REVISTA SAÚDE.COM
ISSN 1809-0761
Vol 22, Nº 1, 2026, 39-54
DOI: 10.22481/rsc.v22i1.17133
Artigo Original | Original Article

Mortalidade por acidentes de trânsito terrestre (ATT), em Jequié-BA, no período de 2010 a 2020

Débora Luzia Santos Andrade[1] **Cezar Augusto Casotti**[2]
[1,2]Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia – Brasil.
*Autor de correspondência: debelusand@hotmail.com

PALAVRAS-CHAVE:
Acidentes de Trânsito
Registros de Mortalidade
Perfil Epidemiológico

RESUMO

Este estudo objetivou analisar a taxa de mortalidade por Acidentes de Trânsito Terrestre (ATT), de residentes em Jequié-BA, no período de 2010-2020. Trata-se de um estudo epidemiológico ecológico, de série temporal, realizado com óbitos por local de ocorrência, extraídos no Sistema de Informação sobre Mortalidade (códigos V01 a V89 da 10ª Classificação Internacional de Doenças. Os dados foram tabulados e analisados no programa Excel. Foram calculadas a frequência absoluta, percentual e a taxa de mortalidade geral por ano. No período ocorreram 390 óbitos por acidente de transporte terrestre. A taxa de mortalidade geral foi de 2.41 óbitos/1000h. No período analisado houve redução e variabilidade da taxa. Entre os óbitos, 85.4% acometeram homens; 23.1% do grupo etário de 25-34 anos; 19.2% com 4 a 7 anos de escolaridade, 59.2% da cor/raça parda e 41.5% solteiros. Quanto à categoria de transporte, as mais prevalentes foram: motocicletas (38%) e automóveis (31.8%). A maior taxa de mortalidade ocorreu no ano de 2010 e menor em 2017. Conclui-se que no município de Jequié, no período de 2010 a 2020 houve redução da taxa de mortalidade por Acidente de Trânsito Terrestre, sendo mais prevalente em homens, jovens e adultos jovens, com baixa escolaridade, solteiros e de raça/cor parda.

KEYWORDS:
Traffic Accidents
Mortality Records
Epidemiological Profile

ABSTRACT

This study aimed to analyze the mortality rate due to Land Traffic Accidents (LTAs) among residents of Jequié-BA from 2010 to 2020. It is an ecological epidemiological study, using time series data, conducted with deaths by place of occurrence obtained from the Mortality Information System (codes V01 to V89 of the 10th International Classification of Diseases). The data were tabulated and analyzed using Excel. The absolute frequency, percentage, and general mortality rate per year were calculated. During the period, there were 390 deaths due to land transport accidents. The overall mortality rate was 2.41 deaths/1000 men; 34 years old; 19.2% had 4 to 7 years of education, 59.2% were of mixed race, and 41.5% were single. Regarding the transport category, the most prevalent were motorcycles (38%) and cars (31.8%). The highest mortality rate was in 2010 and the lowest in 2017. It is concluded that in the municipality of Jequié, from 2010 to 2020, there was a reduction in the mortality rate due to Land Traffic Accidents, which were more prevalent among men, young adults, individuals with low education, singles, and those of mixed race/color.

SUBMETIDO: 26 de agosto de 2024 | **ACEITO:** 11 de abril de 2026 | **PUBLICADO:** 17 de abril de 2026
© REVISTA SAÚDE.COM 2026. Este artigo é distribuído sob uma Licença Creative Commons Attribution 4.0 International License

Introdução

Ao analisar o processo histórico do Brasil, verifica-se que o país vem empreendendo esforços para reduzir a mortalidade no trânsito. Entretanto, dados do relatório Global Status Report on Road Safety, da Organização Mundial de Saúde (OMS), revelam que somos o terceiro país do mundo com mais mortes no trânsito, ficando atrás da Índia e China[1].

No Brasil, no período de 2010 a 2019, ocorreram cerca de 392 mil óbitos relacionados a atropelamentos, sinistros com bicicletas, motocicletas, automóveis, caminhonetes, caminhões, ônibus e outros[2]. Estes agravos estão entre as dez principais causas de morte em países de baixa e média renda, sendo a sexta causa de anos de vida perdidos por incapacidade[3]. Vale destacar que o maior custo dos Acidentes de Trânsito Terrestre (ATT) são as vidas que se perdem e os impactos que tais incidentes geram por violar os direitos humanos e cercear a liberdade, saúde, vida e outros[4].

Um estudo realizado, no Brasil, pelo Ministério da Saúde demonstrou interiorização dos acidentes de trânsito, visto que as cidades de pequeno e médio porte vêm apresentando taxas crescentes de mortalidade por sinistros de trânsito terrestre[3]. Tais evidências reforçam a importância de monitoramento da segurança viária nestes municípios, onde crescem problemas relacionados à mobilidade, devido dificuldades de planejamento e de gestão[1].

Em nível mundial, houve aumento da frota de veículos, entretanto, o sistema viário e o planejamento urbano não acompanharam este crescimento. Associado a isto, ocorreu aumento da poluição sonora e atmosférica, do tempo de percurso e engarrafamentos, os quais são responsáveis pela crescente agressividade dos motoristas e redução da qualidade de vida no meio urbano[5].

Assim, considerando que no Brasil as estatísticas oficiais revelam um aumento das mortes causadas por acidentes de trânsito, sendo estes um evento passível de controle, este estudo tem como objetivo analisar a taxa de mortalidade por Acidentes de Trânsito Terrestre (ATT), de residentes em Jequié-BA, no período de 2010-2020.

Metodologia

Trata-se de um estudo epidemiológico ecológico, de série temporal, exploratório realizado com dados secundários dos óbitos, por acidentes de trânsito terrestre, ocorridos por residência, no município de Jequié-BA, no período de 2010 a 20120. O município está situado na região sudoeste do Estado da Bahia, distante 365 km de Salvador, capital do estado, com população estimada de 158.813 habitantes (IBGE, 2023).

Foram analisados dados dos óbitos, por local de ocorrência, no Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), compreendendo as causas referentes aos códigos de V01 a V89 da 10ª Classificação Internacional de Doenças (CID-10).

Para o cálculo dos coeficientes de mortalidade as informações populacionais, e por estratos, foram obtidas no site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023).

Foram investigadas variáveis sociodemográficas e da ocorrência dos óbitos. As sócio demográficas foram: sexo (masculino e feminino), faixa etária (≤ a1 ano; 5 -14 anos; 15-24 anos; 25-34 anos; 35-44 anos; 45-54 anos; 55-64 anos; 65-74 anos e ≥ a 75 anos), escolaridade (nenhum ano de estudo; 1 a 3 anos; 4 a 7 anos; 8 a 11 anos; ≥ a 12 anos; e ignorado), raça/cor (branca; preta; parda; e ignorado), estado civil (solteiro; casado; viúvo; separado, outro e ignorado). As variáveis de ocorrência do óbito foram: o ano em que ocorreu o óbito e as modalidades de transportes envolvidos (pedestre, bicicletas, motocicletas, automóveis, caminhonetes, triciclos, ônibus, veículos pesado e outros).

Quanto aos aspectos éticos, os dados analisados são de domínio público, com acesso irrestrito e disponível pela rede mundial de computadores. Por não conter informações sigilosas, não foi necessário submeter o projeto a um Comitê de Ética em Pesquisa.

Resultados

No período de 2010 a 2020, ocorreram no município de Jequié-BA, 390 óbitos por acidentes de transporte terrestre, englobando: pedestres, bicicletas,

motocicletas, automóveis, caminhonetes, ônibus, triciclo, entre outros. Destes, 85.4% acometeram homens; 23.1% do grupo etário de 25-34 anos; 19.2% com 4 a 7 anos de escolaridade, 59.2% da cor/raça parda e 41.5% solteiros. Quanto à categoria de transporte, 38% foram motocicletas, 31.8% automóveis; 13.5% pedestres, 4.1% bicicletas; 2.5% veículo pesado; 1.3% caminhonete; 0.3% triciclo; 0.3% ônibus; e 8.2% outros (Tabela 1).

Tabela 1. Número de óbitos por acidentes de trânsito terrestre e taxa de mortalidade/1000 habitante, por ano de ocorrência e sexo. Jequié-BA, 2010 a 2020.

Ano de ocorrência	Número de óbitos			Taxa de mortalidade/1000 habitantes		
	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres
2010	47	36	11	0.30	0.48	0.14
2011	41	37	4	0.26	0.50	0.05
2012	35	27	8	0.23	0.36	0.10
2013	43	36	7	0.27	0.46	0.08
2014	47	40	7	0.29	0.51	0.08
2015	32	27	5	0.20	0.34	0.06
2016	31	26	5	0.19	0.33	0.05
2017	19	16	3	0.11	0.20	0.03
2018	38	35	3	0.24	0.46	0.03
2019	34	32	2	0.21	0.42	0.02
2020	23	21	2	0.14	0.28	0.02
2010-2020	**390**	**333**	**57**	**2.41**	**4.25**	**0.68**

Fonte: SESAB/SUVISA/DIVEP/Sistema de Informação sobre Mortalidade - SIM

Conforme descrito na Tabela 1, no período analisado, a maior taxa de mortalidade por acidentes de transporte terrestre ocorreu no ano de 2010 (0.30 óbitos/1000 hab.) e a menor no ano de 2017 (0.11 óbitos/1000 hab.). Em relação ao sexo, para o masculino a maior taxa de mortalidade por acidentes de transporte terrestre ocorreu em 2014 (0.51 óbitos/1000 hab.) e menor no ano de 2017 (0.20 óbitos/1000 hab.). No que tange ao sexo feminino, a maior taxa de mortalidade por acidentes de transporte terrestre, ocorreu em 2010 (0.14 óbitos/1000 hab.) e menor nos anos 2019 e 2020 (0.02 óbitos/1000hab.).

De acordo com a Tabela 2 entre os anos de 2010 e 2020 prevaleceram óbitos, por acidente de trânsito terrestre, com motocicletas, seguido por automóveis e pedestres. Entre os anos analisados o maior número de óbitos ocorreu respectivamente nos anos de 2010 e 2014. Quanto à modalidade de transporte e ao ano de ocorrência, o maior percentual de óbitos de pedestres e ciclistas foi em

2010; motocicleta e triciclo em 2016; automóvel em 2017; caminhonete em 2012; veículo pesado em 2014 e ônibus em 2019. O ano com menor número de mortes no trânsito foi em 2017 (Tabela 2).

Tabela 2. Percentual de óbitos, por acidentes de trânsito terrestre, de acordo com o ano de ocorrência e modalidade de transporte. Jequié-BA, 2010 a 2020.

Modalidade	Ano de ocorrência											2010-2020 (n=390)	
	2010 (n=47)	2011 (n=41)	2012 (n=35)	2013 (n=43)	2014 (n=47)	2015 (n=32)	2016 (n=31)	2017 (n=19)	2018 (n=38)	2019 (n=34)	2020 (n=23)	n	%
Pedestre	25.5	12.2	8.6	11.6	10.7	18.7	9.7	15.8	7.9	17.6	8.8	53	13.5
Bicicleta	8.5	7.3	5.7	7.0	-	3.2	-	-	5.2	-	4.3	16	4.1
Motocicleta	23.4	39.0	40.0	34.9	40.4	50.0	58.0	26.3	34.2	32.3	43.5	148	38.0
Automóvel	19.2	31.7	31.4	37.2	38.3	18.7	22.6	47.3	34.2	38.2	39.1	124	31.8
Triciclo	-	-	-	-	-	-	3.2	-	-	-	-	1	0.3
Caminhonete	2.1	-	8.5	-	-	-	-	-	2.6	-	-	5	1.3
Veículo pesado	2.1	-	2.9	2.3	8.5	-	-	-	2.6	3.0	4.3	10	2.5
Ônibus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.0	-	1	0.3
Outros	19.2	9.8	2.9	7.0	2.1	9.4	6.4	10.6	13.1	5.9	-	32	8.2

Fonte: SESAB/SUVISA/DIVEP/Sistema de Informação sobre Mortalidade - SIM

A Tabela 3 descreve o percentual de óbitos, por acidente de trânsito terrestre, conforme o sexo e ano de ocorrência. Entre os anos de 2010 e 2020 foi mais prevalente o óbitos de pessoas do sexo masculino. Quanto ao tipo de transporte que mais ocasionou óbitos entre os homens foram: motocicletas, automóveis e pedestre, enquanto entre as mulheres foram: automóveis, motocicletas e pedestre. Entre os homens o maior percentual de óbitos por acidente de trânsito terrestre, de pedestres ocorreu em 2010; de bicicleta em 2013; motocicleta e triciclo em 2016; automóvel em 2017; caminhonete em 2018; veículo pesado em 2014 e ônibus em 2019. E entre as mulheres o maior percentual de óbitos de pedestres ocorreu em 2020; bicicletas em 2011; motocicletas em 2015 e 2016; automóvel em 2019; e veículo pesado em 2012.

Tabela 3. Percentual de óbitos, por acidentes de trânsito terrestre, segundo o sexo e ano de ocorrência. Jequié-BA, 2010 a 2020.

	Tipo de transporte	Ano de ocorrência											2010 a 2020	
		2010 (n=36)	2011 (n=37)	2012 (n=27)	2013 (n=36)	2014 (n=40)	2015 (n=27)	2016 (n=26)	2017 (n=16)	2018 (n=35)	2019 (n=32)	2020 (n=21)	n	%
Homens	Pedestre	22.2	10.8	3.7	11.1	7.5	18.5	11.	18	5.7	18.7	4.8	**40**	**12.0**
	Bicicleta	5.6	5.4	7.4	8.4	-	3.7	-	-	5.7	-	4.8	**13**	**3.9**
	Motociclet a	27.9	43.3	40.8	38.9	45	48.2	57.8	25.0	37.7	34.4	42.8	**134**	**40.2**
	Automóvel	16.7	29.7	37	30.5	35.0	22.2	19.2	57.0	31	34.4	42.8	**103**	**31.0**
	Triciclo	-	-	-	-	-	-	3.8	-	-	-	-	**1**	**0.3**
	Caminhone te	2.7	-	11.1	-		-	-	-	2.8		-	**5**	**1.5**
	Veículo pesado	2.7	-	-	2.7	10.0	-	-	-	2.8	3.1	4.8	**9**	**2.7**
	Ônibus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.1	-	**1**	**0.3**
	Outros	22.2	10.8	-	8.4	2.5	7.4	7.7	-	14.3	6.3	-	**27**	**8.1**
	Tipo de transporte	2010 (n=11)	2011 (n=4)	2012 (n=8)	2013 (n=7)	2014 (n=7)	2015 (n=5)	2016 (n=5)	2017 (n=3)	2018 (n=3)	2019 (n=2)	2020 (n=2)	**2010 a 2020**	
Mulheres	Pedestre	36.3	25.0	25.0	14.3	28.6	20.0	-	-	33.4	-	50.0	**13**	**22.8**
	Bicicleta	18.2	25.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**3**	**5.2**
	Motociclet a	9.1	-	37.5	14.3	14.3	60	60.0	33.4			50.0	**14**	**24.6**
	Automóvel	27.3	50.0	12.5	71.4	57.1	-	40.0	-	66.6	100	-	**21**	**36.8**
	Triciclo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**-**
	Caminhone te	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**-**
	Veículo pesado	-	-	12.5	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**	**1.8**
	Ônibus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	
	Outros	9.1	-	12,5	-	-	20.0	-	66.6	-	-	-	**5**	**8.8**

Fonte: SESAB/SUVISA/DIVEP/Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM.

Ainda de acordo com a Tabela 3, o maior número de óbitos por acidente de trânsito terrestre, em homens ocorreram nos anos de 2014 e 2011 e o menor nos anos de 2017 e 2020, enquanto entre as mulheres ocorreram mais óbitos nos anos de 2010 e 2012 e o menor, nos anos de 2019 e 2020.

De acordo com a Tabela 4, no período analisado, ocorreram no município de Jequié maior número de óbitos por acidente de transporte terrestre de pessoas da raça/cor parda, com 4 a 7 anos de estudo, solteiros, do grupo etário de 25 a 34 anos. E o menor número foi de pessoas da raça/cor preta, sem escolaridade, viúvos e menores de 1 ano. Vale destacar que no período analisado há um quantitativo

expressivo de incompletude o que impossibilita uma melhor compressão do desfecho. Observa-se ainda um percentual elevado de incompletude no preenchimento de algumas variáveis nas declarações de óbitos, a exemplo da escolaridade das vítimas (46.7%), estado civil (37.2%) e raça/cor (17.7%).

Tabela 4. Percentual de óbitos, por acidentes de trânsito terrestre, segundo o ano de ocorrência, raça/cor, escolaridade, estado civil e grupo etário. Jequié-BA, 2010 a 2020.

Variáveis	Categorias	Ano de ocorrência											2010 a 2020	
		2010 (n=47)	2011 (n=41)	2012 (n=35)	2013 (n=43)	2014 (n=47)	2015 (n=32)	2016 (n=31)	2017 (n=19)	2018 (n=38)	2019 (n=34)	2020 (n=23)	n	%
Raça/cor	Branca	19.2	9.7	5.7	14.0	4.2	15.6	19.4	36.8	21.0	20.6	13.0	**59**	**15.1**
	Preta	4.2	14.7	11.4	2.3	6.4	9.4	3.2	10.5	13.1	8.9	8.7	**32**	**8.2**
	Parda	66.0	39.0	40.0	51.1	61.8	68.8	74.2	52.7	60.7	67.6	78.3	**231**	**59.2**
	Ignorado	10.6	36.6	42.9	32.6	27.6	6.2	3.2	-	5.2	2.9	-	**68**	**17.5**
Escolaridade	Nenhuma	-	-	-	7.0	4.2	9.4	3.2	10.5	5.2	3.0	4.3	**15**	**3.8**
	1-3 anos	-	9.7	17.1	16.3	12.8	6.2	9.7	10.5	5.2	26.0	4.3	**42**	**10.8**
	4-7 anos	4.2	22.0	28.6	16.3	12.8	9.4	13.0	26.4	31.7	32.8	26.1	**75**	**19.2**
	8-11 anos	4.2	24.4	14.3	4.6	2.1	12.5	9.7	26.4	34.3	17.6	26.1	**57**	**14.6**
	≥12 anos	4.2	4.9	5.7	4.6	-	6.2	6.4	5.2	5.2	3.0	13.1	**19**	**4.9**
	Ignorado	87.4	39.0	34.3	51.2	68.1	56.3	58.0	21.0	18.4	17.6	26.1	**182**	**46.7**
Estado civil	Solteiro	46.8	34.2	51.4	28.0	27.7	37.5	22.6	42.2	58.0	56.0	65.2	**162**	**41.5**
	Casado	14.9	17.0	8.5	23.2	12.7	12.5	16.1	26.3	13.2	17.6	30.5	**65**	**16.7**
	Viúvo	2.1	-	-	-	-	-	-	-	2.6	5.9	-	**4**	**1.0**
	Separado	2.1	-	-	-	-	3.2	3.2	-	5.2	3.0	-	**6**	**1.5**
	Outro	-	-	2.9	-	-	-	-	5.2	5.2	11.6	-	**8**	**2.1**
	Ignorado	34.1	48.8	37.2	48.8	59.6	46.8	58.1	26.3	15.8	5.9	4.3	**145**	**37.2**
Grupo etário	Menor 1 ano	-	-	-	-	2.1	-	-	-	-	-	-	**1**	**0.3**
	5 -14 anos	2.1	-	2.9	-	2.1	3.1	-	5.2	-	-	-	**5**	**1.2**
	15-24 anos	12.8	14.6	25.7	18.6	10.7	18.7	9.6	5.2	18.5	23.5	30.5	**66**	**16.9**
	25-34 anos	19.1	44.0	28.6	9.3	27.7	25.0	9.6	15.9	29.0	20.6	17.4	**90**	**23.1**
	35-44 anos	21.4	9.8	20.0	18.6	21.3	18.7	32.2	31.7	5.2	23.5	34.8	**79**	**20.3**
	45-54 anos	19.1	26.8	11.4	16.3	14.9	15.6	13.0	21.0	31.6	5.9	8.7	**67**	**17.2**
	55-64 anos	12.8	2.4	-	25.6	14.9	12.5	9.6	10.6	10.5	17.6	4.3	**45**	**11.5**
	65-74 anos	10.6	2.4	5.7	7.0	6.3	-	13.0	5.2	5.2	5.9	4.3	**24**	**6.2**
	≥75 anos	2.1	-	5.7	4.6	-	6.2	13.0	5.2	-	3.0	-	**13**	**3.3**

Fonte: SESAB/SUVISA/DIVEP/Sistema de Informação sobre Mortalidade - SIM

Discussão

Os acidentes de trânsito terrestre são fonte de diversas consequências, envolvendo os campos físico, psicológico, econômico, político, social e cultural, que repercutem intensamente em toda a sociedade. Tais acidentes causam um número significativo de óbitos, incapacidades, alto dispêndio de recursos

financeiros, problemas psicológicos e pessoais, além de dor e sofrimento de familiares e indivíduos que convivem com este tipo de fatalidade. Entretanto, apesar da gravidade, eles são passíveis de prevenção, o que torna, ainda mais, importante o estudo destes problemas[6].

No Brasil, as políticas públicas, de prevenção de Acidente de Trânsito Terrestre (ATT), podem conter os elevados índices de lesões e mortes no trânsito, sobretudo nos municípios de médio e pequeno porte, com pouco ou nenhum investimento no sistema viário. Assim, faz-se necessário que estes municípios planejem sua infraestrutura viária, a partir das características e necessidades, com dados dos eventos que acometem a população, visando permitir deslocamentos seguros, e fortalecendo medidas educativas e fiscalizadoras, para proteção dos mais vulneráveis[7].

No município de Jequié-BA, entre os anos de 2010 a 2020, a taxa de mortalidade por acidente de trânsito terrestre, ocorridos por residência, foi de 2.41 óbitos/1000 hab. No período analisado, a maior taxa ocorreu no ano de 2010 (0.30 óbitos/1000 hab.) e a menor no ano de 2017 (0.11 óbitos/1000 hab.). Conforme o Ipea[2], no Brasil, a taxa de mortalidade por cada 100.000 habitantes, foi 18.7 no período de 2000 a 2009 e 19.2 de 2010 a 2019, enquanto no Estado da Bahia, de acordo a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia[8], as seguintes taxas de mortalidade foram 9.2 (2000); 20.2 (2012) e 18.8 (2023). Diante disso, infere-se que quando comparados ao nível nacional e estadual, a taxa de mortalidade por acidente de trânsito terrestre em Jequié-BA, foi baixa. Entretanto, cabe ressaltar que, neste estudo, foram analisados os óbitos por residência e não por local de ocorrência, e a utilização desse critério pode ter sido um fator de interferência para a mitigação das taxas.

No tocante à classificação das Unidades Federativas (UFs), pela taxa de mortalidade por acidentes de transporte terrestre no período de 2010 a 2019, estudos demonstraram que os estados do Piauí, Maranhão, Alagoas, Ceará, Pernambuco e Sergipe, Tocantins e Rondônia apresentaram as maiores taxas de mortalidade e com crescente aumento. Apenas os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Amapá e Distrito Federal tiveram redução das taxas de mortalidade[2].

Cabe, ainda, destacar que durante os anos de 2019 e 2020 ocorreu redução significativa da taxa de mortalidade, por acidentes de trânsito terrestre, em Jequié-BA, tanto para o sexo masculino quanto para o feminino, tendo em vista que foram anos atípicos em função da pandemia da COVID-19 e das medidas restritivas adotadas para conter a propagação do vírus. Vários fatores contribuíram para essa redução, tais como: o isolamento social que reduziram drasticamente o número de veículos nas ruas; o teletrabalho, pois diversas empresas adotaram esse regime de trabalho, diminuindo o deslocamento diário de trabalhadores e, consequentemente, o tráfego; a redução de eventos e atividades, em virtude da suspensão de shows, reuniões, cultos e festas, e outros.

Quando este indicador é avaliado considerando o sexo, percebe-se que é maior o número de óbitos do sexo masculino (4.25 óbitos/1000hab) quando comparado ao feminino (0.68 óbitos/1000hab). A partir desses dados, torna-se evidente que em Jequié-BA, a maior prevalência da mortalidade por acidentes de trânsito terrestre é em homens, visto que os homens correspondem a 85.4% das mortes por ATT. No Distrito Federal, no estado de São Paulo e em Palmas/TO o percentual de óbitos, em pessoas do sexo masculino, foi respectivamente de (81.6%)9, (79.4%)10 e (70%)[11].

Na visão de Batista et al[12] a predominância do sexo masculino nos óbitos por Acidentes de Trânsito Terrestre (ATT), pode estar associada ao fato de ser maior o número de pessoas desse sexo habilitadas para dirigir e manusear os veículos, acarretando sentimentos de superioridade e domínio no trânsito. No Brasil, de acordo com dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran)[13], existem 77,5 milhões de Carteiras Nacionais de Habilitação (CNHs) ativas, e deste total, 50,3 milhões (65%) pertencem ao sexo masculino. De acordo com Onsv[14], as mulheres são mais prudentes no volante, mais cuidadosas quanto à condução dos veículos e à prática de direção defensiva, se envolvendo em menos acidentes quando comparadas aos homens.

Outra característica importante é que, dos óbitos por acidentes de trânsito terrestre, no município de Jequié-BA, prevaleceram as mortes de jovens e adultos jovens, com idade entre 25 e 34 anos (23,1%) e 35 a 44 anos (20,3%). Estudo realizado no estado do Ceará, entre os anos de 2009 a 2022, também identificou

maior o número de mortes em pessoas com idade de 20 a 39 anos (45.3%)15, em São Paulo, entre os anos de 2010 a 2016, 56% tinham de 20 a 49 anos[10] e no Estado da Bahia, entre 2008 a 2012, 25.8% eram do grupo etário de 20 a 29 anos[16]. Enquanto, no Brasil, de acordo o Ipea[2], o grupo etário mais acometido foi o de 30 a 49 anos.

Caldeira et al[11] informam que os jovens são os mais suscetíveis e vulneráveis aos acidentes de trânsito terrestre por diversos fatores, dentre os quais a imprudência, falta de atenção ou descumprimento das regras de segurança no trânsito. Leitão et al10 afirmam que os órgãos de trânsito e de saúde pública classificam os jovens ao começarem a dirigir como população de alto risco, devido inexperiências na condução, impulsividade, ou até mesmo o consumo frequente de álcool e outras drogas, que juntamente com a falha fiscalização, contribuem para o aumento dos casos de acidentes.

No município de Jequié-BA, foi maior o percentual de óbitos por acidente de trânsito terrestre em pessoas com 4 a 7 anos de estudo (19.2%). Conforme dados do Ipea[2], no Brasil, no período 2010 a 2019, cerca de 60% das mortes ocorridas por ATT, foram de pessoas com menos de 7 anos de estudo. A baixa escolaridade associada ao menor nível de renda pode ser considerados fator de risco para a ocorrência desses acidentes, em função do maior uso de veículos com manutenção precária; problemas com falta de habilitação e equipamentos de segurança; maior circulação em áreas mais pobres com poucos equipamentos de segurança de trânsito; além do uso maior de motocicletas de baixa cilindrada, que são veículos mais vulneráveis em termos de proteção ao motorista[2].

Ainda em Jequié-BA, analisando os dados sociodemográficos, ficou evidente que prevaleceram óbitos da raça/cor parda (59.2%). Maior prevalência dos óbitos em pessoas da raça/cor parda também foram obtidos no Distrito Federal (66,7%) entre os anos de 2012 a 2021[9]. Informações distintas a esses estudos foram encontradas em uma pesquisa realizada por Morais et al 17, no Brasil, entre os anos 2000 e 2010, onde observou-se que a população negra apresentou os maiores percentuais, sendo, 17,7% em 2000 e 17,6% em 2010. Dados divergentes também foram obtidos no Estado de São Paulo, entre os anos 2010 a 2016, onde 58,2% dos óbitos, por acidente de trânsito terrestre, eram da raça/cor branca[10].

Quanto à variável estado civil, entre os óbitos, por acidente de trânsito terrestre, no município de Jequié-BA, prevaleceram pessoas solteiras (41.4%), sendo esta variável também verificada em outros estudos, como por exemplo, em São Paulo (63,45%)10 e na região metropolitana de Vitória/ES (51.4%)[18]. Um estudo realizado por Almeida et al[2], em 2013, aponta maior risco de acidentes graves ou fatais para solteiros, mesmo quando ajustado para sexo, idade e álcool, tendo em vista que às pessoas solteiras se expõe mais aos fatores de risco. Somados a isso, os horários e vias em que ocorrem tais acidentes fatais sugerem trânsito menos congestionado e deslocamento para atividades de lazer, caracterizando a imprudência.

Considerando-se à categoria de modalidade de transporte, em Jequié-BA (2010 a 2020), os óbitos foram maiores em pessoas que conduziam motocicletas (38%) e automóveis (31.8%), e em pedestres (13.5%). Dados semelhantes foram observados no Brasil, pelo Ipea[2], onde no período de 2010 a 2019, prevaleceram mortes por motocicletas (30.0%), automóveis/caminhonetes (23%) e pedestres (19.0%). No estado do Ceará, entre os anos de 2009 a 2022, foram óbitos por motocicletas (39,1%); outros acidentes de transporte terrestre (25,3%); pedestre (18,7%) e automóvel (13,0%)[15].

Morais Neto et al[17] destacam o elevado percentual de óbitos por acidente de trânsito terrestre em ocupantes de veículos e motocicletas, principalmente na região Nordeste e nos municípios de pequeno porte populacional. O Ipea[2] acrescenta que em microrregiões situadas no centro-oeste, norte e nordeste, o baixo custo das motocicletas de menor cilindrada tornou esse veículo bastante difundido entre a maioria da população de baixa renda. Além disso, o Detran[19] acrescenta que muitos desses condutores não possuem habilitação devido ao alto custo do processo de habilitação, somado à presença de estruturas de trânsito e fiscalização precárias.

Ao comparar o percentual de óbitos, no município de Jequié-BA, considerando o tipo de transporte, percebe-se que no sexo masculino, os maiores percentuais de óbitos acometeram condutores de motocicleta; automóvel e pedestres, enquanto no sexo feminino automóvel; motocicleta e pedestre. Em homens prevaleceu sinistro por motocicleta, enquanto nas mulheres, por

automóvel. Na região norte e nordeste houve aumento da frota, principalmente de motocicletas, em função do aumento do acesso a esses veículos pelas classes mais vulneráveis socioeconomicamente[2].

Tendo em vista o aumento de acidentes de trânsito terrestre envolvendo motocicletas, em Jequié-BA, pode-se inferir que alguns fatores contribuem para esta ocorrência, tais como: o crescimento da frota de motocicletas, devido ao seu custo acessível e eficiência em deslocamentos urbanos; o comportamento de risco dos motociclistas, por meio do excesso de velocidade, ultrapassagens perigosas, ou não utilização de equipamentos de segurança como capacete; a falta de educação e de conscientização, associada à ausência de campanhas educativas eficazes voltadas para a segurança no trânsito; e a inexperiência dos motociclistas, pois existe um número crescente de novos motociclistas, que não têm treinamento adequado, podendo resultar em um aumento de acidentes, em virtude desses condutores não terem a experiência necessária para lidar com situações de risco, no trânsito.

Ao que se refere ao percentual de óbitos de pedestres ocorridos, em Jequié-BA, nota-se uma queda deste acidentes entre 2010 a 2020, sendo o maior percentual em 2010 (25.5) e o menor em 2018 (7.9). Esta tendência de redução da mortalidade de pedestres em acidentes de trânsito também foi verificada no Brasil e nas macrorregiões, entre 1996-2015, por Fernandes e Boing[20]. Ainda no Brasil, no período de 2010 a 2010 houve redução dos atropelamentos, entretanto, os óbitos, por atropelamento, cometem mais pessoas idosas[2].

No município de Jequié-BA, um dado que chamou a atenção foi o elevado percentual de incompletude do preenchimento das variáveis de escolaridade (46.7%), estado civil (37.2%) e raça/cor (17.5%). Vale destacar que, para um bom planejamento de políticas públicas voltadas a reduzir o impacto de problemas em uma comunidade, faz-se necessário dados confiáveis e que reflitam a realidade local.

Conclusão

A taxa de mortalidade por Acidente de Trânsito Terrestre, por residência, entre os anos de 2010 e 2020, no município de Jequié-BA, foi baixa. Neste período, ocorreu redução da taxa de mortalidade por Acidente de Trânsito Terrestre geral e por sexo, entretanto, ressalta-se que os anos de 2019 e 2020 foram atípicos devido à pandemia da COVID-19 e às medidas restritivas adotadas para conter a propagação do vírus. Ao decorrer dos anos, houve uma variabilidade do indicador de mortalidade, sendo o maior pico no ano de 2010 e os menores nos anos de 2017 e 2020. Destaca-se que a taxa de mortalidade por Acidente de Trânsito Terrestre em pessoas do sexo masculino foi aproximadamente 6 vezes maior que do sexo feminino. Sobre os óbitos, prevaleceram pessoas do sexo masculino, adultos jovens, solteiros, pardos e com baixa escolaridade. Entre as modalidades de transporte envolvidas, os mais prevalentes foram motocicletas e automóveis. Um percentual elevado dos óbitos por Acidente de Trânsito Terrestre acometeu pedestres.

Referências

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2018. https://iris.who.int/handle/10665/276462. Licença: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. 403 p. ISBN 9789241565684. Disponível em https://iris.who.int/handle/10665/276462?locale-attribute=pt&.

2. Instituto de Pesquisa Aplicada. Balanço da 1ª década de ação pela segurança no trânsito no Brasil e perspectivas para a 2ª década (Publicação Preliminar). Brasília: IPEA; 2023. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/publicacao-item?id=3b0ec041-a948-4ba3-a542-3cc0805c68d6.

3. Ministério da Saúde (Br.). Acidentes de transportes no Brasil: caracterização das internações (2014) e óbitos (2000 e 2014), tendências e previsões das taxas de mortalidade (2000-2020). Saúde Brasil 2015/2016: Uma análise da situação de saúde e da epidemia pelo vírus Zika e por outras doenças transmitidas pelo Aedes aegypti; 2017.

4. Ministério da Saúde (Br.). Ministério da Saúde lança documento com dados sobre lesões de motociclistas no trânsito. Disponível

em:https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2023/abril/ministerio-da-saude-lanca-documento-com-dados-sobre-lesoes-de-motociclistas-no-transito. Brasília; 2023.

5. Marin L, Queiroz MS. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. Cad. Saúde Pública 2000; 16(1):7-21. Disponível em: https://www.scielo.br/j/csp/a/8Y6XGs7ZTK63sbHnZHdkmDF/?format=pdf&lang=pt.

6. Santos AC, Neto AAO, Guimarães EL, Pena MUC, Galvão JM, Santos, RS. Acidentes de trânsito no transporte rodoviário: redução de ATTR na empresa Aruanã Transportes LTDA. Manaus; 2017. Disponível em: https://repositorio.itl.org.br/jspui/handle/123456789/56.

7. Rios PAA, Mota ELA, Ferreira LN, Cardoso JP, Santos GJ, Rodrigues TB. Acidentes de trânsito com condutores de veículos: incidência e diferenciais entre motociclistas e motoristas em estudo de base populacional. Rev Bras Epidemiol 2019; 22: E190054.

8. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. SEI; 2023. Disponível em: https://sei.ba.gov.br/images/noticias/pdf/info_acidentes_2023_001.pdf.

9. Boletim Epidemiológico. Perfil da mortalidade por lesões de acidentes de transporte terrestre no Distrito Federal, de 2012 a 2021. Ano 02, nº 01, novembro de 2023. Disponível: https://www.saude.df.gov.br/documents/37101/0/Boletim_Acidentes_de_transito_2012_2021_30012024_atualizado.pdf/dfab4892-e147-b484-583f-15190532afd2?t=1706783626423.

10. Leitão PA, Bezerra, IMP, Santos EFS, Ribeiro LR, Takasu JM, Carlesso JC, Campos MF; Abreu LC. Mortalidade por acidentes de trânsito, antes e após redução da velocidade média de veículos automotores na cidade de São Paulo, Brasil, no período de 2010 a 2016. Journal of Human Growth and Development 2019;29(1): 83-92.

11. Caldeira MS, Nerys SRG, Alves NB, Rocha VBO, Coelho CA. Perfil epidemiológico dos casos notificados de acidentes de trânsito na cidade de Palmas- TO. Braz Journ Health Review 2023; 6(3): 9968-81.

12. Batista, FS, Silveira LO, Castillo JAQ, Pontes JE, Villalobos LDC. Epidemiological profile of extremity fractures in victims of motorcycle accidents. Acta Ortop Bras. 2015;23(1):43-6.DOI: http://dx.doi.org/10.1590/1413-78522015230100998.

13. Senatran. Brasil; 2023. Disponível: https://www.govtransportes/pt-br/assuntos/transito/senatran.br.

14. Observatório Nacional de Segurança Viária. ONSV; 2024. Blog a mulher no trânsito. Disponível em: https://www.onsv.org.br/blog-do-observatorio/a-mulher-no-transito.

15. Boletim Epidemiológico. Mortalidade por lesões de trânsito, acidentes de transporte terrestre (ATT). Nº 01. 12/05/2023. Ceará; 2023. Disponível em: https://www.saude.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/9/2018/06/BOLETIM-EPIDEMIOLOGICO_ACIDENTES-DETRANSPORTE-TERRESTRE_.pptx.pdf.

16. Bastos ASC, Oliveira DM, Barreto TG. Mortalidade por acidentes de trânsito no estado da Bahia. Rev. Eletrôn. Atualiza Saúde 2016; 3(3):15-23. Disponível: https://atualizarevista.com.br/wp-content/uploads/2016/01/Mortalidade-por-acidentes-de-tr%23U00e2nsito-no-estado-da-Bahia-v-3-n-3.pdf.

17. Morais Neto OL, Montenegro MMS, Monteiro RA, Júnior JBS, Silva MMA, Lima CM, Miranda LOMM, Malta DC, Junior JBS. Mortalidade por Acidentes de Transporte Terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco. Ciênc Saúde Colet 2012; 17(9):2223-36.

18.Araújo GAP, Santana GV, Nogueira ISCN, Oliveira LFS, Vieira VL; Oliveira WR. Mortalidade por acidentes de trânsito na região metropolitana de Vitória. Rev. Esfera Acadêmica Saúde 2017; 2(1). Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-RS). Disponível em: https://www.detran.rs.gov.br/dados-rs. Acesso em: 16.10.2020.

19. Departamento Estadual de Trânsito. Detran-RS identifica que mais de um quarto dos motociclistas envolvidos em acidentes com morte não era habilitado. Detran-RS; 2021. Disponível: https://www.detran.rs.gov.br/detranrs-identifica-que-

mais-de-um-quarto-dos motociclistasenvolvidos-em-acidentes-com-morte-nao-era-habilitado.

20.Fernandes CM, Boing AC. Mortalidade de pedestres em acidentes de trânsito no Brasil: análise de tendência temporal, 1996-2015. Epidemiol. Serv. Saude 2019; 28(1):e2018079. Disponível: https://www.scielo.br/j/ress/a/WVjSCXkfC9Ztv5yYGGSxCpd/.