



ISSN: 2595-1661

ARTIGO

Listas de conteúdos disponíveis em [Portal de Periódicos CAPES](#)

Revista JRG de Estudos Acadêmicos

Página da revista:

<https://revistajrg.com/index.php/jrg>

ISSN: 2595-1661

Revista JRG de
Estudos Acadêmicos

Bragança em risco: análise epidemiológica dos acidentes de trânsito e o impacto da frota veicular na morbidade e mortalidade local

Bragança at risk: epidemiological analysis of traffic accidents and the impact of the vehicle fleet on local morbidity and mortality

DOI: 10.55892/jrg.v9i20.3405

ARK: 57118/JRG.v9i20.3405

Recebido: 21/05/2026 | Aceito: 25/05/2026 | Publicado on-line: 26/05/2026

Beatriz Aryana da Silva Sales

<https://orcid.org/0009-0007-1240-4028>

<http://lattes.cnpq.br/2262425525841549>

Afya Bragança, PA, Brasil

E-mail: beatriz.aryana1@gmail.com

Cinthy Bianca Abdon

<https://orcid.org/0000-0003-1510-8471>

<http://lattes.cnpq.br/3459979237025458>

Afya Bragança, PA, Brasil

E-mail: email@gmail.com

Melk Kawê Sousa Rocha

<https://orcid.org/0009-0009-6552-2006>

<http://lattes.cnpq.br/3459979237025458>

Afya Bragança, PA, Brasil

E-mail: melkkawe09@gmail.com

Aurycéia Jaquelyne Guimarães-Costa

<https://orcid.org/0000-0001-7249-604X>

<http://lattes.cnpq.br/5342395629825218>

Afya Faculdade de Ciência Médicas, Bragança, Pará, Brasil

Email: auryceia@gmail.com



Resumo

Os acidentes de trânsito configuram-se como um importante agravo da saúde pública no Brasil, devido aos elevados índices de morbidade, mortalidade e sobrecarga dos serviços de urgência e emergência. Este estudo tem como objetivo analisar o perfil epidemiológico dos acidentes de trânsito no município de Bragança, Pará, no período de 2020 a 2024, caracterizando os grupos com mais vulnerabilidade, rastreando os tipos de veículos envolvidos e os fatores de risco relacionados, a fim de dimensionar o impacto desses sinistros na morbidade e na sobrecarga dos serviços de saúde pública local. O objetivo é identificar os grupos mais vulneráveis, como motociclistas, pedestres, ciclistas e jovens adultos, para determinar os tipos de acidentes mais frequentes. Trata-se de um estudo descritivo, retrospectivo e quantitativo, baseado em dados secundários coletados nos registros de atendimentos de vítimas de acidentes no Hospital Santo Antônio Maria Zaccaria. Serão incluídos todos os atendimentos registrados entre janeiro de 2020 e dezembro de 2024. Os dados coletados serão organizados em planilhas eletrônicas e apresentados em tabelas e gráficos produzidos na plataforma RAWGraphs e posteriormente editados no software Inkscape. A relevância do estudo está relacionada à



necessidade de entender os impactos da dinâmica local do trânsito sobre a população, considerando o crescimento da frota veicular, especialmente de motocicletas, associado à precariedade da infraestrutura viária e aos comportamentos de risco. Espera-se que os resultados contribuam para o planejamento de políticas públicas de prevenção e promoção da segurança viária no município.

Palavras-chave: *Sinistro; Saúde Pública; Automóveis; Epidemiologia; Sobrecarga*

Abstract

Traffic accidents constitute a major public health problem in Brazil, due to the high rates of morbidity, mortality and overload on emergency and urgency care services. This study aims to analyze the epidemiological profile of traffic accidents in the municipality of Bragança, Pará, from 2020 to 2024, characterizing the most vulnerable groups, tracking the types of vehicles involved and the associated risk factors, in order to assess the impact of these accidents on morbidity and the overload on local public health services. The objective is to identify the most vulnerable groups, such as motorcyclists, pedestrians, cyclists and young adults, to determine the most frequent types of accidents. This is a descriptive, retrospective and quantitative study, based on secondary data collected from records of care provided to accident victims at Hospital Santo Antônio Maria Zaccaria. All records of care registered between January 2020 and December 2024 will be included. The collected data will be organized in electronic spreadsheets and presented in tables and graphs produced using the RAWGraphs platform and subsequently edited in Inkscape software. The relevance of the study is related to the need to understand the impacts of local traffic dynamics on the population, considering the growth of the vehicle fleet, especially motorcycles, associated with precarious road infrastructure and risk behaviors. It is expected that the results will contribute to the planning of public policies for prevention and promotion of road safety in the municipality.

Keywords: *Incident; Public Health; Automobiles; Epidemiology; Overload*

1. Introdução

Os acidentes de trânsito configuram-se como um dos principais problemas de saúde pública no Brasil e no mundo, sendo responsáveis por elevados índices de morbimortalidade, incapacidade temporária ou permanente, além de significativa sobrecarga nos serviços de saúde (BRASIL, 2022). De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), a taxa de mortalidade brasileira no trânsito é de 15,7% por 100 mil habitantes, aparecendo como a nona causa de mortes entre os homens brasileiros (OMS, 2023).

De acordo com o Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito, Ministério dos Transportes, em 2024, a população brasileira era de aproximadamente 214.648.839 habitantes, com um total de 126.258.249 veículos registrados em circulação no país. Neste ano, foram contabilizados 7.966 sinistros (termo técnico usado para designar ocorrências de acidentes de trânsito), com 11.098 feridos e ilesos, dos quais vieram a óbito 176.781 pessoas (BRASIL, 2024a).

Além de apresentarem elevada incidência, os acidentes de trânsito afetam, em sua maioria, indivíduos jovens, pois, em determinadas regiões brasileiras, os acidentes representam a principal causa de mortalidade entre pessoas de 5 a 39 anos (Mello Jorge, 1990).



Milhões de pessoas sofrem lesões graves anualmente em decorrência de sinistros viários e uma parcela expressiva dessas vítimas necessita de atendimento emergencial, hospitalização e reabilitação prolongada. Assim, os acidentes de trânsito vem representando uma das principais causas de atendimento nas unidades de urgência e emergência do Sistema Único de Saúde (SUS), gerando impacto direto sobre os custos públicos e a capacidade operacional dos serviços hospitalares (BRASIL, 2024b). Além das repercussões físicas e emocionais para as vítimas e seus familiares, esses eventos acarretam prejuízos econômicos relevantes, como a perda de produtividade e o aumento da demanda por recursos assistenciais e de reabilitação (BRASIL, 2022).

Na região Norte do Brasil, entre 2018 e 2025, um total de 13.900 pessoas morreram em decorrência de acidentes de trânsito. O município de Bragança, localizado no estado do Pará, norte do Brasil, com sua população estimada de 137.150 mil habitantes, vem apresentando um crescimento significativo na frota de veículos (35.949 veículos contabilizados em 2024), especialmente motocicletas (SENATRAN, 2024; IBGE, 2024). Esse aumento, aliado a fatores como infraestrutura viária precária, comportamento de risco no trânsito e falhas na fiscalização, tem contribuído para a elevação do número de acidentes de trânsito na região (DATASUS, 2025).

Este cenário mostra a necessidade de compreender o perfil epidemiológico dos acidentes de trânsito no município de Bragança, a fim de identificar os principais fatores associados à ocorrência dos sinistros, com ênfase na identificação dos tipos de veículos mais frequentemente envolvidos nesses eventos.

2. Metodologia

Trata-se de um estudo descritivo, retrospectivo, com abordagem quantitativa, baseado em dados secundários obtidos a partir dos registros de atendimentos de vítimas de acidentes de trânsito no Hospital Santo Antônio Maria Zaccaria, localizado no município de Bragança, Pará. A instituição constitui referência regional para esse tipo de atendimento, recebendo pacientes tanto da população local quanto de municípios circunvizinhos.

Foram incluídos no estudo todos os registros de atendimentos decorrentes de acidentes de trânsito ocorridos no período de janeiro de 2020 a dezembro de 2024. Foram excluídos os registros incompletos ou que não apresentavam informações consideradas essenciais para a análise.

Os dados coletados foram organizados em planilhas eletrônicas no software Microsoft Excel (Microsoft 365®) e analisados por meio de estatística descritiva, utilizando-se medidas de frequência absoluta e relativa. As variáveis analisadas incluíram faixa etária, tipo de veículo envolvido, gravidade das lesões, município de origem dos pacientes e desfecho clínico. O número total de acidentes foi contabilizado por ano, considerando o período de 2020 a 2024.

Os resultados foram apresentados em tabelas e gráficos elaborados na plataforma RAWGraphs®, com posterior edição gráfica no software Inkscape versão 1.4®.

Por se tratar de pesquisa com dados secundários, foram observados os princípios éticos estabelecidos pela Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012, do Conselho Nacional de Saúde, assegurando-se o sigilo e a confidencialidade das informações. O estudo foi submetido à apreciação do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) antes do início da coleta dos dados.



3. Resultados

No período compreendido entre 2020 e 2024, o município de Bragança registou um total de 509 acidentes de trânsito. A análise da distribuição das ocorrências por tipologia de veículo (Figura 1) revela uma predominância absoluta das motocicletas, que estiveram envolvidas em 420 sinistros, representando aproximadamente 82,5% do montante total. Em contraste, as ocorrências envolvendo automóveis e bicicletas apresentaram frequências significativamente menores. Os carros foram responsáveis por 60 acidentes (11,8%), enquanto as bicicletas totalizaram 29 registros (5,7%) (Figura 1).

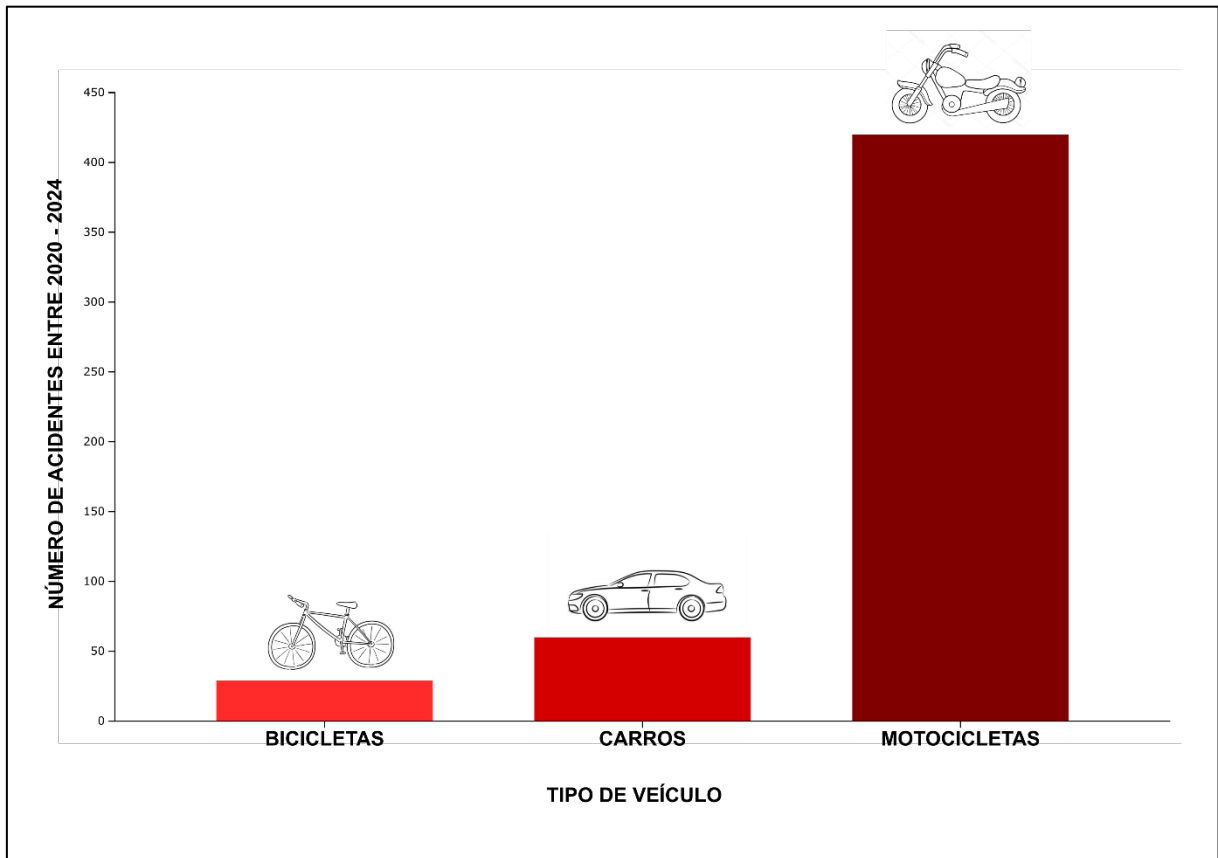


Figura 1. Tipos de veículos vs. número de acidentes de trânsito ocorridos no município de Bragança no período de 2020-2024.

Em relação ao tipo de vítima, houve um aumento progressivo no número de acidentes de 2022 a 2024, com o crescimento mais acentuado a partir de 2022. Os adultos foram os mais acometidos ao longo de todo o período (n= 46; 55%), mas todas as faixas etárias demonstraram tendência de aumento acompanhando a elevação do total de acidentes registrados, com 29 adolescentes (35%), seguidos de 8 Crianças (10%) (Figura 2).

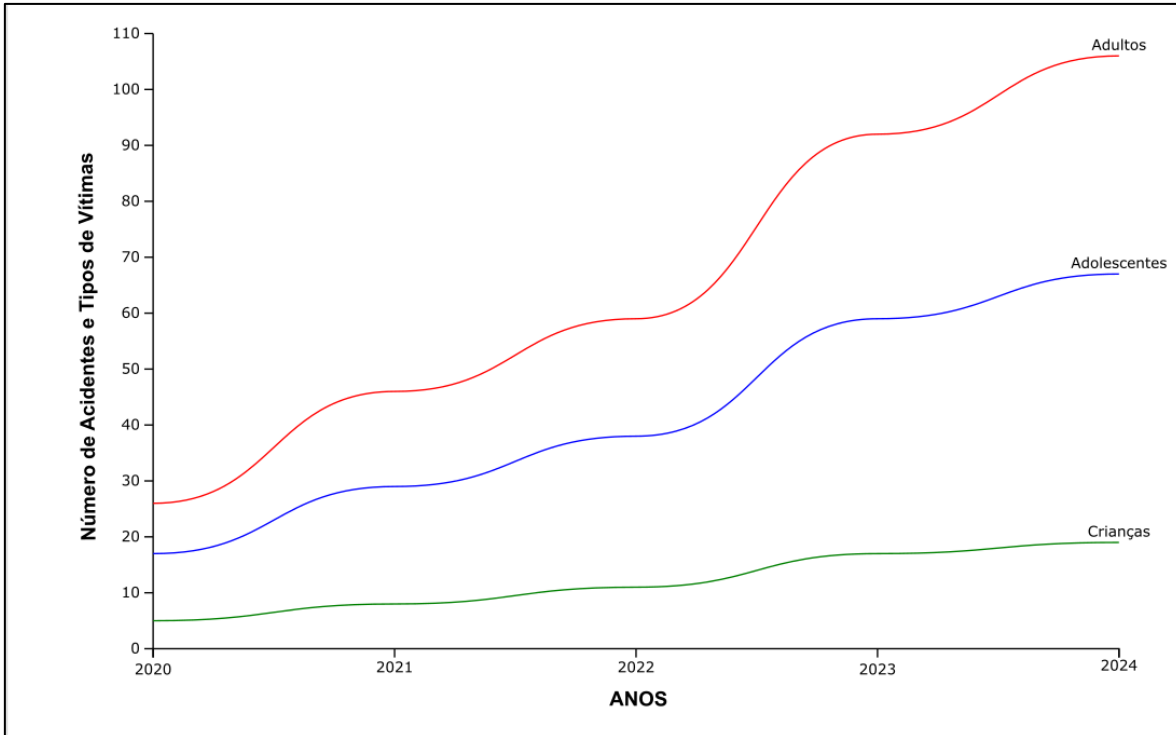


Figura 2. Tipos de vítimas acometidas pelos acidentes de trânsito em Bragança ao longo dos anos de 2020 e 2024. Os adultos foram os mais acometidos ao longo de todo o período, seguido de adolescentes e crianças envolvidas.

A análise da série temporal (Figura 3), revelou um crescimento exponencial e contínuo no número total de acidentes de trânsito entre 2020 e 2024, com variações entre as modalidades de transporte. Observa-se que o volume total de ocorrências saltou de 40 registros em 2020 para 163 em 2024. O envolvimento de motocicletas apresentou a trajetória ascendente mais crítica. Em 2020, foram registrados 33 acidentes nesta categoria, número que dobrou em 2022 (n=76) e atingiu seu ápice em 2024, ultrapassando a marca de 130 ocorrências. De forma similar, os acidentes envolvendo carros e bicicletas também apresentaram elevação gradual. Os registros com automóveis saltaram de 5 casos em 2020 para 19 em 2024, enquanto os acidentes com bicicletas subiram de 2 para 10 no mesmo intervalo.

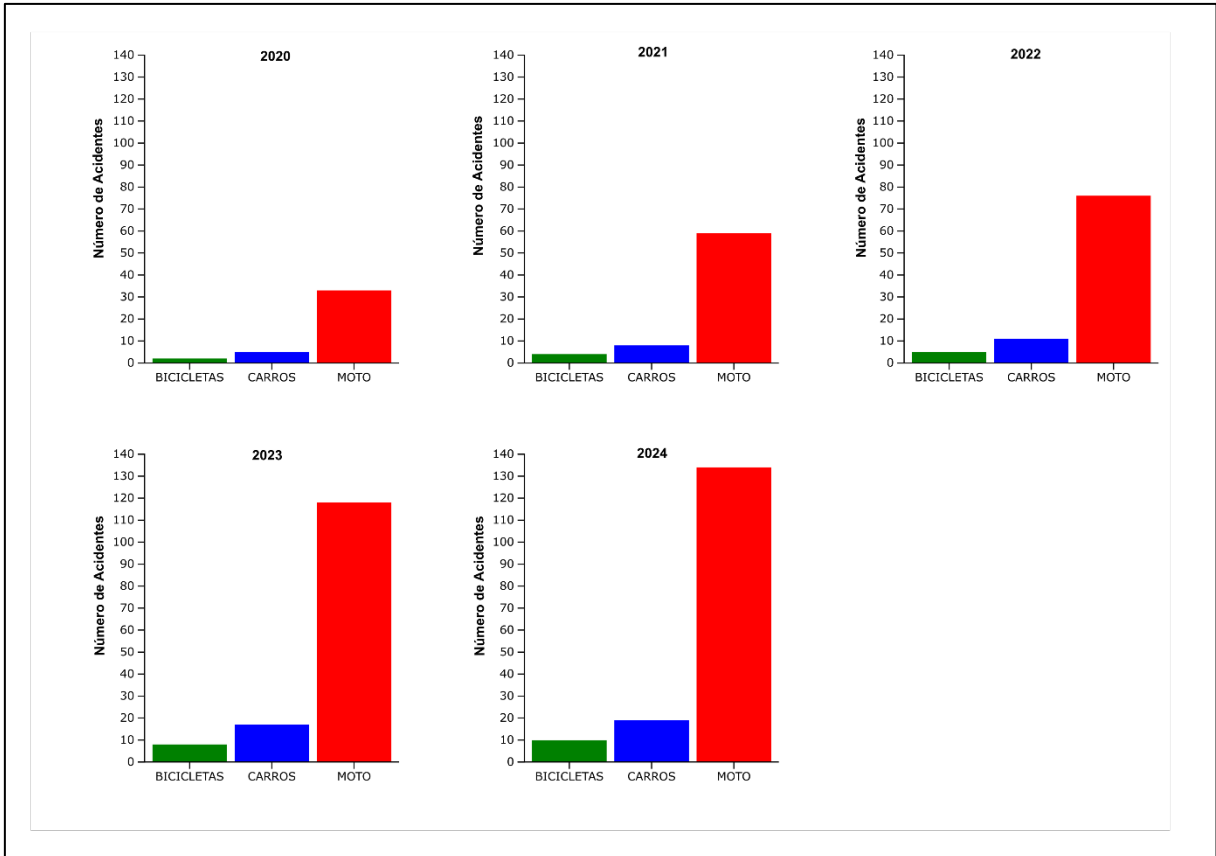


Figura 3. Distribuição anual do número de acidentes de trânsito no município de Bragança (2020-2024), estratificada por categorias de veículos: bicicletas, automóveis e motocicletas.

A análise das consequências clínicas dos acidentes revela um cenário alarmante de agravamento da morbidade local (Figura 4). Os traumas ortopédicos consolidaram-se como o desfecho mais frequente em todos os anos analisados, apresentando uma ascensão significativa: de 42 casos em 2020 para 169 em 2024. De forma concomitante, observou-se um aumento sustentado nos ferimentos graves e ferimentos leves. Os casos graves, que demandam intervenções hospitalares complexas, saltaram de 14 registros em 2020 para 58 em 2024. O registro de óbitos manteve uma presença constante na série temporal, com uma tendência de elevação nos anos de 2023 e 2024 em comparação ao início do período.

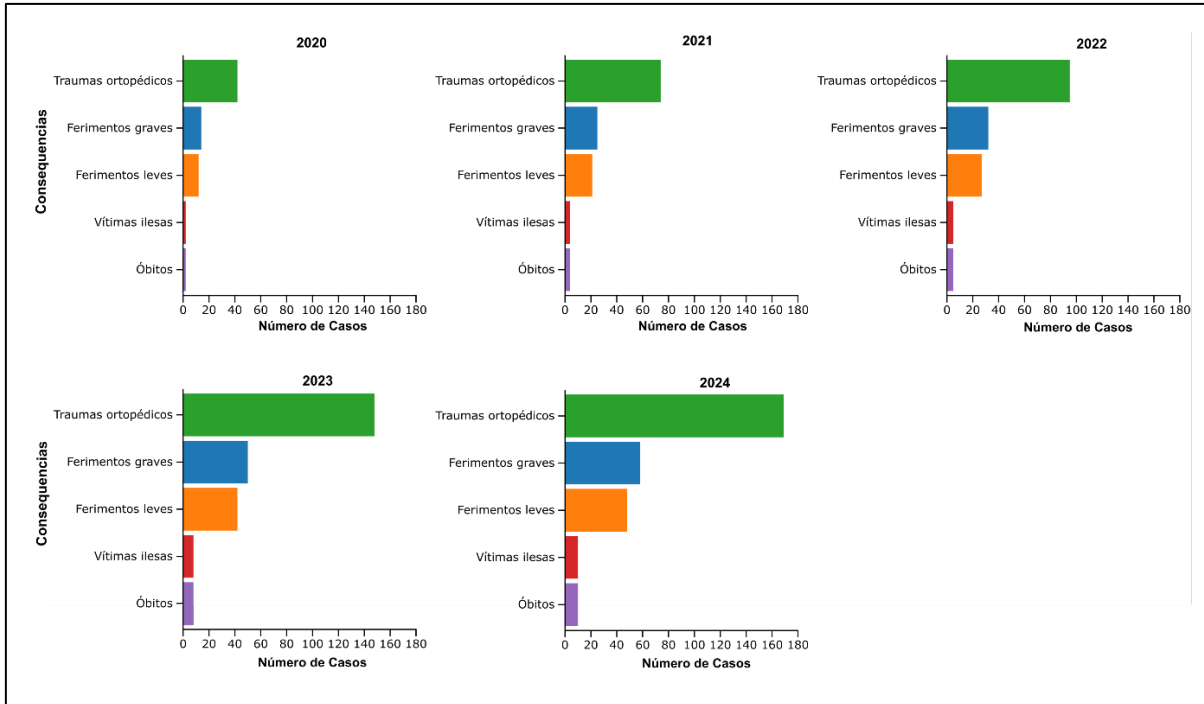


Figura 4. Conseqüências das vítimas acidentadas. Distribuição dos casos em: traumas ortopédicos, ferimentos graves, ferimentos leves, vítimas ilestras e óbitos.

A análise das causas dos acidentes revelou uma lacuna no detalhamento das causas determinantes. Dos registros analisados, a grande maioria (n = 528) foi classificada como "causa não informada", evidenciando uma fragilidade persistente nos protocolos de notificação ao longo do período estudado (Figura 5). Entre os casos com causas identificadas, o consumo de álcool foi o principal fator, estando associado a 48 acidentes, enquanto a distração do condutor foi registrada em 24 ocorrências.

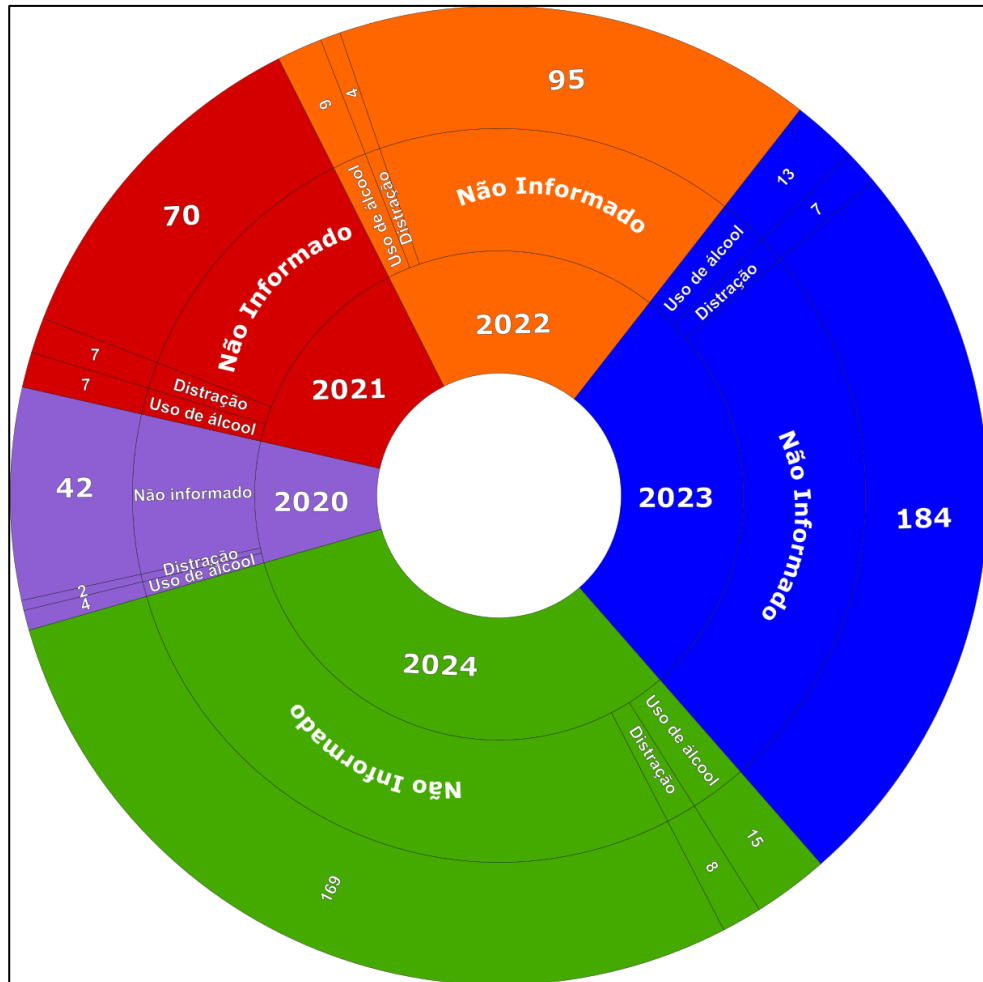


Figura 5. Caracterização das causas de acidentes viários no município de Bragança entre 2020 e 2024, evidenciando a prevalência de registros sem especificação da causa determinante

Os acidentados foram provenientes principalmente de Bragança (197 casos), seguidos de Augusto Corrêa (151 casos), Tracuateua (120 casos) e Viseu (110 casos), além de 24 casos de outras localidades (Figura 6). Ressalta-se que esses registros correspondem aos locais de ocorrência dos acidentes, sendo as vítimas posteriormente encaminhadas para atendimento no município de Bragança.

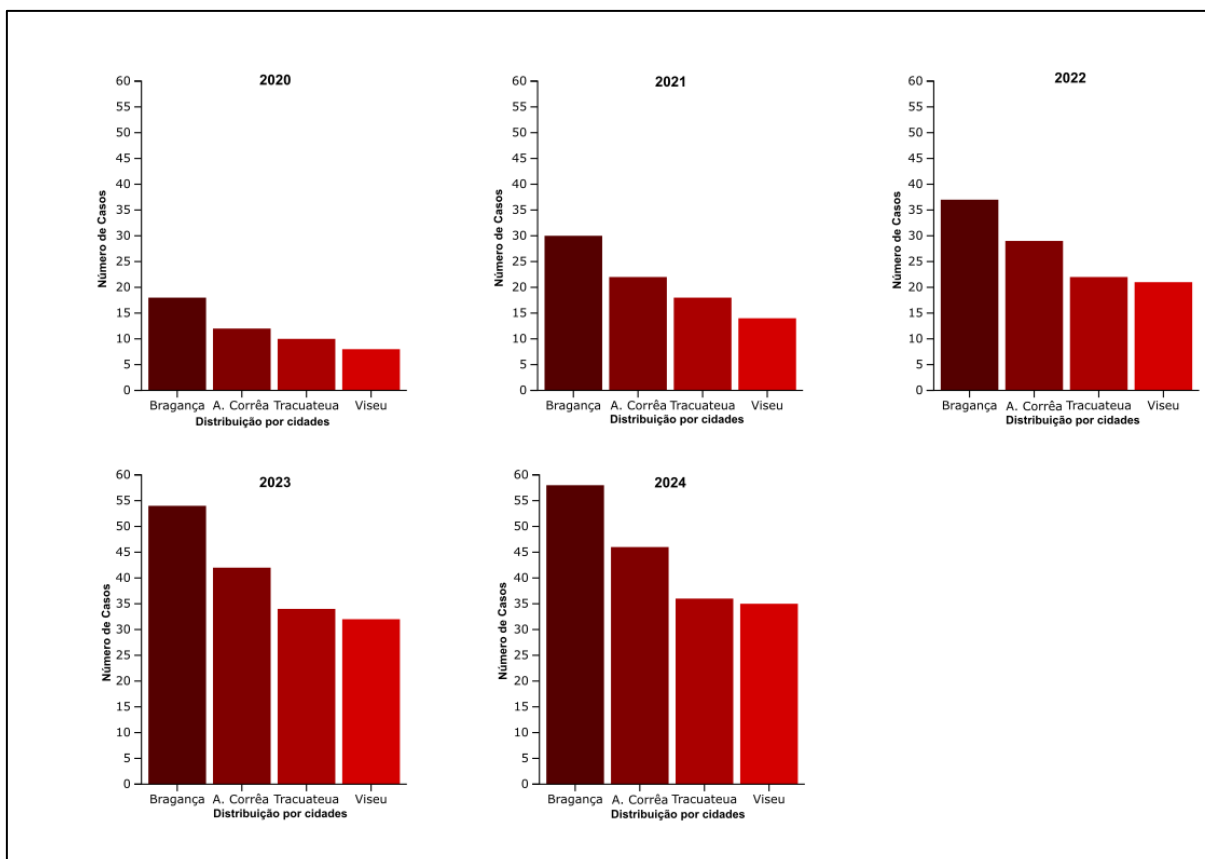


Figura 6. Distribuição dos acidentes de trânsito por cidades da região dos Caetés entre os anos de 2020 e 2024.

4. Discussão

Entre os anos de 1978 e 1989, o Brasil apresentou taxas de mortalidade por acidentes de trânsito consistentemente mais elevadas do que as de países desenvolvidos na mesma época, evidenciando uma grave crise de segurança viária (Jorge & Latorre, 1994).

No município de Bragança, os dados evidenciaram uma tendência de crescimento progressivo no volume total de registros de acidentes entre 2020 e 2024, com uma expansão a partir do ano de 2022. Em 2023, o município atingiu o pico de casos sem causa informada ($n = 184$), um padrão que se manteve elevado em 2024 ($n = 169$). Esse aumento nas notificações, embora possa sugerir um aumento na violência viária, destaca primordialmente a predominância de registros sem conclusão, o que limita a precisão de intervenções preventivas baseadas em causas específicas no cenário local.

Os dados evidenciaram um aumento progressivo no número de acidentes ao longo dos anos, com destaque para as motocicletas como o principal tipo de veículo envolvido em acidentes em todo o período analisado. Os carros apareceram em segundo lugar, mas com um crescimento discreto, enquanto as bicicletas apresentam os menores índices. A motocicleta é amplamente utilizada no município por ser um veículo de baixo custo e alta mobilidade, servindo tanto para o transporte pessoal quanto para atividades econômicas. Santos et al. (2008) analisaram uma amostra de 430 vítimas de trauma por acidente de motocicleta atendidas em um serviço público de emergência. Neste estudo, os autores verificaram que homens representaram a grande maioria dos acidentados, correspondendo a 85,8% do total das vítimas. Entre os que estavam de fato conduzindo a motocicleta, a proporção masculina subiu para 95%. O estudo de Bacchieri e Barros



(2011), que analisaram o panorama dos acidentes de trânsito no Brasil desde a implementação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em 1998 até 2010, evidenciou que o crescimento da frota de motocicletas foi o fator mais marcante no período. Enquanto os acidentes com outros veículos se mantiveram mais controlados, as mortes de condutores e passageiros de motocicletas sofreram um aumento avassalador de **mais de 700%** entre 1998 e 2008. Este estudo também mostrou que a proporção dos acidentados foi de aproximadamente 4,5 homens mortos para cada mulher.

A motocicleta deixa o condutor totalmente exposto, logo, a vulnerabilidade física inerente às motocicletas contribui para que as colisões resultem em registros visíveis, enquanto pequenos incidentes com automóveis muitas vezes não chegam a ser notificados por não gerarem feridos graves. O maior envolvimento das motos também se relaciona a fatores comportamentais, como desrespeito às normas de trânsito, imprudência e não utilização de equipamentos de proteção, como o capacete, aspectos amplamente discutidos pela Organização Mundial da Saúde (2018).

Os resultados no gráfico de tipos de vítimas envolvidas nos acidentes mostraram que as curvas de vítimas (adultos, adolescentes e crianças) são ascendentes, sem sinais de estabilização. O predomínio de adultos, uma faixa etária, em idade economicamente ativa, sugere um impacto direto na economia local, com o afastamento de trabalhadores por incapacidade temporária ou permanente. Estudos prévios pelo Brasil também verificaram que embora o aumento dos óbitos tenha sido observado de forma generalizada, o impacto foi desproporcionalmente maior entre os jovens e adultos jovens, afetando a população em idade economicamente ativa (Jorge & Latorre, 1994; Bacchieri & Barros, 2011; Deslandes e Silva, 2000; Mota et al., 2025). O aumento entre adolescentes pode estar ligado ao uso precoce de motocicletas e à falta de habilitação formal, um comportamento comum em regiões do interior. Dessa forma, as medidas de segurança atuais podem não estar sendo suficientes para conter a violência no trânsito em Bragança. O crescimento em todas as faixas etárias aponta para um problema sistêmico na cidade, que pode envolver desde o aumento da frota até a expansão urbana sem o devido planejamento viário.

Ao analisar as causas dos acidentes de trânsito no município, verifica-se um número superior de casos classificados como “não notificados”. Esta classificação pode indicar problemas no preenchimento dos registros e na identificação das causas dos acidentes. Esse erro dificulta na melhor compreensão do que está causando os acidentes e atrapalha a criação de medidas preventivas mais eficientes.

O cenário de acidentes viários no município se torna muito mais agravante a partir do momento que os dados demonstraram que o consumo de álcool se apresentou como uma das principais causas. Tal identificação, está de acordo com os registros nacionais, uma vez que, no Brasil, estima-se que 11,4% dos motoristas que causam acidentes estão sob o consumo de álcool, mostrando a forte associação entre a ingestão de bebidas alcoólicas e o aumento dos riscos dessas ocorrências (BRASIL, 2020). Bacchieri & Barros (2011) e Deslandes e Silva (2000) evidenciaram que o binômio “álcool e direção” foi apontado como um dos problemas centrais e persistentes nos acidentes viários brasileiros. A distração ao volante também foi uma das causas registrada, e, nossas hipóteses sugerem que o uso de celular seja a principal causa de falta de atenção durante a direção do veículo. Por outro lado, a grande quantidade de casos não notificados pode demonstrar que outras causas importantes podem não estar sendo mostradas, como excesso de velocidade, imprudência, condições das vias ou problemas mecânicos. Isso acaba limitando uma investigação mais completa da situação dos acidentes na região, e causando interferência nas medidas de prevenção desses acidentes.



Os gráficos mostram que as motocicletas não são apenas o veículo mais envolvido em acidentes, mas que o aumento das ocorrências com elas acompanha quase exatamente o aumento dos traumas ortopédicos. A falta de proteção estrutural da motocicleta faz com que qualquer impacto resulte em transferência direta de energia para o corpo do condutor, atingindo principalmente os membros inferiores e superiores. Isso explica por que os traumas ortopédicos (fraturas, luxações) são o desfecho principal, superando em muito os ferimentos leves ou óbitos imediatos. O salto de aproximadamente 42 traumas ortopédicos em 2020 para cerca de 170 em 2024 indica uma pressão crescente sobre as unidades de urgência e emergência de Bragança. Isso sugere a necessidade de mais recursos para ortopedia e fisioterapia, já que esses pacientes costumam demandar cirurgias caras e períodos longos de recuperação, retirando-os do mercado de trabalho por meses.

O foco deste estudo foi centralizado no município de Bragança, mas os dados registraram que o fluxo de veículos entre as cidades vizinhas acaba influenciando o número de atendimentos e entradas de acidentados no Hospital Santo Antonio, onde este estudo foi conduzido. Dessa forma, um dos problemas decorrentes de tais acidentes, não apenas pelo aumento dos casos ao passar dos anos, é o fato de outras cidades próximas sobrecarregarem serviços de saúde da cidade de Bragança. Este município funciona como um polo de serviços, educação e saúde para a região dos Caetés, o que gera um movimento de pessoas de cidades vizinhas se deslocando para Bragança para trabalhar ou estudar, e assim, aumentando a densidade do tráfego e, conseqüentemente, o risco de acidentes. A Figura 6 mostra a distribuição dos casos de acidentes por cidades que realizaram o encaminhamento. Percebe-se um aumento progressivo no número total de registros ao longo dos anos, passando de 48 casos, em 2020, para 192 casos em 2024, comprovando, assim, a crescente demanda associada a esses eventos na região. Municípios vizinhos, como Augusto Corrêa, Tracuateua e Viseu, apresentaram presença relevante ao passar dos anos, evidenciando que os acidentes estão distribuídos regionalmente. No entanto, mesmo com essa distribuição, os casos acabam sendo direcionados para Bragança, o que contribui para a sobrecarga dos serviços de saúde, especialmente nas unidades de urgência e emergência.

Deslandes e Silva (2000) mostraram que os acidentes de trânsito exigem cuidados complexos, nos quais os pacientes vítimas de atropelamento, por exemplo, tiveram uma das maiores médias de permanência na emergência (5,2 dias no Hospital 1 e 4,7 dias no Hospital 2), destoando da rotina geral da urgência, onde os pacientes costumam ser liberados entre 1 e 6 horas.

Os acidentes de trânsito, especialmente os traumas ortopédicos não são de atendimentos rápidos. Eles demandam exames de imagem complexos, como raio-X e tomografia, centro cirúrgico e, frequentemente, leitos de retaguarda. Neste contexto, a sobrecarga não é apenas centrada no número de pessoas, mas sim o consumo de insumos de alto custo e a ocupação de leitos que deveriam atender outras patologias da população local. O estudo de Paiva et al. (2015) acompanhou 109 vítimas de acidentes de trânsito que sofreram traumas múltiplos e necessitaram de internação em UTI, evidenciando o alto nível de gravidade inicial dos pacientes.

Após o atendimento de urgência em Bragança, o paciente traumatizado retorna para suas cidades de origem, aqui registradas como Viseu, Augusto Corrêa e Tracuateua, e passa a ser uma demanda da Atenção Primária. A APS fica responsável pelo curativo, pela retirada de pontos e pelo acompanhamento da reabilitação. Se a rede básica dessas cidades vizinhas for frágil, o paciente acaba retornando a Bragança para cuidados simples, gerando uma reiteração da sobrecarga no sistema de saúde bragantino. No entanto, o



estudo de Paiva et al. (2015) também mostrou que o impacto hospitalar não termina quando o paciente recebe a alta da primeira internação. O estudo identificou uma taxa de readmissão de 174 por 1.000 pessoas/ano. Das vítimas acompanhadas, uma parcela significativa precisou voltar a ser internada no hospital no período de até um ano. O grande diferencial deste artigo é mostrar que o impacto hospitalar não termina quando o paciente recebe a alta da primeira internação. O estudo identificou uma taxa de readmissão de 174 por 1.000 pessoas/ano. Das vítimas acompanhadas, uma parcela significativa precisou voltar a ser internada no hospital no período de até um ano.

Além da pressão sobre o ambiente hospitalar, o aumento progressivo de registros, o qual saltou de 48 casos em 2020 para 192 em 2024, gera um impacto sistêmico na rede de saúde local. Os traumas decorrentes desses acidentes demandam um acompanhamento prolongado que, idealmente, deveria ser compartilhado com a APS dos municípios de origem. No entanto, a fragilidade nessas redes vizinhas pode levar a uma busca contínua pelos serviços de Bragança para procedimentos de média complexidade e reabilitação.

O estudo de Mota et al. (2025) mostrou como a violência viária consome parcelas expressivas dos recursos do SUS, pois os motociclistas vítimas de trauma geraram o maior impacto financeiro na rede assistencial regional, demandando mais de R\$ 3,79 milhões em serviços hospitalares e ultrapassando R\$ 1 milhão em serviços profissionais.

Portanto, os resultados reforçam que os acidentes de trânsito na região não são apenas um problema de segurança viária, mas um desafio de gestão pública. A solução exige uma visão regionalizada, que envolva desde o fortalecimento da estrutura hospitalar bragantina até o investimento em estratégias preventivas e de reabilitação descentralizadas nas cidades adjacentes, visando mitigar a sobrecarga financeira e operacional do polo regional.

5. Conclusão

O presente estudo permitiu traçar um diagnóstico epidemiológico consistente da violência no trânsito no município de Bragança-PA entre os anos de 2020 e 2024. Os achados confirmam que o crescimento progressivo dos sinistros viários na região está diretamente associado à expansão da frota de motocicletas, veículo que figura como o principal vetor de acidentes e que expõe condutores e passageiros a uma maior vulnerabilidade física.

Os resultados demonstram que o perfil das vítimas é composto majoritariamente por homens e adultos em idade economicamente ativa. Sob a perspectiva clínica, essa dinâmica se reflete em um aumento expressivo da morbidade local, com destaque para a ascensão vertiginosa dos traumas ortopédicos e ferimentos graves. Evidenciou-se também uma importante lacuna na vigilância epidemiológica devido ao elevado índice de registros com causas não informadas, o que limita a precisão no mapeamento de fatores de risco clássicos, como a associação entre álcool e direção.

Nossa pesquisa comprovou o impacto direto desse cenário na rede de saúde pública. Devido ao seu papel de cidade-polo na Região dos Caetés, Bragança centraliza os atendimentos de urgência e emergência, absorvendo uma demanda contínua e crescente de pacientes procedentes de municípios vizinhos. Esse fluxo de encaminhamentos hospitalares gera uma severa sobrecarga operacional e financeira nas unidades de saúde locais, concentrada nos serviços especializados de traumatologia, cirurgia e reabilitação secundária.

Por fim, conclui-se que os acidentes de trânsito em Bragança transcendem a esfera da segurança viária, consolidando-se como um desafio complexo de saúde coletiva. Diante



disso, torna-se imprescindível a implementação de políticas públicas integradas e regionalizadas. Recomenda-se o fortalecimento da fiscalização de trânsito direcionada aos veículos de duas rodas, a melhoria na qualidade do preenchimento das notificações epidemiológicas e o investimento na descentralização da assistência à saúde nas cidades adjacentes, visando mitigar a sobrecarga do polo regional e garantir uma linha de cuidado mais equitativa.

6. Referências

- BACCHIERI, Giancarlo; BARROS, Aluísio J. D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. *Revista de Saúde Pública*, São Paulo, v. 45, n. 5, p. 949-963, 2011.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Impactos da violência no sistema de saúde: acidentes de transporte terrestre. Brasília: Ministério da Saúde, 2022.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Viva: Vigilância de Violências e Acidentes, 2023. Brasília: Ministério da Saúde, 2024.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito (RENASET): relatório 2024. Brasília: Ministério dos Transportes, 2024.
- DATASUS. Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM): óbitos por causas externas, 2018-2025. Brasília: Ministério da Saúde, 2025.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). Frota de veículos por município: 2024. Brasília: DENATRAN, 2024.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Estimativas da população residente para os municípios brasileiros em 2024. Brasília: IBGE, 2024.
- MELLO JORGE, Maria Helena Prado de. Causas externas de morte: análise da informação disponível na Organização Pan-Americana da Saúde. Washington, DC: OPS/OMS, 1990.
- MELLO JORGE, Maria Helena Prado de; LATORRE, Maria do Rosário Dias de Oliveira. Acidentes de trânsito no Brasil: dados e tendências. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 10, supl. 1, p. S19-S44, 1994.
- MOTA, Diego Mendes et al. Análise das internações hospitalares por acidente de trânsito no vale dos rios Piauí e Itauera. *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, v. 18, n. 2, p. 109, 2025.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). Global status report on road safety 2023. Geneva: WHO, 2023.
- PAIVA, Luciana et al. Readmissões por acidentes de trânsito em um hospital geral. *Revista Latino-Americana de Enfermagem*, Ribeirão Preto, v. 23, n. 4, p. 693-699, 2015.



SANTOS, Ana Maria Ribeiro dos et al. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro, v. 24, n. 8, p. 1927-1938, 2008.