

BOLETIM EPIDEMIOLÓGICO

Mortalidade por Acidentes de Transporte no Estado do Ceará, 2010 – 2025

Nº 01 | 16/07/2026



CEARÁ
GOVERNO DO ESTADO
SECRETARIA DA SAÚDE

Governador do Estado do Ceará

Elmano de Freitas da Costa

Secretária da Saúde do Ceará

Tânia Mara Silva Coelho

**Secretário Executivo de
Vigilância em Saúde**

Antônio Silva Lima Neto

**Coordenadora de Vigilância
Epidemiológica e Prevenção em
Saúde**

Ana Maria Peixoto Cabral Maia

**Célula de Vigilância e Prevenção
de Doenças Transmissíveis e Não
Transmissíveis**

Carlos Garcia Filho

Elaboração e RevisãoMabell Kallyne Melo Beserra
Francisca Aline de Freitas Coelho**CEARÁ**
GOVERNO DO ESTADO
SECRETARIA DA SAÚDE

APRESENTAÇÃO

A Secretaria da Saúde do Estado do Ceará (SESA), por meio da Coordenadoria de Vigilância e Prevenção em Saúde (COVEP) e da Célula de Vigilância e Prevenção de Doenças Transmissíveis e Não Transmissíveis (CEVEP), apresenta o Boletim Epidemiológico sobre Mortalidade por Acidentes de Transporte no Estado do Ceará. O documento analisa os óbitos por acidentes de transporte classificados nos códigos V01 a V99 da Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde – CID-10, com ênfase nos Acidentes de Transporte Terrestre (ATT), correspondentes aos códigos V01 a V89, por representarem a principal causa de morte entre os acidentes de transporte e constituírem o foco das políticas de segurança viária.

O monitoramento da mortalidade por acidentes de transporte é uma das atribuições da Vigilância de Causas Externas (Violências e Acidentes), que, por meio da análise epidemiológica, identifica tendências, grupos populacionais e territórios mais vulneráveis, subsidiando o planejamento, a implementação e a avaliação de ações voltadas à prevenção e à redução da morbimortalidade no trânsito.

Este boletim reúne estatísticas oficiais consolidadas do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) referentes ao período de 2010 a 2025, com o objetivo de subsidiar a tomada de decisão, o planejamento de políticas públicas e o fortalecimento das ações de vigilância, prevenção e promoção da segurança viária no estado do Ceará.

RESUMO

Este boletim apresenta a análise epidemiológica da mortalidade por acidentes de transporte no estado do Ceará entre 2010 e 2025, com base nos dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM). Inicialmente, é apresentado o panorama dos óbitos por acidentes de transporte (CID-10: V01–V99) no contexto das causas externas. As análises concentram-se nos acidentes de transporte terrestre (CID-10: V01–V89), por representarem a maior parte dos óbitos por acidentes de transporte e constituírem o foco das políticas de segurança viária.

No período analisado, foram registrados 33.295 óbitos por acidentes de transporte, dos quais 28.929 (86,9%) corresponderam a acidentes de transporte terrestre. Observou-se redução das taxas de mortalidade entre 2015 e 2021, seguida de discreta elevação nos anos mais recentes. Os óbitos concentraram-se entre homens, adultos de 20 a 59 anos, pessoas de raça/cor parda e indivíduos com menor escolaridade. Os motociclistas constituíram a principal categoria de vítima, correspondendo a 42,1% dos óbitos por acidentes de transporte terrestre. As maiores taxas médias de mortalidade foram registradas nas Regiões de Saúde Norte e Litoral Leste/Jaguaribe e nas Áreas Descentralizadas de Saúde (ADS) de Tianguá, Acaraú, Tauá, Limoeiro do Norte e Crateús. Os resultados reforçam a necessidade de fortalecer as ações de vigilância, prevenção e segurança viária, com prioridade para os territórios e grupos populacionais de maior risco.

INTRODUÇÃO

Os acidentes de transporte terrestre (ATT) representam um importante problema de saúde pública em razão da elevada morbimortalidade, do impacto social e econômico e da sobrecarga imposta aos serviços de saúde. Mundialmente, cerca de 1,2 milhão de pessoas morrem anualmente em decorrência de lesões no trânsito, que constituem a principal causa de morte entre crianças e jovens de 5 a 29 anos, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS). A maior parte desses óbitos ocorre em países de baixa e média renda, onde persistem importantes desafios relacionados à segurança viária.

No Brasil, a redução da mortalidade no trânsito constitui prioridade da agenda de saúde pública e é orientada por iniciativas como o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) e o Programa Vida no Trânsito (PVT), que promovem ações integradas de vigilância, prevenção e promoção da segurança viária.

Nesse contexto, a vigilância epidemiológica das causas externas desempenha papel estratégico ao monitorar a mortalidade por acidentes de transporte, identificar grupos populacionais e territórios mais vulneráveis e subsidiar o planejamento de intervenções baseadas em evidências. A análise da mortalidade por acidentes de transporte no estado do Ceará, entre 2010 e 2025, permite caracterizar a magnitude, a tendência temporal, o perfil das vítimas e a distribuição espacial dos óbitos por acidentes de transporte terrestre, fornecendo subsídios para o monitoramento epidemiológico e o fortalecimento das políticas públicas voltadas à redução da morbimortalidade no trânsito.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

Este boletim analisou dados do Sistema de Informação Sobre Mortalidade (SIM), tabulados no TabNet DATASUS, abrangendo o período de 2010 a 2025. As categorias de acidentes foram codificadas conforme a Classificação Internacional de Doenças (CID-10). Para as análises, foram incluídos os seguintes códigos:

- V01 a V09: Pedestre traumatizado em acidente de transporte
- V10 a V19: Ciclista traumatizado em acidente de transporte
- V20 a V29: Motociclista traumatizado em acidente de transporte
- V30 a V39: Ocupante de triciclo motorizado traumatizado em acidente de transporte
- V40 a V49: Ocupante de automóvel traumatizado em acidente de transporte
- V50 a V59: Ocupante de caminhonete traumatizado em acidente de transporte
- V60 a V69: Ocupante de veículo de transporte pesado traumatizado em acidente de transporte
- V70 a V79: Ocupante de ônibus traumatizado em acidente de transporte
- V80 a V89: Outros acidentes de transporte terrestre
- V90 a V94: Acidentes de transporte por água
- V95 a V97: Acidentes de transporte aéreo e espacial
- V98 e V99: Outros acidentes de transportes e não especificados

As análises foram realizadas por meio de estatística descritiva, utilizando frequências absolutas, relativas e taxas de mortalidade por 100 mil habitantes, com estratificação segundo características sociodemográficas, categoria da vítima e distribuição espacial.

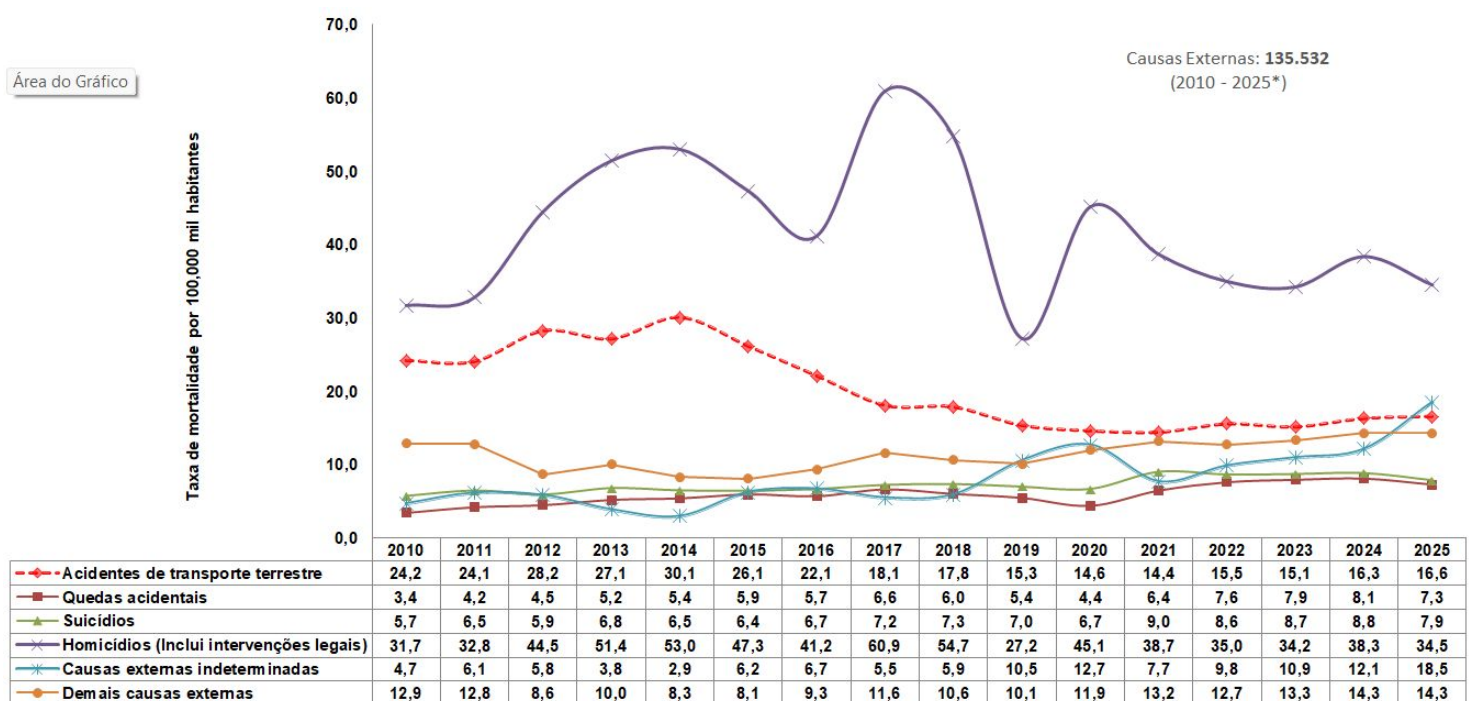
CENÁRIO EPIDEMIOLÓGICO DAS CAUSAS EXTERNAS DO CEARÁ

Entre 2010 e 2025, foram registrados 135.532 óbitos por causas externas no Ceará. Os homicídios apresentaram as maiores taxas de mortalidade durante toda a série histórica, atingindo o pico de 60,9 óbitos por 100 mil habitantes em 2017 e encerrando o período com 35,8/100 mil habitantes em 2025. Os acidentes de transporte terrestre constituíram a segunda principal causa de morte, com aumento das taxas até 2014 (30,1/100 mil), seguido de redução e estabilização em torno de 16,6/100 mil habitantes em 2025, permanecendo como importante causa de mortalidade no estado.

Os suicídios apresentaram tendência de crescimento ao longo da série histórica, com a taxa passando de 5,7 para 7,9 óbitos por 100 mil habitantes. As quedas também registraram aumento, passando de 3,4 para 7,3 óbitos por 100 mil habitantes no período. Destaca-se, ainda, o expressivo crescimento das causas externas de intenção indeterminada, cuja taxa aumentou de 4,7 para 18,5 óbitos por 100 mil habitantes, evidenciando a importância da qualificação da causa básica de óbito e do fortalecimento das investigações epidemiológicas.

As demais causas externas grupo que engloba, entre outros eventos, afogamentos, queimaduras, intoxicações acidentais, exposição a forças da natureza e outros acidentes não intencionais apresentaram comportamento relativamente estável ao longo da série histórica, com taxas variando entre 8,1 e 14,3 óbitos por 100 mil habitantes.

Figura 1. Taxa de mortalidade por Causas Externas. Ceará, 2010 a 2025*

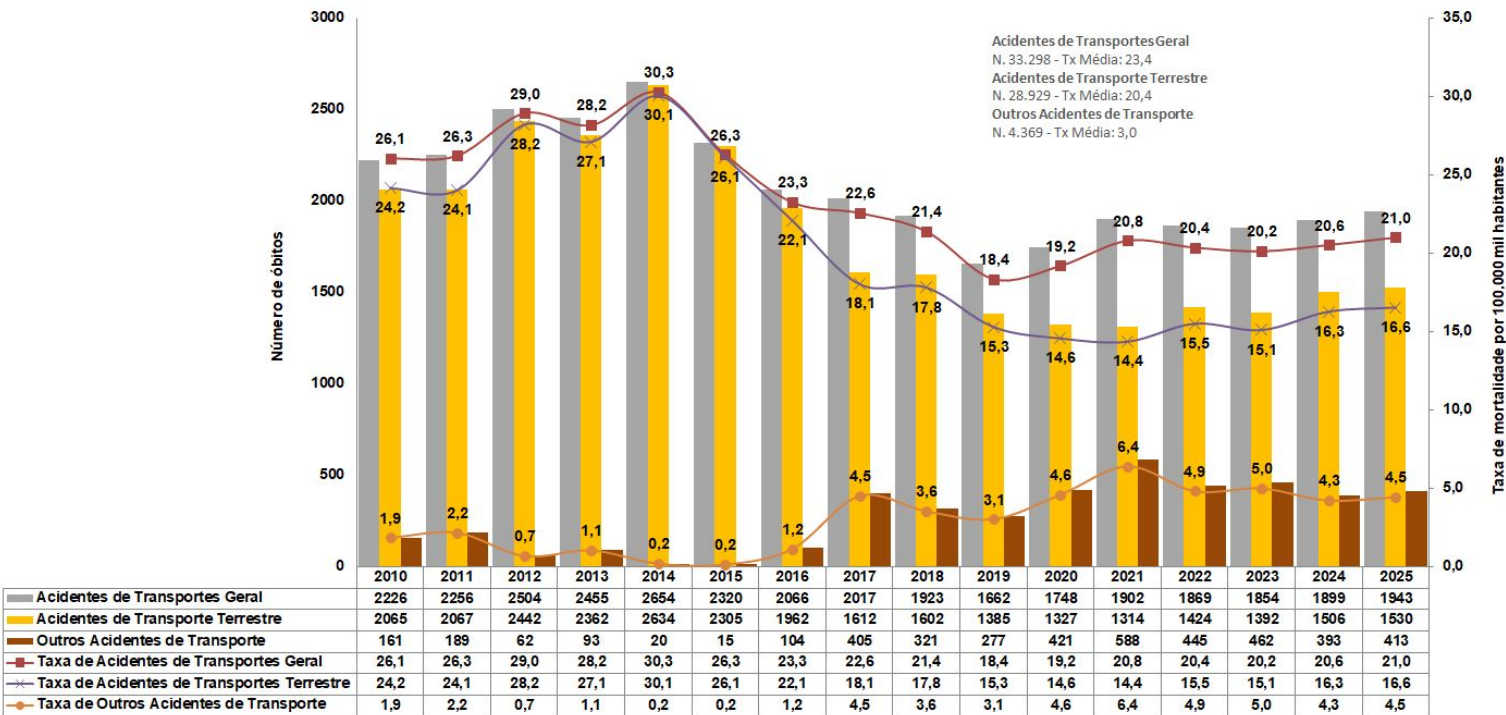


Fonte: SESA/SEVIG/COVEP/CEVEP/DATASUS/SIM. *Dados sujeitos a alteração e revisão, atualizados até o dia 02/07/2026*

Nota 1: Foram considerados os óbitos por causas externas classificados com os seguintes códigos da CID-10: Acidentes de Transporte (V01 a V99); Quedas (W00 a W19); Homicídios (X85 a Y09 - agressões) (Y22 a Y24 - disparo de arma de fogo, com intenção indeterminada) (Y35 - intervenção legal) (Y87.1 - seqüela de agressão) e Y89.0 (seqüela de intervenção legal); Suicídios (X60 a X84 - lesões autoprovocadas intencionalmente e Y87.0 - seqüelas de lesões autoprovocadas); Demais causas externas (W20 a X59; Y36 a Y89; Y90 a Y98) e Causas Externas Indeterminadas (Y10 a Y34);

A **Figura 2** apresenta a evolução do número de óbitos e das taxas de mortalidade por acidentes de transporte (CID-10: V01–V99), acidentes de transporte terrestre (ATT; CID-10: V01–V89) e outros acidentes de transporte (OAT; CID-10: V90–V99) no Ceará, entre 2010 e 2025.

Figura 2. Distribuição e taxa de mortalidade por Acidente de Transporte, segundo Acidente de Transporte Terrestre - ATT e Outros Acidente de Transporte - OAT, Ceará, 2010 a 2025*



Fonte: SESA/SEVIG/COVEP/CEVEP/DATASUS/SIM. *Dados sujeitos a alteração e revisão, atualizados até o dia 02/07/2026*

Observa-se que os ATT representaram praticamente a totalidade dos óbitos por acidentes de transporte durante toda a série histórica, apresentando comportamento muito semelhante ao total de acidentes de transporte. Entre 2010 e 2014, verificou-se crescimento progressivo da mortalidade, culminando no pico da série em 2014, quando foram registrados 2.654 óbitos por acidentes de transporte, dos quais 2.634 (99,2%) corresponderam a ATT, com taxa de 30,1 óbitos por 100 mil habitantes.

A partir de 2015, observou-se redução consistente do número de óbitos e das taxas de mortalidade, atingindo o menor valor da série em 2021, com 1.314 óbitos por ATT e taxa de 14,4 óbitos por 100 mil habitantes. Nos anos seguintes (2022–2025), verificou-se discreta retomada da mortalidade, alcançando 1.530 óbitos e taxa de 16,6/100 mil habitantes em 2025, permanecendo, entretanto, abaixo dos valores observados no início da década.

Os outros acidentes de transporte (CID-10: V90–V99) representam pequena parcela da mortalidade durante todo o período analisado. Contudo, apresentaram aumento entre 2017 e 2021, quando atingiram o maior número de registros (588 óbitos; 6,4/100 mil habitantes). Ressalta-se que esses códigos permanecem sujeitos à investigação e eventual reclassificação da causa básica de óbito, podendo ser redefinidos como acidentes de transporte terrestre ou outras causas externas. Por esse motivo, as análises subsequentes deste boletim concentram-se nos Acidentes de Transporte Terrestre (CID-10: V01–V89).

De forma geral, a série histórica evidencia **três momentos distintos**: (i) crescimento da mortalidade entre **2010 e 2014**; (ii) redução consistente entre **2015 e 2021**; e (iii) discreta retomada entre **2022 e 2025**, mantendo-se, contudo, em patamares inferiores aos observados no pico da série.

A análise da distribuição dos óbitos por acidentes de transporte segundo sexo evidencia que os homens concentraram a grande maioria das mortes ao longo de toda a série histórica, totalizando 24.783 óbitos, enquanto entre as mulheres foram registrados 4.144 óbitos. Isso corresponde a aproximadamente 85,7% dos óbitos no sexo masculino e 14,3% no sexo feminino, reforçando a maior vulnerabilidade dos homens aos acidentes de transporte.

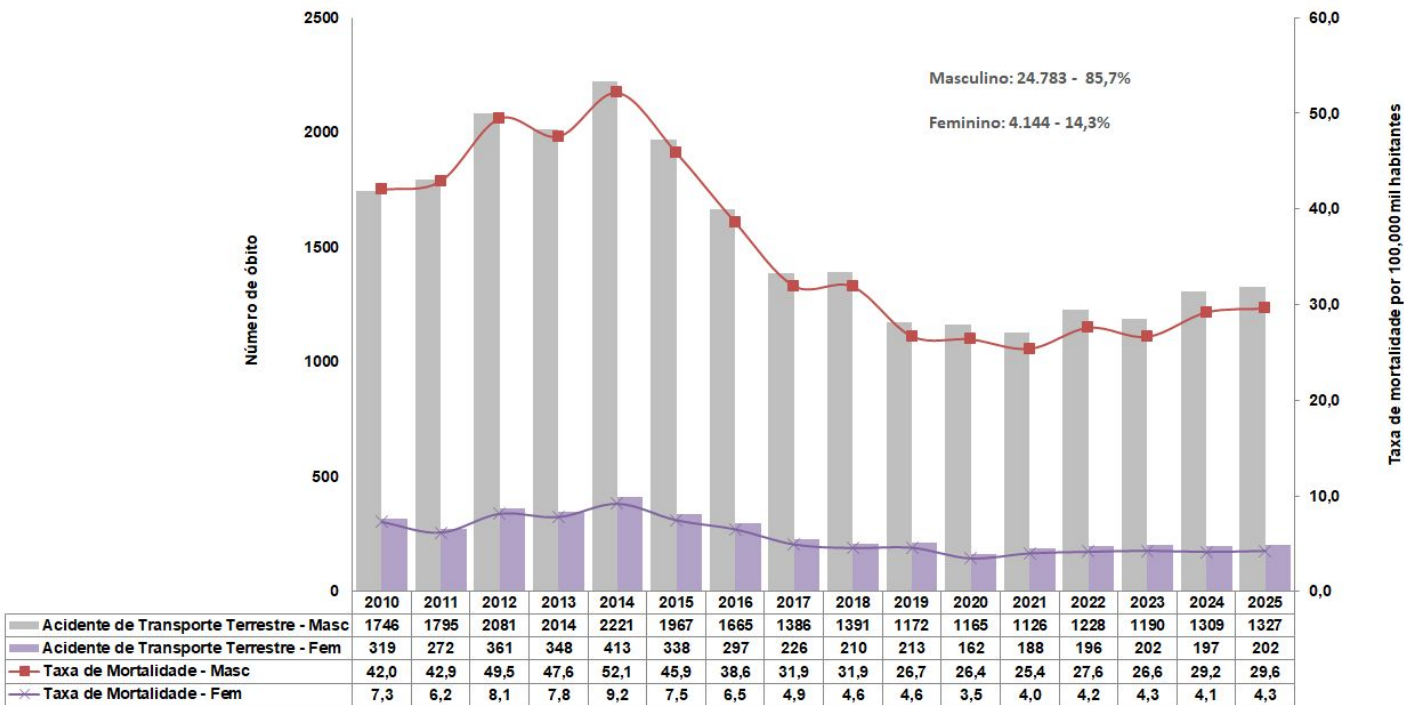
No período analisado, observou-se comportamento temporal semelhante entre os sexos, porém com magnitude substancialmente superior entre os homens. Entre 2010 e 2014, houve crescimento progressivo dos óbitos masculinos, acompanhando o aumento observado para o conjunto dos acidentes de transporte, culminando no maior número de registros em 2014. Entre as mulheres, também foi observado incremento nesse período, embora com menor intensidade.

A partir de 2015, ambos os sexos apresentaram redução gradual dos óbitos, acompanhando a tendência de declínio observada na mortalidade por acidentes de transporte no estado. Essa redução foi mais expressiva entre os homens, refletindo diretamente a diminuição do número absoluto de óbitos no período.

Entre 2019 e 2021, a série atingiu seus menores valores para ambos os sexos. No entanto, a partir de 2022, verifica-se uma discreta retomada da mortalidade masculina, tendência que permanece até 2025, acompanhando o comportamento observado para a mortalidade geral por acidentes de transporte. Entre as mulheres, diferentemente do sexo masculino, os óbitos permaneceram relativamente estáveis nos últimos anos da série, com pequenas oscilações anuais e sem evidência de crescimento expressivo.

De forma geral, os resultados demonstram que os homens permaneceram como o grupo de maior risco durante todo o período analisado, apresentando número de óbitos aproximadamente seis vezes superior ao observado entre as mulheres. Esse padrão é compatível com o perfil epidemiológico descrito nacionalmente e reflete maior exposição masculina aos fatores de risco relacionados ao trânsito, como maior frequência de condução de veículos, maior utilização de motocicletas, maior exposição ocupacional ao trânsito e adoção de comportamentos de risco.

Figura 3. Distribuição e taxa da mortalidade por Acidente de Transporte Terrestre - ATT, segundo sexo, Ceará, 2010 a 2025*



Fonte: SESA/SEVIG/COPEP/CEVOP/DATASUS/SIM. *Dados sujeitos a alteração e revisão, atualizados até o dia 02/07/2026*

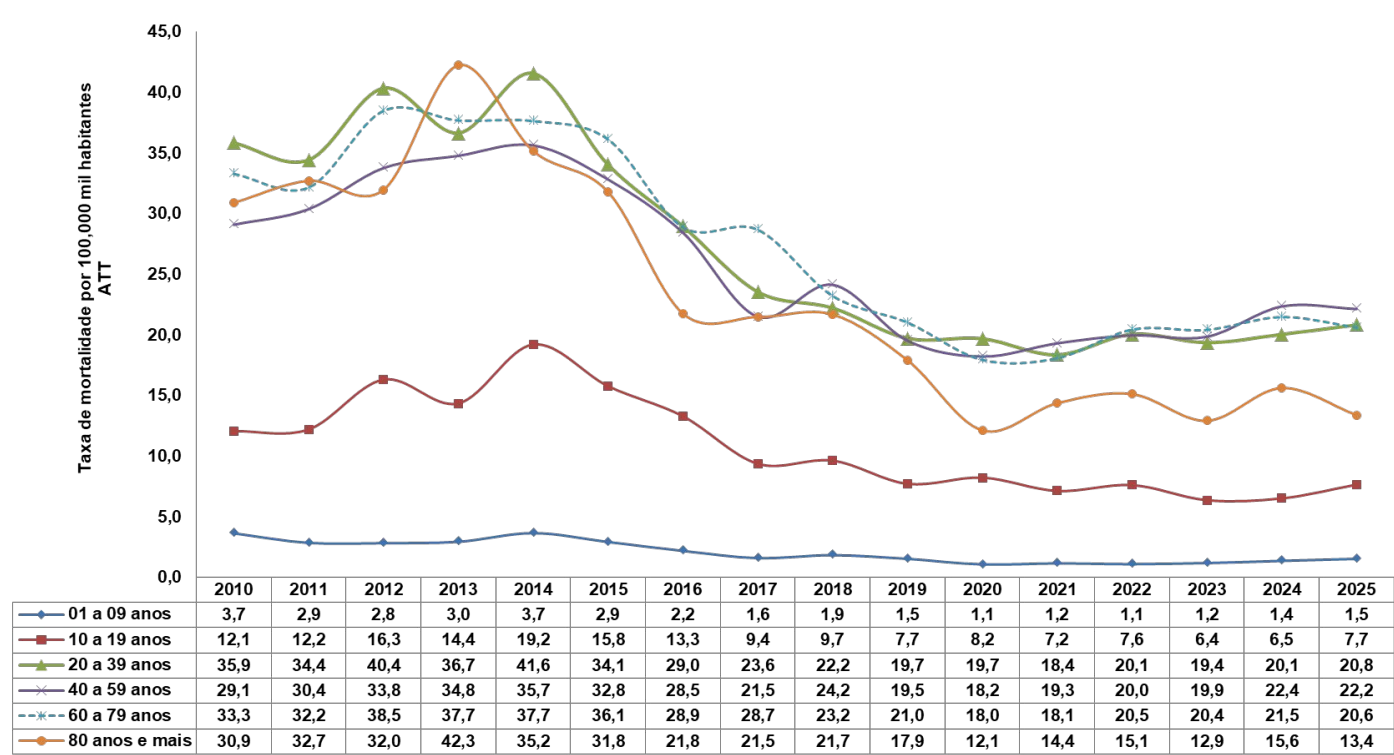
A análise da taxa de mortalidade por acidentes de transporte terrestre evidencia importantes diferenças entre as faixas etárias ao longo da série histórica. Durante todo o período, as maiores taxas foram observadas entre os indivíduos de 20 a 39 anos, 40 a 59 anos, 60 a 79 anos e 80 anos e mais, enquanto as menores ocorreram entre as crianças de 1 a 9 anos.

Entre 2010 e 2014, verificou-se aumento da taxa de mortalidade em praticamente todas as faixas etárias, atingindo os maiores valores da série nesse período. Destacaram-se os adultos de 20 a 39 anos, que apresentaram as maiores taxas de mortalidade, seguidos pelos grupos de 60 a 79 anos e 80 anos e mais, evidenciando maior risco de morte por acidentes de transporte terrestre entre adultos e idosos.

A partir de 2015, observa-se redução consistente das taxas de mortalidade em todas as faixas etárias, acompanhando a tendência de queda observada para o conjunto dos óbitos por acidentes de transporte terrestre no estado. Essa redução foi mais acentuada entre os adultos de 20 a 39 anos.

Nos anos mais recentes (2022 a 2025), as taxas de mortalidade permaneceram relativamente estáveis na maioria das faixas etárias, com discreta elevação entre os grupos de 40 a 59 anos, 60 a 79 anos e 80 anos e mais. Apesar da redução observada ao longo da série histórica, os adultos de 20 a 59 anos continuam concentrando 73,0% dos óbitos registrados no período, enquanto as maiores taxas de mortalidade permanecem elevadas entre a população idosa, especialmente nos grupos de 60 anos e mais, reforçando a necessidade de estratégias de prevenção direcionadas tanto à população em idade economicamente ativa quanto à proteção dos idosos.

Figura 4. Taxa da mortalidade por Acidente de Transporte Terrestre - ATT, segundo faixa etária, Ceará, 2010 a 2025*



Fonte: SESA/SEVIG/COVEP/CEVEP/DATASUS/SIM. *Dados sujeitos a alteração e revisão, atualizados até o dia 02/07/2026*

No período de 2010 a 2025, foram registrados 28.929 óbitos por acidentes de transporte terrestre no Ceará. Em relação à raça/cor, observou-se predominância de indivíduos pardos, que corresponderam a 72,3% (20.928) dos óbitos, seguidos pelos de raça/cor branca (13,9%; 4.007). Os registros classificados como não informados representaram 12,3% (3.571), enquanto pessoas pretas (1,3%), amarelas (0,1%) e indígenas (0,1%) apresentaram menores proporções.

Quanto à escolaridade, verificou-se maior concentração de óbitos entre indivíduos com 4 a 7 anos de estudo (23,5%; 6.804) e 1 a 3 anos de estudo (23,3%; 6.741), seguidos daqueles com 8 a 11 anos de escolaridade (17,2%; 4.987). Destaca-se ainda a elevada proporção de registros com informação ignorada ou não informada, que, em conjunto, corresponderam a 24,0% dos óbitos, evidenciando a necessidade de aprimoramento da qualidade do preenchimento dessa variável.

Em relação ao local de ocorrência, a maioria dos óbitos ocorreu em via pública, representando 50,5% (14.602) dos registros, seguida pelos óbitos ocorridos em hospitais (37,1%; 10.742). Os demais locais corresponderam a 11,0% (3.185) das ocorrências, enquanto os óbitos registrados em domicílio (0,9%), outros estabelecimentos de saúde (0,2%) e com local ignorado (0,2%) apresentaram participação pouco expressiva.

De forma geral, o perfil dos óbitos por acidentes de transporte terrestre no estado evidencia maior ocorrência entre indivíduos de raça/cor parda, pessoas com menor nível de escolaridade e eventos que evoluíram para óbito predominantemente em via pública, reforçando a importância de estratégias de prevenção direcionadas aos grupos mais vulneráveis e do fortalecimento da qualidade das informações registradas no Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM).

Tabela 1. Distribuição e proporção acumulada da mortalidade por Acidente de Transporte Terrestre - ATT, segundo raça cor, escolaridade, local de ocorrência, Ceará, 2010 a 2025*

Variáveis	Acidentes de Transporte Terrestre	
	Nº óbitos	Proporção
Raca Cor		
Parda	20928	72,3
Branca	4007	13,9
Não informado	3571	12,3
Preta	366	1,3
Amarela	40	0,1
Indígena	17	0,1
Total	28929	100,0
Escolaridade		
04 a 07	6804	23,5
01 a 03	6741	23,3
Ign	5208	18,0
08 a 11	4987	17,2
Nenhuma	2455	8,5
N Inf	1726	6,0
12 e+	1008	3,5
Total	28929	100,0
Local Ocorrencia		
Via publica	14602	50,5
Hospital	10742	37,1
Outros	3185	11,0
Domicilio	271	0,9
Out est saude	72	0,2
Ign	57	0,2
Total	28929	100,0

No período de 2010 a 2025, foram registrados 28.929 óbitos por acidentes de transporte terrestre no Ceará. A análise segundo a categoria da vítima demonstra que os motociclistas concentraram a maior proporção de óbitos, com 12.191 mortes (42,1%), evidenciando o elevado impacto desse grupo na mortalidade por acidentes de trânsito no estado.

Em seguida, destacam-se os óbitos classificados como outros acidentes de transporte terrestre, que corresponderam a 24,5% (7.095) dos registros, categoria que reúne vítimas não especificadas ou classificadas em outros tipos de acidentes previstos na CID-10. Os pedestres representaram 17,3% (5.001) dos óbitos, configurando o segundo grupo de vítimas mais vulneráveis entre as categorias específicas, seguidos pelos ocupantes de automóveis, com 11,4% (3.302).

As menores proporções foram observadas entre ciclistas (3,0%; 876), ocupantes de veículos pesados (0,9%; 260), caminhonetes (0,4%; 103), ônibus (0,3%; 75) e triciclos (0,1%; 26).

Os resultados evidenciam que os usuários vulneráveis da via (motociclistas, pedestres e ciclistas) concentraram 62,4% dos óbitos por acidentes de transporte terrestre no período, demonstrando que esses grupos permanecem como os mais expostos ao risco de morte no trânsito. Esse perfil reforça a necessidade de fortalecer políticas públicas voltadas à proteção dos usuários vulneráveis, especialmente ações de segurança para motociclistas.

Tabela 2. Distribuição e proporção acumulada da mortalidade por Acidente de Transporte Terrestre, segundo categoria da vítima, Ceará, 2010 a 2025*

Variáveis	Acidentes de Transporte Terrestre	
	Nº óbitos	Proporção
Categoria da Vítima	28929	100,0
Pedestre	5001	17,3
Ciclista	876	3,0
Motociclista	12191	42,1
Triciclo	26	0,1
Automovel	3302	11,4
Caminhonete	103	0,4
Veic pesado	260	0,9
Ônibus	75	0,3
Outros acidentes transporte terrestre	7095	24,5

Entre 2010 e 2025, foram registrados 12.189 óbitos de motociclistas no Ceará, correspondendo a uma taxa média de mortalidade de 8,5 óbitos por 100 mil habitantes, consolidando essa categoria como a principal vítima dos acidentes de transporte terrestre no estado.

Ao longo da série histórica, observa-se um comportamento oscilatório, com crescimento da mortalidade entre 2010 e 2015, quando foi registrado um dos maiores valores da série (828 óbitos). Entre 2016 e 2021, verificou-se redução gradual tanto no número de óbitos quanto nas taxas de mortalidade, atingindo o menor registro em 2021, com 620 óbitos.

A partir de 2022, observa-se uma inversão dessa tendência, com aumento expressivo da mortalidade de motociclistas. Os óbitos passaram de 640, em 2022, para 820 em 2023 e 829 em 2024, alcançando o maior número da série em 2025, com 869 óbitos, seguido de discreta redução para 846 óbitos no último ano analisado. As taxas de mortalidade acompanharam esse comportamento, evidenciando retomada do risco de morte entre motociclistas após o período de declínio observado até 2021.

Os resultados demonstram que, apesar da redução observada na segunda metade da década anterior, a mortalidade de motociclistas voltou a crescer de forma consistente nos anos mais recentes, consolidando os motociclistas como a principal categoria de vítimas fatais por acidentes de transporte terrestre no estado.

Figura 5. Taxa da mortalidade por Acidente de Transporte Terrestre - ATT, segundo motociclistas, Ceará, 2010 a 2025*

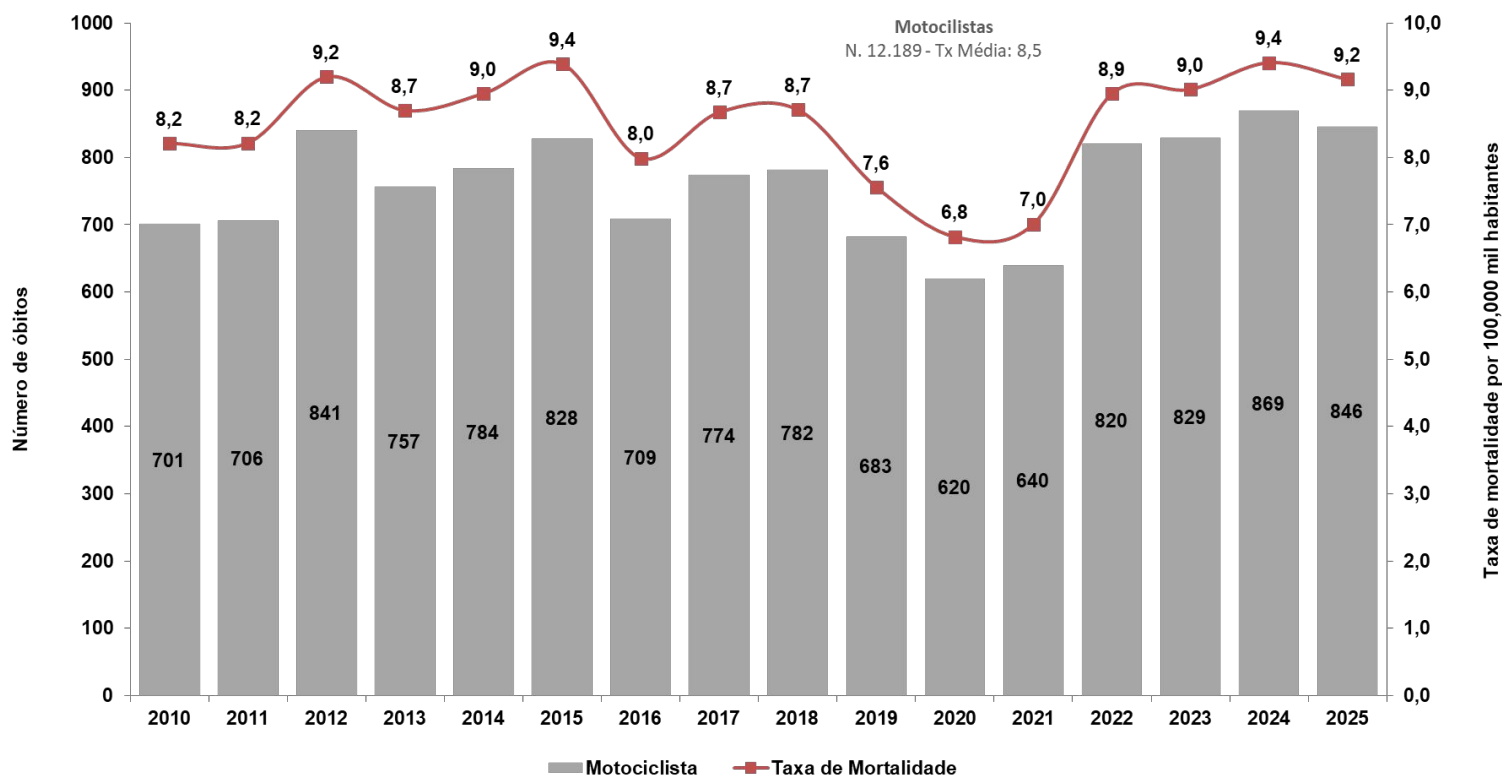
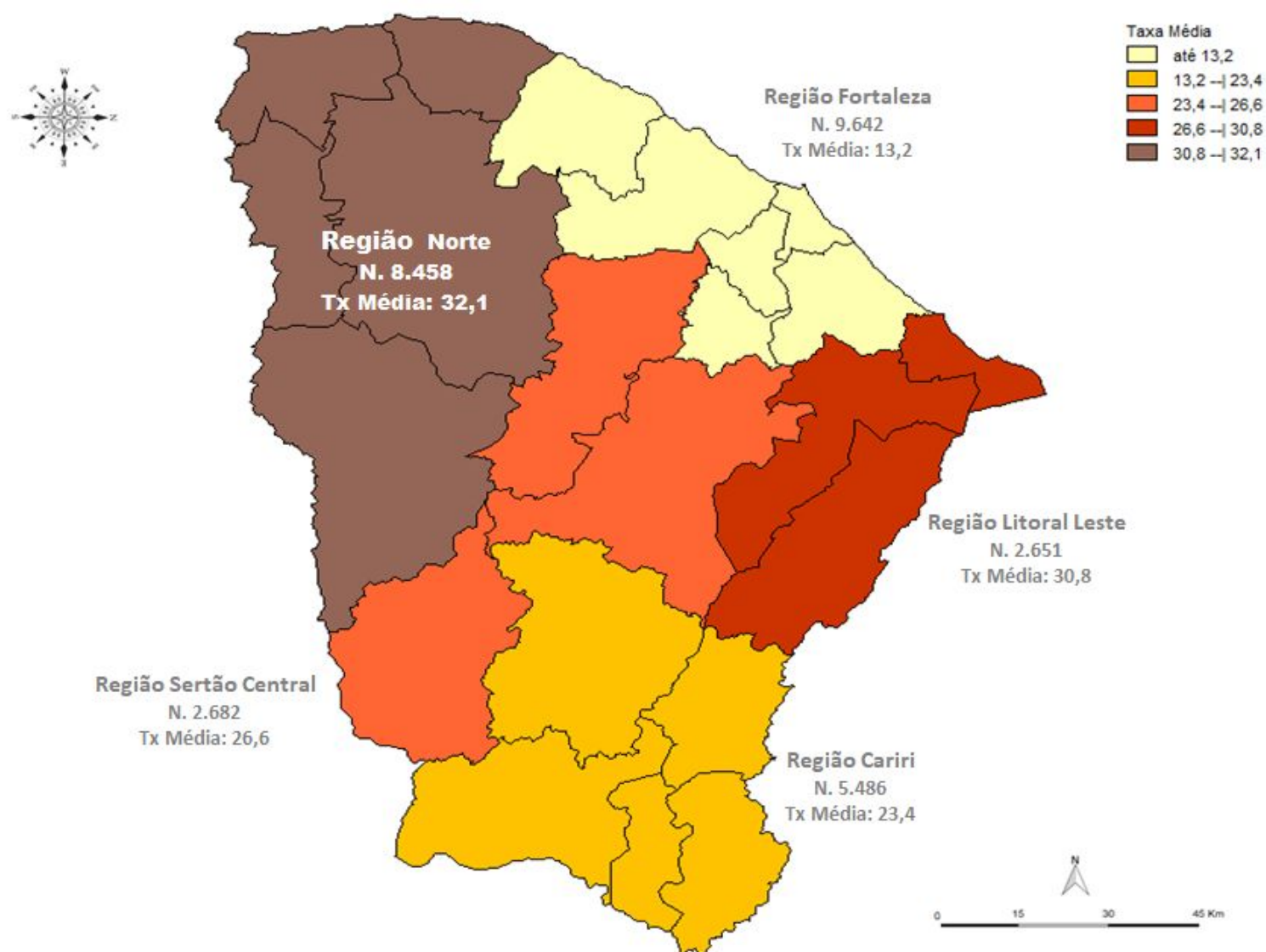


Figura 6. Distribuição e taxa média acumulada da mortalidade por Acidente de Transporte Terrestre - ATT, segundo Região de Saúde, Ceará, 2010 a 2025*



Análise da mortalidade por acidentes de transporte terrestre segundo Região de Saúde, Ceará, 2010–2025

A distribuição espacial da taxa média acumulada de mortalidade por acidentes de transporte terrestre evidencia importante heterogeneidade entre as Regiões de Saúde do Ceará no período de 2010 a 2025. As maiores taxas médias foram observadas na Região Norte (32,1 óbitos por 100 mil habitantes) e na Região do Litoral Leste (30,8/100 mil), ambas classificadas no estrato de maior risco, indicando elevada carga de mortalidade por acidentes de trânsito nesses territórios.

Em seguida, destaca-se a Região do Sertão Central, com taxa média de 26,6/100 mil habitantes, seguida pela Região do Cariri, que apresentou 23,4/100 mil habitantes. Embora inferiores às regiões Norte e Litoral Leste, essas áreas também mantiveram níveis elevados de mortalidade durante a série histórica.

Por outro lado, a Região de Fortaleza apresentou a menor taxa média acumulada do estado (13,2 óbitos por 100 mil habitantes), apesar de concentrar o maior número absoluto de óbitos (9.642). Esse resultado evidencia o efeito do maior contingente populacional da região, reforçando a importância da utilização das taxas de mortalidade para comparações entre territórios.

Em números absolutos, além da Região de Fortaleza, destacam-se a Região Norte, com 8.458 óbitos, e a Região do Cariri, com 5.486 óbitos, enquanto a Região do Litoral Leste registrou 2.651 óbitos e o Sertão Central, 2.682 óbitos.

Os resultados evidenciam um padrão de maior risco de mortalidade nas regiões do interior do estado, especialmente nas regiões Norte e Litoral Leste, contrastando com a menor taxa observada na Região de Fortaleza. Esse comportamento sugere a influência de fatores relacionados à configuração da malha rodoviária, maior circulação em rodovias estaduais e federais, longas distâncias para acesso aos serviços de urgência e emergência e diferenças na dinâmica da mobilidade entre os territórios, reforçando a necessidade de planejamento regionalizado das ações de prevenção, assistência e vigilância dos acidentes de transporte terrestre.

Análise da mortalidade por acidentes de transporte terrestre segundo Áreas Descentralizadas de Saúde (ADS), Ceará, 2010–2025

No período de 2010 a 2025, foram registrados 28.927 óbitos por acidentes de transporte terrestre no Ceará. Em números absolutos, a ADS de Fortaleza concentrou o maior quantitativo de óbitos (4.804; 16,6%), seguida pelas ADS de Sobral (2.961; 10,2%), Tianguá (1.909; 6,6%), Crateús (1.684; 5,8%) e Iguatu (1.578; 5,5%). Em conjunto, essas cinco ADS responderam por aproximadamente 44,7% de todos os óbitos registrados no estado.

Entretanto, quando analisadas as taxas médias de mortalidade, observa-se um padrão distinto do número absoluto de óbitos. As maiores taxas foram registradas nas ADS de Tianguá (38,7 óbitos por 100 mil habitantes), Acaraú (37,8/100 mil), Tauá (36,1/100 mil), Limoeiro do Norte (36,0/100 mil) e Crateús (35,5/100 mil), indicando maior risco de morte por acidentes de transporte terrestre nessas regiões.

Em contraste, embora a ADS de Fortaleza tenha concentrado o maior número de óbitos, apresentou a menor taxa média de mortalidade do estado (11,0 óbitos por 100 mil habitantes), seguida pelas ADS de Maracanaú (13,3/100 mil) e Caucaia (16,2/100 mil). Esse comportamento evidencia a influência do maior contingente populacional dessas áreas e reforça que a análise baseada nas taxas permite comparações mais adequadas entre territórios com diferentes tamanhos populacionais.

De modo geral, os resultados demonstram que o maior risco de mortalidade concentra-se nas ADS do interior do estado, especialmente nas regiões Norte, Sertão dos Inhamuns e Vale do Jaguaribe, enquanto as ADS da Região Metropolitana de Fortaleza apresentam menores taxas, apesar do elevado número absoluto de óbitos. Esses achados reforçam a necessidade de planejamento regionalizado das ações de prevenção e segurança viária, priorizando os territórios de maior risco epidemiológico.

Tabela 3. Distribuição, proporção e taxa média da mortalidade acumulada por Acidente de Transporte Terrestre - ATT, segundo ADS, Ceará, 2010 a 2025*

ADS	Nº de Óbitos	Proporção	Taxa Média (2010 - 2025*)	
Fortaleza	4804	16,6	Tianguá	38,7
Sobral	2961	10,2	Acaraú	37,8
Tianguá	1909	6,6	Tauá	36,1
Crateús	1684	5,8	Limoeiro Norte	36,0
Iguatú	1578	5,5	Crateús	35,5
Caucaia	1531	5,3	Russas	32,2
Acaraú	1341	4,6	Iguatú	31,2
Quixadá	1292	4,5	Sobral	29,4
Limoeiro Norte	1280	4,4	Icó	27,5
Juazeiro Norte	1233	4,3	Quixadá	25,5
Crato	1170	4,0	Camocim	22,9
Maracanaú	1101	3,8	Canindé	22,6
Russas	1012	3,5	Brejo Santo	22,2
Cascavel	893	3,1	Crato	21,6
Itapipoca	858	3,0	Baturité	20,6
Icó	755	2,6	Aracati	19,6
Brejo Santo	750	2,6	Itapipoca	18,8
Canindé	732	2,5	Juazeiro Norte	18,7
Tauá	657	2,3	Cascavel	18,0
Camocim	563	1,9	Caucaia	16,2
Baturité	454	1,6	Maracanaú	13,3
Aracati	359	1,2	Fortaleza	11,0
Total	28927	100,0	*	*

Taxa Média (2010 - 2025*)

- até 18,0
- 18,0 – 20,6
- 20,6 – 22,9
- 22,9 – 31,2
- 31,2 – 38,7

Fonte: SESA/SEVIG/COVEP/CEVEP/DATASUS/SIM. *Dados sujeitos a alteração e revisão, atualizados até o dia 02/07/2026*

Análise dos municípios com maior número absoluto de óbitos por acidentes de transporte terrestre, Ceará, 2010–2025

O Ceará possui 184 municípios. Para fins desta análise, foram considerados os 10 municípios com maior número absoluto acumulado de óbitos por acidentes de transporte terrestre (ATT) no período de 2010 a 2025, com o objetivo de identificar os territórios que concentram a maior carga de mortalidade no estado.

Os 10 municípios selecionados totalizaram 10.791 óbitos, indicando elevada concentração da mortalidade por ATT em um pequeno grupo de municípios. Fortaleza apresentou o maior número absoluto, com 4.406 óbitos, correspondendo a 40,8% dos registros entre os municípios analisados. Esse resultado deve ser interpretado considerando o grande contingente populacional da capital, a maior frota circulante, o intenso fluxo viário e a concentração de serviços, fatores que aumentam a exposição ao trânsito e o volume absoluto de eventos.

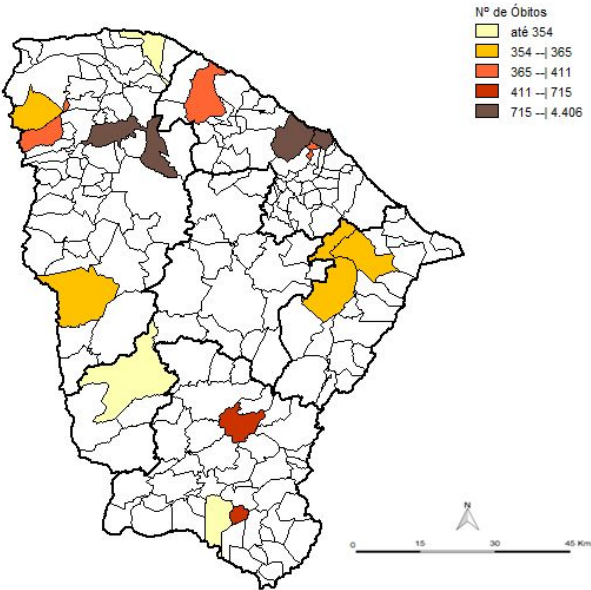
Na sequência, destacaram-se Sobral (792 óbitos; 7,3%), Caucaia (743; 6,9%) e Juazeiro do Norte (715; 6,6%), municípios que funcionam como importantes polos regionais e concentram circulação urbana, intermunicipal e rodoviária. Esses três municípios, junto com Fortaleza, responderam por 61,6% dos óbitos observados entre os dez municípios selecionados.

Também compõem o grupo Iguatu (440; 4,1%), Maracanaú (411; 3,8%), Tianguá (411; 3,8%), Itapipoca (378; 3,5%), Crateús (365; 3,4%) e Morada Nova (365; 3,4%). A presença desses municípios demonstra que a mortalidade por ATT não se limita à Região Metropolitana de Fortaleza, alcançando também polos do interior e áreas estratégicas de circulação regional.

De modo geral, os achados indicam a necessidade de priorizar os municípios com maior carga absoluta de óbitos no planejamento das ações de vigilância, prevenção e segurança viária, especialmente Fortaleza, Sobral, Caucaia e Juazeiro do Norte, sem desconsiderar os municípios do interior que apresentam participação expressiva na série histórica.

Tabela 4. Distribuição e proporção acumulada da mortalidade por Acidente de Transporte Terrestre - ATT, segundo 15 primeiros municípios, Ceará, 2010 a 2025*

Município	Nº de Óbitos	Proporção
Fortaleza	4406	40,8
Sobral	792	7,3
Caucaia	743	6,9
Juazeiro do Norte	715	6,6
Iguatu	440	4,1
Maracanaú	411	3,8
Tianguá	411	3,8
Itapipoca	378	3,5
Crateús	365	3,4
Morada Nova	365	3,4
Russas	361	3,3
Viçosa do Ceará	359	3,3
Acaraú	354	3,3
Tauá	348	3,2
Crato	343	3,2
Total	10791	100,0



Fonte: SESA/SEVIG/COPEP/CEVEP/DATASUS/SIM. *Dados sujeitos a alteração e revisão, atualizados até o dia 02/07/2026*

RECOMENDAÇÕES

A análise da mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Ceará entre **2010 e 2025** evidencia a persistência desse agravo como um importante problema de saúde pública, com maior impacto entre homens, adultos em idade economicamente ativa, motociclistas e residentes em regiões do interior do estado. Com base nos resultados apresentados, recomenda-se:

Fortalecer as ações de prevenção voltadas aos grupos mais vulneráveis, com prioridade para motociclistas, pedestres e ciclistas, considerando que esses usuários concentraram a maior parte dos óbitos por acidentes de transporte terrestre no período analisado.

Priorizar os territórios de maior risco epidemiológico, direcionando ações integradas para as Regiões de Saúde e Áreas Descentralizadas de Saúde que apresentaram as maiores taxas de mortalidade, bem como para os municípios que concentram a maior carga de óbitos, utilizando critérios epidemiológicos para definição das prioridades.

Fortalecer a Vigilância Epidemiológica dos Acidentes de Transporte, por meio do monitoramento contínuo da mortalidade, da produção de análises periódicas, da qualificação dos bancos de dados e da investigação dos óbitos, especialmente daqueles classificados como causas externas de intenção indeterminada, visando aprimorar a definição da causa básica e a qualidade das informações do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM).

Aprimorar a articulação intersetorial, fortalecendo a integração entre saúde, trânsito, segurança pública, infraestrutura, educação e demais instituições envolvidas na prevenção dos acidentes, em consonância com as diretrizes do Programa Vida no Trânsito (PVT) e do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).

Subsidiar o planejamento e a avaliação das políticas públicas por meio da utilização sistemática dos indicadores epidemiológicos, possibilitando o monitoramento das tendências da mortalidade, a identificação de grupos e territórios prioritários e a avaliação do impacto das intervenções implementadas.

Estimular o fortalecimento dos Comitês de Investigação de Óbitos por Acidentes de Transporte, como estratégia para qualificar a análise dos eventos, identificar fatores determinantes e subsidiar recomendações voltadas à prevenção de novos óbitos.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018**. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATTRANS) e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 12 jan. 2018.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM)**. Brasília, DF: Ministério da Saúde, [2026]. Disponível em: <https://datasus.saude.gov.br/sistema-de-informacoes-sobre-mortalidade-sim/>. Acesso em: 06 jul. 2026.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATTRANS)**. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, [2026]. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/>. Acesso em: 06 jul. 2026.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Programa Vida no Trânsito**. Brasília, DF: Ministério da Saúde, [2026]. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/>. Acesso em: 06 jul. 2026.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Segunda Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2021–2030**. Nova York: ONU, 2021.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **Global status report on road safety 2023**. Geneva: World Health Organization, 2023.



CEARÁ
GOVERNO DO ESTADO
SECRETARIA DA SAÚDE