Revista Eletrônica
Acervo Saúde
Electronic Journal Collection Health ISSN 2178-2091

Óbitos por acidentes de transporte no estado do Amapá

Deaths from traffic accidents in the state of Amapá

Muertes por accidentes de tránsito en el estado de Amapá

Cíntia do Socorro Matos Pantoja[1], Juliana de Oliveira Dantas[1], Katiane Andrade Pereira[1], Doriane Nunes dos Santos[1], Josiany Ferreira Sousa[1], Diana Lima Barreto[1], Ítalo Cunha Barbosa[1], Rejane Melo Marques[1], Maria Adreana Macião dos Santos[1], Natiele Rocha Moreira[1].

RESUMO

Objetivo: Apresentar uma análise epidemiológica e temporal dos óbitos por acidentes de transporte no Estado do Amapá no período de 2016 a 2024, destacando os impactos e desafios no Sistema público de Saúde. **Métodos:** Trata-se de um estudo epidemiológico, temporal, transversal e descritivo, baseado em dados secundários do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde Datasus via Sistema de Informação de Mortalidade (SIM). **Resultados:** No período temporal de 2016 a 2024, ocorreram no estado do Amapá um total de 818 óbitos por acidentes de transporte com predomínio no sexo masculino 649 (79,4%), faixa etária de 20 a 29 anos 179 (21,8%), local de ocorrência hospital 421 (51,4%) e CID-10: V20-V29 - Motociclista traumatizado em um acidente de transporte com 259 (31,6%) óbitos. **Conclusão:** Conclui-se que o estado do Amapá apresenta tendência de crescimento no número de óbitos por Acidentes de Transporte, e consequentemente nas taxas de mortalidade prematura na faixa etária de 20-29 anos e 30-39 anos. Esse cenário fomenta a necessidade de investimentos e implementação de estratégias principalmente direcionadas à educação no trânsito, fiscalização, sinalização, tudo isso para reduzir as mortes, sequelas e os impactos sociais, econômicos e no setor saúde.

Palavras-chave: Acidentes de transporte, Mortalidade, Impactos, Desafios.

ABSTRACT

Objective: To present an epidemiological and temporal analysis of deaths from transport accidents in the State of Amapá from 2016 to 2024, highlighting the impacts and challenges on the public Health System. **Methods:** This is an epidemiological, temporal, cross-sectional, and descriptive study, based on secondary data from the Department of Informatics of the Unified Health System (SUS) via the Mortality Information System (SIM). **Results:** In the period from 2016 to 2024, a total of 818 deaths from transport accidents occurred in the state of Amapá, predominantly in the male sex 649 (79.4%), age group 20 to 29 years 179 (21.8%), place of occurrence hospital 421 (51.4%) and ICD-10: V20-V29 - Motorcyclist injured in a transport accident with 259 (31.6%) deaths. **Conclusion:** It is concluded that the state of Amapá shows a growing trend in the number of deaths from traffic accidents, and consequently in premature mortality rates in the 20-29 and 30-39 age groups. This scenario fosters the need for investments and the implementation of strategies mainly aimed at traffic education, enforcement, and signage, all to reduce deaths, sequelae, and social, economic, and health sector impacts.

Keywords: Transportation accidents, Mortality, Impacts, Challenges.

[1] Secretaria de Estado da Saúde, Macapá – AP.

SUBMETIDO EM: 2/2026 | **ACEITO EM: 3/2026** | **PUBLICADO EM: 4/2026**

RESUMEN

Objetivo: Presentar un análisis epidemiológico y temporal de las muertes por accidentes de transporte en el Estado de Amapá de 2016 a 2024, destacando los impactos y desafíos para el Sistema público de Salud. **Métodos:** Se trata de un estudio epidemiológico, temporal, transversal y descriptivo, basado en datos secundarios del Departamento de Informática del Sistema Único de Salud (SUS) a través del Sistema de Información de Mortalidad (SIM). **Resultados:** En el período de 2016 a 2024, ocurrieron en el estado de Amapá un total de 818 muertes por accidentes de transporte, predominantemente en el sexo masculino 649 (79,4%), grupo de edad de 20 a 29 años 179 (21,8%), lugar de ocurrencia hospital 421 (51,4%) y CIE-10: V20-V29 - Motociclista lesionado en accidente de transporte con 259 (31,6%) muertes. **Conclusión:** Se concluye que el estado de Amapá muestra una tendencia creciente en el número de muertes por accidentes de tránsito y, consecuentemente, en las tasas de mortalidad prematura en los grupos de edad de 20 a 29 años y de 30 a 39 años. Este escenario justifica la necesidad de invertir e implementar estrategias dirigidas principalmente a la educación vial, la vigilancia y la señalización vial, con el fin de reducir las muertes, las secuelas y los impactos sociales, económicos y sanitarios.

Palabras-clave: Accidentes de transporte, Mortalidad, Impactos, Desafíos.

INTRODUÇÃO

Os acidentes de transportes (AT), de acordo com Azevedo GR, et al. (2023), apresentam elevada magnitude em todo o mundo, principalmente nos países em desenvolvimento. Esses acidentes são responsáveis por um elevado número de mortes, incapacidades, sequelas físicas e psicológicas e que geram custos elevados para o setor saúde, previdência social, bem como impactam diretamente nas relações familiares e sociais. Além disso, os AT levam ao absenteísmo no trabalho e na escola.

Epidemiologicamente, à nível global, um relatório divulgado pela OMS no ano de 2018 mostrou que o número de mortes diárias ultrapassava os 3 mil e chegava a 1,35 milhão de mortes no ano. Considerando o panorama mundial, os acidentes de transporte são a principal causa de óbito na faixa etária de 5 a 29 anos e matam três vezes mais homens jovens do que mulheres jovens. Pedestres, ciclistas e motociclistas correspondem a metade das vítimas. É importante destacar que não há um estudo sobre os tipos de acidentes e as lesões ocorridas mundialmente, devido às particularidades de coleta de informações de cada país, além da subnotificação e da falta de registros feitos adequadamente, resultando em dados que não representam fielmente a realidade (OMS, 2018; CHANG F, et al., 2020).

Já o Brasil configura-se entre os maiores países em óbitos decorrentes de acidentes de trânsito em vias públicas, ocupando o quinto lugar no ranking mundial, atribuindo como um risco à saúde pública. O número absoluto de mortes por Acidente de Trânsito Terrestre (ATT) em 2018 foi 38 mil mortes, o que coloca o Brasil entre os países que mais matam no trânsito (OMS, 2018). Em 2019, foram registradas cerca de 30 mil mortes, mostrando queda no número, podendo ser explicado por diversas medidas tomadas pelo país, em suas três esferas de governo, visando a segurança no trânsito. Porém, essas medidas não foram suficientes para o alcance das metas acordadas com a Organização Mundial da Saúde (OMS), que era de 21 mil óbitos anuais até 2020, ao invés, o país apresentou aumento no número de óbitos durante e após o período da pandemia de Covid-19 (FERREIRA R, 2023; OMS, 2021; BRASIL MS, 2019; BRASIL MS, 2020).

Colaborando com esses dados, Melo GBM, et al. (2024) citam um balanço do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) de 2023 que analisou o perfil brasileiro de 2010 a 2019, como década de ação pela segurança no trânsito, destacando maior ocorrência de óbitos por motocicletas na região Norte e Nordeste, enquanto no Sul e Sudeste predominaram os sinistros com automóveis. Essas diferenças regionais podem ser explicadas pela diferença de renda e fiscalização entre regiões.

No que diz respeito ao Estado do Amapá, não há estudos isolados que retratem a epidemiologia dos acidentes de trânsito, apenas informações que são alimentadas pelo Batalhão de Policiamento de Trânsito da Polícia Militar e mostrou que em 2024 ocorreram 1.428 acidentes, já em 2025 ocorreram 1802, evidenciando aumento entre os anos. Destaca-se que a capital Macapá por ser a mais populosa com

442.933 habitantes de acordo com o Censo do IBGE 2022, assim como Santana segundo maior município em população com 107.618 habitantes, possuem frota veicular maior que 90% do quantitativo estadual (IBGE, 2022; SANTOS RV e AMARAL MDB, 2023).

Nesse sentido, Pinheiro DC, et al. (2026) destacam que as doenças, bem como todo tipo de acidentes, requerem o acesso e a utilização dos serviços de saúde como direito à saúde previsto na Constituição Federal de 1988. Os acidentes de transporte, em específico, repercutem em custos financeiros e patrimoniais elevados estimados em R$ 50 bilhões por ano, envolvendo o salvamento das vítimas, internações prolongadas, tratamento de ferimentos e traumas e indenizações por invalidez. Dessa forma, as estratégias de prevenção influenciam diretamente na gestão de despesas no Sistema Único de Saúde e na seguridade social.

Ainda no que se refere aos impactos e desafios no sistema de saúde, os acidentes de transporte fazem vítimas em diversos graus, envolvendo desde familiares à comunidade. A caracterização das vítimas pode variar desde a ausência de lesões até o óbito, dependendo das particularidades do acidente. Também, salienta-se que o indivíduo que sobrevive ao acidente, pode evoluir com sequelas imediatas e ou tardias, gerando custos elevados com a reabilitação, afetando ainda a qualidade de vida destes, agravando a situação familiar (DA SILVA AAMV, et al., 2023).

Diante disso, este artigo objetivou apresentar uma análise epidemiológica e temporal dos óbitos por acidentes de transporte no Estado do Amapá no período de 2016 a 2024, destacando os impactos e desafios no Sistema público de Saúde.

MÉTODOS

Trata-se de um estudo epidemiológico, temporal, retrospectivo e transversal, baseado em dados secundários extraídos e analisados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde DATASUS via Sistema de Informação de Mortalidade – SIM. A população do estudo foi composta por óbitos por Acidentes de Transporte ocorridos no Amapá, no período de 2016 a 2024.

As variáveis relacionadas aos óbitos foram consultadas no SIM/TABNET e incluíram: sexo, faixa etária, local de ocorrência, município de ocorrência e conforme classificação CID-10: XX – V01-V09 Pedestre traumatizado em um acidente de transporte; V10-V19 Ciclista traumatizado em um acidente de transporte; V20-V29 Motociclista traumatizado em um acidente de transporte; V30-V39 Ocupante de triciclo motorizado traumatizado em um acidente de transporte; V40-V49 Ocupante de um automóvel traumatizado em um acidente de transporte; V50-V59 Ocupante de uma caminhonete traumatizado em um acidente de transporte; V60-V69 Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em um acidente de transporte; V70-V79 Ocupante de um ônibus traumatizado em um acidente de transporte; V80-V89 Outros acidentes de transporte terrestre; V90-V94 Acidentes de transporte por água; V95-V97 Acidentes de transporte aéreo e espacial;V98-V99 Outros acidentes de transporte e os não especificados.

Os dados obtidos foram importados para planilhas do programa Excel de forma a permitir o tratamento descritivo dos dados e posterior análise estatística. Para a apresentação descritiva dos dados, utilizou-se a frequência absoluta e para algumas variáveis o percentual. Os resultados foram demonstrados em forma de tabelas e gráficos.

A Taxa de Mortalidade por Acidentes de Transporte é calculada considerando o número de óbitos por Acidentes de Transporte, por 100 mil habitantes, na população residente em determinado espaço geográfico, no ano considerado.

Como os dados são secundários e de domínio público, sem identificar o nome dos usuários, não se fez necessário o uso de Termo de Consentimento Livre e Esclarecido e nem autorização de Comitê de Ética em Pesquisa. No entanto, a pesquisa atendeu os critérios contidos na Resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde que estabelece diretrizes e normas regulamentadoras quanto aos aspectos éticos.

RESULTADOS

No período de estudo de 2016 a 2024 ocorreram no Estado do Amapá um total de 818 óbitos por Acidentes de Transporte (AT). A **Tabela 1** detalha o número de óbitos, a projeção populacional conforme o IBGE e a taxa de mortalidade por Acidentes de Transporte calculada por ano.

Tabela 1 - Taxas de Mortalidade por Acidentes de Transporte – 2016 a 2024.

Ano	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nº Óbitos	98	96	67	86	79	98	103	92	99
População IBGE	782.293	797.722	829.494	845.731	861.773	877.613	733.759	802.837	802.837
Taxa de Mortalidade por AT	**12,5**	**12**	**8**	**10,1**	**6,7**	**11,1**	**14**	**11,4**	**12,3**

Fonte: Pantoja CSM, et al., 2026, dados extraídos do Datasus/SIM/Amapá (2026).

Os dados mostram que as maiores taxas de mortalidade por Acidentes de Transporte no Amapá foram evidenciadas no ano de 2022 (14 mortes por 100 mil habitantes) e 2024 (12,3 mortes por 100 mil habitantes.

A distribuição desses óbitos por AT de acordo com os 16 municípios do Estado do Amapá é apresentada na **Tabela 2**, demonstrando maior registro na capital Macapá com 529 (64,6%) óbitos, seguido pelo município de Santana com 98 (11,9%) óbitos, Laranjal do Jari com 60 (7,4%) óbitos e Oiapoque com 30 (3,4%) óbitos. Destaca-se que esses municípios concentram as maiores populações do estado.

É importante destacar que, somente no ano de 2020 foi registrada uma diminuição (6,7/100.000hb), influenciada pelas ações voltadas para o enfrentamento da pandemia COVID 19 com o lockdown, no fechamento de muitos serviços e espaços de entretenimento: bares, boates, proibição de festas para evitar aglomerações etc. Houve ainda proibição de venda de bebidas alcoólicas (lei seca), redução da circulação de pessoas e veículos – medidas que geraram repercussão positiva na redução dos acidentes de transporte.

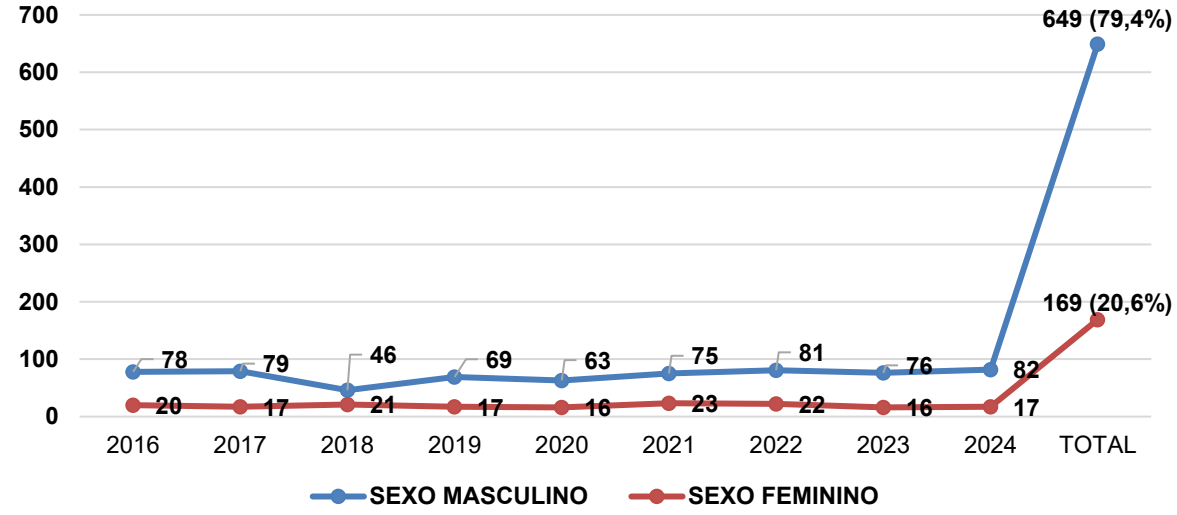
Tabela 2 - Distribuição dos óbitos por Acidentes de Transporte por municípios do Estado do Amapá – 2016-2024.

Municípios	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Pedra Branca do Amapari	2	1	0	0	0	1	2	2	2	**10**
Calçoene	4	0	0	3	3	1	0	0	1	**12**
Ferreira Gomes	1	1	2	2	0	0	0	2	0	**8**
Laranjal do Jari	4	5	4	5	9	9	6	8	10	**60**
Macapá	62	71	48	52	51	59	69	59	58	**529**
Mazagão	2	1	0	0	1	0	1	3	6	**14**
Oiapoque	3	3	2	6	2	4	3	3	4	**30**
Porto Grande	4	2	1	2	2	6	6	2	2	**27**
Santana	15	7	9	13	9	13	10	10	12	**98**
Tartarugalzinho	1	1	0	1	1	2	2	0	0	**8**
Pracuuba	0	0	1	1	0	2	0	1	2	**7**
Cutias	0	0	0	1	0	0	0	0	2	**3**
Serra do Navio	0	0	0	0	0	0	2	1	0	**3**
Vitória do Jari	0	1	0	0	0	0	0	0	0	**1**
Amapá	0	3	0	0	1	0	1	1	0	**6**
Itaubal	0	0	0	0	0	1	1	0	0	**2**
TOTAL	**98**	**96**	**67**	**86**	**79**	**98**	**103**	**92**	**99**	**818**

Fonte: Pantoja CSM, et al., 2026, dados extraídos do Datasus/SIM/Amapá (2026).

Já no que se refere ao número de óbitos por Acidentes de Transporte conforme a variável Sexo, o **Gráfico 1** evidencia maior predomínio no sexo masculino no período (649/79,4% mortes) com maior registro nos anos de 2022 (81 mortes) e 2024 (82 mortes) se comparados ao sexo feminino (169/20,6% mortes), com maior registro nos anos de 2021 (23 mortes) e 2022 (22 mortes).

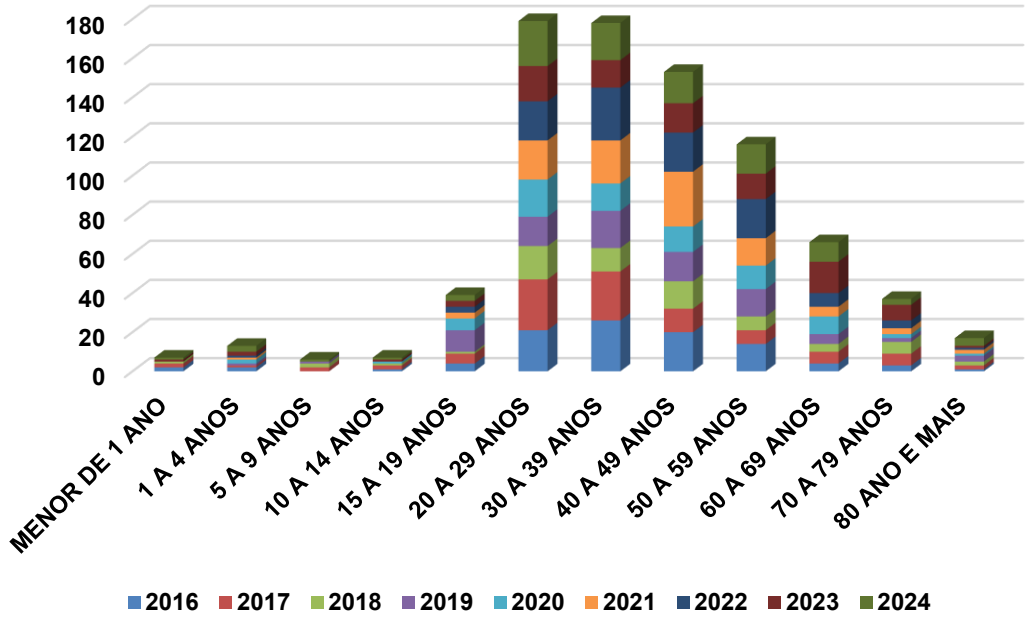
Gráfico 1 - Distribuição dos óbitos por Acidentes de Transporte no Amapá por Sexo – 2016 a 2024.



Fonte: Pantoja CSM, et al., 2026.

Os resultados dos óbitos por Faixa Etária são observados no **Gráfico 2**, destacando que a mortalidade por Acidentes de Transporte ocorreu em maior número entre os indivíduos com 20a 29 anos no período analisado com um total de 179 óbitos (21,8%), com destaque para o ano de 2024 (23 óbitos), seguido pela faixa etária de 30 a 39 anos com um total de 178 óbitos (21,7%), com destaque para o ano de 2022 (27 óbitos).

Gráfico 2 - Óbitos por Acidentes de Transporte no Amapá 2016 a 2024 por Faixa Etária.



Fonte: Pantoja CSM, et al., 2026.

Sobre os óbitos por Acidentes de Transporte conforme Classificação CID-10, verifica-se que no período de 2016 a 2024 (**Tabela 3**), dos 818 óbitos, houve predomínio para o CID-10: V20-V29 Motociclista traumatizado em um acidente de transporte com 259 (31,6%) óbitos, seguido pelo CID-10: V80-V89 Outros acidentes de transporte terrestre com 188 (22,9%) óbitos e o CID-10: V01-V09 Pedestre traumatizado em um acidente de transporte com 133 (16,2%) óbitos.

Tabela 3 - Óbitos por Acidentes de Transporte conforme Classificação CID-10 no Estado do Amapá – 2016 a 2024.

Classificação CID-10	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
V01-V09 - Pedestre traumatizado em um acidente de transporte	18	22	21	15	8	15	10	13	11	133
V10-V19 - Ciclista traumatizado em um acidente de transporte	8	12	6	10	5	7	10	13	6	77
V20-V29 - Motociclista traumatizado em um acidente de transporte	35	34	21	21	42	27	31	21	27	259
V30-V39 - Ocupante triciclo motorizado traumatizado em um acidente de transporte	1	0	0	1	0	1	0	0	0	3
V40-V49 - Ocupante automóvel traumatizado em um acidente de transporte	25	21	14	11	5	20	11	9	7	123
V50-V59 - Ocupante caminhonete traumatizado em um acidente de transporte	2	0	0	3	0	0	0	0	0	5
V60-V69 - Ocupante de veículo de transporte pesado traumatizado em um acidente de transporte	0	4	1	0	2	0	0	0	0	7
V70-V79 - Ocupante ônibus traumatizado em um acidente de transporte	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2
V80-V89 - Outros acidentes de transporte terrestre	8	1	0	23	9	28	41	31	47	188
V90-V94 - Acidentes de transporte por água	1	2	3	1	7	0	0	3	1	18
V95-V97- Acidentes de transporte aéreo e espacial	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
V98-V99 - Outros acidentes de transporte e os não especificados	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Total	**98**	**96**	**67**	**86**	**79**	**98**	**103**	**92**	**99**	**818**

Fonte: Pantoja CSM, et al., 2026, dados extraídos do Datasus/SIM/Amapá (2026).

No que diz respeito ao local de ocorrência dos óbitos por Acidentes de Transporte, a **Tabela 4** mostra que 421 (51,4%) ocorreram em ambiente hospitalar, seguido por 286 (31,6%) que ocorreram em via pública.

Tabela 4 - Local de ocorrência dos óbitos por Acidentes de Transporte no Estado do Amapá – 2016 a 2024.

Local de Ocorrência	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Hospital	52	47	30	45	45	49	50	51	52	421
Outro Estabelecimento de Saúde	0	1	1	2	0	0	1	1	1	7
Domicílio	1	2	2	2	0	1	0	1	1	10
Via Pública	40	34	26	33	23	37	35	28	30	286
Outros	5	12	8	4	11	11	17	11	15	94
Total	**98**	**96**	**67**	**86**	**79**	**98**	**103**	**92**	**99**	**818**

Fonte: Pantoja CSM, et al., 2026, dados extraídos do Datasus/SIM/Amapá (2026).

DISCUSSÃO

Este estudo evidenciou que as maiores taxas de mortalidade por acidente de transporte ocorreram no ano de 2022 (14 mortes por 100 mil habitantes) e 2024 (12,3 mortes por 100 mil habitantes). Esses resultados revelam, mesmo considerando o sub registro dos dados, a grave situação do trânsito no Estado do Amapá e no Brasil. Destaca-se que a estatística de óbitos e feridos em acidentes de transporte justifica amplamente a abordagem da questão como prioridade social, econômica e de saúde pública, tornando imperativo o estabelecimento de políticas públicas voltadas para sua redução (DA SILVA AAMVS, et al., 2023).

Faria MLG, et al. (2024) explicam que os acidentes de transporte são muito sensíveis às condições econômicas, sugerindo que quanto mais a economia cresce, mais cresce o trânsito de mercadorias e pessoas nas vias, o que ocasiona maior exposição ao risco. Dessa forma, o impacto significativo da economia provavelmente tem relação direta com os acidentes de transporte.

Neste aspecto, é importante enfatizar também como fator que pode influenciar nos índices de acidentes de transporte com vítimas fatais, a infraestrutura das vias e rodovias brasileiras. Pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) em 2022 mostrou que 66% da malha rodoviária no Brasil apresenta algum tipo de problema e 60,7% da extensão apresenta algum problema relacionado à sinalização, o que afeta diretamente a segurança dos usuários no trânsito. Nesse sentido, esses fatores impactam de forma significativa nos acidentes de transporte. Somado a isso, é importante enfatizar sobre o comportamento das pessoas no trânsito como um fator que interfere na ocorrência desses acidentes, pois um trânsito responsável exige atitudes sociais adequadas, isto é, que os riscos no trânsito em relação ao comportamento humano sejam prevenidos e isso não envolve pressa, competitividade e agressividade (ZANON NM e BRISOTTO LDFR, 2020).

Por outro lado, esta pesquisa mostrou que no ano de 2020, a ocorrência de óbitos foi menor em relação aos anos seguintes, devido a pandemia da Covid-19 que gerou ano atípico no trânsito e ainda pela publicação de decretos municipais e estaduais que reduziram a quantidade de pessoas e veículos circulantes nas ruas.

Quanto aos resultados dessa pesquisa referentes ao sexo, predominando o masculino com 79,4% dos óbitos, seguem a tendência de outras pesquisas como a de Da Silva AAMVS, et al. (2023) com 79,8% de óbitos por AT em homens, de Faria MLG, et al. (2024) com 82,1% dos óbitos ocorrendo nos usuários do gênero masculino e de Rangel WM (2023) em estudo realizado no Brasil por meio de acesso aos dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) de 2007 à 2021 que mostrou um total de 470.912 (82,22%) de óbitos relacionados a acidentes de transporte no sexo masculino.

Corroborando com esses achados, Barroso JGT, et al. (2019) e Aquino EC, et al. (2020), salientam que as chances de um óbito em uma rodovia acontecer são 44% maiores em homens se comparado as mulheres e que essa diferença pode estar associada à fatores comportamentais e culturais, pois os homens apresentam uma tendência maior a agressividade no trânsito, além de maior exposição a situações de perigo, consumo de álcool e a direção de transportes.

Em relação aos resultados envolvendo a faixa etária, esta pesquisa evidenciou maior ocorrência de óbitos entre os indivíduos com 20 a 29 anos com 21,8% e faixa etária de 30 a 39 anos com 21,7%. Dessa forma, Azevedo GR, et al. (2023) afirmam que os AT se configuram mundialmente como uma das causas de morbimortalidade em todos os grupos etários, principalmente em adultos jovens que é a população economicamente ativa. Salientam que no Brasil, as causas externas que incluem os acidentes e as violências ocupam a primeira posição na população jovem de 10 a 49 anos, sendo a maioria das vítimas do sexo masculino. Concordando com tais evidências, Zanon NM e Brisotto LDFR (2020) e Ramos LV, et al. (2022) apontam alta mortalidade prematura de AT entre os jovens de 20 a 29 anos. Citam como um dos fatores significativos referentes a esse contexto a infraestrutura inadequada, com recursos insuficientes em saúde pública, nos meios de transporte, a imprudência no trânsito com o excesso de velocidade e o consumo de álcool por essa faixa etária.

No que diz respeito ao tipo de acidente, com destaque para oCID-10: V20-V29 - Motociclista traumatizado em um acidente de transporte com 259 (31,6%) óbitos, é mister enfatizar que a exposição corporal adotada pelos motociclistas contribui para o aumento da ocorrência de lesões e fatalidades por AT, sendo responsáveis por cerca de 30% dos óbitos. No caso de traumas de maior gravidade, podem resultar em condições como paraplegia, tetraplegia e amputações. Nesse ponto, o uso de equipamentos como o capacete, reduzem os riscos de lesões em 40% e de mortes em 70% (AZEVEDO GR, et al., 2023).

Somado a isso, o destaque de óbitos envolvendo motociclistas pode ser explicado pelo aumento da frota no cenário nacional pela facilidade da compra e baixo custo, além da manutenção acessível desse tipo de transporte (BARROS CZ, et al., 2018).

Campos JR, et al. (2018) referem que a maior ocorrência de óbitos por AT no ambiente hospitalar pode ser explicado pela gravidade das lesões com múltiplos segmentos afetados conforme o tipo de acidente, entre as quais envolvem traumatismo cranioencefálico, politraumas, entre outros.

No caso desta pesquisa que apontou maior ocorrência de óbitos em motociclistas, isso sinaliza que a exposição das pessoas à acidentes motociclísticos pode causar lesões graves em múltiplos seguimentos, evoluindo para desfechos fatais.

No que concerne aos impactos e desafios no sistema de saúde, cita-se que podem ser classificados como diretos que são aqueles relacionados a recursos quantificados utilizados diretamente no tratamento dos pacientes envolvendo custos médicos e não médicos; custos indiretos referentes a perda de tempo no trabalho, perda de produtividade; e os intangíveis que são difíceis de mensurar envolvendo a dor e o sofrimento associados ao tratamento (AZEVEDO GR, et al., 2023).

Neste contexto, várias iniciativas para reduzir o número e os impactos dos AT têm sido adotados no Brasil nas últimas décadas, por exemplo, no ano de 2001 com a publicação da Portaria MS/GM nº 737 que definiu a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências objetivou orientar o setor saúde no contexto dos AT; a criação da Lei Secanº 11.705 de 20 de junho de 2008 que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para estabelecer tolerância zero e endurecer as penalidades, tornando-se um marco na redução de acidentes; o controle municipal do trânsito e as melhorias na fiscalização eletrônica não foram suficientes para a diminuição das mortes e sequelas associadas a esse problema de saúde pública, com o não alcance de metas estipuladas (BRASIL MS, 2001; BRASIL MS, 2008).

Em relação à custos envolvendo os AT, dados do Observatório Nacional de Segurança Viária estimam um gasto anual no país de R$ 52 bilhões com internações hospitalares associadas aos acidentes (FIOCRUZ, 2019). Complementando tal evidência, dados do Conselho Federal de Medicina (CFM) (2019) estimam que a cada hora 20 usuários dão entrada em algum hospital público com alguma lesão grave provocada por AT. Além disso, estima-se que o Sistema Único de Saúde (SUS), gastou R$ 107,9 milhões para tratar motociclistas que sofreram traumas entre janeiro e julho de 2021.

Assim, é possível afirmar, conforme esses dados, que os AT contribuem para problemas de capacidade alocativa no Sistema Único de Saúde, devido número elevado de mortes e vítimas com lesões e incapacidades temporárias e permanentes com e sem possibilidade de reabilitação.

Neste tocante, é necessário que haja uma maior promoção e prevenção com a finalidade de conscientizar os condutores de veículos que se envolvem em acidentes de transporte com maior frequência. Por exemplo, os óbitos em pedestres, poderiam ser evitados se fossem assumidas medidas e precauções, como o uso das faixas de pedestre e calçadas.

Zarili TFT (2024) explicam que a prevenção dos AT passa a ser efetivas e envolver ações interdisciplinares e intersetoriais, o que impacta na redução dos custos nos cofres públicos, melhorando a qualidade de vida dos indivíduos, bem como lesões graves e sequelas. Nesse sentido, as ações devem ser direcionadas aos fatores de risco para ocorrência dos AT: alcoolismo, alta velocidade, sonolência e cansaço, entre outros. É fundamental que o setor saúde atue nos diferentes níveis de atenção à saúde envolvendo desde a educação das crianças, família e sociedade.

Por fim, cita-se enquanto metas e ações propostas pelo Estado do Amapá e Secretaria de Estado da Saúde para redução dos AT, bem como dos óbitos, as contidas no Plano Estadual de Ações Estratégicas para enfrentamento de Doenças Crônicas e Agravos Não-Transmissíveis (DANT) do Amapá de 2024-2030, a redução da taxa de mortalidade por lesões no trânsito em 50% até o ano de 2030 por meio do fortalecimento e articulação intra e intersetorial para a promoção da saúde, da cultura da paz no trânsito envolvendo seguimentos da segurança pública, saúde de educação (SESA AP, 2024).

CONCLUSÃO

As limitações deste estudo se relacionam à utilização de dados secundários, que são conhecidamente passíveis de subnotificações e falhas nos registros. Os resultados evidenciaram que o estado do Amapá apresenta tendência de crescimento no número de óbitos por Acidentes de Transporte, e consequentemente nas taxas de mortalidade prematura na faixa etária de 20-29 anos e 30-39 anos. Destaca-se que o sistema de saúde amapaense, apesar de estar em estruturação no que quesito estrutura física das portas de entrada para o atendimento dos pacientes acometidos, bem como organização dos serviços na rede de atenção à saúde, desde a emergência perpassando pelo apoio ao diagnóstico, alta complexidade até a reabilitação e implementação de linha de cuidado voltada ao trauma e publicação do Plano Estadual para o Enfrentamento das Doenças e Agravos Não-Transmissíveis (DANT) 2024-2030, ainda assim apresenta fragilidades. Dessa forma, esse cenário fomenta a necessidade de investimentos e implementação de estratégias principalmente direcionadas à educação no trânsito, fiscalização, sinalização, tudo isso para reduzir as mortes, sequelas e os impactos sociais e econômicos associados.

AGRADECIMENTOS E FINANCIAMENTO

Agradecimentos à Secretaria de Estado da Saúde do Amapá como instituição colaboradora do estudo.

REFERÊNCIAS

1. AQUINO EC, et al. Mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil (2000–2016): capitais versus não capitais. Revista de Saúde Pública. 2020; 54(122): 14.
2. AZEVEDO GR, et al. Uma análise temporal dos acidentes de transporte terrestre no Brasil, de 2010 a 2018. Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação. 2023; 9(03): 799-814.
3. BARROS CZ, et al. Caracterização dos acidentes de transporte terrestre ocorridos em rodovias federais. Arq. Ciênc. Saúde. 2018; 25(1): 35-40.
4. BARROSO JGT, et al. A letalidade dos acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras em 2016. Revista Brasileira de Estudos de População, 2019; 36: 0074.
5. BRASIL MS.DATASUS. Estatísticas vitais: Mortalidade - 1996 a 2017, pela CID-10. Departamento de Informática do SUS, 2019. Disponível em:<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/ext10br.def>. Acesso em: 26 jan. 2026.
6. BRASIL MS. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008 - Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que 'institui o Código de Trânsito Brasileiro', e a Lei no 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígeros, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4o do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências, 2008.
7. BRASIL MS. Portaria nº 737, de 16 de maio de 2001 - Aprova a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências, 2001.
8. CAMPOS JR, et al. Características de acidentes por transporte terrestre atendidos em hospitais públicos. Cogitare Enferm, 2018; 23(2): e53094.
9. CHANG F, et al. Global road traffic injury statistics: Challenges, mechanisms and solutions. Chinese Journal of Traumatology, Pequim, 2020; 23(4): 216-218.

10. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. 2022. In: Pesquisa CNT 2022. Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte. Brasília/DF, 2022.
11. CONSELHO FEDERAL DE MEDICINA - CFM. Em dez anos, acidentes de trânsito consomem quase R$ 3 bilhões do SUS. Conselho Federal de Medicina, 22 de Maio de 2019. Disponível em: https://portal.cfm.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=28254:2019-05-22-21-49-04&catid=3. Acessado em: 5 de fevereiro de 2026.
12. DA SILVA AAMVS, et al. Acidentes de trânsito: causas, tipos e impacto na saúde pública em São José do Rio Claro/MT, no período de 2016 a 2018. Avanços & Olhares, 2023; 3: 354-369.
13. FERREIRA R. Mil mortes a mais desta vez. Observatório Nacional de Segurança Viária, Belo Horizonte, 3 de maio 2023. Disponível em: https://www.onsv.org.br/comunicacao/artigos/mil-mortes-a-mais-desta-vez/. Acessado em: 5 de fevereiro de 2026.
14. FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ – FIOCRUZ. Observatório Nacional de Segurança Viária. Acidentes de trânsito afetam diretamente o SUS. Brasil, 2019. Disponível em: <http://www.ensp.fiocruz.br/portal-ensp/informe/site/materia/detalhe/46471> Acesso em: 05 de fev. 2026.
15. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/panorama. Acessado em: 3 de fevereiro de 2026.
16. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Contador de mortes em acidentes no trânsito pela OMS.:https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#deaths/per_100k WHO. Road traffic injuries. World Health Organization International, 21 jun. 2021. Acessado em: 26 de janeiro de 2026.
17. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Global status report on road safety 2018. Genebra: OMS, 2018. Disponível em: https://www.who.int/iris/handle/10665/276462. Acesso em: 05 fev. 2026.
18. PINHEIRO DC, et al. Os impactos do novo sistema tributário na saúde: Uma análise principiológica sobre a igualdade de acesso a produtos ortopédicos. Revista Sociedade Científica, 2026; 9(1): 62-75.
19. RAMOS LV, et al. Morbimortalidade por acidentes de trânsito terrestres na Bahia entre os anos de 2011 e 2021. Revista de Ciências Médicas e Biológicas, 2022; 21(3): 593-604.
20. RANGEL WM. Panorama da mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil (2007-2021). [Monografia] – Universidade Federal do Rio de Janeiro: Macaé, 2023.
21. SANTOS R, AMARAL MDB. A metropolização do espaço no Amapá: por uma abordagem socioespacial da região metropolitana de Macapá. Novos Cadernos NAEA, 2023; 26(2).
22. SESA AP. Secretaria de Estado da Saúde do Amapá. Plano Estadual de Ações Estratégicas para enfrentamento de Doenças Crônicas e Agravos Não-Transmissíveis (DANT) do Amapá: 2024-2030. 2024:182. Disponível em: https://saude.portal.ap.gov.br/biblioteca. Acessado em: 5 de fevereiro de 2026.
23. ZANON NM, BRISOTTO LDFR. Comportamento de risco e a contribuição da psicologia para a redução dos acidentes de trânsito: uma revisão da literatura. Revista Destaques Acadêmicos, 2020; 12(2).
24. ZARILI TFT. Promovendo a saúde para todos: práticas de desafios da saúde coletiva. Editora: Atena, 2024; 101.