP

^{PÁGINA}
49 Vias Especiais do Município do Rio de Janeiro

^{PÁGINA}
53 Considerações Finais

Apresentação

Ao longo de mais de dez anos, o Instituto de Segurança Pública – ISP vem desenvolvendo análises temáticas que abordam questões relevantes para as diversas pessoas e instituições encarregadas da formulação e da execução de políticas de segurança pública. Desta forma, tem contribuído tanto com gestores de políticas públicas quanto com diversos setores da sociedade, constituindo-se num centro de pesquisas e de divulgação de informação da sua área.

A qualidade dos trabalhos desenvolvidos pelo ISP tem permitido a construção de novas parcerias, através de convênios ou acordos de cooperação. No caso específico deste relatório, destacamos as parcerias firmadas com o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) e com a Companhia de Engenharia de Trânsito do Município do Rio de Janeiro (CET-Rio). Dessas parcerias surgiu a motivação para a inédita consolidação dos dados referentes a acidentes de trânsito no Rio de Janeiro neste dossiê.

O presente estudo traz uma análise dos dados de 2010 sobre mortes e lesões no trânsito ocorridas no estado, usando como fonte a base de dados da Polícia Civil, cedida pelo DGTIT (Departamento Geral de Tecnologia da Informação e Telecomunicações). Deixamos de analisar uma enorme gama de eventos, atendidos cotidianamente por agentes públicos (policiais militares e guardas municipais), os acidentes de trânsito sem vítimas, em virtude da ausência de informações sistematizadas, em formato digital. O objetivo do dossiê foi apresentar a situação do ano de 2010, em relação ao número de vítimas no trânsito, e a sua evolução frente a anos anteriores. O trabalho se fundamentou em análises que levassem em conta as distinções quanto

ao tipo de acidente de trânsito (atropelamentos, colisão, capotagem, entre outros), as suas consequências (lesões e homicídios culposos de trânsito), a distribuição geográfica dos eventos (por Áreas Integradas de Segurança – AISP, por municípios e, na Capital, por zonas da cidade) e as taxas por população residente e por frota de veículos automotores, além do perfil das vítimas por tipo de acidente.

Cabe ressaltar ainda que foi elaborado um fluxo dos acidentes de trânsito e a participação das diversas instituições envolvidas, como as polícias civil e militar, guardas municipais, corpo de bombeiros e serviços de saúde, dentre outros. Sem a intenção de ser um produto acabado, o fluxo pretende apresentar a complexidade dos procedimentos decorrentes dos acidentes e a necessidade de ações integradas e coordenadas visando a minimizar danos e salvar vidas.

Essas informações alcançam grande relevância nas discussões sobre quais são, onde se dão e para quem se voltam as políticas públicas. No Brasil, estima-se que o custo resultante das mortes em decorrência de acidentes de trânsito represente algo aproximado a 1,2% do PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro, cerca de 31,42 bilhões de reais (BASTOS, 2011: 29).

O ano de 2011 está sendo considerado o marco inicial da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito, proclamada oficialmente pela ONU em março de 2010. Com término planejado para 2020, a campanha decenal mundial tem como finalidade "estimular esforços em todo o mundo para conter e reverter a tendência crescente de

fatalidades e ferimentos graves em acidentes no trânsito no planeta¹. A meta é reduzir pela metade o número de fatalidades no trânsito mundial. Diversos fatores podem contribuir para o controle sobre o número de acidentes, destacando-se o trinômio “engenharia de trânsito, esforço legal e educação”. No campo do esforço legal sobressaem os possíveis efeitos da aplicação da Lei 11.705/2008 e das operações de fiscalização de condutores como forma de coibir o uso de bebida alcoólica e substâncias psicoativas durante a direção de veículo automotor, conhecidas como “Operação Lei Seca”.

Segundo a Resolução nº 314/2009 do CONTRAN, a pesquisa sobre essa temática deve detectar o envolvimento da população em acidentes de trânsito, procurando descrever como, quando, onde e os motivos que explicam esses eventos. Nesse caso, o Instituto de Segurança Pública cumpre papel relevante ao produzir um estudo inovador, dando a sua contribuição para subsidiar políticas públicas e campanhas educativas de trânsito.

PAULO AUGUSTO SOUZA TEIXEIRA

Diretor-Presidente do Instituto de Segurança Pública

Referências:

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS (CNM). **Estudos Técnicos:** Mapeamento das Mortes por Acidentes de Trânsito no Brasil. Brasília: 2009. Disponível em: <http://portal.cnm.org.br/sites/9000/9070/Estudos/Transito/EstudoTransito-versaoconcurso.pdf>. Acesso em: 23/02/2011.

BASTOS, Jorge Tiago. **Geografia da mortalidade no trânsito no Brasil.** Dissertação (Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Área de Concentração em Planejamento e Operações de Sistemas de Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2011. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-14032011-112111/es.php>. Acesso em: 04/04/2011.

¹ SEMANA NACIONAL DO TRÂNSITO 2011, DENATRAN: <http://www.denatran.gov.br/campanhas/semana/2011/snt2011.htm>.

Notas Metodológicas

Para elaborar a análise de acidentes de trânsito no Rio de Janeiro foi utilizada a base de dados de registros de ocorrência da Polícia Civil do Estado (PCERJ). Esses dados representam o universo de vítimas de acidentes de trânsito (fatais e não fatais) que chegaram ao conhecimento da autoridade policial e que resultaram na produção de um registro formal do fato em delegacia de polícia (registro de ocorrência).

Os dados foram selecionados a partir dos títulos “Lesão Culposa de Trânsito” e “Homicídio Culposos de Trânsito”, utilizados pela PCERJ para identificar o tipo de delito ocorrido. Para ambos os delitos, se levou em consideração o total de pessoas vitimizadas, seguindo o método de divulgação das estatísticas oficiais sobre criminalidade e segurança pública do estado do Rio de Janeiro, cujo critério de contagem é de total de casos para crimes contra o patrimônio e de total de vítimas para os demais delitos. No entanto, para descrever as principais características dos acidentes de trânsito foram trabalhados apenas os totais de ocorrências ao invés do total de vítimas, já que uma mesma ocorrência pode conter mais de uma vítima e, assim, duplicar a informação. Os dados são baseados no ano de 2010, mas também apresentam análises comparativas com os anos de 2008 e 2009.

A menor unidade de análise é a circunscrição de delegacia de polícia (DP), ou seja, a área delimitada sob responsabilidade de determinada DP. No Rio de Janeiro, a maioria das circunscrições coincide com os limites territoriais de bairros na Capital, de distritos na Baixada Fluminense e na Grande Niterói, e de municípios no Interior;

1 Ver nova metodologia de reagregação de códigos para publicação em DOERJ em: http://urutau.proderj.rj.gov.br/isp_imagens/Uploads/metodologiareagregacao.pdf.

assim, foi possível elaborar análises e mapas temáticos utilizando os municípios como unidade de análise. Vale a pena ressaltar, no entanto, que a referência de unidade de análise em segurança pública é a Área Integrada de Segurança Pública (AISP), e que as demais unidades servem para lançar um olhar ainda mais específico sobre o evento em questão.

Os dados trabalhados neste estudo são referentes à distribuição por AISP vigente até 2010. Em 2011, a Secretaria de Estado de Segurança (SESEG) realizou alterações na distribuição espacial de algumas áreas, modificando, assim, o mapa de Áreas Integradas de Segurança Pública do estado.

Ainda sobre unidade de análise, foram feitas também considerações a respeito das vias com maiores incidências de lesão culposa e homicídio culposos de trânsito no município do Rio de Janeiro, a partir de padronização de variáveis que continham dados sobre a localização do fato. Esse procedimento foi possível com o auxílio do programa em desenvolvimento pelo NUPESP/ISP chamado “Corretor de Logradouros”³. As variáveis que continham o nome ou alguma referência sobre os logradouros foram padronizadas quanto à escrita em uma única variável. Há casos em que uma mesma via é conhecida por mais de um nome, como a Rodovia RJ-106, também

2 Em dez casos foi preciso agregar dados de população de municípios que compartilham a mesma circunscrição de DP: 108ª DP (Areal, C.L.Gasparian e Três Rios), 90ª DP (Barra Mansa e Quatis), 126ª DP (Cabo Frio e Arraial do Cabo), 130ª DP (Carapebus e Quissamã), 154ª DP (Cordeiro e Macuco), 71ª DP (Itaboraí e Tanguá), 143ª DP (Itaperuna, Cardoso Moreira e S.J.de Ubá), 96ª DP (Miguel Pereira e Paty do Alferes), 140ª DP (Natividade e Varre-Sai) e 136ª DP (Santo Antônio de Pádua e Aperibé).

3 Esse programa tem como finalidade tornar uniforme a escrita dos nomes e preencher as lacunas com informações sobre localização do fato presentes em outros campos ou variáveis, diminuindo, assim, a perda de informação devido ao mal preenchimento e produzindo um dado de melhor qualidade quanto à localização.

conhecida por Rodovia Amaral Peixoto; ou a Rodovia BR-101, que assume diferentes nomes ao longo de sua extensão, tais como: Avenida Brasil, Ponte Presidente Costa e Silva, Avenida do Contorno, Avenida Governador Mário Covas. Nesses casos procurou-se respeitar a definição trazida pelo registro de ocorrência.

Foram calculadas taxas de lesão culposa de trânsito e homicídio culposo de trânsito segundo as variáveis "população residente" e "frota de veículos automotores", cujas referências são, respectivamente, IBGE – Censo 2010 e DETRAN/RJ, total de veículos registrados no mês de dezembro de 2010 (somatório dos tipos "passeio", "carga" e "misto"). Da PCERJ foi utilizada como unidade de cálculo a incidência por circunscrição de delegacia policial (DP).

Devido ao grande número de eventos com títulos "Lesão Culposa de Trânsito (Outros – Lei 9.503)" e "Homicídio Culposo de Trânsito (Outros – Lei 9.503)" – mais de 40,0% do total – foi selecionada uma amostra aleatória simples de 400 casos, para consulta junto ao sistema ROWEB (sistema de consulta da Polícia Civil, via internet e com uso autorizado apenas para policiais através de senha de acesso). O intuito foi tentar reclassificar as ocorrências de acordo com os demais tipos específicos: atropelamento, colisão, capotagem e queda. A amostra tem um intervalo de confiança de 95,0% e um erro amostral de 5,0% e leva em consideração o universo total de vítimas, ou seja, vítimas fatais e não fatais (somatório de homicídios culposos de trânsito e lesões culposas de trânsito).

Para as ocorrências da Capital do estado foram produzidos mapas temáticos com a distribuição espacial de eventos nas principais vias da cidade de acordo com as quatro zonas da cidade (Centro, Sul, Norte e Oeste). Para tanto, foram utilizados somente os dados que continham a localização do fato com nome do logradouro, numeração

ou coordenadas. Ou seja, foram excluídos da análise todas as ocorrências que não continham informação suficiente para segura localização espacial, o que corresponde a aproximadamente 40,0% dos dados da Capital.

Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro - 2010

No ano de 2010, o estado do Rio de Janeiro contabilizou 2.400 vítimas fatais de acidentes de trânsito (homicídio culposo de trânsito) e 42.845 vítimas não fatais (lesão culposa de trânsito), segundo dados

de registros de ocorrência da Polícia Civil. Isso equivale a dizer que, para cada grupo de 100.000 habitantes, 15 morreram e 268 sofreram lesões causadas por acidentes de trânsito.

Tabela 1 - Série Histórica de Vítimas de Homicídio Culposo de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
1997	241	223	226	173	234	218	33	121	147	183	182	245	2.226
1998	188	125	167	172	201	200	174	198	168	182	185	202	2.162
1999	183	157	157	151	199	177	187	164	178	161	167	302	2.183
2000	175	201	138	165	199	156	199	186	177	208	183	203	2.190
2001	212	222	200	249	277	219	248	234	218	197	204	245	2.725
2002	166	204	226	204	196	182	201	193	223	208	170	198	2.371
2003	163	188	188	207	228	236	196	187	182	187	174	241	2.377
2004	187	178	185	219	202	190	231	239	238	209	193	259	2.530
2005	220	184	249	238	273	246	271	198	225	237	204	240	2.785
2006	212	181	239	213	230	189	232	242	221	196	227	247	2.629
2007	182	185	233	250	242	242	292	266	299	258	200	273	2.922
2008	201	183	257	220	250	220	233	253	214	233	259	230	2.753
2009	189	204	239	189	194	206	165	203	203	175	219	187	2.373
2010	161	198	186	216	208	185	206	178	211	219	182	250	2.400

Fonte: ASPLAN (1999-2003)/ GEFDL (2004-2008)/ DGTIT (2009) - PCERJ

Tabela 2 - Série Histórica de Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
1997	2.546	2.337	2.873	2.478	2.759	2.659	2.145	2.225	2.426	2.770	2.801	2.876	30.895
1998	2.247	1.836	2.163	2.259	2.435	2.282	2.335	2.485	2.703	2.494	2.568	2.973	28.780
1999	2.877	2.502	2.622	2.800	3.068	2.725	2.924	2.608	2.744	2.832	2.767	3.341	33.810
2000	2.966	2.677	3.002	2.966	2.952	2.883	3.029	3.066	3.014	3.135	2.759	3.199	35.648
2001	3.046	3.262	2.965	3.399	3.302	3.100	3.316	3.265	3.354	3.318	3.062	3.547	38.936
2002	3.061	2.909	3.414	3.218	3.185	3.223	3.036	3.510	3.363	3.631	3.416	3.659	39.625
2003	3.097	3.207	2.993	3.083	3.282	3.239	3.228	3.251	3.184	3.566	3.392	3.825	39.347
2004	3.239	3.167	3.218	3.155	3.654	3.128	3.276	3.341	3.480	3.397	3.343	3.755	40.153
2005	3.342	2.643	3.034	3.227	3.175	3.061	2.960	2.980	2.879	3.081	2.731	3.295	36.408
2006	3.067	2.486	2.751	2.763	2.949	2.750	3.071	3.042	3.120	3.080	3.005	3.236	35.320
2007	2.854	2.750	3.235	3.279	3.315	3.499	3.191	3.316	3.658	3.480	3.230	3w.536	39.343
2008	2.974	2.943	3.653	3.507	3.609	3.375	3.273	3.339	3.484	3.739	3.406	3.547	40.849
2009	3.167	3.230	3.493	3.073	3.571	3.241	3.440	3.402	3.534	3.584	3.720	3.772	41.227
2010	3.511	3.267	3.661	3.209	3.674	3.462	3.636	3.889	3.673	3.832	3.291	3.740	42.845

Fonte: ASPLAN (1999-2003)/GEPDLBI (2004-2008)/DGTIT (2009)-PCERJ

Tabela 3 - Vítimas de Homicídio Culposo de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro: Total Anual, Diferença Absoluta Anual, Diferença Percentual Anual, Taxa por 100 mil Habitantes, Taxa por 10 mil Veículos

Ano	Total	Dif. Abs.	Dif. %	Taxa por 100 mil hab(1)	Taxa por 10 mil veículos(2)
1997	2.226			16,0	
1998	2.162	-64	-2,9%	15,3	
1999	2.183	21	1,0%	15,3	
2000	2.190	7	0,3%	15,2	
2001	2.725	535	24,4%	18,7	8,6
2002	2.371	-354	-13,0%	16,1	7,1
2003	2.377	6	0,3%	16,0	6,8
2004	2.530	153	6,4%	16,6	7,0
2005	2.785	255	10,1%	18,1	7,4
2006	2.629	-156	-5,6%	16,9	6,7
2007	2.922	293	11,1%	18,9	7,0
2008	2.753	-169	-5,8%	17,3	6,2
2009	2.373	-380	-13,8%	14,8	5,1
2010	2.400	27	1,1%	15,0	4,8

O número de vítimas em 2010 comparado ao de 2009 apresenta crescimento de 1,1% no caso de homicídios culposos de trânsito e de 3,9% para lesões culposas de trânsito. Na comparação ano a ano ainda se constata tendência de crescimento, mesmo que menos acelerado, no número de vítimas.

É relevante destacar, no entanto, o desempenho apresentado no ano de 2009, início da operação "Lei Seca" (19/03/2009), quando se

Tabela 4 - Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro: Total Anual, Diferença Absoluta Anual, Diferença Percentual Anual, Taxa por 100 mil Habitantes, Taxa por 10 mil Veículos

Ano	Total	Dif. Abs.	Dif. %	Taxa por 100 mil hab(1)	Taxa por 10 mil veículos(2)
1997	30.895			221,4	
1998	28.780	-2.115	-6,8%	204,0	
1999	33.810	5.030	17,5%	237,1	
2000	35.648	1.838	5,4%	247,7	
2001	38.936	3.288	9,2%	267,4	123,4
2002	39.625	689	1,8%	269,1	118,3
2003	39.347	-278	-0,7%	264,4	113,0
2004	40.153	806	2,0%	264,1	111,1
2005	36.408	-3.745	-9,3%	236,7	96,9
2006	35.320	-1.088	-3,0%	227,0	90,0
2007	39.343	4.023	11,4%	255,1	94,5
2008	40.849	1.506	3,8%	257,4	92,5
2009	41.227	378	0,9%	257,5	88,1
2010	42.845	1.618	3,9%	267,9	85,8

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ.

(1) Estimativas e Censos Demográficos do IBGE, disponíveis em www.ibge.gov.br.

(2) Detran/RJ - Consultoria de Informática - Renavam (somente veículos de passeio, carga e misto), disponíveis em http://www.detran.rj.gov.br/_estatisticas/veiculos/index.asp.

observa a maior redução percentual dos últimos dez anos no total de vítimas de homicídio culposo de trânsito (-13,8%) e o menor aumento percentual registrado para o total de vítimas de lesão corporal de trânsito (0,9%). Seria correto afirmar, então, que nesse ano houve queda da vitimização no trânsito, com menos mortes e desaceleração no aumento de vítimas não fatais. Observe as diferenças percentuais anuais a seguir.

Em 2008, ano de promulgação da Lei 11.705, que reformou o Código de Trânsito Brasileiro, o número de homicídios no trânsito sofreu um decréscimo considerável (menos 5,8%) em relação a 2007. Em 2009 a redução foi ainda maior, menos 13,8% em relação a 2008. Somando-se os números absolutos de 2008 e 2009 tem-se menos 549 homicídios culposos de trânsito, um desempenho nunca alcançado em toda a série histórica iniciada em 1997.

Também foi significativa a queda percentual no número de vítimas de lesão culposa de trânsito, apesar de ainda haver crescimento em números absolutos. Nota-se que no ano em que se intensificaram as blitzes da Lei Seca (2009) o aumento percentual foi de 0,9%. O ano de 2009 pode ser considerado como o período de estacionamento das incidências de vítimas de trânsito. No entanto, 2010 é marcado pelo retorno do crescimento dessas vítimas.

Gráfico 1 - Diferença Percentual Anual sobre Total de Vítimas de Homicídio Culposo de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro

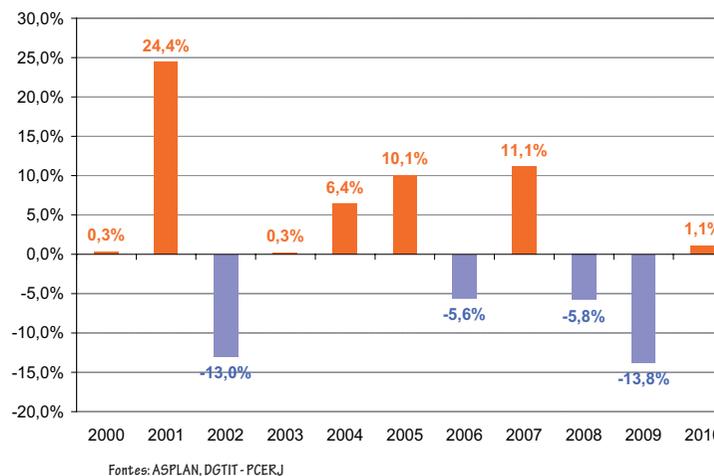


Gráfico 2 - Diferença Percentual Anual sobre Total de Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro

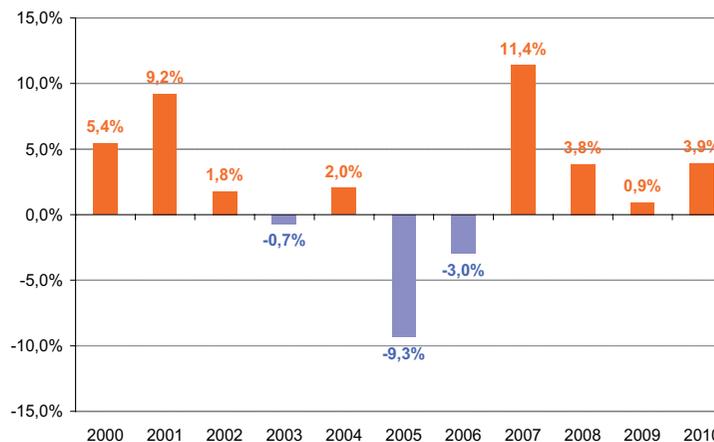
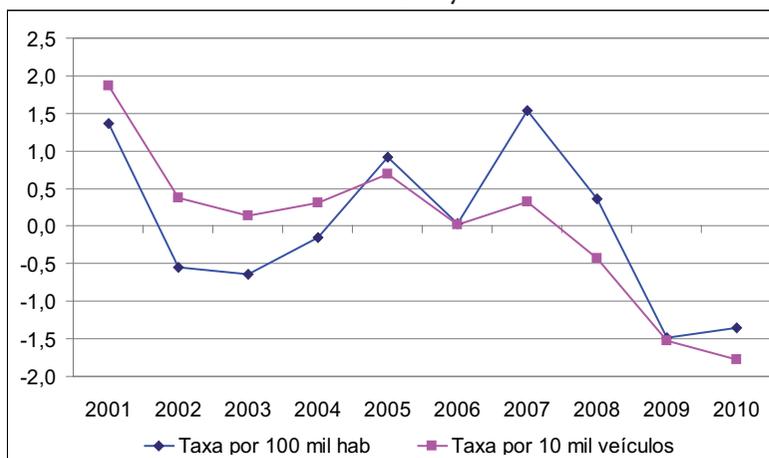


Gráfico 3 - Taxa por 100 mil habitantes e Taxa por 10 mil veículos de Vítimas de Homicídio Culposo de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro – 2001 a 2010 (Frequências Padronizadas)



Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ.

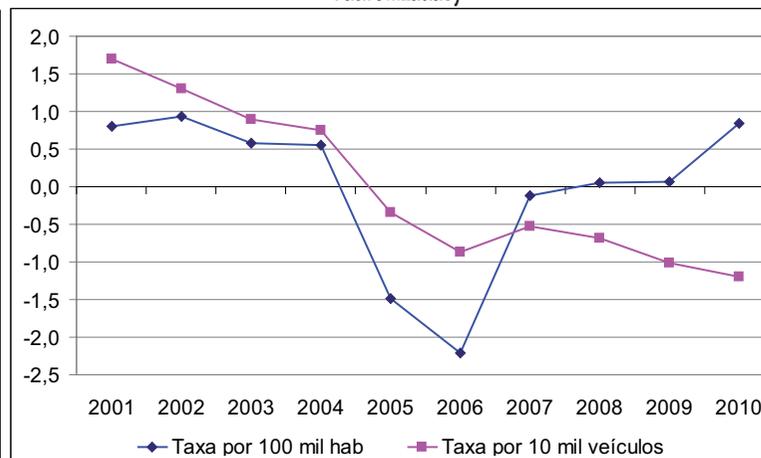
(1) Estimativas e Censos Demográficos do IBGE, disponíveis em www.ibge.gov.br.

(2) Detran/RJ - Consultoria de Informática - Renavam (somente veículos de passeio, carga e misto), disponíveis em http://www.detran.rj.gov.br/_estatisticas/veiculos/index.asp.

Outro fator relevante que aponta o crescimento mais contido do número de vítimas de acidentes de trânsito é a relação entre número de vítimas e total da frota de veículos automotores. Apesar do aumento considerável da frota de veículos automotores nos últimos anos – resultado do aumento de poder aquisitivo e do incentivo ao consumo, com a exoneração de IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados); por exemplo –, as taxas anuais de vítimas pela

1 Ver CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS (CNM). Mapeamento das Mortes por Acidentes

Gráfico 4 - Taxa por 100 mil habitantes e Taxa por 10 mil veículos de Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro – 2001 a 2010 (Frequências Padronizadas)

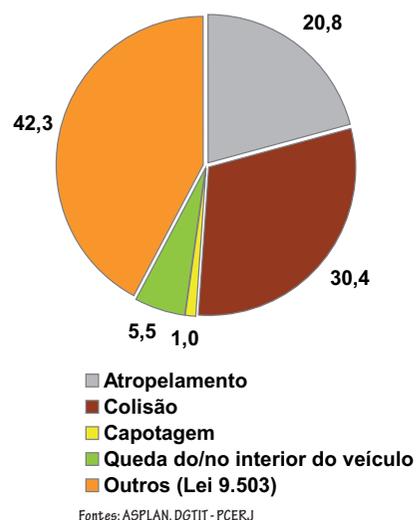


frota (número de vítimas para cada 10 mil veículos) têm apresentado queda anual progressiva (ver tabelas 3 e 4), como demonstram os gráficos a seguir.

de Trânsito no Brasil. ESTUDOS TÉCNICOS, 2009. Disponível em: www.cnm.org.br; FEDERAÇÃO NACIONAL DA DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (FENABRAVE). SEMESTRAL da Distribuição de Veículos Automotores no Brasil 2009. Disponível em: <http://www.fenabrave.com.br>.

Características dos Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro - 2010

Gráfico 5 - Total de Ocorrências de Acidente de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro, por Tipo de Acidente - 2010 (Valores Percentuais)



Para descrever as principais características dos acidentes de trânsito registrados pela Polícia Civil no estado do Rio de Janeiro foram trabalhados apenas os totais de ocorrências de homicídio culposo de trânsito e lesão culposa de trânsito, ao invés do total de vítimas, já que uma mesma ocorrência pode conter mais de uma vítima e, assim, duplicar a informação. Os dados são baseados no

ano de 2010, mas também apresentam análises comparativas com os anos de 2008 e 2009.

Ao todo foram contabilizadas 32.265 ocorrências de acidentes de trânsito (registros de ocorrência sob os títulos de "Homicídio Culposo de Trânsito" e "Lesão Culposa de Trânsito") no estado. Com base nesse total foram analisados aspectos como: horário, dia da semana, mês, tipo de acidente e AISP (Áreas Integradas de Segurança) do fato. Foram excluídos os casos sem informações. Assim, os dados serão apresentados de acordo com o percentual de casos válidos.

Do total de acidentes registrados, 30,4% estavam relacionados a colisões (entre veículos e com ponto fixo) e 20,8% a atropelamentos, que representam mais de 50,0% dos casos. No entanto, os casos contidos na categoria "Outros - Lei 9.503" impossibilitam que essa afirmação seja conclusiva, uma vez que esse universo de 42,3% dos casos engloba todas as demais categorias destacadas (e outras não codificadas) em um só título. Como a tipificação utilizada com mais frequência nas delegacias no momento do preenchimento do RO (registro de ocorrência) é também a mais genérica, só seria possível contabilizar o número real de registros por tipo de acidente se todos aqueles com o título "Outros - Lei 9.503" fossem consultados e reclassificados de acordo com a descrição do fato no RO. Nesse caso, haveria um total de 13.644 RO para consulta e reclassificação. Como forma alternativa para se conhecer mais sobre o agregado contido na categoria "Outros - Lei 9.503", foi selecionada e analisada uma amostra desses casos, cujos resultados são apresentados a seguir.

Análise sobre os casos tipificados como “Outros – Lei 9.503”: Dados da Amostra

Para tentar especificar os tipos de acidentes inseridos no título “Outros – Lei 9.503”, dentro dos registros de lesão culposa de trânsito e homicídio culposo de trânsito, foi selecionada uma amostra de 400 casos para consulta junto ao sistema ROWEB², da Polícia Civil, e assim, classificar as ocorrências pelos tipos já conhecidos.

A seleção da amostra foi baseada no total dos registros de ocorrência (RO) e não no total de vítimas, diferentemente do método de divulgação das estatísticas oficiais do estado, para eliminar a chance de um mesmo RO cair mais de uma vez na amostra pelo fato de conter mais de uma vítima. A amostra foi retirada aleatoriamente do somatório de registros de lesão culposa de trânsito e homicídio culposo de trânsito, resultando em uma distribuição com 6,3% de casos de homicídio culposo de trânsito (25) e 93,7% de casos de lesão culposa de trânsito (375)³, proporção próxima à do universo total de vítimas (5,3% e 94,7%, respectivamente). Qualquer inferência sobre os resultados apresentados deverá levar em consideração o somatório desses dois delitos analisados. Os resultados alcançados com a leitura dos RO são apresentados a seguir.

A maior parte dos acidentes de trânsito estava relacionada a colisões (de veículos e com ponto fixo) e atropelamentos (47,7% e 25,0%, respectivamente), semelhante em proporção ao que acontece nos dados totais, em que se tem aproximadamente duas colisões para cada atropelamento.

¹ Intervalo de confiança de 95%, erro amostral de 5%.

² Sistema de consulta via internet com uso autorizado apenas para policiais através de senha de acesso.

³ No universo total de vítimas, o homicídio culposo de trânsito representa 5,3% do total de vítimas e 6,4% do total de registros de ocorrência sobre o mesmo título, em 2010.

A recodificação da amostra reduziu o percentual de eventos classificados como “Outros – Lei 9.503” de um patamar de mais de 40,0% (tanto no total de vítimas quanto no total de registros de ocorrência) para um percentual de 14,5 pontos, já que em 12,0% dos casos não havia descrição sobre o tipo de evento ocorrido⁴. Comparando os percentuais de RO com os percentuais da amostra, com a nova classificação, os casos de colisão (com ponto fixo e entre veículos) passariam de 30,4% para 47,7%; atropelamentos passariam

Tabela 5 - Distribuição da Amostra de Acidente de Trânsito tipificada como “Outros – Lei 9.503” segundo Tipo de Acidente – 2010 (Valores Absolutos e Percentuais)

	abs	%
ATROPELAMENTO	100	25,0
CAPOTAGEM	1	0,3
COLISÃO	191	47,7
QUEDA DO/NO INTERIOR DE VEÍCULO	50	12,5
OUTROS	10	2,5
NÃO INFORMADO	48	12,0
TOTAL	400	100,0

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ (microdados 2010)

de 20,8% para 25,0%; e quedas (do e no interior de veículo) passariam de 5,5% para 12,5%.

Os casos de capotagem reduzem percentualmente sua representação no total de registros de 1,0% para 0,3%, e a diferença

⁴ O método utilizado para a recodificação dos 400 casos da amostra foi a leitura da peça do registro de ocorrência denominada “dinâmica do fato”, que é o campo reservado para que seja descrito, com o máximo de detalhes possíveis, em que circunstâncias se deu o fato e suas consequências.

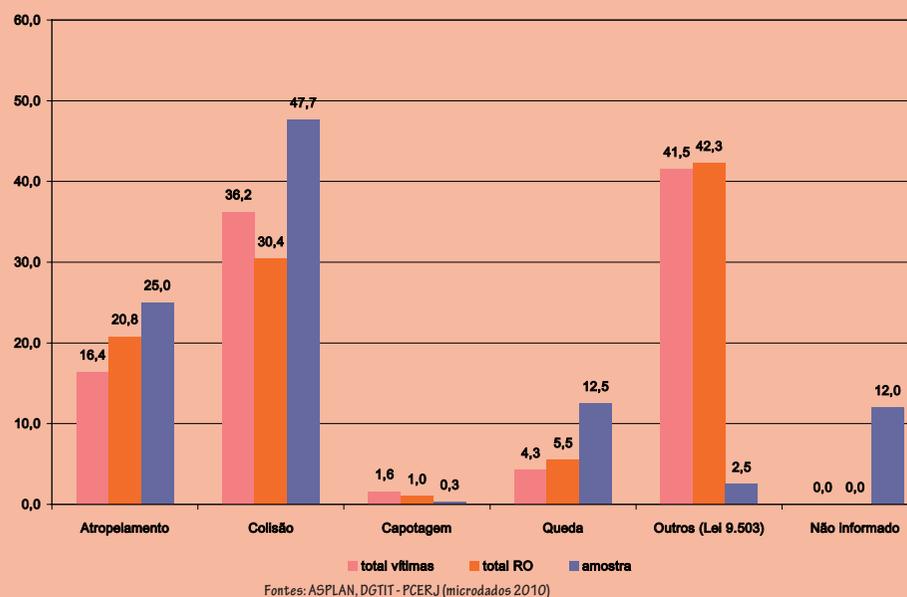
é ainda maior em relação ao total de vítimas (1,6%). Isso porque, como será visto mais adiante, em eventos envolvendo capotagem de veículo, a razão é de duas vítimas por ocorrência.

A queda do e no interior de veículo também merece atenção, já que sua representação percentual mais que dobra em relação ao total de casos e triplica em relação ao total de vítimas.

A análise da amostra de acidentes de trânsito ratifica a colisão como o tipo de evento mais frequente, seguido por atropelamento. Já as quedas no interior de veículo e do interior de veículo parecem ficar ocultas dentro a categoria "Outros – Lei 9.503", apresentando uma elevação considerável em valores percentuais após a recodificação da amostra a partir da leitura de RO. Ou seja, pode-se deduzir que a maioria das ocorrências lesões culposas e homicídios culposos de trânsito causados por queda no ou do interior de veículo é registrada sem que se especifique no título do registro a causa do evento.

Na seção "Perfil das Vítimas de Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro" verifica-se que o perfil das vítimas apresenta distinções quando discriminado por tipo de acidente de trânsito, por exemplo, a prevalência de pessoas idosas e crianças em atropelamentos. Assim, o maior detalhamento

Gráfico 6 - Comparação entre Total de Vítimas, Total de Registros de Ocorrência e Amostra de Registros de Ocorrência por Tipo de Acidente – Estado do Rio de Janeiro, 2010 (Valores Percentuais)



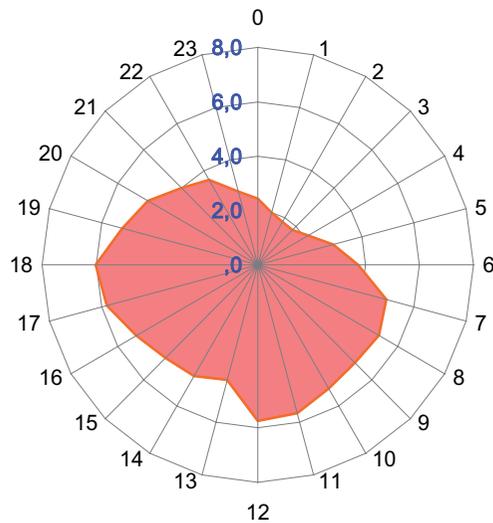
dessas informações resultaria também em melhor descrição do fato, auxiliando de forma mais eficaz a elaboração de políticas e medidas que visem à redução de vítimas em acidentes de trânsito.

Tabela 6 - Total de Ocorrências de Acidentes de Trânsito por Faixa de Horas do Fato - Estado do Rio de Janeiro - 2010 (Valores Absolutos e Percentuais)

Faixa de Horas	abs	%
De 0 às 5 h	3.806	13,1
De 6 às 11 h	8.665	29,8
De 12 às 17 h	8.912	30,7
De 18 às 23 h	7.651	26,4
Total	29.034	100,0

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

Gráfico 7 - Total de Ocorrências de Acidentes de Trânsito por Hora do Fato - Estado do Rio de Janeiro - 2010 (Valores Percentuais)

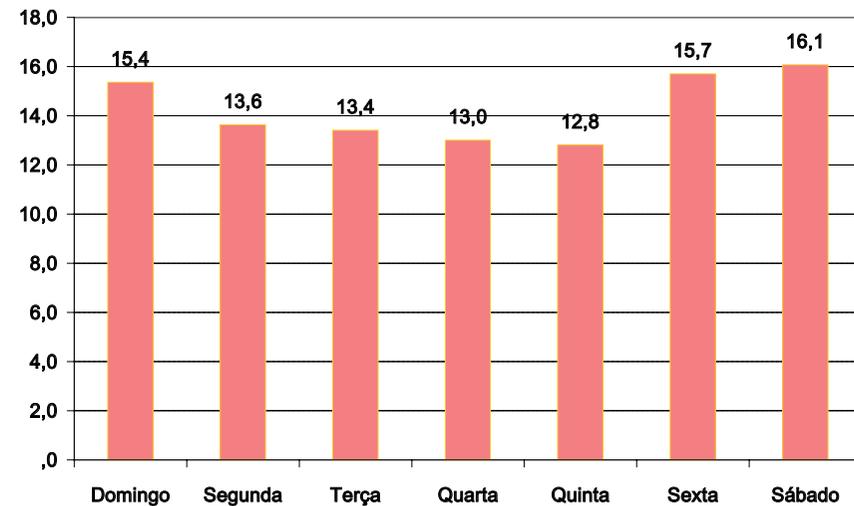


Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

Voltando às características dos acidentes de trânsito, nota-se que os horários com maior percentual de ocorrências são 11 horas e 12 horas (com 5,7% cada) e 17 horas e 18 horas (com 5,8% e 6,0%, respectivamente). É possível identificar, no entanto, que há uma distribuição equilibrada de ocorrências (de 4,0% a 5,0%) entre as 7 horas da manhã e as 18 horas. Esses horários representam também os períodos de intenso fluxo de veículos e de pedestres.

Os dias da semana com maiores percentuais de acidentes são sextas-feiras, sábados e domingos (15,7%, 16,1% e 15,4%, respectivamente). De forma mais agregada, os fins de semana

Gráfico 8 - Total de Ocorrências de Acidentes de Trânsito por Dia da Semana Estado do Rio de Janeiro - 2010 (Valores Percentuais)



Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

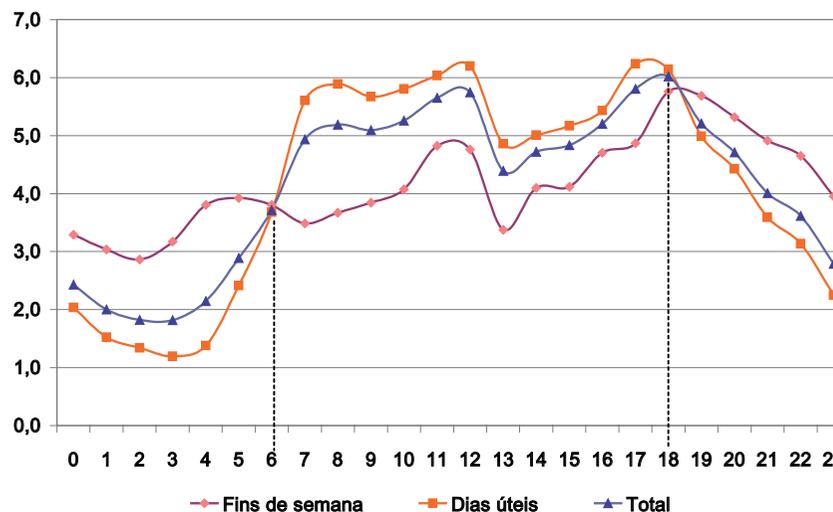
(sábados e domingos) representam 31,4% do total de ocorrências, e 68,6%, os dias úteis (segunda a sexta-feira) com percentuais semelhantes entre si (entre 12,0% e 13,0%), com exceção da sexta-feira. Com a redução considerável no número de veículos e de pessoas circulando em vias públicas nos finais de semana em comparação com os dias úteis, conclui-se que o risco de vitimização no trânsito é maior aos sábados e domingos.

Entre dias úteis e fins de semana também há distinções em relação à hora do fato. A madrugada (0 a 5 horas) tem maior percentual de acidentes nos fins de semana. Se nos dias úteis as ocorrências de acidentes de trânsito diminuem consideravelmente no período entre meia-noite e cinco horas, variando entre 1 e menos de 3 pontos percentuais, nos fins de semana os percentuais variam entre 3 e 4 pontos no mesmo horário.

Da mesma forma, enquanto há queda expressiva de percentual de acidentes entre 19 horas e 23 horas para os dias úteis (indo de 5,0% para pouco mais de 2,0%), nos finais de semana essa queda é mais discreta e com percentuais mais altos (de quase 6,0% para 4,0%).

Há também semelhanças: tanto nos finais de semana quanto em dias úteis verificam-se dois picos de ocorrências, entre 11 horas e 12 horas e às 18 horas.

Gráfico 9 - Ocorrências de Acidentes de Trânsito por Dias da Semana e Hora Estado do Rio de Janeiro - 2010 (Valores Percentuais)

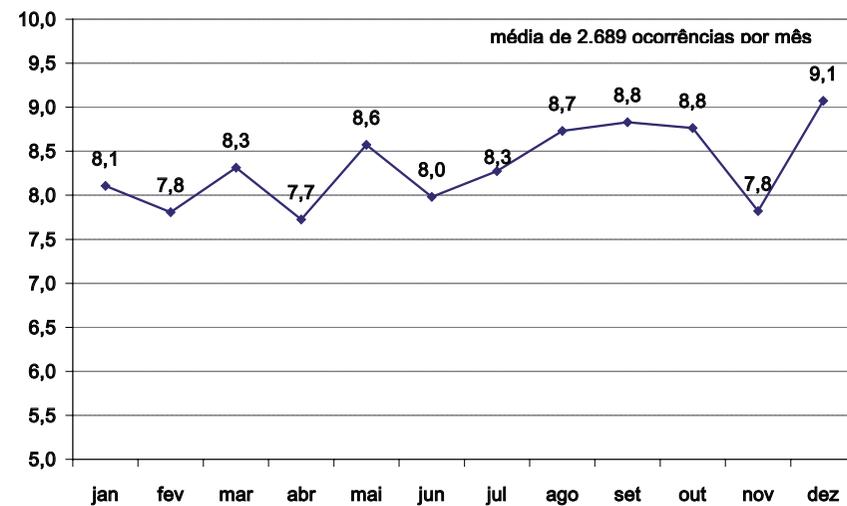


Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

No ano de 2010, a distribuição mensal de ocorrências de acidentes de trânsito mostra que o segundo semestre do ano é o que concentra maior número de ocorrências, com destaque para os meses de junho a outubro, que representam um período de aumento constante.

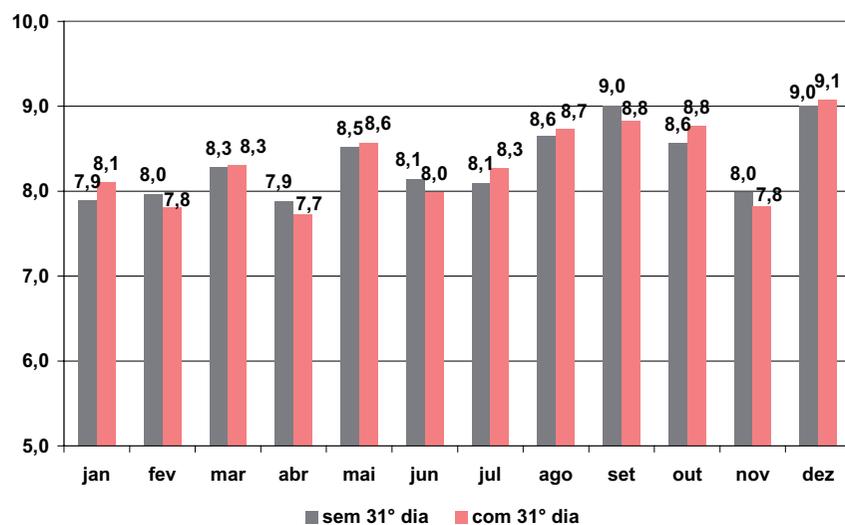
Os meses que apresentam redução são, geralmente, aqueles que possuem 30 ou 28 dias.

Gráfico 10 - Ocorrências de Acidentes de Trânsito por Meses do Ano
Estado do Rio de Janeiro - 2010 (Valores Percentuais)



Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCEJ

Gráfico 11 - Ocorrências de Acidentes de Trânsito por Meses do Ano, considerando e excluindo o 31º Dia no Mês - Estado do Rio de Janeiro - 2010 (Valores Percentuais)

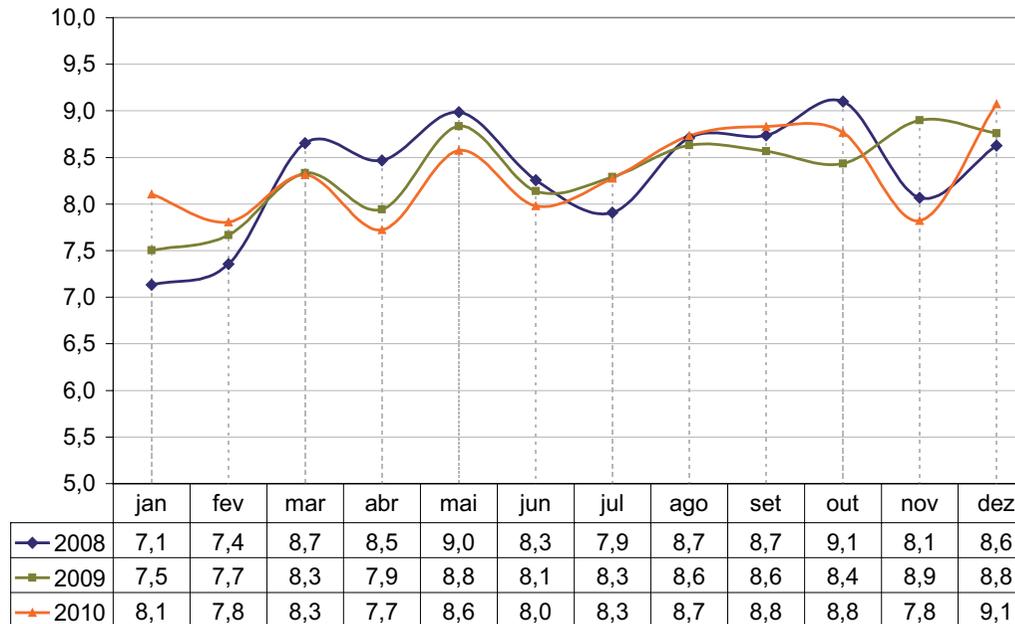


Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

Ao se excluir o último dia dos meses que possuem 31 dias, a distribuição pouco se altera, mas alguns detalhes podem ser destacados. Os meses de junho e julho, por exemplo, teriam o mesmo percentual de casos se excluído o 31º dia de julho (8,1%); o mês de setembro se destacaria junto a dezembro como o segundo período de maior percentual de casos (9,0%); e os meses de janeiro e fevereiro inverteriam percentuais, mostrando aumento percentual de ocorrências em fevereiro com apenas 28 dias.

Essa variação percentual entre os meses do ano parece ser um efeito sazonal, pois o mesmo fenômeno é observado também nos anos de 2008 e 2009, como se vê no próximo gráfico.

Gráfico 12 - Ocorrências de Acidentes de Trânsito por Meses do Ano
Estado do Rio de Janeiro – 2008, 2009 e 2010 (Valores Percentuais)



Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

Nos três anos, 2008, 2009 e 2010, o primeiro semestre apresenta variação de percentuais maior que o segundo semestre. Enquanto no primeiro semestre se observam percentuais menores para meses com 30 dias, no segundo semestre a diferença de meses com 30 e

com 31 dias influi pouco nos percentuais de ocorrências mensais.

Não há relação entre número de acidentes de trânsito e o dia da ocorrência. Ou seja, as ocorrências se distribuem de forma equilibrada entre os 30 dias do mês, com variação entre 3,0% e 3,7% ao dia.

Perfil das Vítimas de Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro

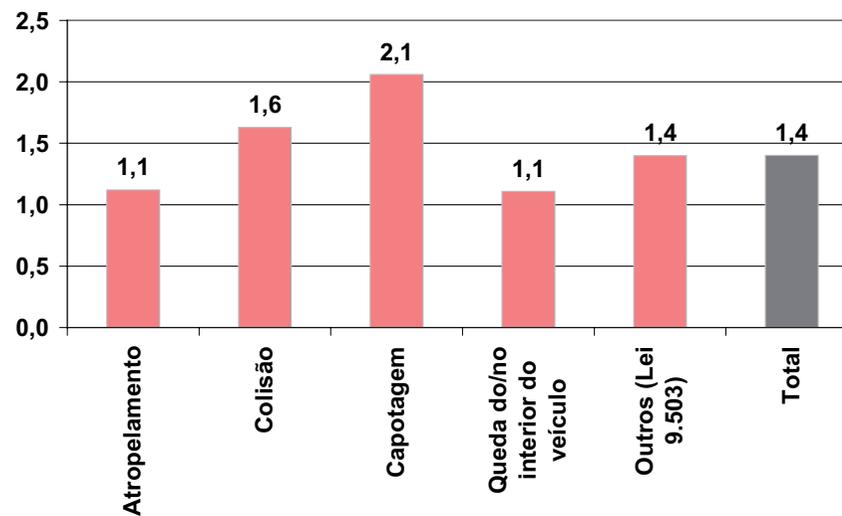
Como dito no início deste estudo, em 2010, 45.245 pessoas foram vítimas de lesão culposa e homicídio culposo de trânsito. Desse total, 2.400 (5,3%) foram vítimas fatais (homicídio culposo de trânsito) e 42.845 (94,7%), vítimas não fatais (lesão culposa de trânsito).

O tipo de acidente mais frequente foi a colisão (entre veículos ou com ponto fixo), com 36,2% das vítimas, seguido pelo atropelamento, com 16,4%. A comparação entre o número de ocorrências (casos) e

o número de vítimas mostra que o número de vítimas por acidente varia segundo o tipo de acidente de trânsito.

Em eventos envolvendo capotagem de veículo, a razão é de duas vítimas por ocorrência. A colisão tem a segunda maior razão entre vítimas e ocorrências com 1,6 vítimas para cada caso de colisão. Os atropelamentos e as quedas no e do interior do veículo envolvem, geralmente, uma vítima.

Gráfico 13 - Razão entre Total de Acidentes de Trânsito e Total de Vítimas segundo Tipo de Acidente de Trânsito - Estado do Rio de Janeiro - 2010



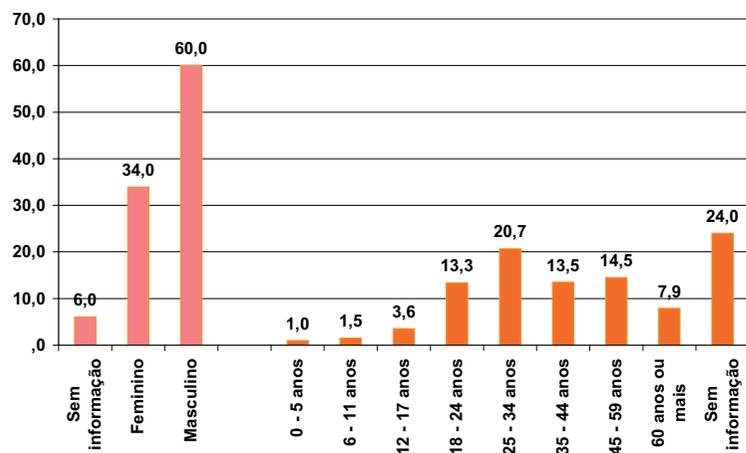
Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

Tabela 7 - Percentual de Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito e de Homicídio Culposos de Trânsito por Tipo de Acidente de Trânsito – Estado do Rio de Janeiro (2010)

	Lesão Culposa de Trânsito	Homicídio Culposos de Trânsito	Total
Atropelamento	15,8	27,9	16,4
Colisão	36,8	25,2	36,2
Capotagem	1,5	2,4	1,6
Queda	4,5	0,5	4,3
Outros (Lei 9.503)	41,4	44,0	41,5
Total	100,0	100,0	100,0

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

Gráfico 14 - Perfil das Vítimas de Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro segundo Sexo e Faixa Etária – 2010 (Valores Percentuais)



Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

Quanto à letalidade, os atropelamentos (27,9%) e as colisões (25,2%) foram as causas mais frequentes de homicídio culposos de trânsito. As colisões são causa mais frequente das lesões culposas de trânsito (36,8%). Vale ressaltar que 41,4% das vítimas encontram-se classificadas como lesão ou homicídio culposos de trânsito (“Outros – Lei 9.503”), que não permite especificar o tipo de acidente ocorrido e limita a melhor aproximação da real situação dos acidentes de trânsito registrados no estado.

As vítimas de acidentes de trânsito em 2010 foram, em sua maioria, homens (60,0%), e a faixa etária mais atingida foi a de 25 a 34 anos (20,7%). O cruzamento entre idade e sexo das vítimas também pode ser verificado em anexo localizado no final deste relatório, nas pirâmides etárias por sexo.

O perfil das vítimas também apresenta distinções conforme o tipo de acidente de trânsito. É possível perceber algumas distinções sobre os tipos de acidentes de trânsito que vitimizam homens e mulheres, por exemplo. Há, entre as mulheres, um percentual significativo de vítimas de queda no ou do interior de veículo (9,2%), quando comparado ao percentual de homens vítimas do mesmo evento (1,8%).

Já em colisões, são os homens que se destacam em relação às mulheres (37,4% e 29,5%, respectivamente). Para atropelamento, capotagem e a classificação genérica “Outros – Lei 9.503”, homens e mulheres têm percentuais próximos.

Gráfico 15 - Percentual de Vítimas de Acidentes de Trânsito por Tipos de Acidente e Sexo das Vítimas – Estado do Rio de Janeiro (2010)

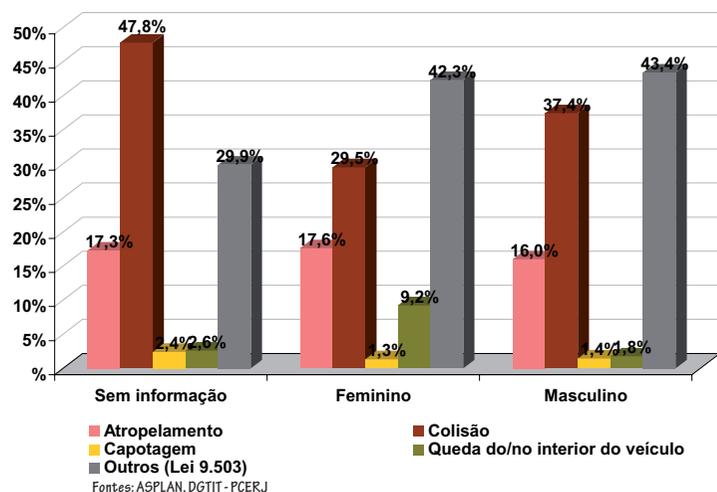
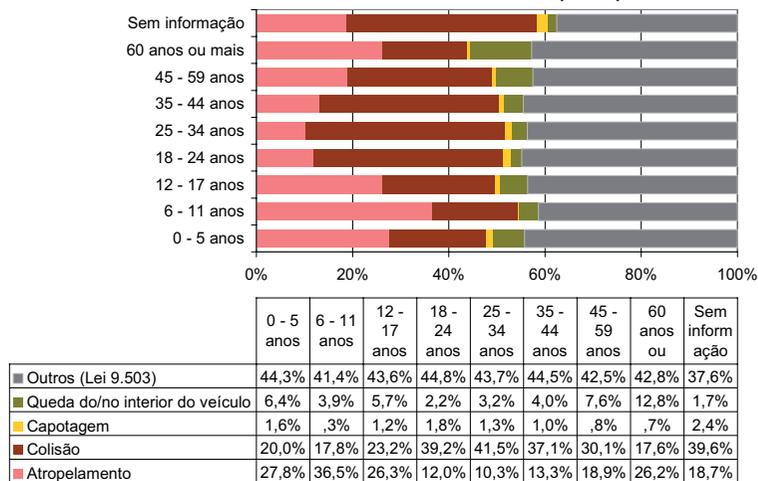


Gráfico 16 - Percentual de Vítimas de Acidentes de Trânsito por Tipos de Acidente e Idade das Vítimas – Estado do Rio de Janeiro (2010)



O cruzamento dos tipos de acidentes de trânsito por faixa etária das vítimas é emblemático. Com ele pode-se concluir que mais vitimizadas em atropelamento são crianças e adolescentes (de zero a 17 anos), e idosos (com 60 anos ou mais), com 30,2% e 26,2%, respectivamente. São crianças entre 6 e 11 anos, porém, que apresentam o maior percentual de vítimas de atropelamento, com 36,5%.

A colisão tem maior percentual nas três faixas etárias que vão de 18 a 44 anos, com 39,2%, 41,5% e 37,1%, respectivamente.

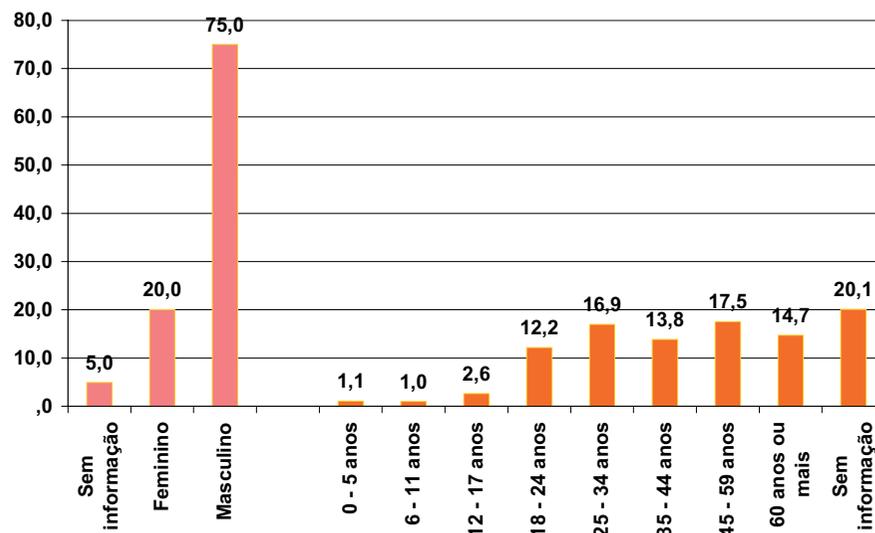
A queda no ou do interior de veículo afeta principalmente pessoas acima de 44 anos. Mais de 7,0% das vítimas com 45 a 59 anos sofreram esse tipo de acidente, e esse percentual aumenta para 12,8% quando as vítimas têm 60 anos ou mais.

A dinâmica do evento e o perfil etário das vítimas permitem traçar o seguinte panorama:

- crianças e idosos pedestres são as principais vítimas de atropelamento no estado;
- pela relação entre o evento colisão e as faixas etárias envolvidas (18 a 44 anos) traduz-se a relação colisão e condutor, geralmente acompanhado, já que a razão é de 1,6 vítima para cada caso de colisão (ver gráfico 13);
- aos idosos deve-se maior atenção para os casos de atropelamento e queda no e do interior de veículo, eventos em que se encontram os maiores percentuais de vítimas com 60 anos ou mais.

Perfil das Vítimas de Homicídio Culposo de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro

Gráfico 17 - Perfil das Vítimas Fatais de Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro segundo Sexo e Faixa Etária – 2010 (Valores Percentuais)

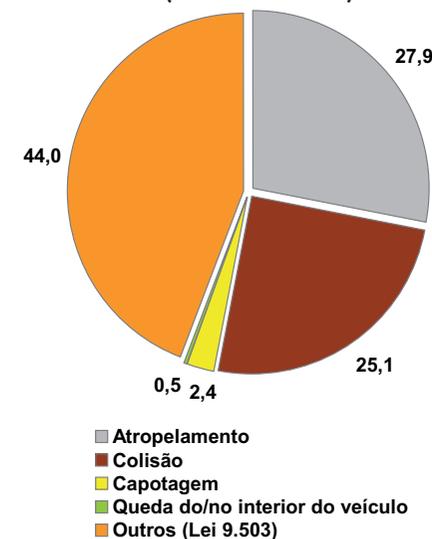


Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

O termo “vítimas fatais” é aplicado aqui como uma referência às vítimas de homicídio culposo de trânsito. Em 2010 foram 2.400 as vítimas fatais de trânsito, em que 75,0% eram do sexo masculino.

Como destacado anteriormente, grande parte das ocorrências são apresentadas por um título genérico que abrange os mais diversos

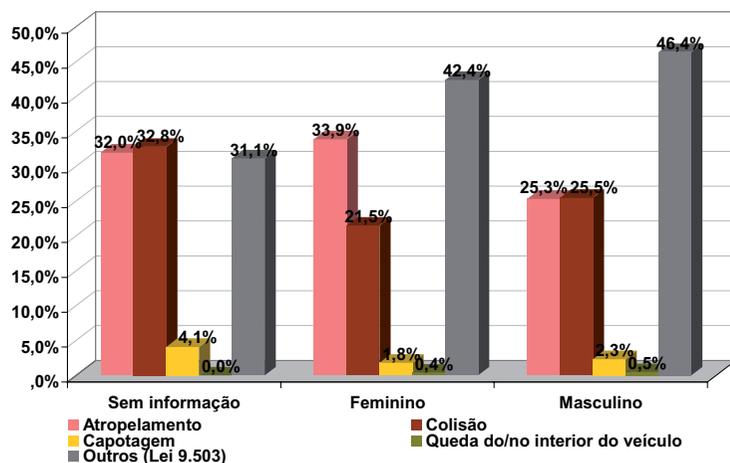
Gráfico 18 - Vítimas Fatais de Acidente de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro por Tipo de Acidente – 2010 (Valores Percentuais)



Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

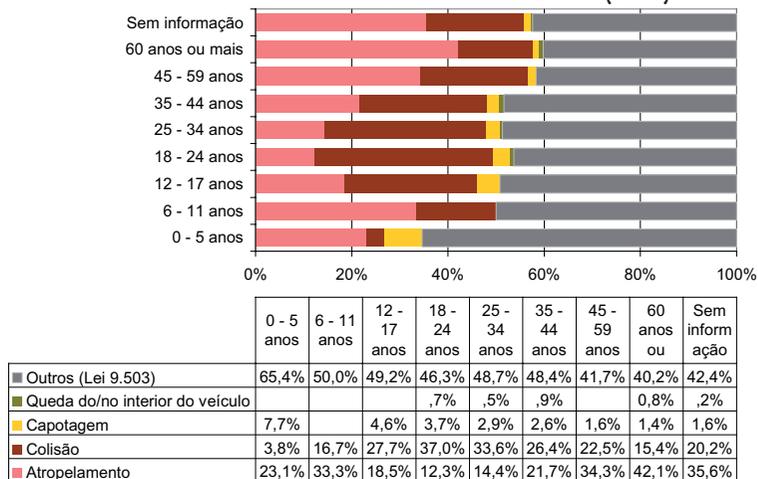
tipos de acidentes de trânsito. Assim, 44,0% das vítimas fatais estão contidas nessa titulação. Para os demais, 27,9% foram mortes provocadas por atropelamentos, 25,2% por colisões, 2,4% por capotagem e 0,5% por queda no ou do interior do veículo.

Gráfico 19 - Percentual de Vítimas Fatais de Acidentes de Trânsito por Tipos de Acidente e Sexo das Vítimas – Estado do Rio de Janeiro (2010)



Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

Gráfico 20 - Percentual de Vítimas Fatais de Acidentes de Trânsito por Tipos de Acidente e Idade das Vítimas – Estado do Rio de Janeiro (2010)



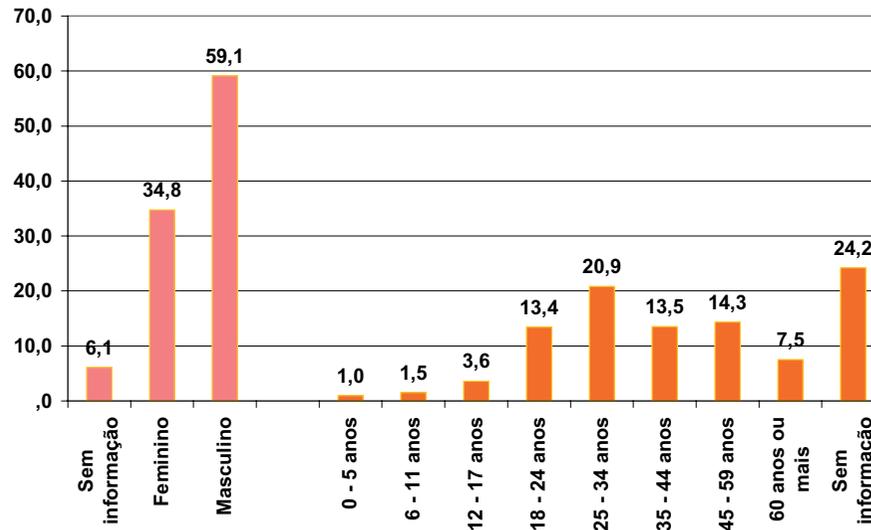
O atropelamento é o tipo mais frequente de causa de morte de mulheres no trânsito (33,9%). Quanto às vítimas do sexo masculino, tem-se como causas as colisões (25,5%) e os atropelamentos (25,3%), na mesma proporção.

As mortes por atropelamento apresentam maiores percentuais nas faixas etárias de 6 a 11 anos (33,3%), de 45 a 59 anos (34,3%) e de 60 anos ou mais (42,1%), ou seja, principalmente, crianças e idosos. Mortes causadas por colisões concentram-se nas faixas de 18 a 24 anos (37,0%) e de 25 a 34 anos (33,6%). As capotagens, apesar de numericamente menores, assumem percentual significativo entre as vítimas fatais de zero a 5 anos (7,7%). Nesse caso, vale a pena ressaltar a razão e a importância de se impor regras de segurança para a condução de crianças em veículos, como a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos (uso da cadeirinha)¹.

1 RESOLUÇÃO Nº 277, DE 28 DE MAIO DE 2008. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_277.pdf

Perfil das Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro

Gráfico 21 - Perfil das Vítimas Não Fatais de Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro segundo Sexo e Faixa Etária – 2010 (Valores Percentuais)

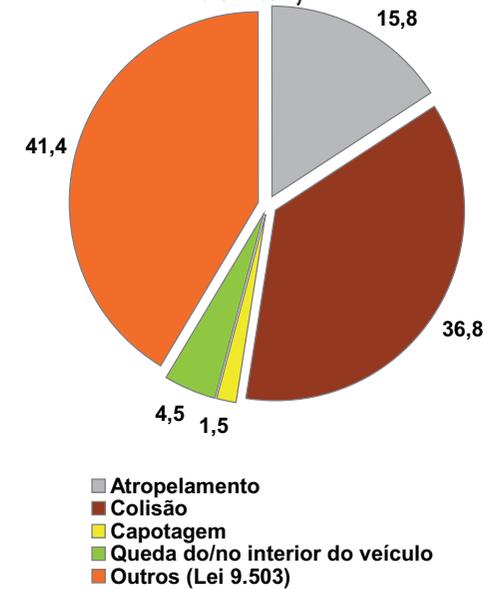


Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

O termo "vítimas não fatais" é aplicado aqui como uma referência às vítimas de lesão culposa de trânsito. Em 2010 foram 24.285 as vítimas não fatais de trânsito, em que 59,1% eram do sexo masculino e 34,8% do sexo feminino.

A distribuição das lesões no trânsito segundo a faixa etária mostra que pessoas entre 25 e 34 anos foram as mais vitimizadas (20,9%).

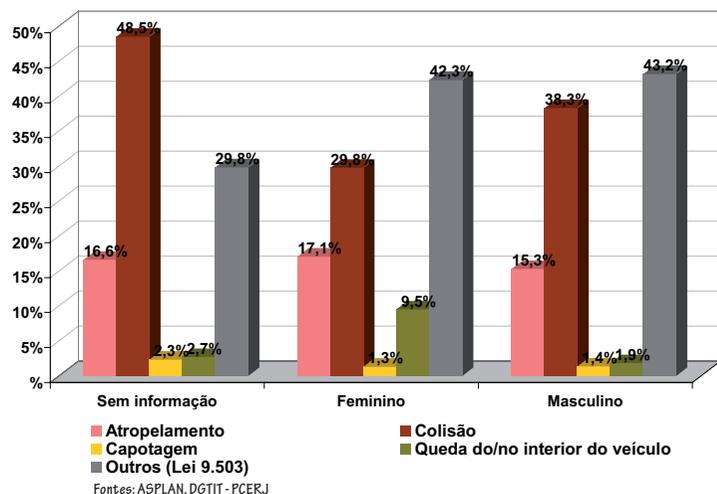
Gráfico 22 - Vítimas Não Fatais de Acidente de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro por Tipo de Acidente – 2010 (Valores Percentuais)



Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

Quase 42,0% das vítimas não fatais estão contidas na titulação "Outros – Lei 9.503". Para os demais, 36,8% foram lesões provocadas por colisão com ponto fixo ou entre veículos, 15,8% por atropelamentos, 4,5% por queda no ou do interior do veículo e 1,5% por capotagem.

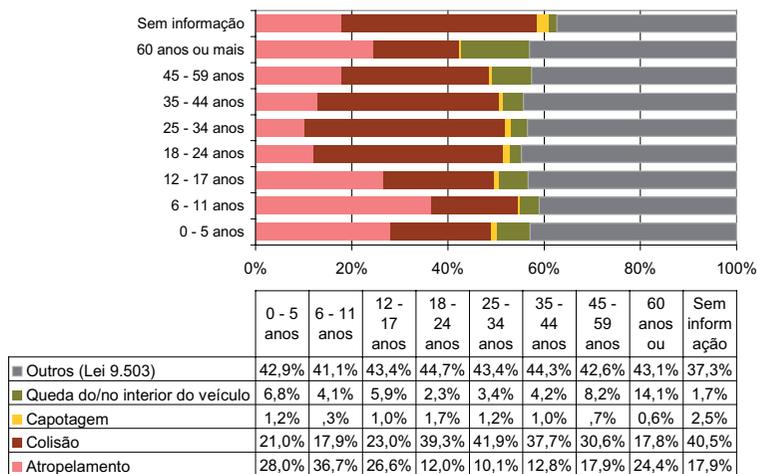
Gráfico 23 - Percentual de Vítimas Não Fatais de Acidentes de Trânsito por Tipos de Acidente e Sexo das Vítimas – Estado do Rio de Janeiro (2010)



A colisão é a causa mais frequente nas lesões de trânsito entre homens e mulheres, 38,3% e 29,8%, respectivamente. Há entre as vítimas mulheres, no entanto, um percentual diferenciado das vítimas masculinas em relação a quedas do ou no interior de veículo: 9,5% de mulheres contra 1,9% de homens.

Por faixa etária se observa que vítimas com 60 anos ou mais são as que possuem maior percentual de queda do ou no interior do veículo (14,1%). Já as lesões por atropelamento vitimam percentual significativo de crianças e adolescentes entre zero e 17 anos, com maior destaque para aquelas entre 6 e 11 anos (36,7%). As vítimas de lesões por colisão se concentram nas três faixas etárias de 18 a 44 anos.

Gráfico 24 - Percentual de Vítimas Não Fatais de Acidentes de Trânsito por Tipos de Acidente e Idade das Vítimas – Estado do Rio de Janeiro (2010)



Distribuição Espacial das Vítimas de Acidentes de Trânsito

O objetivo desta seção é tentar mapear com maior grau possível de detalhes os acidentes de trânsito ocorridos no estado do Rio de Janeiro.

Para tanto, os dados relativos aos totais de vítimas fatais e não fatais foram dispostos geograficamente e analisados por área, região e município. As unidades de análise (ou variáveis) utilizadas foram AISP (Áreas Integradas de Segurança), circunscrições de delegacias e, quando possível, logradouros.

Em 2010, duas áreas da Capital do estado do Rio concentraram mais de 10,0% das vítimas de acidente de trânsito, a AISP 09 (com 2.896 vítimas, ou 6,4%) e a AISP 39 (com 2.334 vítimas, ou 5,2%). No total, as dez áreas com maior número de vítimas somadas abrangem quase 47,0% do total de vítimas registradas no estado (46,6%), o que demonstra que os eventos estão concentrados em áreas pontuais. Isso porque essas áreas com maior número de vítimas estão distribuídas em diferentes regiões do estado: Capital (AISP 09, 14 e 39), Baixada Fluminense (AISP 15 e 20), Grande Niterói (AISP 12 e 07) e Interior (AISP 08, 25 e 32).

Tabela 8 - Ranking de AISP segundo Número de Vítimas de Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos)

Posição	AISP	2010	Posição	AISP	2010
1º lugar	AISP09	2.896	21º lugar	AISP06	938
2º lugar	AISP39	2.334	22º lugar	AISP05	885
3º lugar	AISP12	2.244	23º lugar	AISP11	822
4º lugar	AISP15	2.206	24º lugar	AISP21	797
5º lugar	AISP20	2.183	25º lugar	AISP30	787
6º lugar	AISP25	2.112	26º lugar	AISP23	720
7º lugar	AISP07	2.068	27º lugar	AISP33	709
8º lugar	AISP08	1.758	28º lugar	AISP02	668
9º lugar	AISP14	1.697	29º lugar	AISP34	644
10º lugar	AISP32	1.571	30º lugar	AISP04	641
11º lugar	AISP03	1.489	31º lugar	AISP40	568
12º lugar	AISP16	1.473	32º lugar	AISP26	505
13º lugar	AISP18	1.389	33º lugar	AISP17	502
14º lugar	AISP31	1.381	34º lugar	AISP01	490
15º lugar	AISP35	1.377	35º lugar	AISP29	486
16º lugar	AISP22	1.272	36º lugar	AISP19	361
17º lugar	AISP24	1.074	37º lugar	AISP37	336
18º lugar	AISP28	1.029	38º lugar	AISP13	314
19º lugar	AISP27	1.011	39º lugar	AISP36	297
20º lugar	AISP10	967	40º lugar	AISP38	244
			Total		45.245

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

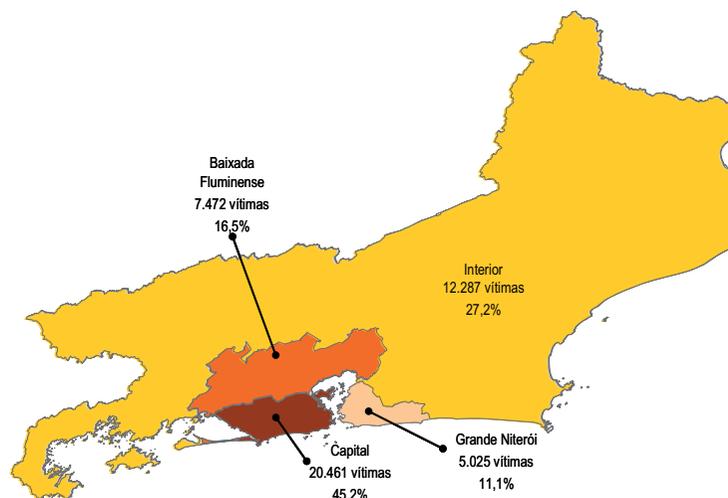
O município do Rio de Janeiro é responsável por 45,2% do total de vítimas de acidente de trânsito, seguido pelas regiões do Interior (27,2%), da Baixada Fluminense (16,5%) e da Grande Niterói (11,1%).

Apesar de os dados da segurança pública no Rio de Janeiro utilizarem como menor unidade de análise a circunscrição de delegacia de polícia, um esforço foi feito no sentido de apresentar dados segundo o município do fato, já que a maioria das circunscrições coincide com a divisão administrativa de governo (bairros da Capital e demais municípios do estado). As causas dos acidentes de trânsito estão, muitas vezes, relacionadas ao estado de conservação de vias, estradas e rodovias, e estas, geralmente, se estendem por vários municípios, o que torna importante a identificação de trechos onde esses eventos são mais frequentes, podendo, assim, auxiliar na melhoria das mesmas.

Vale a pena ressaltar que, em alguns casos, os dados farão referência a mais de um município, pois representam a circunscrição de uma mesma delegacia. São eles: 71ª DP – Itaboraí e Tanguá; 90ª DP – Barra Mansa e Quatis; 96ª DP – Miguel Pereira e Paty do Alferes; 108ª DP – Areal, Comendador Levy Gasparian e Três Rios; 126ª DP – Cabo Frio e Arraial do Cabo; 130ª DP – Carapebus e Quissamã; 136ª DP – Santo Antônio de Pádua e Aperibé; 140ª DP – Natividade e Varre-Sai; 143ª DP – Itaperuna, Cardoso Moreira e São José de Ubá; 154ª DP – Cordeiro e Macuco.

Os mapas fazem referência às taxas segundo a população residente e a frota de veículos dos municípios.

Mapa 1 - Vítimas de Acidentes de Trânsito por Regiões do Estado do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Percentuais)



1 Os dados trabalhados neste estudo são referentes à distribuição por AISP vigente até 2010. Em 2011, a Secretaria de Estado de Segurança (SESEG) realizou alterações na distribuição espacial de algumas áreas, modificando, assim, o mapa de Áreas Integradas de Segurança Pública do estado.

Distribuição Espacial das Vítimas de Homicídio Culposo de Trânsito

Tabela 9 - Ranking de AISP segundo Número de Vítimas de Homicídio Culposo de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos)

Posição	AISP	2010	Posição	AISP	2010
1º lugar	AISP32	172	21º lugar	AISP18	40
2º lugar	AISP08	171	22º lugar	AISP03	39
3º lugar	AISP35	148	23º lugar	AISP31	38
4º lugar	AISP07	147	24º lugar	AISP27	37
5º lugar	AISP25	135	25º lugar	AISP40	34
6º lugar	AISP09	102	26º lugar	AISP38	31
7º lugar	AISP12	102	27º lugar	AISP05	29
8º lugar	AISP24	102	28º lugar	AISP36	29
9º lugar	AISP15	94	29º lugar	AISP17	27
10º lugar	AISP10	80	30º lugar	AISP21	27
11º lugar	AISP28	80	31º lugar	AISP26	27
12º lugar	AISP14	79	32º lugar	AISP37	25
13º lugar	AISP20	79	33º lugar	AISP06	24
14º lugar	AISP39	77	34º lugar	AISP34	24
15º lugar	AISP33	70	35º lugar	AISP04	21
16º lugar	AISP22	59	36º lugar	AISP02	18
17º lugar	AISP16	56	37º lugar	AISP01	14
18º lugar	AISP30	51	38º lugar	AISP23	11
19º lugar	AISP11	49	39º lugar	AISP13	5
20º lugar	AISP29	44	40º lugar	AISP19	3
			Total		2400

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

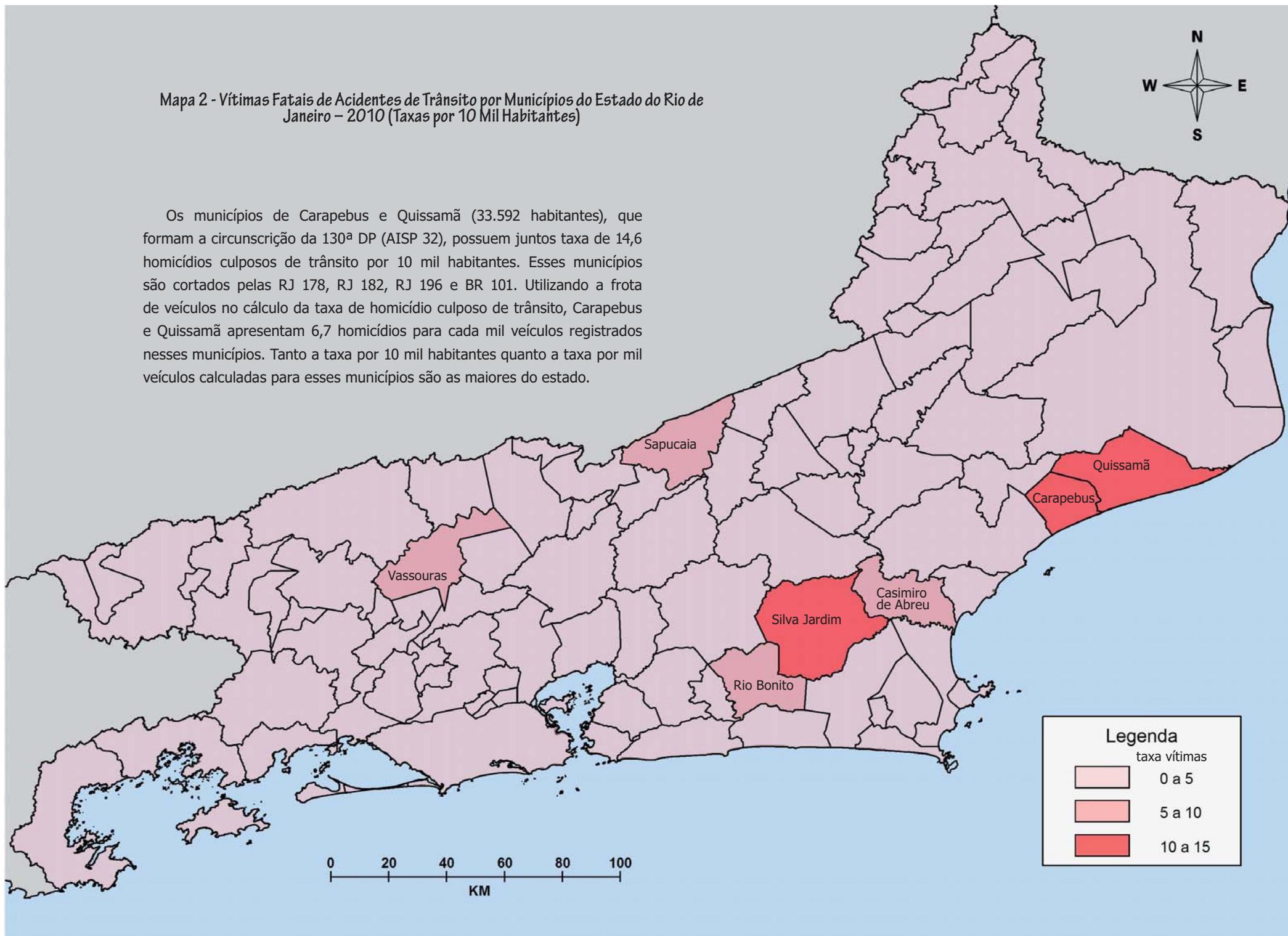
O maior número de vítimas fatais de acidentes de trânsito no estado do Rio de Janeiro foi registrado fora da Capital. No ranking, apenas uma AISP dentre as dez com maior número de vítimas fatais pertence à área da Capital, a AISP 09.

A soma das demais nove áreas representa 48,0% do total de vítimas no estado. As áreas com maiores percentuais de vítimas fatais de acidente de trânsito foram a AISP 32 (7,2%) e a AISP 08 (7,1%), que juntas significaram 14,3% do total de mortes no trânsito no estado em 2010.

Analisando os mesmos dados por município através do cálculo das taxas em relação à população residente e à frota de veículos tem-se o seguinte panorama:

Mapa 2 - Vítimas Fatais de Acidentes de Trânsito por Municípios do Estado do Rio de Janeiro – 2010 (Taxas por 10 Mil Habitantes)

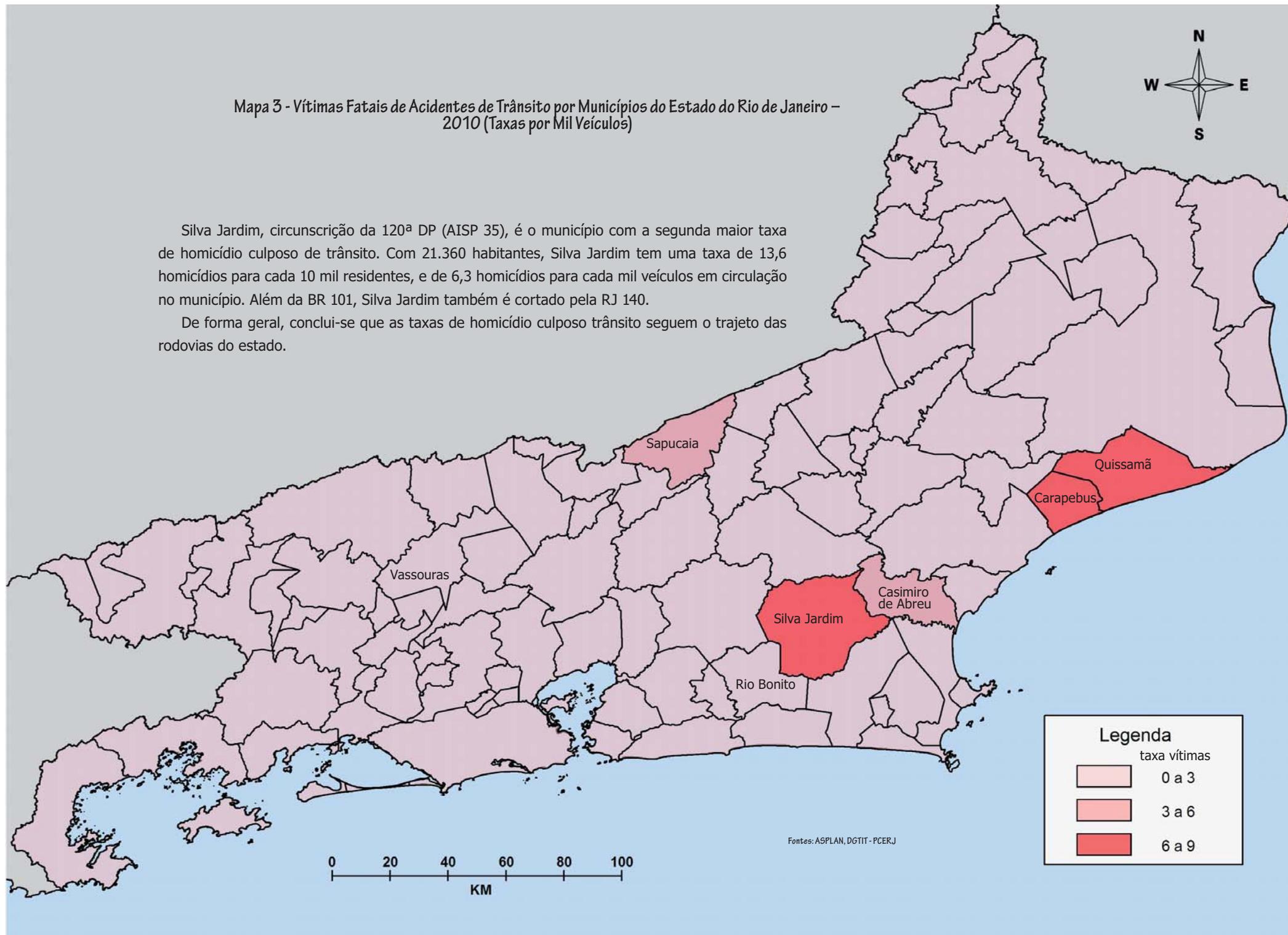
Os municípios de Carapebus e Quissamã (33.592 habitantes), que formam a circunscrição da 130ª DP (AISP 32), possuem juntos taxa de 14,6 homicídios culposos de trânsito por 10 mil habitantes. Esses municípios são cortados pelas RJ 178, RJ 182, RJ 196 e BR 101. Utilizando a frota de veículos no cálculo da taxa de homicídio culposo de trânsito, Carapebus e Quissamã apresentam 6,7 homicídios para cada mil veículos registrados nesses municípios. Tanto a taxa por 10 mil habitantes quanto a taxa por mil veículos calculadas para esses municípios são as maiores do estado.



Mapa 3 - Vítimas Fatais de Acidentes de Trânsito por Municípios do Estado do Rio de Janeiro – 2010 (Taxas por Mil Veículos)

Silva Jardim, circunscrição da 120ª DP (AISP 35), é o município com a segunda maior taxa de homicídio culposo de trânsito. Com 21.360 habitantes, Silva Jardim tem uma taxa de 13,6 homicídios para cada 10 mil residentes, e de 6,3 homicídios para cada mil veículos em circulação no município. Além da BR 101, Silva Jardim também é cortado pela RJ 140.

De forma geral, conclui-se que as taxas de homicídio culposo trânsito seguem o trajeto das rodovias do estado.



Distribuição Espacial das Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito

Tabela 10 - Ranking de AISP segundo Número de Vítimas Não Fatais de Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos)¹

Posição	AISP	2.010	Posição	AISP	2010
1º lugar	AISP09	2.794	21º lugar	AISP10	887
2º lugar	AISP39	2.257	22º lugar	AISP05	856
3º lugar	AISP12	2.142	23º lugar	AISP11	773
4º lugar	AISP15	2.112	24º lugar	AISP21	770
5º lugar	AISP20	2.104	25º lugar	AISP30	736
6º lugar	AISP25	1.977	26º lugar	AISP23	709
7º lugar	AISP07	1.921	27º lugar	AISP02	650
8º lugar	AISP14	1.618	28º lugar	AISP33	639
9º lugar	AISP08	1.587	29º lugar	AISP04	620
10º lugar	AISP03	1.450	30º lugar	AISP34	620
11º lugar	AISP16	1.417	31º lugar	AISP40	534
12º lugar	AISP32	1.399	32º lugar	AISP26	478
13º lugar	AISP18	1.349	33º lugar	AISP01	476
14º lugar	AISP31	1.343	34º lugar	AISP17	475
15º lugar	AISP35	1.229	35º lugar	AISP29	442
16º lugar	AISP22	1.213	36º lugar	AISP19	358
17º lugar	AISP27	974	37º lugar	AISP37	311
18º lugar	AISP24	972	38º lugar	AISP13	309
19º lugar	AISP28	949	39º lugar	AISP36	268
20º lugar	AISP06	914	40º lugar	AISP38	213
			Total		42.845

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

As duas áreas com maior número de vítimas de lesão culposa de trânsito pertencem à Capital do estado (a AISP 09 e a AISP 39), ambas cortadas pela Avenida Brasil (BR 101), via de grande circulação e que atravessa quase todo município.

A AISP 09 sozinha representa mais de seis por cento do total de vítimas não fatais no estado em 2010.

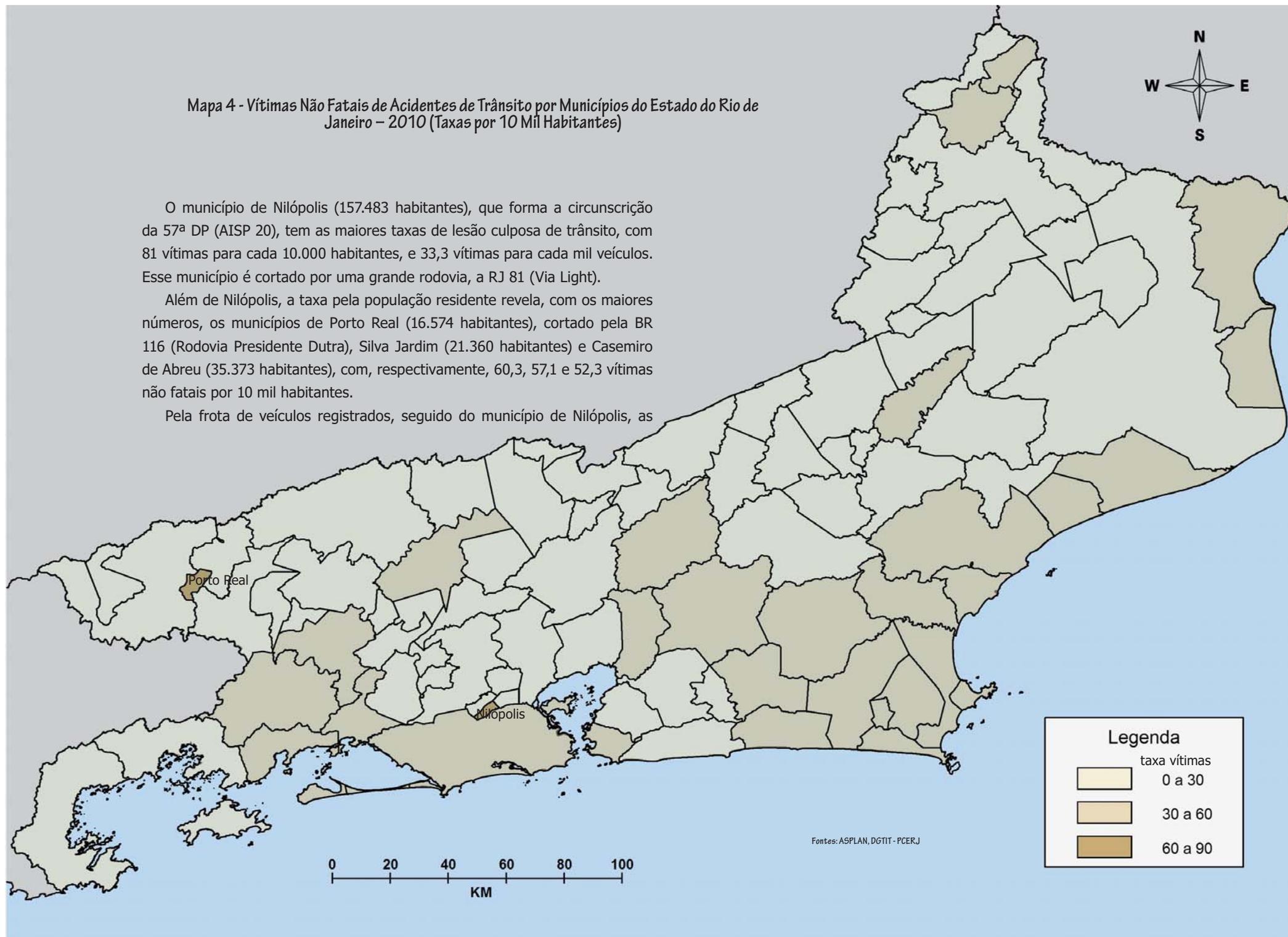
Por municípios, a visualização cartográfica (mapas) permite a noção mais apurada dos locais com os índices mais críticos, estipulados a partir do cálculo das taxas de lesões culposas de trânsito por 10 mil habitantes e por mil veículos.

Mapa 4 - Vítimas Não Fatais de Acidentes de Trânsito por Municípios do Estado do Rio de Janeiro – 2010 (Taxas por 10 Mil Habitantes)

O município de Nilópolis (157.483 habitantes), que forma a circunscrição da 57ª DP (AISP 20), tem as maiores taxas de lesão culposa de trânsito, com 81 vítimas para cada 10.000 habitantes, e 33,3 vítimas para cada mil veículos. Esse município é cortado por uma grande rodovia, a RJ 81 (Via Light).

Além de Nilópolis, a taxa pela população residente revela, com os maiores números, os municípios de Porto Real (16.574 habitantes), cortado pela BR 116 (Rodovia Presidente Dutra), Silva Jardim (21.360 habitantes) e Casemiro de Abreu (35.373 habitantes), com, respectivamente, 60,3, 57,1 e 52,3 vítimas não fatais por 10 mil habitantes.

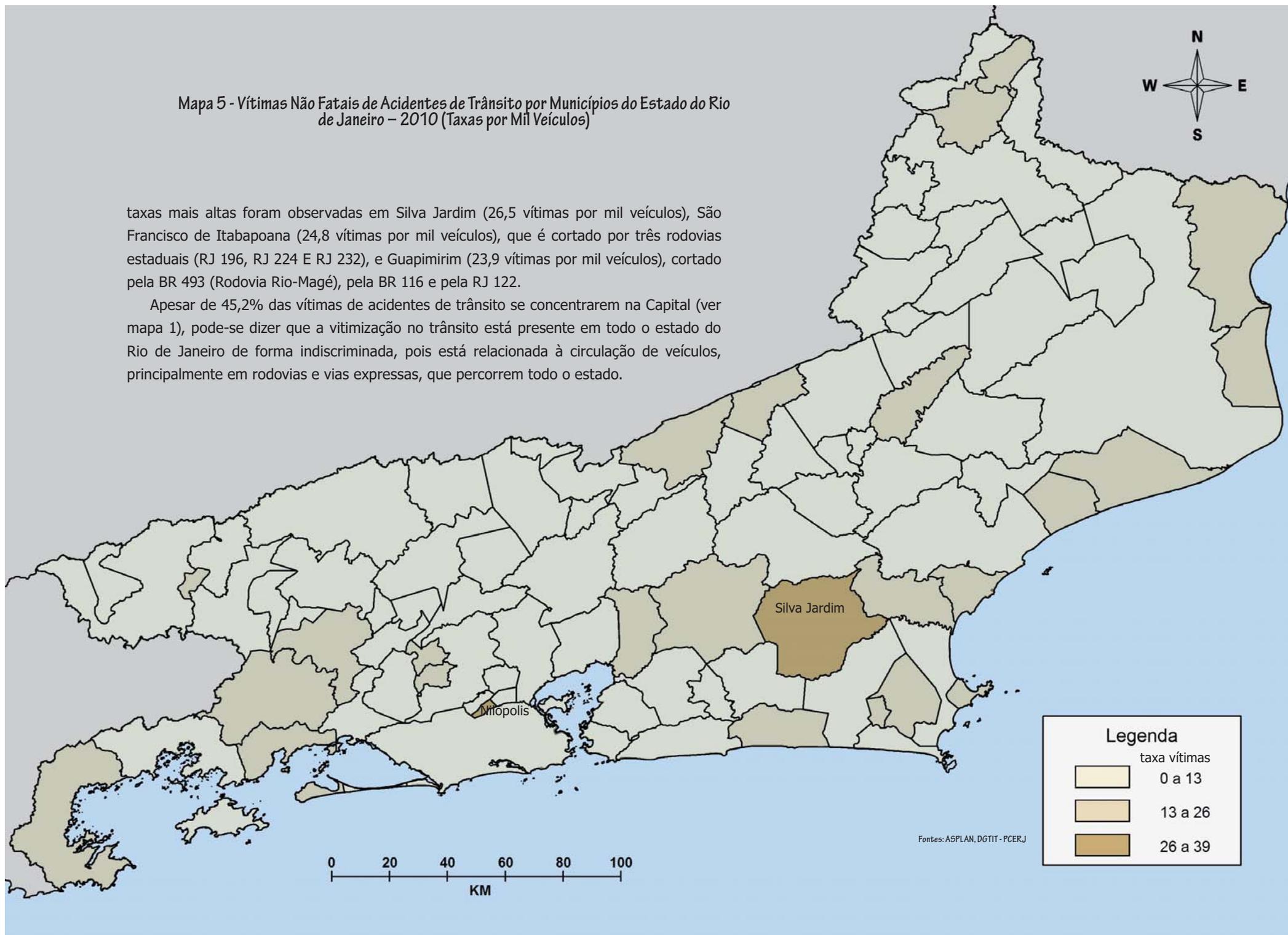
Pela frota de veículos registrados, seguido do município de Nilópolis, as



Mapa 5 - Vítimas Não Fatais de Acidentes de Trânsito por Municípios do Estado do Rio de Janeiro – 2010 (Taxas por Mil Veículos)

taxas mais altas foram observadas em Silva Jardim (26,5 vítimas por mil veículos), São Francisco de Itabapoana (24,8 vítimas por mil veículos), que é cortado por três rodovias estaduais (RJ 196, RJ 224 E RJ 232), e Guapimirim (23,9 vítimas por mil veículos), cortado pela BR 493 (Rodovia Rio-Magé), pela BR 116 e pela RJ 122.

Apesar de 45,2% das vítimas de acidentes de trânsito se concentrarem na Capital (ver mapa 1), pode-se dizer que a vitimização no trânsito está presente em todo o estado do Rio de Janeiro de forma indiscriminada, pois está relacionada à circulação de veículos, principalmente em rodovias e vias expressas, que percorrem todo o estado.



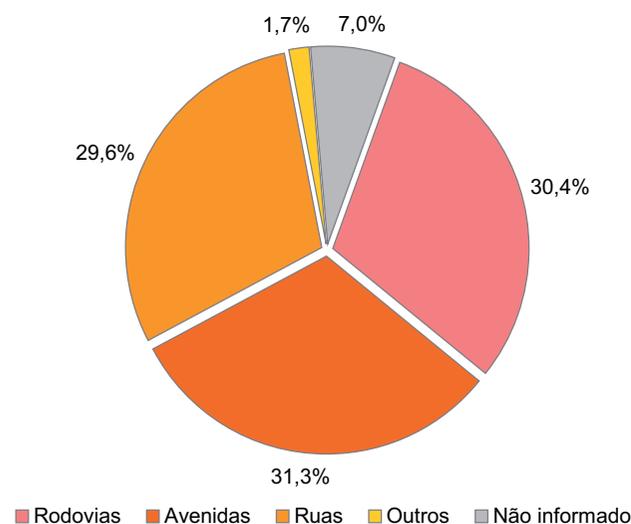
Rodovias do Estado e Incidências de Acidentes de Trânsito

Em 2010, as vítimas de acidentes de trânsito em rodovias e vias expressas representaram 30,4% do total de vítimas fatais e não fatais em todo o estado.

Através da padronização de nome de logradouros do banco de dados da Polícia Civil de 2010, realizada pelos pesquisadores do Nupesp/ISP, foi possível observar que a letalidade em acidentes de trânsito é maior quando o evento ocorre em rodovias.

O número de vítimas de acidentes de trânsito no Rio de Janeiro evidencia um quadro ainda preocupante. O ano de 2010 mostrou que, apesar dos desempenhos apresentados em 2008 e 2009 quanto à redução de vítimas fatais e desaceleração do número de vítimas não fatais, a violência no trânsito ainda se mantém em crescimento.

Gráfico 25 - Percentual de Vítimas Fatais e Não Fatais de Acidentes de Trânsito por Tipo de Logradouro Estado do Rio de Janeiro – 2010

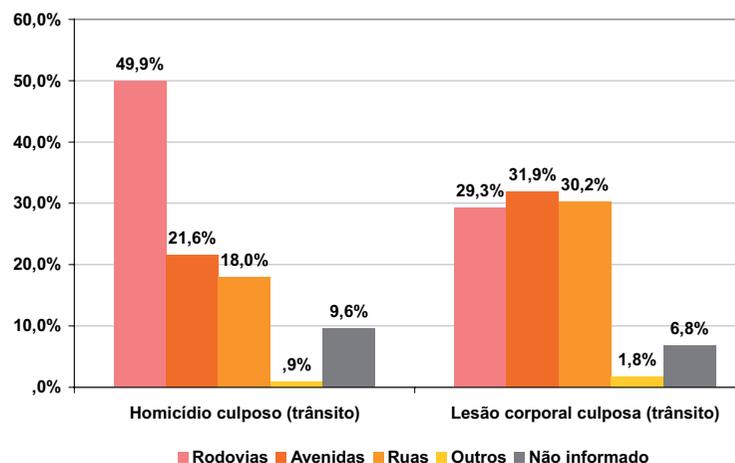


Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ (microdados, 2010)

No caso das vítimas fatais, quase 50,0% dos homicídios culposos de trânsito (49,9%) ocorreram em rodovias. Ou seja, a letalidade dos acidentes foi maior em rodovias (fora do perímetro urbano) do que em avenidas e ruas (dentro as aglomerações urbanas). Do total de vítimas não fatais (lesões culposas de trânsito), 31,9% encontravam-se em avenidas, mas os percentuais são muito próximos dos eventos ocorridos em rodovias (29,3%) e ruas (30,2%). Com tais dados pode-se concluir que a chance de um acidente de trânsito com vítima resultar em morte é maior quando este ocorre em uma rodovia. Não é possível, no entanto, com os dados analisados, apontar hipóteses que expliquem esse fenômeno.

Dos acidentes ocorridos em rodovias e vias expressas, 47,4% se localizavam em áreas do Interior do estado, diferente dos ocorridos em avenidas e ruas, cujos percentuais mostram a Capital como a área de maior frequência. Ou seja, a vitimização em rodovias é mais crítica fora da região metropolitana do estado.

Gráfico 26 - Percentual de Vítimas Homicídio Culposo de Trânsito (Fatais) e Lesão Culposa de Trânsito (Não Fatais) por Tipo de Logradouro - Estado do Rio de Janeiro – 2010



Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ (microdados, 2010)

Tabela 11 - Percentual de Vítimas Fatais e Não Fatais de Acidentes de Trânsito segundo o Tipo de Logradouro por Regiões do Estado do Rio de Janeiro – 2010

	Baixada Fluminense	Capital	Grande Niterói	Interior	Total
Rodovias	14,3%	26,9%	11,4%	47,4%	100,0%
Avenidas	16,1%	61,6%	6,6%	15,8%	100,0%
Ruas	16,5%	52,1%	10,7%	20,7%	100,0%
Outros	7,6%	75,8%	1,5%	15,0%	100,0%
Não informado	26,5%	13,3%	11,7%	48,5%	100,0%

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ (microdados, 2010)

Tabela 12 - Rodovias com Maior Número de Vítimas de Homicídio Culposos de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos e Percentuais)

	Homicídio Culposos de Trânsito	%
Rodovia BR 101	434	17,6
Rodovia BR 116	142	5,8
Rodovia RJ 106	100	4,1
Rodovia BR 393	43	1,7
Rodovia BR 040	39	1,6
Rodovia RJ 116	38	1,5
Rodovia RJ 085	33	1,3
Rodovia RJ 104	33	1,3
Rodovia RJ 124	31	1,3
Rodovia BR 356	24	1,0
Rodovia BR 465	21	0,9
Outros logradouros	1.462	61,9
Total	2.400	100

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ (microdados, 2010)

Três rodovias apresentam maiores números de vítimas fatais e não fatais: BR 101, BR 116 e RJ 106. São rodovias extensas e principais em volume de veículos.

Onze rodovias acumulam 38,1% das vítimas de homicídio culposos de trânsito. Elas são também os logradouros com os maiores números de vítimas de todo o estado, no ano de 2010. Já as lesões culposas de

Tabela 13 - Rodovias com Maior Número de Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos e Percentuais)

	Lesão Culposa de Trânsito	%
Rodovia BR 101	3.802	8,9
Rodovia RJ 106	1.223	2,9
Rodovia BR 116	739	1,7
Rodovia RJ 085	457	1,1
Rodovia RJ 116	387	0,9
Rodovia BR 040	310	0,7
Rodovia RJ 104	255	0,6
Rodovia RJ 071	212	0,5
Rodovia BR 393	201	0,5
Rodovia RJ 140	174	0,4
Rodovia BR 465	164	0,4
Outros logradouros	34.921	81,5
Total	42.845	100,0

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ (microdados, 2010)

trânsito se destacam principalmente nas rodovias BR 101 e RJ 106, que juntas somam 11,8% das vítimas não fatais.

É preciso levar em consideração a extensão dessas rodovias, como é o caso da BR-101, a maior do país e que, como dito anteriormente, corta todo o estado do Rio de Janeiro.

A BR 101 foi destacada como exemplo para verificar a existência

Mapa 6 - Número de Vítimas de Homicídio Culposo de Trânsito na BR 101 por AISP Cortados pela BR 101 - 2010 (Valores Absolutos)

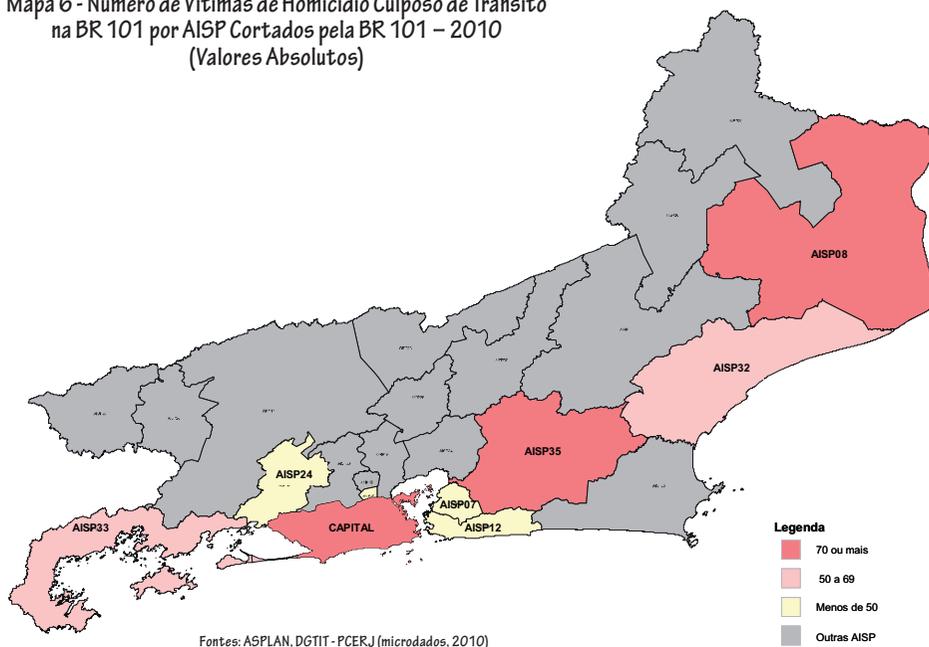


Tabela 14- Número de Vítimas de Homicídio Culposo de Trânsito na BR 101 por Municípios Cortados pela BR 101 - 2010 (Valores Absolutos e Percentuais)

Município do fato	Homicídio Culposo de Trânsito	%
Rio de Janeiro	108	24,9
Campos dos Goytacazes	73	16,8
São Gonçalo	28	6,5
Casimiro de Abreu	27	6,2
Itaguaí	27	6,2
Silva Jardim	27	6,2
Angra dos Reis	24	5,5
Mangaratiba	21	4,8
Rio Bonito	20	4,6
Macaé	18	4,1
Itaboraí	16	3,7
Tanguá	13	3,0
Parati	10	2,3
Outros Municípios	22	5,0
Total	434	100

de trechos críticos de vítimas fatais e não fatais. Primeiramente observou-se o número de vítimas por AISP e em seguida o número de vítimas por municípios. Como resultado tem-se a Capital do estado como a área com maior número de vítimas. No entanto, vale destacar a AISP 08 e a AISP 35 como áreas também críticas quanto ao número de vítimas fatais (mais de 70 homicídios culposos de trânsito em

2010). Pode-se dizer que a maioria dos homicídios da AISP 08 se localizou no município de Campos dos Goytacazes. Além disso, os municípios de São Gonçalo (AISP 07), Casimiro de Abreu (AISP 32) e Itaguaí (AISP 33), apesar de não pertencerem às AISP mais críticas em número de vítimas fatais, estavam entre os cinco municípios com maior concentração de vítimas.

Mapa 7- Número de Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito na BR 101 por AISP Cortados pela BR 101 – 2010 (Valores Absolutos)

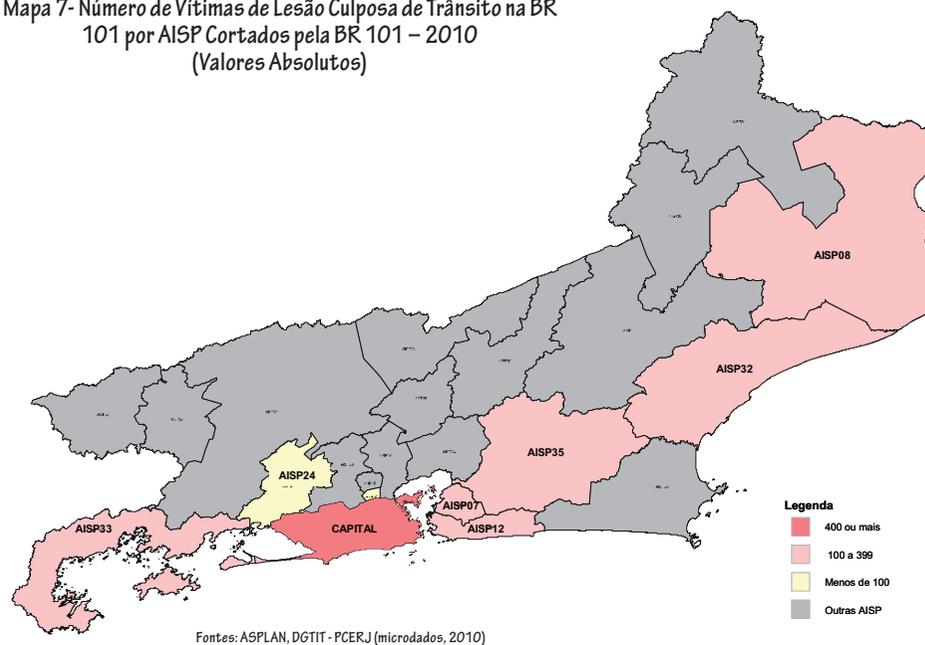


Tabela 15- Número de Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito na BR 101 por Municípios Cortados pela BR 101 – 2010 (Valores Absolutos e Percentuais)

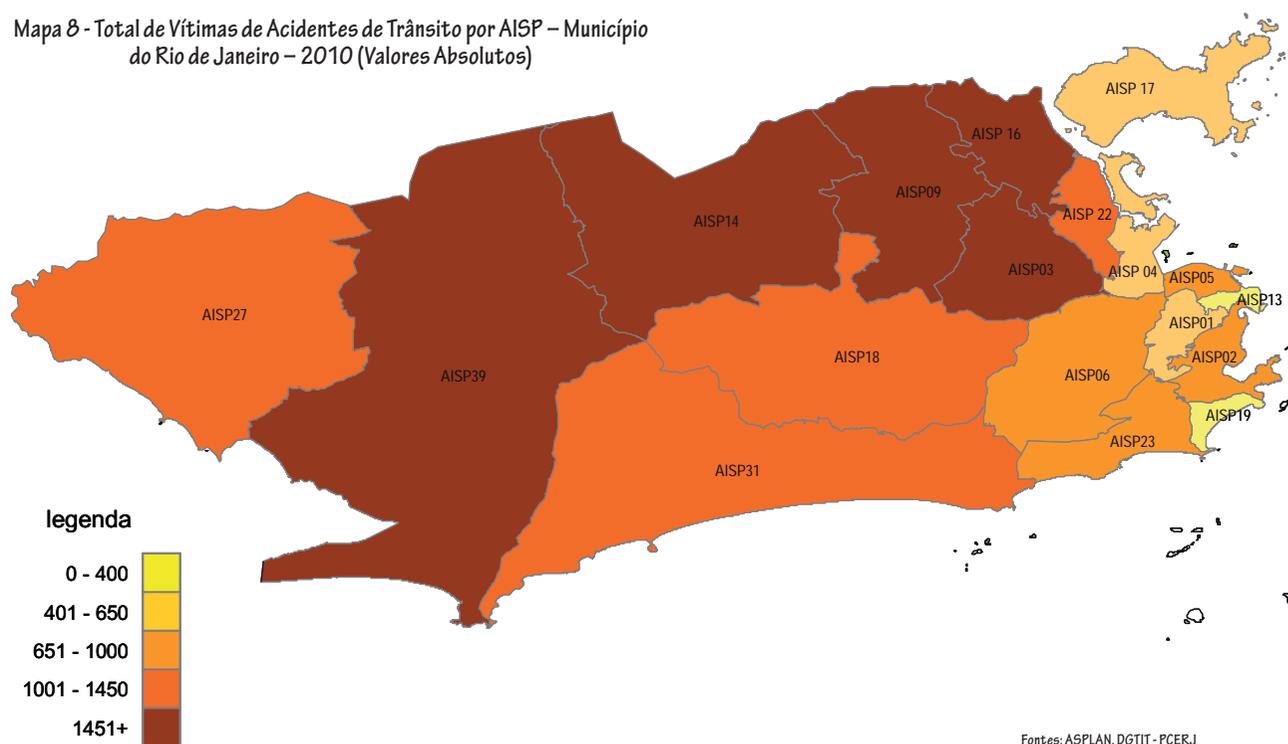
Município do fato	Lesão Culposa de Trânsito	%
Rio de Janeiro	2.145	56,4
Campos dos Goytacazes	276	7,3
São Gonçalo	192	5,0
Itaboraí	171	4,5
Mangaratiba	139	3,7
Angra dos Reis	134	3,5
Niterói	126	3,3
Macaé	112	2,9
Casimiro de Abreu	90	2,4
Silva Jardim	88	2,3
Rio Bonito	74	1,9
Itaguaí	64	1,7
Tanguá	47	1,2
Outros Municípios	144	3,9
Total	3.802	100

Com relação às lesões culposas de trânsito (vítimas não fatais), destaca-se a Capital como concentradora de mais de 50,0% das vítimas registradas na BR 101 (56,4%), onde a referência local é a

Avenida Brasil. Para as demais áreas, o destaque vai novamente para os municípios de Campos dos Goytacazes (AISP 08) e São Gonçalo (AISP 07), com 7,3% e 5,0% das vítimas.

Vítimas de Acidentes de Trânsito na Capital

Mapa 8 - Total de Vítimas de Acidentes de Trânsito por AISP – Município do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos)



Em 2010, 45,2% das vítimas de acidentes de trânsito no estado concentraram-se no município do Rio de Janeiro, totalizando 20.461 vítimas. Por AISP nota-se que as áreas com maiores números de

vítimas são aquelas cortadas pela Avenida Brasil (AISP 09, 14 e 39) e Avenida Ayrton Senna e Linha Amarela (AISP 03, 16, 18, 22 e 31).

Mapa 9 - Total de Vítimas de Homicídio Culposos de Trânsito por AISP – Município do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos)



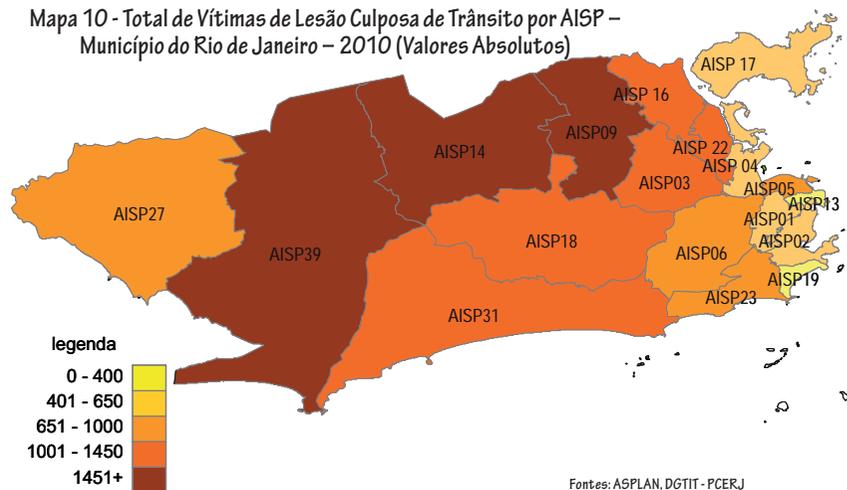
Ao se comparar a distribuição dos homicídios culposos de trânsito com a das lesões culposas de trânsito a primeira observação a ser colocada é que três áreas encontram-se no maior intervalo de vítimas: AISP 09, AISP 14 e AISP 39. Nessas três AISP estão os maiores trechos da Avenida Brasil, via com o maior número de vítimas de acidentes de trânsito da Capital, como se verá mais adiante.

AS AISP 16 e 22, que também comportam trechos da Avenida Brasil, estão entre as áreas com maiores incidências de homicídio culposo de trânsito, diferentemente do que acontece no caso da lesão culposa de trânsito nessas áreas.

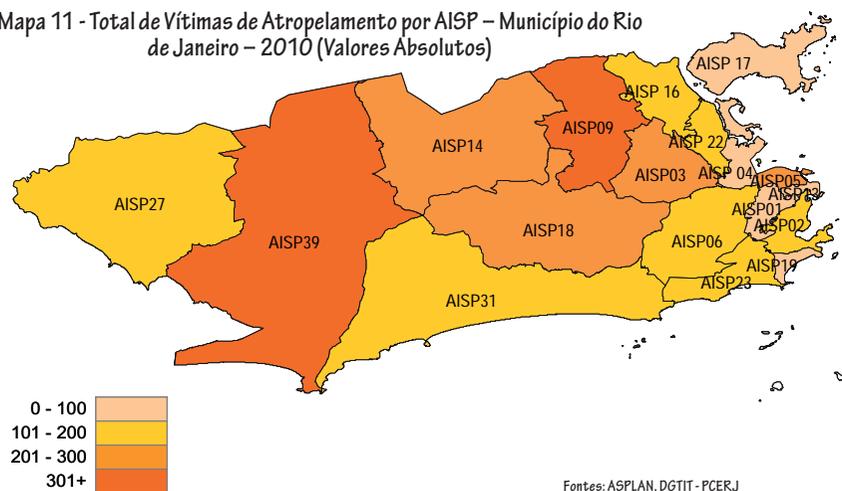
AS AISP 04, 17 e 27, quando comparadas às outras áreas da Capital, também apresentam um panorama mais negativo em relação ao homicídio culposo de trânsito do que à lesão culposa de trânsito.

Os atropelamentos e as colisões são os tipos de acidente

Mapa 10 - Total de Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito por AISP – Município do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos)



Mapa 11 - Total de Vítimas de Atropelamento por AISP – Município do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos)



mais comuns, por isso procurou-se observar também a distribuição espacial dessas vítimas por AISP do município.

As AISP 09 e 39 são as áreas com maiores números de vítimas, tanto de atropelamento quanto de colisão. Para o restantes das áreas observa-se maior concentração de vítimas de colisão entre as AISP 03, 16, 22 e 09. Quanto aos atropelamentos, deve-se ressaltar a AISP 05, que compreende o bairro do Centro com grande circulação de pedestres e vias de grande volume de veículos.

A identificação das vias com maior número de vítimas pode fazer sobressair a concentração de acidentes de trânsito no município. Nas tabelas 16 e 17 são apresentadas, em ordem decrescente por número de vítimas, os logradouros da Capital que mais se destacam quanto aos homicídios culposos e às lesões culposas de trânsito.

Além da Avenida Brasil, que comporta mais de 10,0% tanto de vítimas fatais quanto não fatais, vê-se a Avenida das Américas com o segundo maior percentual de lesão culposa de trânsito (3,4%, ou 673 vítimas), e as avenidas Cesário de Melo e Martin Luter King Júnior, com 2,5% e 2,4% de homicídio culposo de trânsito, respectivamente.

Mapa 12 - Total de Vítimas de Colisão por AISP – Município do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos)

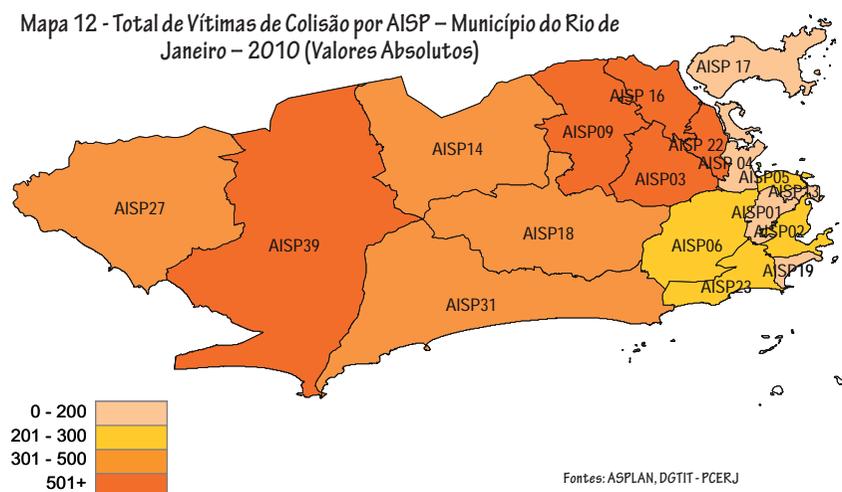


Tabela 16 - Logradouros com Maiores Números de Vítimas de Homicídio Culposos de Trânsito no Município do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos e Percentuais)

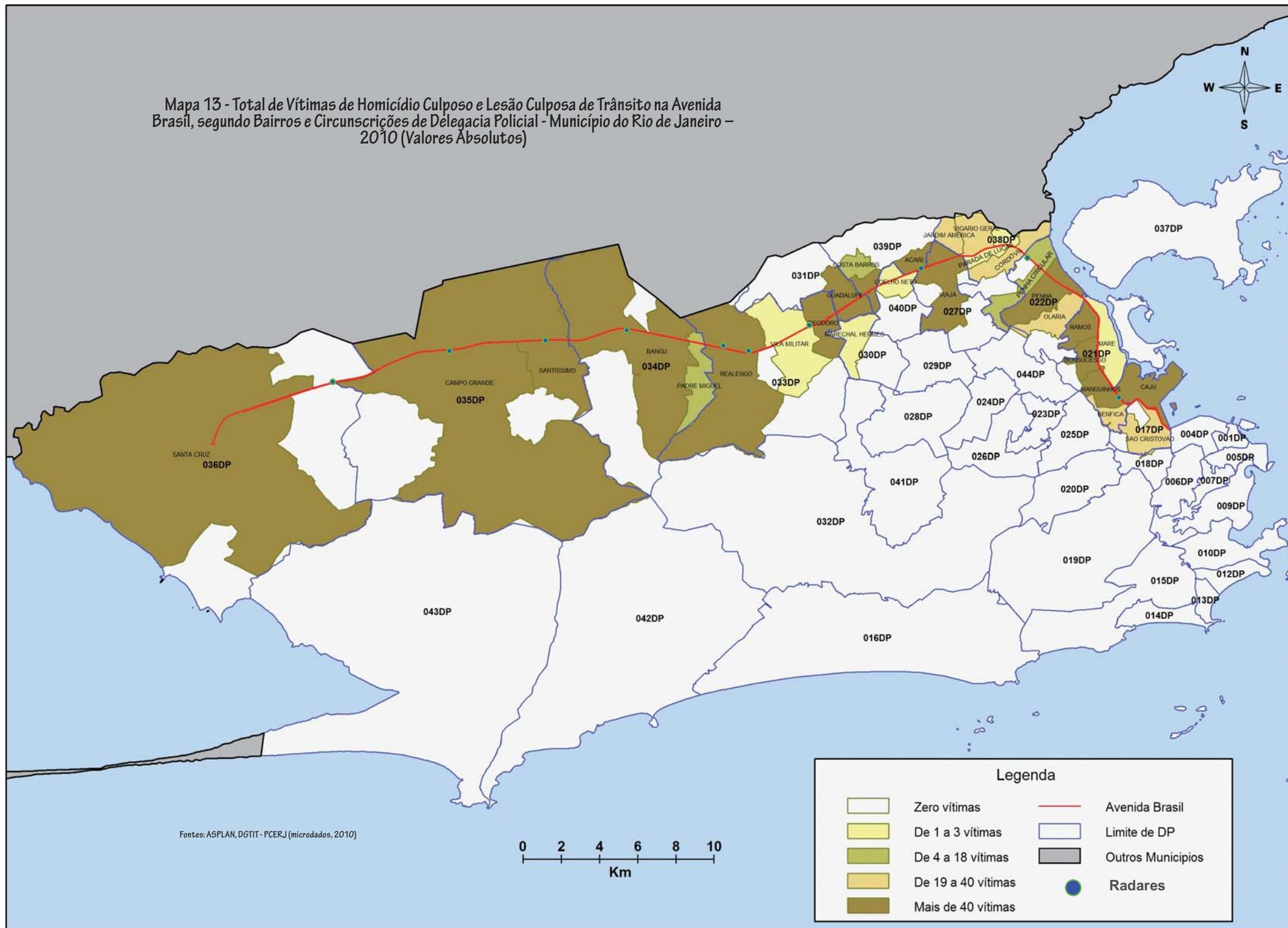
Logradouros	vítimas	%
Avenida Brasil	98	14,4
Avenida Cesário de Melo	17	2,5
Avenida Pastor Martin Luther King Junior	16	2,4
Avenida Presidente Vargas	16	2,4
Avenida das Américas	12	1,8
Estrada do Galeão	12	1,8
Estrada dos Bandeirantes	11	1,6
Avenida Dom Hélder Câmara	9	1,3
Avenida Santa Cruz	8	1,2
Rodovia BR 101	8	1,2
Avenida Presidente João Goulart	7	1,0
Rodovia BR 116	7	1,0
Rodovia BR 465	7	1,0
Rua Cândido Benício	7	1,0
Avenida Ayrton Senna	6	0,9
Avenida Governador Carlos Lacerda	6	0,9
Avenida Lobo Júnior	6	0,9
Avenida Rodrigues Alves	6	0,9
Estrada de Jacarepaguá	6	0,9
Rua Armando Coelho	6	0,9
Rua Leopoldo Bulhões	6	0,9
Outros logradouros	375	55,2
Não informado	27	4,0
Total	679	100,0

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ (microdados, 2010)

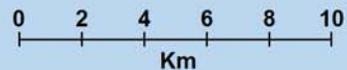
Tabela 17 - Logradouros com Maiores Números de Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito no Município do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos e Percentuais)

Logradouros	vítimas	%
Avenida Brasil	2.019	10,2
Avenida das Américas	673	3,4
Avenida Presidente Vargas	345	1,7
Avenida Dom Hélder Câmara	324	1,6
Avenida Governador Carlos Lacerda	317	1,6
Avenida Cesário de Melo	290	1,5
Avenida Santa Cruz	282	1,4
Estrada dos Bandeirantes	254	1,3
Avenida Pastor Martin Luther King Junior	199	1,0
Rua Cândido Benício	191	1,0
Avenida Presidente João Goulart	146	0,7
Avenida Ayrton Senna	138	0,7
Avenida Brás de Pina	129	0,7
Avenida Rodrigues Alves	124	0,6
Avenida Borges de Medeiros	122	0,6
Avenida Lúcio Costa	106	0,5
Estrada do Galeão	106	0,5
Auto Estrada Lagoa-Barra	104	0,5
Avenida Francisco Bicalho	100	0,5
Estrada do Campinho	99	0,5
Estrada Intendente Magalhães	97	0,5
Avenida Adhemar Bebianco	93	0,5
Outros logradouros	13.184	66,6
Não informado	340	1,7
Total	19.782	100,0

Mapa 13 - Total de Vítimas de Homicídio Culposo e Lesão Culposa de Trânsito na Avenida Brasil, segundo Bairros e Circunscritções de Delegacia Policial - Município do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos)



Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ (microdados, 2010)



Legenda

	Zero vítimas		Avenida Brasil
	De 1 a 3 vítimas		Limite de DP
	De 4 a 18 vítimas		Outros Municípios
	De 19 a 40 vítimas		Radares
	Mais de 40 vítimas		

Tabela 18 - Total de Vítimas de Homicídio Culposo de Trânsito na Avenida Brasil por Circunscrição de Delegacia Policial - Município do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos e Percentuais)

Delegacia	Vítimas	%
21ª DP	21	21,4
35ª DP	19	19,4
33ª DP	12	12,2
22ª DP	10	10,2
34ª DP	10	10,2
38ª DP	7	7,1
36ª DP	6	6,1
27ª DP	5	5,1
39ª DP	4	4,1
30ª DP	2	2,0
16ª DP	1	1,0
40ª DP	1	1,0
Total	98	100,0

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

Tabela 19 - Total de Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito na Avenida Brasil por Circunscrição de Delegacia Policial - Município do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Absolutos e Percentuais)

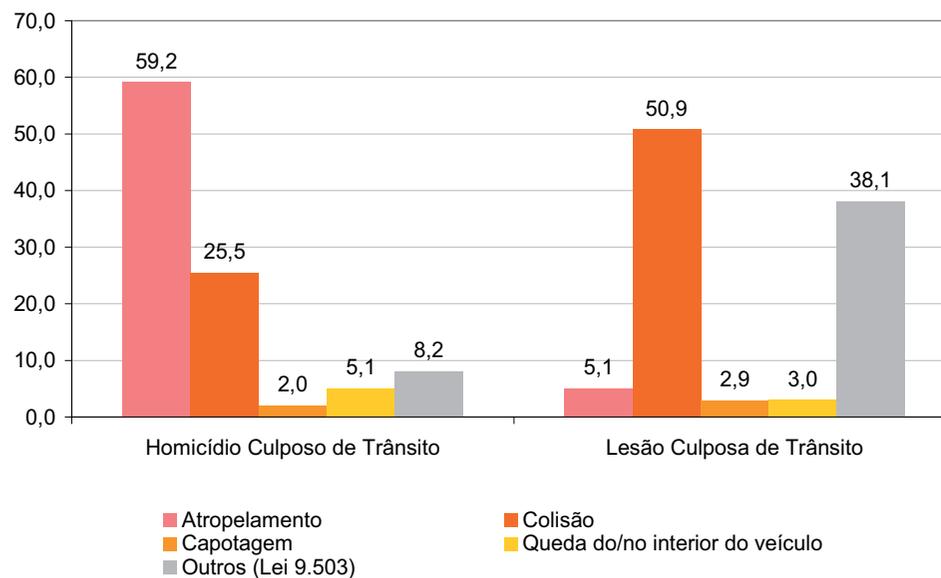
Delegacia	Vítimas	%
21ª DP	458	22,7
22ª DP	248	12,3
38ª DP	243	12,0
34ª DP	161	8,0
17ª DP	157	7,7
33ª DP	156	7,7
35ª DP	128	6,3
39ª DP	115	5,7
36ª DP	104	5,2
30ª DP	90	4,5
27ª DP	75	3,7
40ª DP	72	3,6
31ª DP	12	,6
Total	2019	100,0

Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

A via com maior número de vítimas de acidentes de trânsito é a Avenida Brasil, com 98 homicídios culposos de trânsito (14,4% do total) e 2.019 lesões culposas de trânsito em 2010 (10,2% do total). Em sua extensão, essa avenida passa por sete AISP (04, 22, 16, 09,

14, 39 e 27). No entanto, os maiores percentuais de vítimas fatais e não fatais – 21,4% e 22,7%, respectivamente – estão no trecho localizado na circunscrição da 21ª DP, área dos bairros de Bonsucesso, Benfica, Higienópolis, Manguinhos, Maré e Ramos (AISP 22).

Gráfico 27 - Percentual de Vítimas de Homicídio Culposo e Lesão Culposa de Trânsito na Avenida Brasil por Tipo de Acidente - Município do Rio de Janeiro – 2010 (Valores Percentuais)



Fontes: ASPLAN, DGTIT - PCERJ

As 98 mortes no trânsito da Avenida Brasil foram resultantes de atropelamento em 59,2% dos casos; de colisão de veículo, em 25,5%; de queda do ou no interior do veículo, em 5,1%; e de capotagem de veículo, em 2,0%. Em 8,2% das mortes não foi possível especificar o tipo de acidente de trânsito sofrido.

Já as lesões culposas de trânsito apresentam outro tipo de

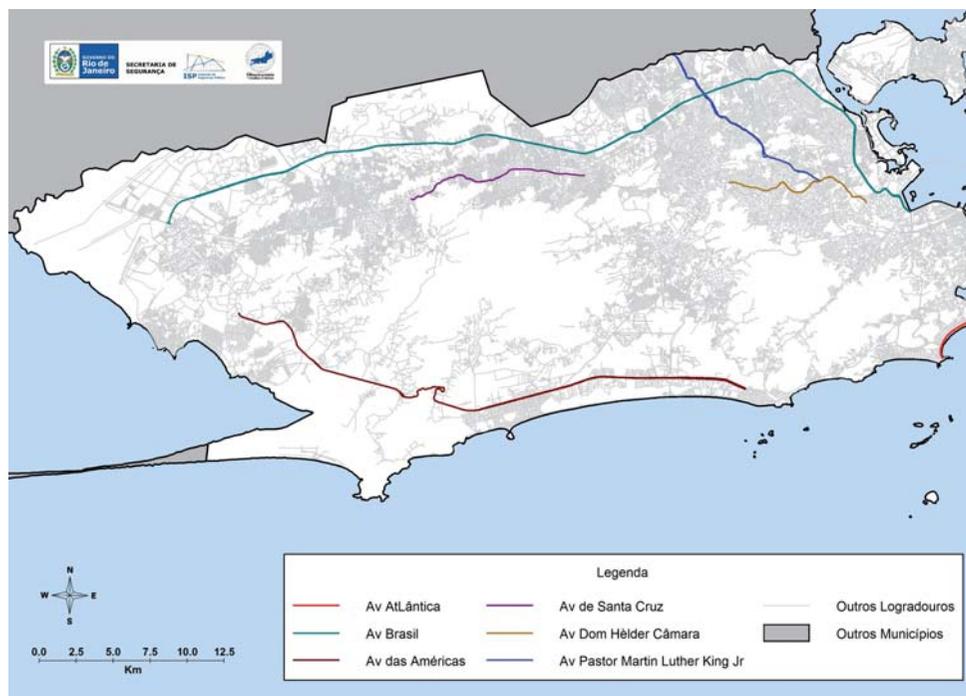
dinâmica, em que prevalecem os acidentes provenientes de colisão de veículos, tanto entre veículos quanto com ponto fixo. As colisões somam 50,9% das vítimas não fatais. Nas demais categorias, a de segundo maior percentual é aquela com titulação generalizada pela Lei 9.503, com 38,1%, e na qual não é possível especificar o tipo de acidente sofrido.

Vias Especiais do Município do Rio de Janeiro

Mapa 14 – Delimitação das Vias Especiais do Município do Rio de Janeiro

Nesta parte serão analisadas as ocorrências de vítimas fatais e não fatais de trânsito nas vias especiais do município do Rio de Janeiro. Por definição do Observatório de Análise Criminal (OAC)¹, são vias especiais os logradouros de grande extensão e circulação de veículos, mesmo em dias e horários de menor fluxo. As vias especiais do município do Rio de Janeiro são: Avenida Brasil, Avenida das Américas, Avenida Pastor Martin Luther King Junior, Avenida de Santa Cruz, Avenida Dom Hélder Câmara e Avenida Atlântica.

Para efeito de análise e interpretação das incidências nas vias especiais do município do Rio de Janeiro foram utilizadas as Células de Monitoramento Espaço-Temporal (CMET). As CMET são quadrados divididos em 300 x 300 metros, totalizando assim uma área de 90.000 metros quadrados. É uma metodologia de análise desenvolvida no Instituto de Segurança Pública, utilizada pelo OAC na produção dos mapas para o estado do Rio de Janeiro. As CMET consideram a quantidade de ocorrências em cada espaço delimitado e não somente a proximidade das incidências, ou seja, são unidades de análise termal através do quantitativo de ocorrências ou vítimas.



¹ O OAC é o setor do Instituto de Segurança Pública responsável pela produção cartográfica e análises georreferenciadas.

Imagem 1 – CMET com Maior Número de Vítimas Fatais e Não Fatais no Cruzamento entre a Avenida das Américas e a Avenida Afonso Arinos de Melo Franco - Município do Rio de Janeiro (2010)



A imagem 1 mostra a área mais crítica de acidentes de trânsito, com 493 incidências envolvendo vítimas fatais e não fatais no período de janeiro a dezembro de 2010. Nesta imagem pode-se ver um

cruzamento entre a Avenida das Américas e a Avenida Afonso Arinos de Melo Franco, na Zona Oeste e área da AISP 31, provável local de concentração da maioria das ocorrências citadas.

Imagem 2 – CMET com Segundo Maior Número de Vítimas Fatais e Não Fatais, no Cruzamento entre a Avenida Dom Hélder Câmara, o Viaduto de Benfica e a Rua Leopoldo Bulhões - Município do Rio de Janeiro (2010)



A imagem 2 mostra a segunda área mais crítica de acidentes de trânsito, com 192 incidências envolvendo vítimas fatais e não fatais no período de janeiro a dezembro de 2010. Nesta imagem pode-se ver

um cruzamento entre a Avenida Dom Hélder Câmara, o Viaduto de Benfica e a Rua Leopoldo Bulhões, na Zona Norte e área da AISP 22, provável local de concentração da maioria das ocorrências citadas.

Imagem 3 – CMET com Terceiro Maior Número de Vítimas Fatais e Não Fatais, no Cruzamento da Estrada do Realengo, Avenida de Santa Cruz, Ruas dos Limites e Rua Oliveira Braga - Município do Rio de Janeiro (2010)



A imagem 3 mostra a terceira área mais crítica de acidentes de trânsito, com 180 incidências envolvendo vítimas fatais e não fatais no período de janeiro a dezembro de 2010. Nesta imagem pode-se ver

quatro vias principais que se cruzam (Estrada do Realengo, Avenida de Santa Cruz, na Zona Oeste e área da AISP 14, Ruas dos Limites e Rua Oliveira Braga), que são as vias com provável concentração da maioria das ocorrências citadas.

Considerações Finais

O estado do Rio de Janeiro contabilizou, em 2010, 2.400 vítimas fatais de acidentes de trânsito (homicídio culposos de trânsito) e 42.845 vítimas não fatais (lesão culposa de trânsito), o que representa médias diárias de quase seis (06) mortes e 117 lesões provocadas por acidentes de trânsito. Comparados aos totais registrados em 2009 (ano em que houve redução de homicídios culposos de trânsito de menos 13,8%), constata-se aumento nos totais de vítimas, tanto de homicídio culposos de trânsito (1,1%), quanto de lesão culposa de trânsito (3,9%).

Somando os números absolutos de 2008 e 2009 _ períodos marcados pela aplicação da Lei 11.705 e pelas bitzes conhecidas como "Operação Lei Seca" _ tem-se menos 549 homicídios culposos de trânsito. Um desempenho nunca alcançado em toda a série histórica iniciada em 1997, em dois anos consecutivos. O ano de 2010, no entanto, é marcado pelo retorno do crescimento dessas vítimas.

Do total de acidentes registrados, desconsiderando o número de vítimas envolvidas em cada evento, 30,4% estavam relacionados a colisões (entre veículos e com ponto fixo) e 20,8% a atropelamentos, que representam mais de 50,0% dos casos. Os acidentes contidos na categoria "Outros – Lei 9.503" representaram 42,3% dos episódios. Através de uma amostra de 400 registros retirada aleatoriamente dos 13.644 registros de ocorrência (RO) foi possível verificar que 47,8% dos casos estavam relacionados a colisões, 25,0%, a atropelamentos, 12,5%, a quedas no/do interior de veículos, 0,3%, a capotagens, 12,0% não continham informações sobre a causa do acidente e 2,5% não se encaixavam em nenhuma das quatro categorias conhecidas. Comparando os percentuais de RO com os percentuais da amostra, com a nova classificação, os casos de colisão (com ponto fixo e entre veículos) passariam de 30,4% para 47,7%; atropelamentos passariam

de 20,8% para 25,0%; e quedas (do e no interior de veículo) passariam de 5,5% para 12,5%.

A análise da amostra de acidentes de trânsito ratifica a colisão como o tipo de evento mais frequente, seguido por atropelamento. Já com relação ao banco de dados, observa-se que a titulação do registro de ocorrência feita a partir de uma codificação genérica dos eventos, prejudica uma análise mais precisa dos fatos ocorridos.

Das características dos acidentes de trânsito no estado destaca-se que:

1) Há diferenças de horários para os eventos ocorridos em dias úteis (segunda a sexta-feira) e em fins de semana. Enquanto a madrugada (0 a 5 horas) tem maior percentual de acidentes nos fins de semana, em dias úteis verificam-se dois picos de ocorrências, entre 11 e 12 horas e às 18 horas.

2) Independente dos dias da semana, os horários com maior percentual de ocorrências são 11 horas e 12 horas (com 5,7% cada), e 17 horas e 18 horas (com 5,8% e 6,0%, respectivamente). Já os dias da semana com maiores percentuais de acidentes são sextas-feiras, sábados e domingos (15,7%, 16,1% e 15,4%, respectivamente).

Os itens 1 e 2 sugerem perfis distintos de vítimas de acidentes determinados pelos horários e dias com maiores percentuais. Ou seja, os eventos ocorridos durante a madrugada e entre a sexta-feira e o domingo podem ser relacionados às saídas noturnas para lazer, onde as colisões são mais frequentes; já os eventos ocorridos durante os dias úteis da semana e com picos às 11, às 12 e às 18 horas se relacionam ao grande fluxo de pessoas durante o período de trabalho e comércio, com mais frequência de atropelamentos e colisões.

3) O segundo semestre do ano é o que concentra maior número de ocorrências, com destaque para os meses de junho a outubro,

que representam um período de aumento constante e esta variação percentual entre os meses do ano parece ser um efeito sazonal, pois o mesmo fenômeno é observado também nos anos de 2008 e 2009.

4) A proporção de vítimas por acidente varia segundo o tipo de acidente de trânsito. Em eventos envolvendo capotagem de veículo, a razão é de duas vítimas por ocorrência. A colisão tem a segunda maior razão entre vítimas e ocorrências com 1,6 vítimas para cada caso de colisão. Os atropelamentos e as quedas no e do interior do veículo envolvem, geralmente, uma vítima. Pode-se concluir que, em casos de colisões ou capotagens, o condutor do veículo, geralmente, está acompanhado.

Quanto ao perfil das vítimas de lesão culposa de trânsito e homicídio culposos de trânsito tem-se:

a) as vítimas de acidentes de trânsito em 2010 foram, em sua maioria, homens (60,0%);

b) a faixa etária mais atingida foi a de 25 a 34 anos (20,7%);

c) quanto a quedas no ou do interior de veículo, mulheres têm percentual significativo de vítimas (9,2%), quando este é comparado ao percentual de homens vítimas do mesmo evento (1,8%);

d) já em colisões são os homens que se destacam em relação às mulheres (37,4% e 29,5%, respectivamente);

e) Mais vitimizados em atropelamentos são crianças e adolescentes (de zero a 17 anos), e idosos (com 60 anos ou mais), com 30,2% e 26,2%, respectivamente. Crianças entre 6 e 11 anos apresentam o maior percentual de vítimas de atropelamento, com 36,5%.

f) aos idosos deve-se maior atenção para os casos de atropelamento (26,2%) e queda no e do interior de veículo (12,8%), eventos em que se encontram os maiores percentuais de vítimas com 60 anos ou mais.

Com relação aos homicídios culposos de trânsito, o atropelamento é o tipo mais frequente de causa de morte de mulheres no trânsito (33,9%). As mortes por atropelamento apresentam maiores percentuais nas faixas etárias de 6 a 11 anos (33,3%), de 45 a 59 anos (34,3%) e de 60 anos ou mais (42,1%), ou seja, principalmente crianças e idosos. Mortes causadas por colisões concentram-se nas faixas de 18 a 24 anos (37,0%) e de 25 a 34 anos (33,6%).

Vale ressaltar a razão e a importância da utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos automotores (uso da cadeirinha) quando se observa percentual significativo de vítimas fatais de zero a cinco anos (7,7%) em capotagens.

O maior número de vítimas fatais de acidentes de trânsito no estado do Rio de Janeiro foi registrado fora da Capital. As áreas com maiores percentuais de vítimas fatais de acidente de trânsito foram a AISP 32 (7,2%) e a AISP 08 (7,1%), que juntas representaram 14,3% do total de mortes no trânsito no estado em 2010.

Os municípios de Carapebus e Quissamã (33.592 habitantes), que formam a circunscrição da 130ª DP (AISP 32), possuem, juntos, as maiores taxas de homicídio culposos de trânsito, calculadas tanto pela população residente (14,6 homicídios por 10 mil habitantes) quanto pela frota de veículos (6,7 homicídios por mil veículos).

O município de Nilópolis (157.483 habitantes), que forma a circunscrição da 57ª DP (AISP 20), tem as maiores taxas de lesão culposa de trânsito, com 81 vítimas para cada 10 mil habitantes, e 33,3 vítimas para cada mil veículos. Esse município é cortado por uma grande rodovia, a RJ 81 (Via Light).

Quase 50,0% dos homicídios culposos de trânsito (49,9%) ocorreram em rodovias, ou seja, a letalidade dos acidentes foi maior em rodovias (fora do perímetro urbano). Já as vítimas não fatais

(lesões culposas de trânsito) têm percentuais próximos para eventos ocorridos em avenidas (31,9%), rodovias (29,3%) e ruas (30,2%). Pode-se concluir que a chance de um acidente de trânsito com vítima resultar em morte é maior quando este ocorre em uma rodovia. Além disso, a vitimização em rodovias é mais crítica fora da região metropolitana do estado.

Três rodovias apresentam maiores números de vítimas fatais e não fatais: BR 101, BR 116 e RJ 106. São rodovias extensas e principais em volume de veículos.

No município do Rio de Janeiro, a via com maior número de vítimas de acidentes de trânsito é a Avenida Brasil, com 98 homicídios culposos de trânsito (14,4% do total do município) e 2.019 lesões culposas de trânsito em 2010 (10,2% do total). Os maiores percentuais de vítimas fatais e não fatais – 21,4% e 22,7%, respectivamente – estão no trecho localizado na circunscrição da 21ª DP, área dos bairros de Bonsucesso, Benfica, Higienópolis, Manguinhos, Maré e Ramos (AISP 22). As 98 mortes no trânsito da Avenida Brasil foram resultantes de atropelamento em 59,2% dos episódios e de colisão de veículo em 25,5%. As lesões por colisões somam 50,9% das vítimas não fatais.

Os números de 2010 são um referencial para a elaboração de medidas que visem a redução de vítimas do trânsito, levando em consideração a adesão do estado do Rio de Janeiro à campanha decenal mundial de combate e redução de fatalidades e ferimentos em acidentes no trânsito, que se inicia em 2011. A Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito proclamada pela ONU tem como meta reduzir pela metade a vitimização no trânsito mundial. O ISP espera com esse dossiê ter contribuído para o embasamento de diretrizes que busquem o mesmo objetivo e suscitem outros e ainda melhores estudos.

ANEXOS

Fluxograma sobre Atendimento a Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro

Taxas de Vítimas de Lesão Culposa de Trânsito e Homicídio Culposos de Trânsito por População Residente e por Frota de Veículos em Circulação

Pirâmides Etárias de Vítimas de Acidentes de Trânsito por Sexo

Relação de Códigos e Títulos que Caracterizam o Homicídio Culposos de Trânsito e a Lesão Culposa de Trânsito

Áreas Integradas de Segurança Pública - AISP

Fluxograma sobre Atendimento a Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro

Major PM Max Willian C. M. de Oliveira

Quando se trata de acidente de trânsito, o senso comum nos faz entendê-lo como uma mera sucessão de fatos, e sendo tão corriqueiros no dia a dia da população (habilitada para dirigir ou não), não requisitam um raciocínio mais elaborado para sua plena compreensão. No entanto, tal premissa não se fundamenta, logo de início, em razão da dificuldade de se definir todos os personagens que atuam no cenário de um acidente de trânsito e suas respectivas responsabilidades.

Por exemplo: quais órgãos são responsáveis pelo atendimento a acidentes de trânsito? Isso muda quando o acidente tem vítimas? Quanto tempo leva a realização de um atendimento de acidente de trânsito com vítimas? Quais etapas baseiam o processo de atendimento a um acidente de trânsito? O atendimento prestado é o mais adequado?

Essas são algumas das muitas perguntas que permeiam a questão dos acidentes de trânsito e suscitam um entendimento mínimo de como proceder nesses eventos, desde a chamada da ocorrência até a finalização dos procedimentos. O fluxo seguido dependerá das características de cada caso, como por exemplo, se houve vítimas ou não e, em caso positivo, se houve vítimas fatais ou somente lesões.

A partir de uma demanda solicitada pela Doutora Silvia Ramos e sua equipe de pesquisadores do CESEC (Centro de Estudos de Segurança e Cidadania, da Universidade Candido Mendes), foi elaborado pelo ISP um fluxograma sobre os tipos de atendimento a acidentes de trânsito, com a finalidade de se tentar descrever os procedimentos necessários e os órgãos envolvidos nesses casos, bem como as fontes básicas (formais ou não) de dados e informações

que são gerados nesse atendimento.

Na etapa de consulta às instituições acionadas em casos de acidente de trânsito, foi de grande relevância a colaboração das servidoras públicas Marina Carvalho, da Gerência de Informação Epidemiológica/ CAS/ SUBPAV/SMSDC-RJ, e Penha Rocha, da Gerência Técnica de Dados Vitais/ CAS/ SUBPAV/ SMSDC-RJ, e seus esclarecimentos sobre os procedimentos relacionados às instituições de saúde, bem como do Cel BM Castro Tavares, responsável pela Coordenadoria de Serviço de Remoção de Cadáver, órgão vinculado ao Corpo de Bombeiros Militares do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ), quanto às informações relativas à remoção de cadáveres cuja morte ocorre por causas externas (homicídio, acidentes de trânsito, por exemplo).

Vale salientar que este trabalho não tem como resultado um modelo fechado ou conclusivo do fluxo de atendimento a acidentes de trânsito no estado, pois ele abrange genericamente os tipos mais comuns de acidente de trânsito e seus principais atores, e é oriundo do resultado de uma pesquisa realizada pelo ISP com a colaboração de outras instituições de pesquisa e órgãos públicos envolvidos direta ou indiretamente nos eventos de acidentes de trânsito no estado. Sua finalidade é informar e incentivar pesquisas mais detalhadas e aprofundadas sobre o assunto, gerando medidas que possam aperfeiçoar as dinâmicas de atendimento a acidentes de trânsito e, conseqüentemente, seus custos.

Para a melhor compreensão do fluxograma, foram explorados alguns conceitos e critérios necessários para o escalonamento e sucessão dos procedimentos. Assim, cabe aqui primeiramente

expô-los e seguidamente apresentar a conclusão obtida através do fluxograma sobre os tipos de atendimento de acidentes de trânsito.

O primeiro conceito que vale destacar é o de trânsito, que Alves (2002) assim define: “É a utilização isolada ou grupal das vias por meio de pessoas, veículos e semoventes. Esse uso pode efetivar-se para fins de circulação, parada e estacionamento, inclusive para as operações de carga ou descarga de bens”. Honorato (2000) comenta que “é um fenômeno mais amplo do que geralmente é compreendido, em razão de englobar todos os usuários das vias terrestres, mesmo que não se encontrem embarcados em veículos automotores, e mesmo que não se encontrem em deslocamento. Uma pessoa caminhando ou sentada em um banco de uma praça estará sujeita às normas impostas pelo Código de Trânsito Brasileiro”. Ou seja, o fato de um veículo automotor cujo condutor perdeu o controle direcional sair da via, subir na calçada e atingir alguém sentado num banco de praça, por exemplo, inclui-se em um evento caracterizado como de trânsito, melhor definido como acidente de trânsito.

Sendo assim, convém partir para possíveis definições de acidente de trânsito. Duas delas:

- “Todo evento com dano que envolva o veículo, a via, a pessoa humana ou animais e que, para caracterizar-se, tem a necessidade da presença de pelo menos dois desses fatores” (Souza, Neto, 2008).
- “É um evento não-intencional, mas evitável, causador de lesões físicas e emocionais em vias de trânsito [...] urbanas ou rurais” (definição oriunda da Política Nacional de redução da Morbimortalidade desenvolvida pelo Ministério da Saúde, em 2001).

Enquanto o primeiro conceito possui um tom mais técnico e

prático, o segundo acaba por relativizar o caráter aleatório do fato e chama a atenção para a prevenção como algo possível e essencial para evitar acidentes.

Sendo assim, para ilustrar a complexidade dos eventos desencadeados por um acidente de trânsito, foi desenvolvido um fluxograma dos mesmos, de forma genérica, baseado em alguns critérios, a saber:

- 1) Possíveis envolvidos em um acidente de trânsito:
 - Vítima / testemunhas (outros condutores, acusado, parentes, amigos, etc)
 - Integrantes da Polícia Militar
 - Integrantes da Polícia Civil
 - Integrantes do Corpo de Bombeiros Militar
 - Hospital onde houve atendimento da vítima
 - Instituto Médico Legal
 - Peritos do Instituto de Criminalística Carlos Éboli
 - Integrantes da Guarda Municipal
 - Cartório/Secretaria Municipal de Saúde/Secretaria Estadual de Saúde
- 2) Tipos de Acidentes de Trânsito:
 - Abalroamento: o mesmo que colisão, só que em sentido lateral por parte do veículo atingido.
 - Atropelamento: acidente em que pedestre ou animal sofre impacto de um veículo.
 - Capotagem: acidente de trânsito em que o veículo acidentado emborca, ficando de rodas para cima ou mesmo voltando a ficar sobre as rodas, depois de girar sobre si mesmo.

- Colisão: choque entre dois ou mais veículos.
 - Choque com objeto fixo: Acidente em que há impacto de um veículo contra qualquer objeto fixo (poste, árvore, muro, veículo parado em estacionamento).
 - Tombamento: o mesmo que capotagem, porém permanecendo em repouso sob uma das faces laterais.
- 3) Circunstâncias dos acidentes avaliados:
- Acidente de trânsito com vítima
 - Acidente de trânsito com vítima não-fatal, trabalhando com as hipóteses abaixo elencadas:
 1. Atendimento de policiais no local do acidente; e
 2. Encaminhamento direto das vítimas por outrem (testemunhas) ao hospital.
 - Acidente de trânsito com vítima fatal, trabalhando com as hipóteses abaixo elencadas:
 1. Atendimento de policiais no local do acidente; e
 2. Encaminhamento direto das vítimas por outrem (testemunhas) ao hospital.

Após estes breves comentários, segue o fluxograma abaixo.

Referências

ALVES, V. R. **Acidentes de Trânsito e Responsabilidade Civil**. São Paulo: Bookseller, 1ª ed, Tomo I. 2002. p. 177.

BASTOS, J.T. **Geografia da mortalidade no trânsito no Brasil**. Dissertação (Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Área de Concentração em Planejamento e Operações de Sistemas de Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2011. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-14032011-112111/es.php>. Acesso em: 04/04/2011.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Portaria n. 737, de 16 de maio de 2001. Aprova a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências. Diário Oficial da União, 18 maio 2001. Brasília, p. 3.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS (CNM). **Estudos Técnicos**: Mapeamento das Mortes por Acidentes de Trânsito no Brasil. Brasília: 2009. Disponível em: <http://portal.cnm.org.br/sites/9000/9070/Estudos/Transito/EstudoTransito-versaoconcurso.pdf>. Acesso em: 23/02/2011.

HONORATO, C.M. **Trânsito, infrações e crimes**. Millennium: Campinas, 1ª ed. 2000.

SOUZA, M.R. de; NETO, E.R. **Caracterização dos Acidentes de Trânsito em Goiânia**: a Experiência do Hospital de Urgências de Goiânia. XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, realizado em Caxambu, MG, Brasil, de 29 de setembro a 03 de outubro de 2008.

Figura 1 – Fluxograma de Atendimento de Acidente de Trânsito (Parte 1 - Sem Vítimas e Com Vítimas Não Fatais)

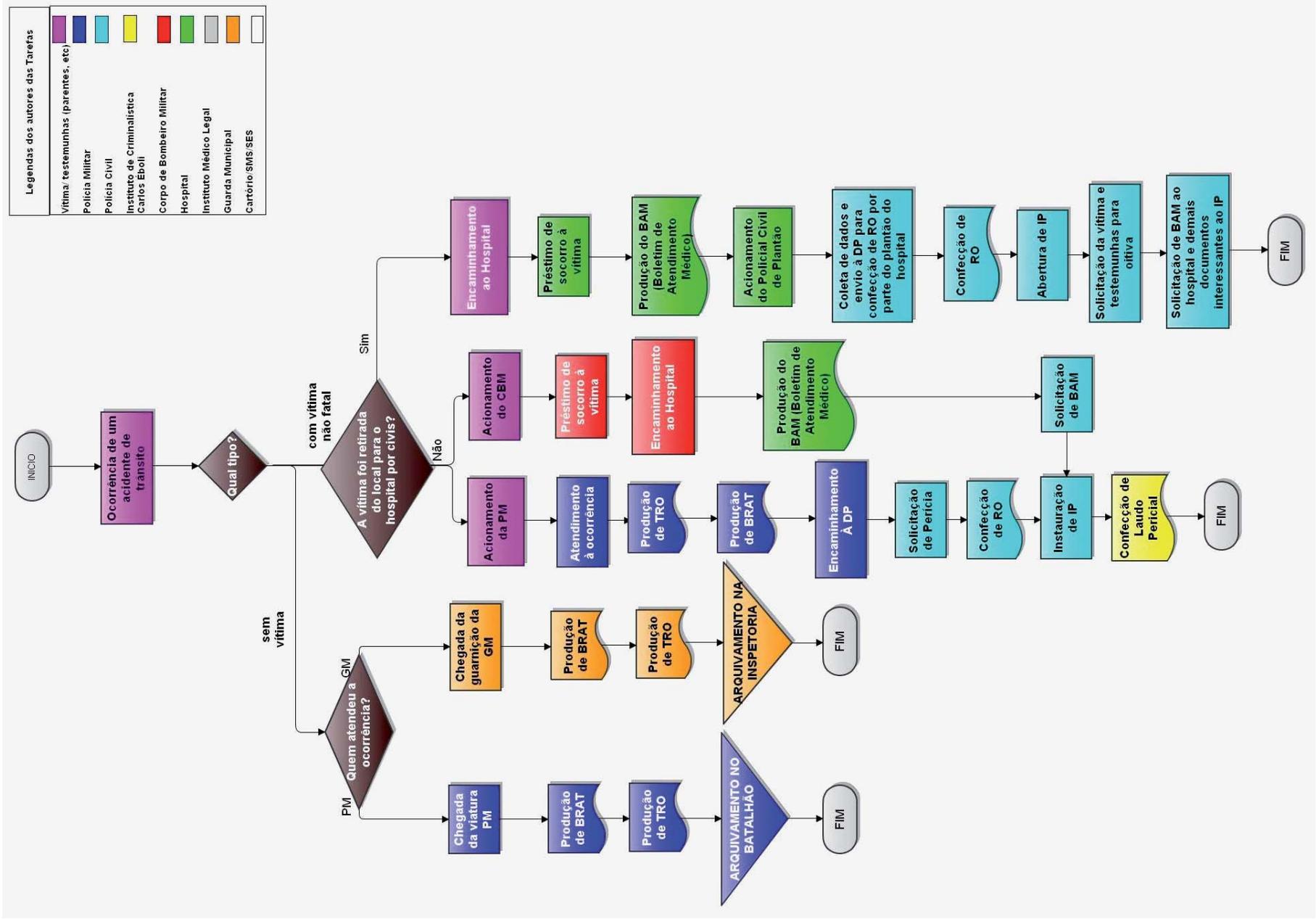
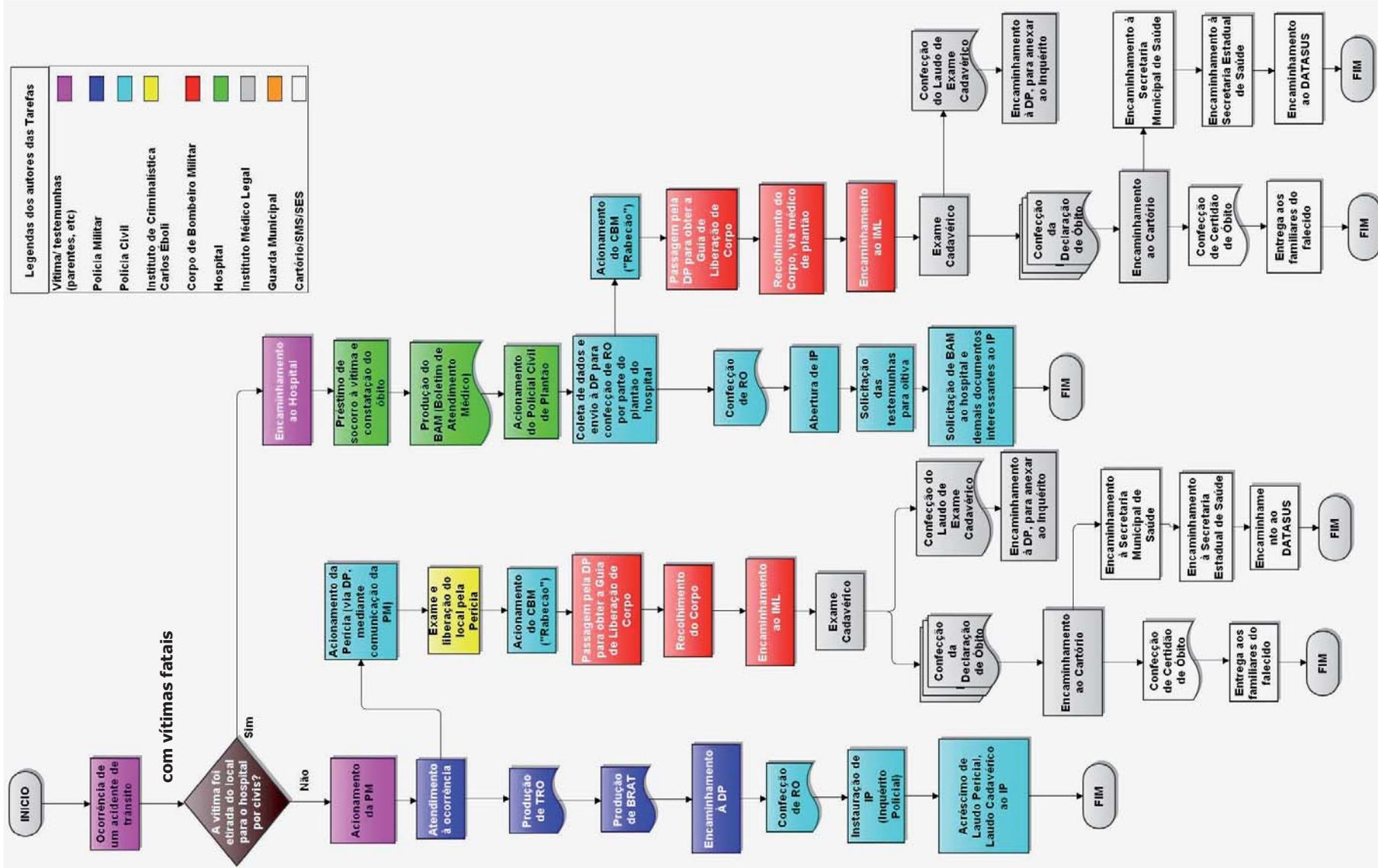


Figura 2 – Fluxograma de Atendimento de Acidente de Trânsito (Parte 2 - Com Vítimas Fatais)



Taxas de Homicídio Culposo de Trânsito por População Residente e por Frota de Veículos em Circulação

Municípios	TAXA	
	HCTxPOP(10.000)	HCTxFROTA(1.000)
Angra dos Reis	2,6	1,1
Araruama	2,9	0,8
Areal, C.L.Gasparian e Três Rios	1,9	0,6
Armação dos Búzios	0,4	0,1
Barra do Pirai	1,8	0,6
Barra Mansa e Quatis	1,6	0,6
Belford Roxo	0,7	0,6
Bom Jardim	2,8	0,8
Bom Jesus do Itabapoana	2,5	0,9
Cabo Frio e Arraial do Cabo	2,1	0,6
Cachoeiras de Macacu	4,8	1,7
Cambuci	1,3	0,6
Campos dos Goytacazes	3,2	1,0
Cantagalo	1,5	0,6
Carapebus e Quissamã	14,6	6,7
Carmo	2,3	1,7
Casimiro de Abreu	9,9	3,3
Conceição de Macabu	2,8	1,0
Cordeiro e Macuco	0,8	0,2
Duas Barras	2,7	1,3
Duque de Caxias	1,1	0,4
Engenheiro Paulo de Frontin	0,8	0,2
Guapimirim	2,3	1,4
Iguaba Grande	2,6	0,9
Itaboraí e Tanguá	2,3	1,0
Itaguaí	3,7	1,0

Município	TAXA	
	HCTxPOP(10.000)	HCTxFROTA(1.000)
Italva	3,6	1,4
Itaocara	1,7	0,5
Itaperuna, Cardoso Moreira e S.J.de Ubá	2,3	0,8
Itatiaia	1,0	0,5
Japeri	0,8	1,0
Laje do Muriaé	0,0	0,0
Macaé	2,6	0,7
Magé	0,5	0,3
Mangaratiba	4,1	1,9
Maricá	2,6	0,9
Mendes	1,1	0,4
Mesquita	0,5	0,4
Miguel Pereira e Paty do Alferes	1,0	0,2
Miracema	2,2	0,9
Natividade e Varre-Sai	0,8	0,4
Nilópolis	3,1	1,3
Niterói	1,4	0,3
Nova Friburgo	1,6	0,3
Nova Iguaçu	0,3	0,1
Paracambi	2,3	0,9
Paraíba do Sul	1,0	0,4
Paraty	2,9	2,0
Petrópolis	0,9	0,2
Pinheiral	0,4	0,2
Pirai	4,6	1,7
Porciúncula	0,6	0,4

Município	TAXA	TAXA
	HCTxPOP(10.000)	HCTxFROTA(1.000)
Porto Real	4,8	1,3
Queimados	1,7	1,2
Resende	1,8	0,5
Rio Bonito	6,3	0,8
Rio Claro	1,1	0,7
Rio das Flores	1,2	0,6
Rio das Ostras	2,7	1,0
Rio de Janeiro	1,1	0,3
Santa Maria Madalena	1,9	1,0
Santo Antônio de Pádua e Aperibé	3,2	0,9
São Fidélis	1,1	0,3
São Francisco de Itabapoana	3,1	2,0
São Gonçalo	1,5	0,8
São João da Barra	1,8	0,8
São João de Meriti	0,6	0,3
São José do Vale do Rio Preto	2,0	0,6
São Pedro da Aldeia	2,6	1,1
São Sebastião do Alto	1,1	0,4
Sapucaia	5,1	3,9
Saquarema	3,8	1,3
Seropédica	2,6	1,8
Silva Jardim	13,6	6,3
Sumidouro	4,0	1,5
Teresópolis	2,3	0,6
Trajano de Moraes	1,9	1,0
Valença	2,2	1,0
Vassouras	6,7	2,0
Volta Redonda	1,6	0,4

Taxas de Lesão Culposa de Trânsito por População Residente e por Frota de Veículos em Circulação

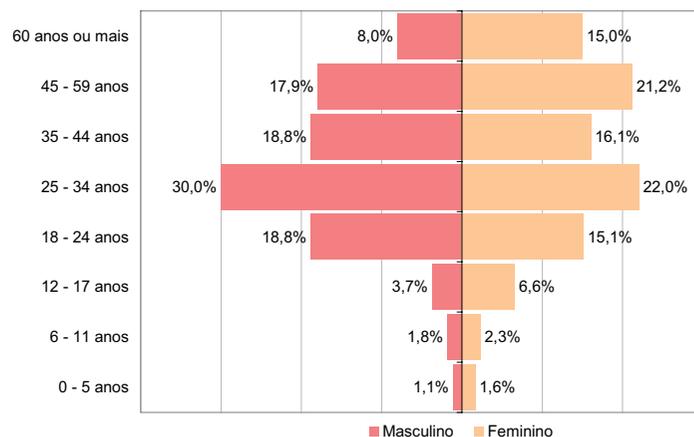
Municípios	TAXA	
	LCTxPOP(10.000)	LCTxFROTA(1.000)
Angra dos Reis	22,3	9,8
Araruama	42,6	11,8
Areal, C.L.Gasparian e Três Rios	13,6	4,5
Armação dos Búzios	49,4	13,1
Barra do Pirai	15,3	5,5
Barra Mansa e Quatis	14,5	5,1
Belford Roxo	11,4	9,3
Bom Jardim	26,0	7,5
Bom Jesus do Itabapoana	9,9	3,4
Cabo Frio e Arraial do Cabo	30,0	8,3
Cachoeiras de Macacu	45,1	15,7
Cambuci	20,9	9,6
Campos dos Goytacazes	26,6	8,2
Cantagalo	22,2	8,3
Carapebus e Quissamã	46,4	21,4
Carmo	27,0	19,7
Casimiro de Abreu	52,3	17,5
Conceição de Macabu	25,0	8,5
Cordeiro e Macuco	27,3	7,1
Duas Barras	14,6	7,0
Duque de Caxias	24,7	10,1
Engenheiro Paulo de Frontin	22,7	7,2
Guapimirim	40,4	23,9
Iguaba Grande	45,9	16,3
Itaboraí e Tanguá	26,3	11,4
Itaguaí	33,4	8,9

Município	TAXA	
	LCTxPOP(10.000)	LCTxFROTA(1.000)
Italva	12,1	4,7
Itaocara	17,5	4,6
Itaperuna, Cardoso Moreira e S.J.de Ubá	25,0	8,4
Itatiaia	12,8	6,2
Japeri	17,3	19,7
Laje do Muriaé	8,0	4,6
Macaé	30,7	7,9
Magé	18,1	10,1
Mangaratiba	44,1	19,8
Maricá	27,4	9,6
Mendes	28,4	10,8
Mesquita	16,5	11,5
Miguel Pereira e Paty do Alferes	26,7	6,2
Miracema	22,7	9,2
Natividade e Varre-Sai	30,5	14,7
Nilópolis	81,0	33,3
Niterói	36,8	7,6
Nova Friburgo	30,0	6,1
Nova Iguaçu	6,9	3,1
Paracambi	14,0	5,3
Paraíba do Sul	10,2	4,1
Paraty	26,9	18,3
Petrópolis	16,1	3,9
Pinheiral	19,4	10,7
Pirai	41,1	15,7
Porciúncula	11,8	8,2

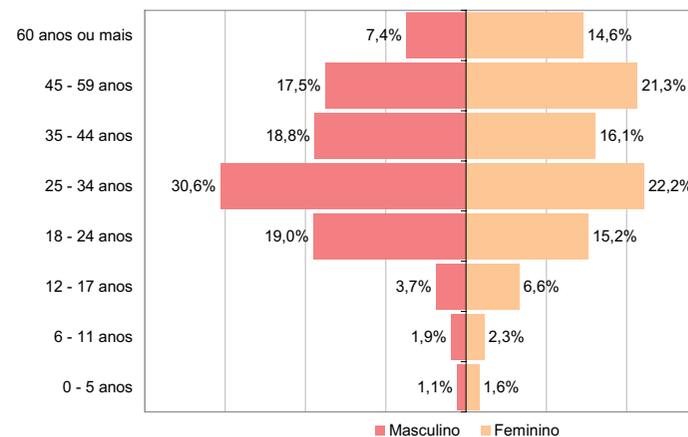
Município	TAXA	
	LCTxPOP(10.000)	LCTxFROTA(1.000)
Porto Real	60,3	15,7
Queimados	18,1	13,1
Resende	22,9	5,9
Rio Bonito	37,2	4,5
Rio Claro	33,3	19,6
Rio das Flores	24,6	11,8
Rio das Ostras	35,1	13,4
Rio de Janeiro	31,3	8,4
Santa Maria Madalena	14,5	7,7
Santo Antônio de Pádua e Aperibé	18,5	5,4
São Fidélis	15,4	5,0
São Francisco de Itabapoana	38,7	24,8
São Gonçalo	19,2	10,3
São João da Barra	40,9	18,4
São João de Meriti	16,8	7,5
São José do Vale do Rio Preto	26,2	8,6
São Pedro da Aldeia	33,5	14,5
São Sebastião do Alto	47,2	16,6
Sapucaia	22,3	16,8
Saquarema	43,4	15,4
Seropédica	16,1	11,3
Silva Jardim	57,1	26,5
Sumidouro	12,7	4,7
Teresópolis	37,7	9,2
Trajano de Moraes	15,6	8,4
Valença	20,6	9,4
Vassouras	42,4	12,4
Volta Redonda	22,2	5,5

Pirâmides Etárias de Vítimas de Acidentes de Trânsito por Sexo

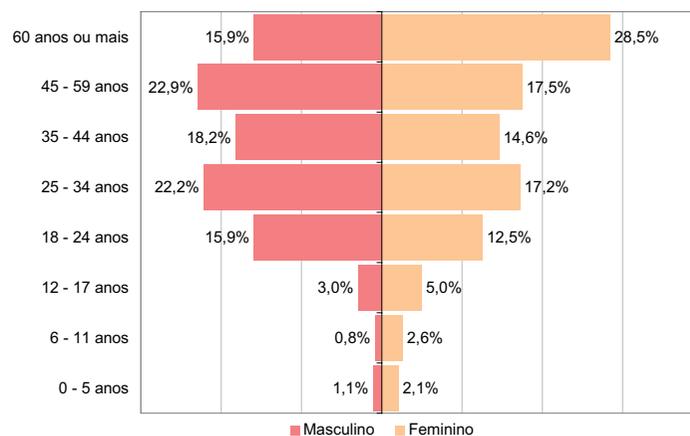
Pirâmide Etária de Vítimas de Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro por Sexo – 2010 (Valores Percentual)



Pirâmide Etária de Vítimas Não Fatais de Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro por Sexo – 2010 (Valores Percentual)



Pirâmide Etária de Vítimas Fatais de Acidentes de Trânsito no Estado do Rio de Janeiro por Sexo – 2010 (Valores Percentual)



Fontes: DGTIT – PCERJ (microdados 2010).

Relação de Códigos e Títulos da PCERJ que Caracterizam o Homicídio Culposos de Trânsito e a Lesão Culposa de Trânsito

<i>Códigos</i>	<i>Títulos</i>
8	Homicídio Culposos Provocado por Colisão do Veículo
12	Homicídio Culposos Provocado por Atropelamento
723	Homicídio Culposos (outros) (Lei 9503/97)
724	Homicídio Culposos Provocado por Capotagem
728	Homicídio Culposos Provocado por Colisão com Ponto Fixo
729	Homicídio Culposos Provocado por Queda no Interior do Veículo
733	Homicídio Culposos Provocado por Queda do Interior de Veículo
28	Lesão Corporal Culposos Provocado por Colisão com Ponto Fixo
30	Lesão Corporal Culposos Provocado por Atropelamento
31	Lesão Corporal Culposos Provocado por Colisão de Veículo
736	Lesão Corporal Culposos (outros) (Lei 9503/97)
738	Lesão Corporal Culposos Provocado por Capotagem
739	Lesão Corporal Culposos Prov. por Queda do Interior do Veículo
751	Lesão Corporal Culposos Prov. por Queda no Interior do Veículo

Fontes: DGTIT – PCERJ.

Áreas Integradas de Segurança Pública - AISP

Distribuição das Regiões Integradas de Segurança Pública - RISP, dos Batalhões de Polícia Militar e Delegacias de Polícia Civil, vigente até dezembro de 2010

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
1	1	1ºBPM	6a Cidade Nova (Legal) 7a Santa Teresa (Legal)	Rio de Janeiro	Catumbi, Cidade Nova, Estácio e Rio Comprido Santa Teresa
1	2	2ºBPM	9a Catete (Legal) 10a Botafogo (Legal)	Rio de Janeiro	Catete, Cosme Velho, Flamengo, Glória e Laranjeiras Botafogo, Humaitá e Urca
1	3	3ºBPM	23a Méier (Legal) 24a Piedade (Legal) 25a Engenho Novo (Legal) 26a Todos os Santos (Legal) 44a Inhaúma (Legal)	Rio de Janeiro	Cachambi e Méier Abolição, Encantado, Piedade e Pilares Engenho Novo, Jacaré, Jacarezinho, Riachuelo, Rocha, Sampaio e São Francisco Xavier Água Santa, Engenho de Dentro, Lins de Vasconcelos e Todos os Santos Del Castilho, Engenho da Rainha, Inhaúma, Maria da Graça e Tomás Coelho
1	4	4ºBPM	17a São Cristóvão (Legal)	Rio de Janeiro	Caju, Mangueira, São Cristóvão e Vasco da Gama
1	5	5ºBPM	1a Praça Mauá 4a Praça da República	Rio de Janeiro	Centro (Parte) Centro (Parte), Gamboa, Santo Cristo e Saúde
1	6	6ºBPM	18a Praça da Bandeira (Legal) 19a Tijuca (Legal) 20a Vila Isabel (Legal)	Rio de Janeiro	Maracanã, Praça da Bandeira e Tijuca (Parte) Alto da Boa Vista e Tijuca (Parte) Andaraí, Grajaú e Vila Isabel
4	7	7ºBPM	72a São Gonçalo 73a Neves (Legal) 74a Alcântara (Legal) 75a Rio do Ouro	São Gonçalo	São Gonçalo Neves Monjolo Ipiiba e Sete Pontes

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
6	8	8ºBPM	134a Campos (Legal)	Campos de Goytacazes	Quarto Distrito, Primeiro Subdistrito, Segundo Subdistrito, São Sebastião de Campos, Morangaba, Ibitioca, Serrinha, Dores de Macabu, Tocos, Santo Amaro de Campos e Mussurepe
			146a Guarus (Legal)	Campos de Goytacazes	Terceiro Subdistrito, Travessão, Vila Nova de Campos, Morro do Coco, Santo Eduardo e Santa Maria
			147a São Francisco de Itabapoana	São Francisco de Itabapoana	São Francisco de Itabapoana, Maniva e Barra Seca
			141a São Fidélis (Legal)	São Fidélis	São Fidélis, Cambiasca, Colônia, Ipuca e Pureza
			145a São João da Barra	São João da Barra	São João da Barra, Barcelos e Pipeiras
2	9	9ºBPM	27a Vicente Carvalho	Rio de Janeiro	Colégio (Parte), Irajá, Vicente de Carvalho, Vila Cosmos, Vila da Penha e Vista Alegre
			28a Campinho (Legal)		Campinho, Cascadura, Praça Seca e Quintino Bocaiúva
			29a Madureira		Cavalcanti, Engenheiro Leal, Madureira, Turiaçu e Vaz Lobo
			30a Marechal Hermes (Legal)		Bento Ribeiro, Marechal Hermes e Oswaldo Cruz
			39a Pavuna		Acari, Barros Filho, Costa Barros, Parque Colúmbia e Pavuna
			40a Honório Gurgel (Legal)		Coelho Neto, Colégio (Parte), Honório Gurgel e Rocha Miranda

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
5	10	10ºBPM	88a Barra do Pirai	Barra do Pirai	Barra do Pirai, Dorandia, Ipiabas, São José do Turvo e Vargem Alegre
			91a Valença	Valença	Valença, Barão de Juparana, Conservatória, Parapeúna, Pentagna e Santa Isabel do Rio Preto
			92a Rio das Flores (Legal)	Rio das Flores	Rio das Flores, Manuel Duarte, Abarracamento e Taboas
			94a Pirai (Legal)	Pirai	Pirai, Arrozal, Monumento e Santanésia
			95a Vassouras	Vassouras	Vassouras, Andrade Pinto, São Sebastião dos Ferreiros e Sebastião de Lacerda
			96a Miguel Pereira (Legal)	Miguel Pereira	Miguel Pereira, Governador Portela e Conrado
				Paty do Alferes	Paty do Alferes e Avelar
			97a Mendes (Legal)	Mendes	Mendes
			98a Paulo de Frontin	Engenheiro Paulo de Frontin	Engenheiro Paulo de Frontin e Sacra Família do Tinguá
			101a Pinheiral (Legal)	Pinheiral	Pinheiral
168a Rio Claro (Legal)	Rio Claro	Rio Claro, Getulândia, Lídice, Passa Três e São João Marcos			
7	11	11ºBPM	151a Nova Friburgo	Nova Friburgo	Nova Friburgo, São Pedro da Serra, Lumiar, Amparo, Riograndina, Conselheiro Paulino e Campo do Coelho
			152a Duas Barras (Legal)	Duas Barras	Duas Barras e Monnerat
			153a Cantagalo	Cantagalo	Cantagalo, Santa Rita da Floresta, Boa Sorte, Euclidelândia e São Sebastião do Paraíba
			154a Cordeiro	Cordeiro	Cordeiro
				Macuco	Macuco
			156a Santa Maria Madalena (Legal)	Santa Maria Madalena	Santa Maria Madalena, Doutor Loreti, Renascença, Santo Antônio do Imbé, Sossego e Triunfo
			157a Trajano de Morais (Legal)	Trajano de Morais	Trajano de Morais, Doutor Elias, Sodrelândia, Vila da Grama e Visconde de Imbé
			158a Bom Jardim (Legal)	Bom Jardim	Bom Jardim, Banquete, Barra Alegre e São José do Ribeirão

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
4	12	12ºBPM	76a Niterói - Centro	Niterói	Centro, Ponta da Areia, Ilha da Conceição, São Lourenço, Fátima, Morro do Estado, Ingá, São Domingos, Gragoatá e Boa Viagem
			77a Icaraí (Legal)	Niterói	Santa Rosa, Icaraí, Vital Brasil, Pé Pequeno, Viradouro e Cubango
			78a Fonseca (Legal)	Niterói	Fonseca, Viçoso Jardim, Caramujo, Baldeador, Santa Bárbara, Tenente Jardim, Engenhoca, Santana e Barreto
			79a Jurujuba (Legal)	Niterói	Jurujuba, Charitas, São Francisco, Cachoeiras, Maceió, Largo da Batalha, Ititioca, Badu, Sapê, Matapaca, Vila Progresso, Muriqui e Maria Paula
			81a Itaipu	Niterói	Itaipú, Camboinhas, Itacoatiara, Piratininga, Cafubá, Jacaré, Rio do Ouro, Engenho do Mato, Várzea das Moças
			82a Maricá (Legal)	Maricá	Maricá e Inoã
1	13	13ºBPM	5a Mem de Sá (Legal)	Rio de Janeiro	Centro (Parte) e Paquetá
2	14	14ºBPM	31a (Desativada)	Rio de Janeiro	Anchieta, Guadalupe, Parque Anchieta e Ricardo de Albuquerque
			33a Realengo (Legal)		Campo dos Afonsos, Deodoro, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Realengo e Vila Militar
			34a Bangu (Legal)		Bangu, Gericinó, Padre Miguel e Senador Camará
3	15	15ºBPM	59a Duque de Caxias	Duque de Caxias	Duque de Caxias (Centro)
			60a Campos Elyseos	Duque de Caxias	Campos Elyseos
			61a Xerém (Legal)	Duque de Caxias	Xerém
			62a Imbariê (Legal)	Duque de Caxias	Imbariê
1	16	16ºBPM	22a Penha (Legal)	Rio de Janeiro	Brás de Pina (Parte), Complexo do Alemão, Olaria, Penha e Penha Circular (Parte)
			38a Brás de Pina (Legal)		Brás de Pina (Parte), Cordovil, Jardim América, Parada de Lucas, Penha Circular (Parte) e Vigário Geral

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
1	17	17ºBPM	37a Ilha do Governador (Legal)	Rio de Janeiro	Bancários, Cacuia, Cidade Universitária, Cocotá, Freguesia, Galeão, Jardim Carioca, Jardim Guanabara, Moneró, Pitangueiras, Portuguesa, Praia da Bandeira, Ribeira, Tauá, Zumbi
2	18	18ºBPM	32a Taquara (Legal)	Rio de Janeiro	Anil, Cidade de Deus, Curicica, Gardênia Azul, Jacarepaguá e Taquara
			41a Tanque (Legal)		Freguesia (Jacarepaguá), Pechincha, Tanque e Vila Valqueire
1	19	19ºBPM	12a Copacabana (Legal)	Rio de Janeiro	Copacabana (Parte) e Leme
			13a Ipanema (Legal)		Copacabana (Parte)
3	20	20ºBPM	52a Nova Iguaçu	Nova Iguaçu	Centro
			56a Comendador Soares (Legal)	Nova Iguaçu	Comendador Soares, Cabuçú e Km32
			58a Posse (Legal)	Nova Iguaçu	Posse, Austin, Miguel Couto, Vila de Cava e Tinguá
			53a Mesquita	Mesquita	Mesquita, Chatuba e Banco de Areia
			57a Nilópolis (Legal)	Nilópolis	Nilópolis e Olinda
3	21	21ºBPM	64a Vilar dos Teles (Legal)	São João de Meriti	São João de Meriti, Coelho da Rocha e São Mateus
1	22	22ºBPM	21a Bonsucesso (Legal)	Rio de Janeiro	Benfica, Bonsucesso, Higienópolis, Manguinhos, Maré e Ramos
1	23	23ºBPM	14a Leblon (Legal)	Rio de Janeiro	Ipanema e Leblon
			15a Gávea (Legal)		Gávea, Jardim Botânico, Lagoa, Rocinha, São Conrado e Vidigal

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
3	24	24ºBPM	48a Seropédica	Seropédica	Seropédica
			50a Itaguaí (Legal)	Itaguaí	Itaguaí e Ibituporanga
			51a Paracambi	Paracambi	Paracambi
			55a Queimados	Queimados	Centro, Norte, Sul, Leste, Oeste e Nordeste
			63a Japeri (Legal)	Japeri	Japeri, Engenheiro Pedreira, Marajoara, Pedra Lisa e Rio D`Ouro
			118a Araruama	Araruama	Araruama, Morro Grande e São Vicente de Paula
			124a Saquarema (Legal)	Saquarema	Saquarema, Bacaxá e Sampaio Correia
4	25	25ºBPM	125a São Pedro da Aldeia (Legal)	São Pedro da Aldeia	São Pedro da Aldeia
			126a Cabo Frio	Arraial do Cabo	Arraial do Cabo
				Cabo Frio	Cabo Frio e Tamoios
			127a Búzios (Legal)	Armação dos Búzios	Armação dos Búzios
			129a Iguaba (Legal)	Iguaba Grande	Iguaba Grande
7	26	26ºBPM	105a Petrópolis (Legal)	Petrópolis	Petrópolis e Cascatinha
			106a Itaipava (Legal)	Petrópolis	Itaipava, Pedro do Rio e Posse
2	27	27ºBPM	36a Santa Cruz (Legal)	Rio de Janeiro	Paciência, Santa Cruz e Sepetiba
5	28	28ºBPM	90a Barra Mansa (Legal)	Quatis	Quatis, Falcão e Ribeirão de São Joaquim
				Barra Mansa	Antonio Rocha, Floriano, Nossa Senhora do Amparo, Rialto e Regiões Administrativas I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV
			93a Volta Redonda (Legal)	Volta Redonda	Volta Redonda
			100a Porto Real (Legal)	Porto Real	Porto Real

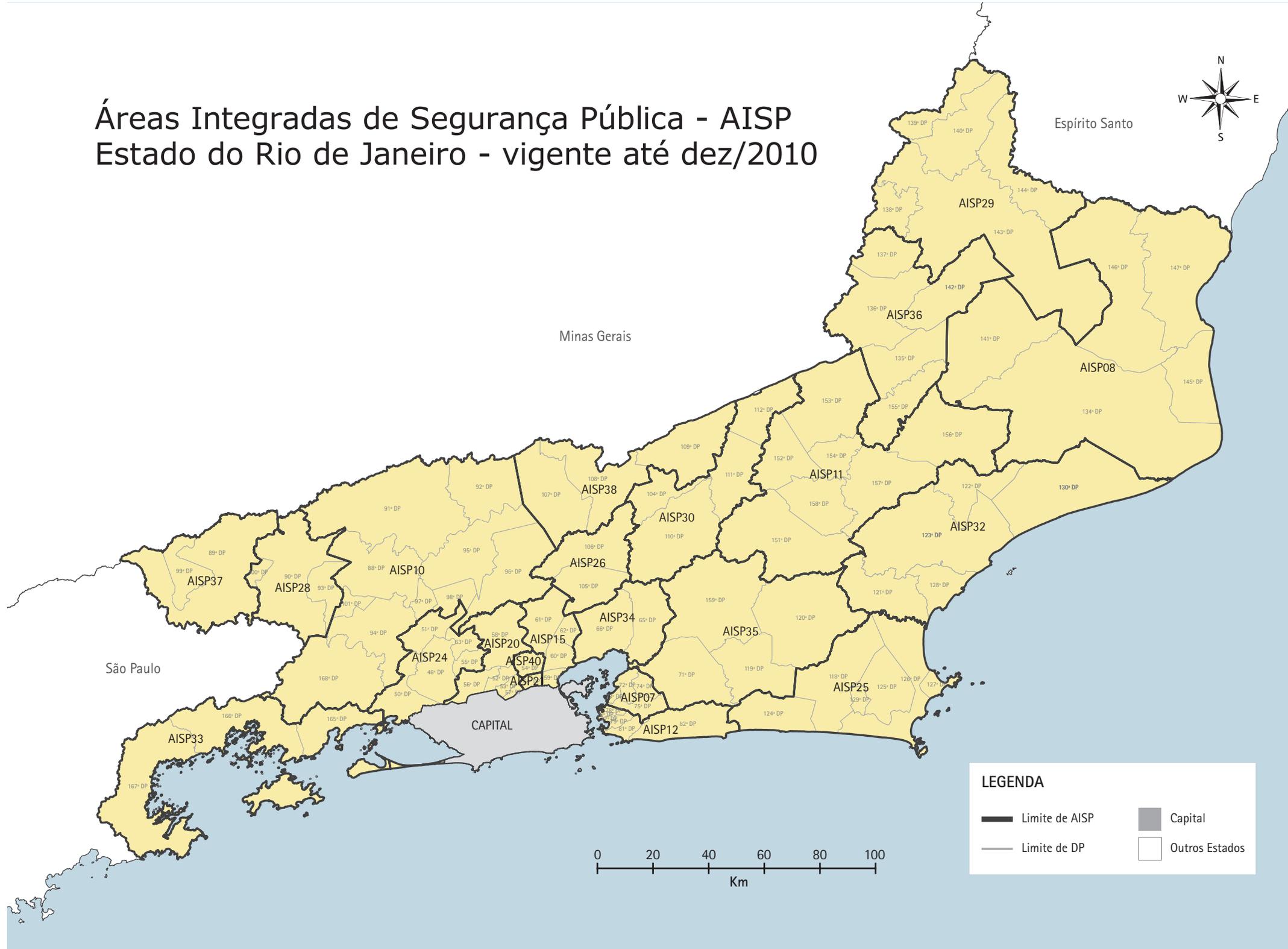
RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
6	29	29ºBPM	138a Laje de Muriaé (Legal)	Laje do Muriaé	Laje do Muriaé
			139a Porciúncula (Legal)	Porciúncula	Porciúncula, Purilândia e Santa Clara
			140a Natividade	Natividade	Natividade, Ourania e Bom Jesus do Querendo
				Varre-Sai	Varre-Sai
			143a Itaperuna (Legal)	Cardoso Moreira	Cardoso Moreira e São Joaquim
				Italva	Italva
				Itaperuna	Itaperuna, Boaventura, Nossa Senhora da Penha, Itajara, Retiro do Muriaé, Raposo e Comendador Venâncio
				São José de Ubá	São José de Ubá
144a Bom Jesus de Itabapoana (Legal)	Bom Jesus de Itabapoana	Bom Jesus de Itabapoana, Carabuçu, Calheiros, Pirapetinga de Bom Jesus, Rosal e Serrinha			
7	30	30ºBPM	104a São João do Rio Preto	São José do Vale do Rio Preto	São José do Vale do Rio Preto
			110a Teresópolis	Teresópolis	Teresópolis, Vale do Bonsucesso e Vale do Paquequer
			111a Sumidouro (Legal)	Sumidouro	Sumidouro
			112a Carmo (Legal)	Carmo	Carmo, Córrego da Prata e Porto Velho do Cunha
2	31	31ºBPM	16a Barra da Tijuca (Legal)	Rio de Janeiro	Barra da Tijuca, Camorim, Grumari, Itanhangá, Joá, Recreio dos Bandeirantes, Vargem Grande e Vargem Pequena
6	32	32ºBPM	121a Casimiro de Abreu (Legal)	Casimiro de Abreu	Casimiro de Abreu, Professor Souza, Barra de São João e Rio Dourado
			122a Conceição de Macabu (Legal)	Conceição de Macabu	Conceição de Macabú e Macabuzinho
			123a Macaé (Legal)	Macaé	Centro, Cabiúnas, Barra de Macaé, Aeroporto e Imboassica
			128a Rio das Ostras (Legal)	Rio das Ostras	Rio das Ostras
			130a (DP Legal)	Quissamã	Quissamã
Carapebus	Centro, UB-S, Rodagem, Carapebus e Praia de Carapebus				

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
5	33	33ºBPM	165a Mangaratiba (Legal)	Mangaratiba	Mangaratiba, Conceição de Jacareí, Vila Muriquí, Itacuruçá
			166a Angra dos Reis	Angra dos Reis	Angra dos Reis, Jacuecanga, Cunhambebe, Mambucaba, Abraão e Praia de Araçatiba
			167a Parati (Legal)	Parati	Parati, Parati-Mirim e Tarituba
3	34	34ºBPM	65a Magé	Guapimirim	Guapimirim
			66a Piabetá (Legal)	Magé	Magé, Santo Aleixo, Suruí, Inhomirim e Guia de Copaíba
4	35	35ºBPM	71a Itaboraí (Legal)	Itaboraí	Itaboraí, Cabuçú, Itambí, Porto das Caixas e Sambaetiba
				Tanguá	Tanguá
			119a Rio Bonito	Rio Bonito	Rio Bonito e Boa Esperança
			120a Silva Jardim	Silva Jardim	Silva Jardim, Aldeia Velha, Correntezas e Gaviões
			159a Cachoeira de Macacu (Legal)	Cachoeiras de Macacu	Cachoeiras de Macacu, Japuíba e Subaio
6	36	36ºBPM	135a Itaocara (Legal)	Itaocara	Itaocara, Portela, Batatal, Laranjais, Jaguarembé e Estrada Nova
			136a Santo Antônio de Pádua (DP Legal)	Santo Antônio de Pádua	Santo Antônio de Pádua, Campelo, Paraoquena, Monte Alegre, Ibitiguaçu, Santa Cruz, Baltazar, Marangatú e São Pedro de Alcântara
				Aperibé	Aperibé
			137a Miracema (Legal)	Miracema	Miracema, Venda das Flores e Paraíso do Tobias
			142a Cambuci (Legal)	Cambuci	Cambuci, Três Irmãos, Funil, Monte Verde e São João do Paraíso
		155a São Sebastião do Alto (Legal)	São Sebastião do Alto	São Sebastião do Alto, Valão do Barro e Ipituna	
5	37	37ºBPM	89a Resende (Legal)	Resende	Resende, Engenheiro Passos, Agulhas Negras, Pedra Selada e Fumaça
			99a Itatiaia (Legal)	Itatiaia	Itatiaia

RISP	AISP	BPM	DP	Município	Unidade Territorial
7	38	38ºBPM	107a Paraíba do Sul (Legal)	Paraíba do Sul	Paraíba do Sul, Werneck, Salutaris e Inconfidência
			108a Três Rios (Legal)	Comendador Levy Gasparian	Comendador Levy Gasparian e Afonso Arinos
				Areal	Areal
				Três Rios	Três Rios e Bemposta
109a Sapucaia	Sapucaia	Sapucaia, Anta, Pião, Nossa Senhora Aparecida e Jamapara			
2	39	40ºBPM	35a Campo Grande (Legal)	Rio de Janeiro	Campo Grande, Cosmos, Inhoaíba, Santíssimo e Senador Vasconcelos
			43a Guaratiba (Legal)		Barra de Guaratiba, Guaratiba e Pedra de Guaratiba
3	40	39ºBPM	54a Belford Roxo (Legal)	Belford Roxo	Areia Branca, Jardim Redentor, Parque São José, Nova Aurora e Lote XV

Fonte: Res. SSP nº 615 de 15/04/03, Res. SSP nº 796 de 17/08/05, Res. SSP nº 823 de 28/11/05, Res. SSP nº 836 de 23/02/06, Res. SSP nº 865 de 30/05/06 e Processos E-09/014/5000/05 e E-09/165/5000/2005, Res. SESEG nº 125 de 02/04/08, Res. SESEG nº 135 de 09/06/2008, Res. SESEG nº 151 de 22/08/2008, Decreto nº 41418 de 04/08/2008 e Resolução SESEG nº 205 de 13/03/2009

Áreas Integradas de Segurança Pública - AISP Estado do Rio de Janeiro - vigente até dez/2010



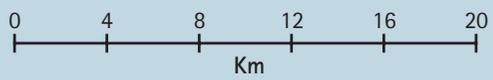
Áreas Integradas de Segurança Pública - AISP

Município do Rio de Janeiro - vigente até dez/2010



LEGENDA

 Limite de AISP	 Capital
 Limite de DP	 Outros Municípios





Avenida Presidente Vargas, nº 817
16º andar - Centro
CEP: 20071-004 - Rio de Janeiro/RJ