

**ANÁLISE EPIDEMIOLÓGICA DOS ÓBITOS
POR ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE
SEGUNDO SEXO, FAIXA ETÁRIA E TENDÊNCIA
TEMPORAL NA MACRORREGIÃO NORDESTE
DE MINAS GERAIS, 2020–2024**

Brisa Dias Barros¹

Esther Fonseca Cardoso¹

Fernanda Victória de Moro Loures¹

Júlia de Mattos Meirelles Valbuena¹

Roberta Barbizan Petinari¹

¹ Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, Teófilo Otoni, Minas Gerais, Brasil.



INTRODUÇÃO

Os Acidentes de Transporte Terrestre (ATT) representam um crítico problema de saúde pública, configurando-se como agravos por causas externas de morbimortalidade amplamente evitáveis.¹ No Brasil, a magnitude desses eventos é influenciada por fatores comportamentais de risco e por deficiências estruturais nas vias.^{2,3} No contexto da macrorregião Nordeste de Minas Gerais, a insegurança viária em trechos estratégicos, como a BR-116, somada aos possíveis déficits na fiscalização eletrônica, acentua a vulnerabilidade e a letalidade local.

OBJETIVO

Analisar o perfil epidemiológico e a tendência temporal dos óbitos por acidentes de transporte terrestre (ATT) na macrorregião Nordeste de Minas Gerais, 2020-2024.

MÉTODOS

Estudo epidemiológico descritivo, retrospectivo e quantitativo sobre óbitos por ATT na macrorregião Nordeste de Minas Gerais, entre 2020 e 2024. Os dados foram obtidos no TabNet/DATASUS (Mortalidade por Causas Externas) e analisados quanto ao ano do óbito, sexo e faixa etária.

RESULTADOS

No período analisado, registraram-se 711 óbitos por ATT no Nordeste de Minas Gerais, em que houve expressiva disparidade de gênero, com 83,5% das vítimas sendo do sexo masculino (594 óbitos) e 16,5% do sexo feminino (117 óbitos). Constatou-se, ainda, a ocorrência de óbitos em todas as faixas etárias, com maior concentração entre 40-49 anos (19,5%; 139 óbitos), seguida pelo grupo de 30-39 anos (19,3%; 137 óbitos), o que demonstra maior acometimento de adultos jovens e de meia-idade, totalizando 38,8% das fatalidades, que correspondem majoritariamente à população economicamente ativa. Ademais, nos anos analisados, observou-se variação no número de óbitos, sendo 2024 o ano com maior registro (195 óbitos), seguido por 2020 (142 óbitos) e 2021 (139 óbitos), enquanto 2023 apresentou o menor número (114 óbitos). Esse cenário aponta um aumento de cerca de 71% em 2024 em relação a 2023, após um período de redução na mortalidade.

CONCLUSÃO

A maior ocorrência de óbitos entre homens de 30 a 49 anos reflete maior exposição ao trânsito na população economicamente ativa, devido a deslocamentos intensos e funções com maior exposição viária.^{4,5} Somam-se a isso fatores comportamentais descritos na literatura, como maior propensão ao excesso de velocidade, à condução sob efeito de álcool e à menor adesão a medidas preventivas, como o uso do cinto de segurança, que aumentam a vulnerabilidade desse grupo a acidentes fatais.⁴ Observa-se, ainda, um aumento expressivo dos óbitos na macrorregião Nordeste de Minas Gerais no ano de 2024, podendo estar relacionado tanto à ocorrência de acidentes de grande letalidade quanto aos fatores estruturais, como a ausência de fiscalização eletrônica fixa em grande parte da BR-116 que cruza o Nordeste mineiro.^{3,6} Nesse contexto, a BR-116

destaca-se como uma das rodovias mais letais do Brasil,² principalmente em razão dos extensos trechos de pista simples, que favorecem a ocorrência de colisões frontais.^{2,3} Esse quadro reforça a gravidade do problema nesta região. Assim, torna-se fundamental a implementação de estratégias integradas, abordando melhorias na infraestrutura viária, fortalecimento da fiscalização e ações educativas direcionadas aos grupos vulneráveis, visando à redução de óbitos por causas externas evitáveis.

Palavras-Chave: acidente de trânsito; mortalidade; perfil epidemiológico.

REFERÊNCIAS

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2023. Geneva: WHO; 2023.
2. Confederação Nacional do Transporte. Pesquisa CNT de Rodovias 2024: relatório principal [Internet]. Brasília: CNT; 2024 [citado 1 abr 2026]. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/>.
3. Brasil. Ministério da Justiça e Segurança Pública. Polícia Rodoviária Federal. Anuário Estatístico da Polícia Rodoviária Federal 2024 [Internet]. Brasília: PRF; 2024 [citado 1 abr 2026]. Disponível em: https://www.gov.br/prf/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/diest-arquivos/anuari_o-2024_final.html.
4. Santos BC, Souza ALB, Oliveira CLP, Vitorino MD, Pinto MJC, Arcanjo RS, et al. Análise epidemiológica dos acidentes de trânsito no Brasil na última década. BMS [Internet]. 2024 [citado 8 abr 2026];9(13). Disponível em: <https://revistas.ifmsabrazil.org/bms/article/view/762/276>.
5. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Acidentes de trânsito com motociclistas no Brasil: análise e recomendações de políticas públicas [Internet]. Brasília: IPEA; 2025 [citado 30 mar 2026]. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/entities/publication/2da4761a-bffa-40d2-9291-9347ef7b_07fa
6. Brasil. Polícia Rodoviária Federal. Trechos críticos – radares portáteis [Internet]. Brasília: PRF; [s.d.] [citado 15 mar 2026]. Disponível em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/assuntos/fiscalizacao-de-velocidade/trechos-criticos>.