

Boletim Epidemiológico do Programa Vida no Trânsito

Número 01 de 2025

Gerência de Vigilância às Violências e Acidentes/ Diretoria de Vigilância Epidemiológica/
Superintendência de Vigilância em Saúde/ Secretaria Municipal de Saúde de Goiânia
(GVVA/DVE/SVS/SMS Goiânia)

Perfil Epidemiológico de Óbitos no Trânsito, em Goiânia, no ano de 2024.

Palavras-chave: Epidemiologia; Mortalidade; Acidentes de Trânsito.

INTRODUÇÃO

De acordo com o Relatório Global sobre Segurança Viária de 2023, divulgado pela OMS, houve uma diminuição no número de mortes no trânsito em todo o mundo. Mesmo assim, os acidentes continuam sendo um dos principais problemas de saúde pública, representando a principal causa de morte entre crianças e jovens de 5 a 29 anos. Em países de baixa e média renda, mais da metade das mortes afeta pedestres, ciclistas e motociclistas.

Nesse contexto, a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021–2030 destaca a relevância da abordagem de Sistemas Seguros, que engloba vias apropriadas, veículos mais seguros, conduta responsável dos usuários e resposta ágil a acidentes.

No Brasil e em Goiás, as mortes no trânsito permanecem em níveis altos, especialmente entre motociclistas e pedestres confirmando a vulnerabilidade desses grupos e a necessidade de políticas públicas voltadas à **prevenção e à proteção dos usuários mais expostos**.

Neste boletim, apresentamos os **principais resultados referentes aos sinistros de trânsito fatais em Goiânia no ano de 2024**, com comparações à série histórica e análises por perfil das vítimas, fatores de risco e locais de ocorrência.

MÉTODOS

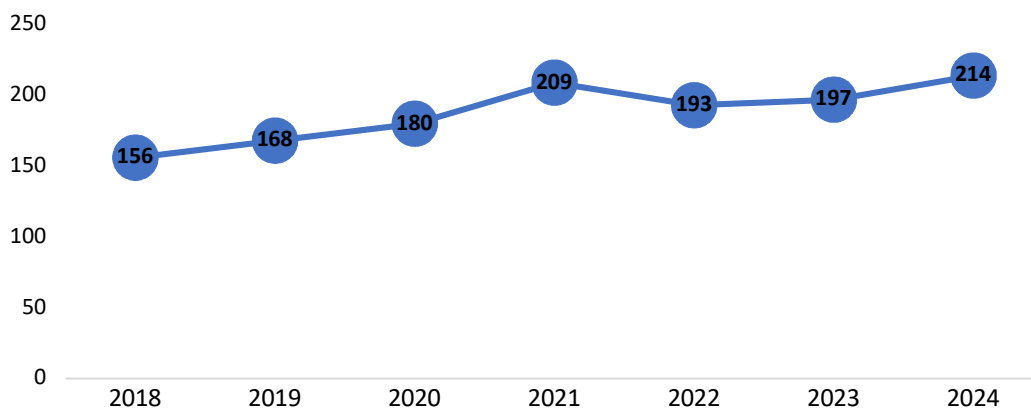
Resultados

A frequência absoluta de **lesões fatais (LF)** decorrentes de sinistros de trânsito em Goiânia, no período de **2018 a 2024**, apresentou tendência de aumento entre 2018 e 2021, inclusive durante a pandemia de Covid-19. Em 2022, observou-se uma redução de **7,65%** em relação a 2021. No entanto, de 2022 para 2023 houve novo crescimento de **2,07%** nos óbitos.

Em **2023**, foram registrados **197 óbitos**, dos quais **158 (80,2%)** eram residentes em Goiânia. Já em **2024**, o número subiu para **214 óbitos**, representando um aumento de **8,6% em relação a 2023**. Desses, **75,7%** eram moradores do município.

Esse cenário evidencia que, embora a proporção de residentes de Goiânia entre os óbitos tenha diminuído, o número absoluto de vítimas fatais segue em crescimento, reforçando a necessidade de ações de prevenção e segurança viária, direcionadas a toda a população que circula pela cidade.

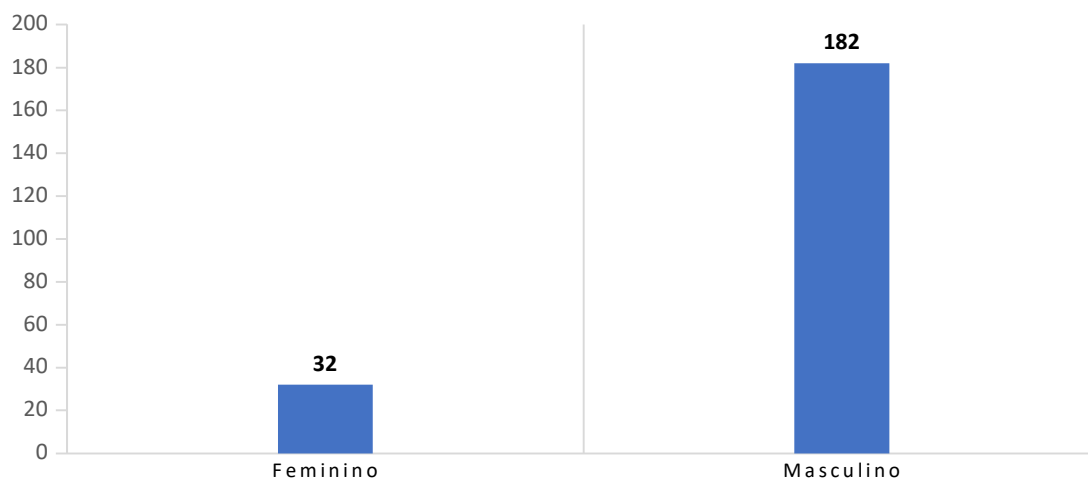
Gráfico 1 – Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito, Goiânia, 2018–2024.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023

Em **2024**, a frequência de LF ocorreu prioritariamente no **sexo masculino (85%)**, enquanto o **sexo feminino representou 15%** dos óbitos.

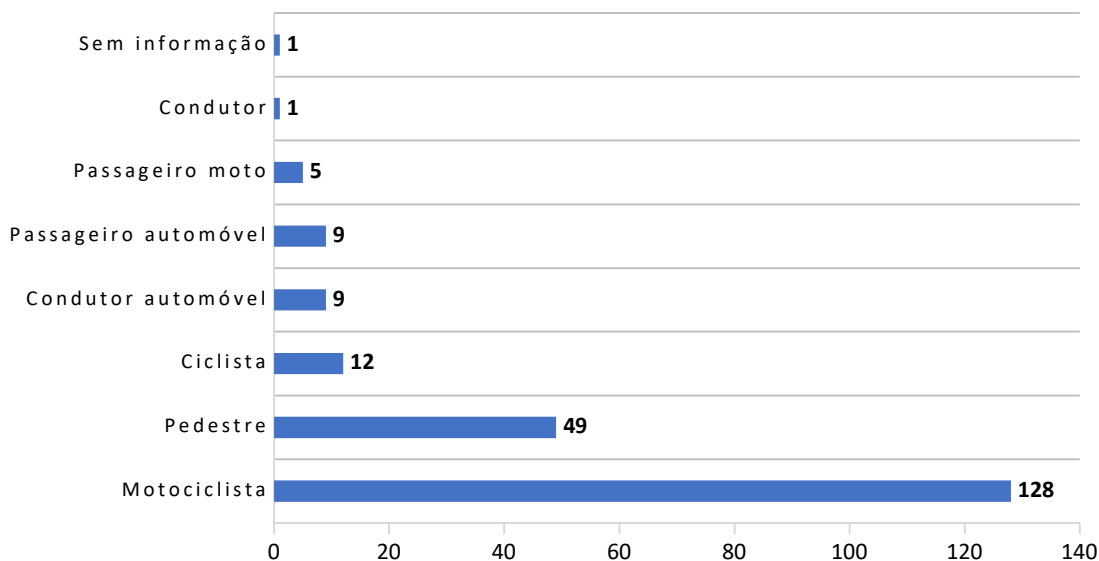
Gráfico 2 – Distribuição percentual de lesões fatais no trânsito, segundo sexo, Goiânia, 2024.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2023.

A maioria das LF no trânsito de Goiânia em 2024 foi registrada entre **motociclistas (n = 128; 59,8%)**, seguidos por **pedestres (n = 49; 22,9%)**. O pedestre, considerado o usuário mais vulnerável das vias, apresentou elevada participação no total de óbitos.

 **Gráfico 3 – Distribuição de lesões fatais no trânsito segundo condição da vítima, Goiânia, 2024.**



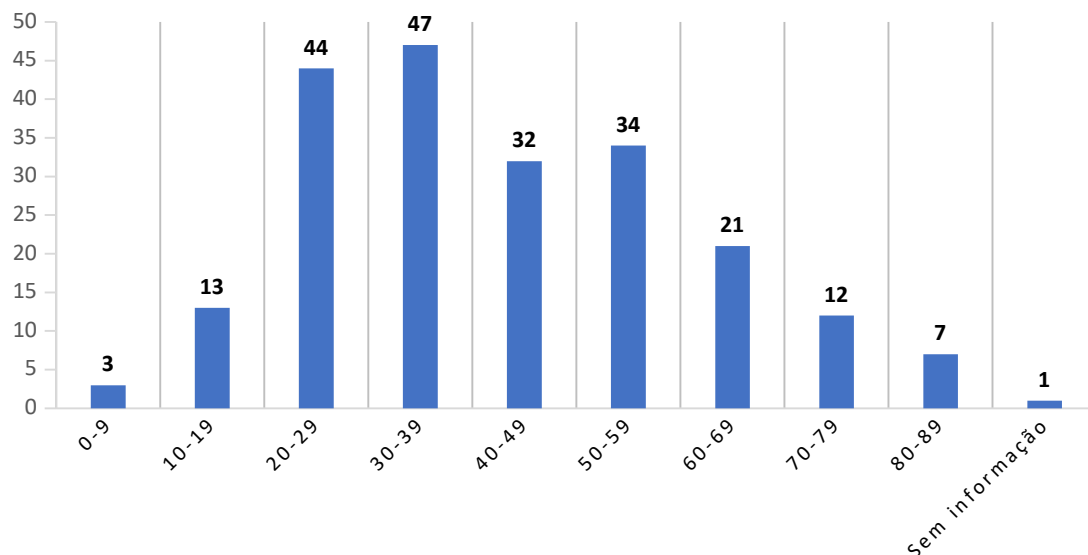
Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024

Os **condutores e passageiros de automóveis** somaram juntos **18 óbitos (8,4%)**, sendo 9 condutores e 9 passageiros. Já os **passageiros de motocicletas** representaram (**n = 5; 2,3%**) das mortes, evidenciando que, mesmo não estando na condução, permanecem expostos a riscos significativos.

A distribuição segundo o tipo de usuário reforça o padrão já observado nos últimos anos: a prevalência de mortes entre os usuários mais vulneráveis, como **motociclistas, pedestres e ciclistas**, que somados corresponderam a **88,3% do total de óbitos em 2024**.

A análise segundo **faixa etária** mostra maior concentração entre **adultos jovens e de meia-idade**. As faixas de **20 a 29 anos (n = 44; 20,6%)** e **30 a 39 anos (n = 47; 22%)** lideraram os registros, totalizando **91 vítimas**. Adultos entre **40 e 59 anos** também apresentaram números expressivos (**32 na faixa de 40–49 e 34 na faixa de 50–59 anos**).

Gráfico 4 – Frequência absoluta de sinistros fatais por faixa etária), ocorridos em Goiânia em 2024.

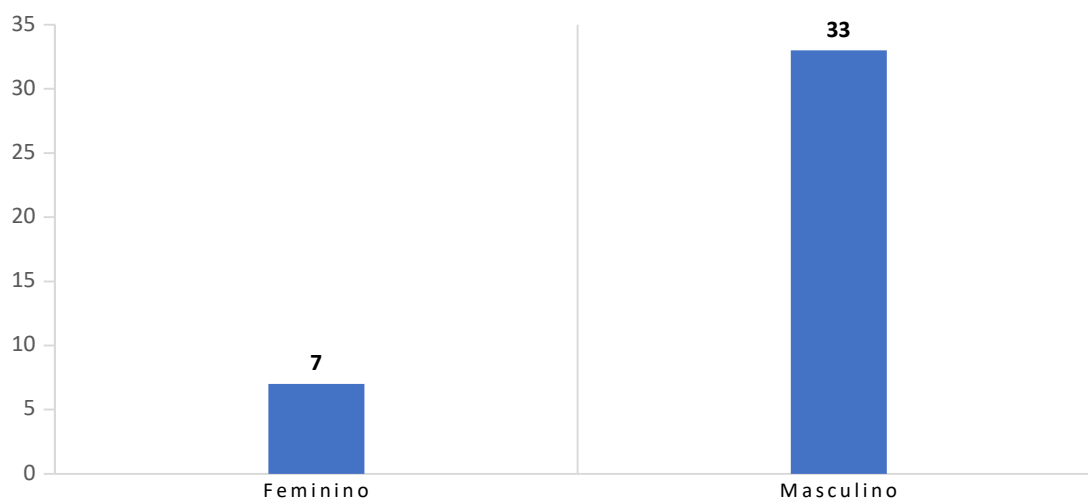


Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

Entre os **idosos**, as faixas de **60–69 anos (n = 21; 9,8%)**, **70–79 anos (n = 12; 5,6%)** e **80–89 anos (n = 7; 3,3%)** contabilizaram **40 óbitos**, dos quais **82,7% eram do sexo masculino**.

O **Gráfico 5** apresenta a frequência absoluta de lesões fatais (LF) de idosos no trânsito de Goiânia, segundo o sexo, em 2024. Observou-se que, dos **40 óbitos registrados entre idosos**, **82,7% eram do sexo masculino**, mantendo o padrão de predominância masculina já identificado no ano anterior.

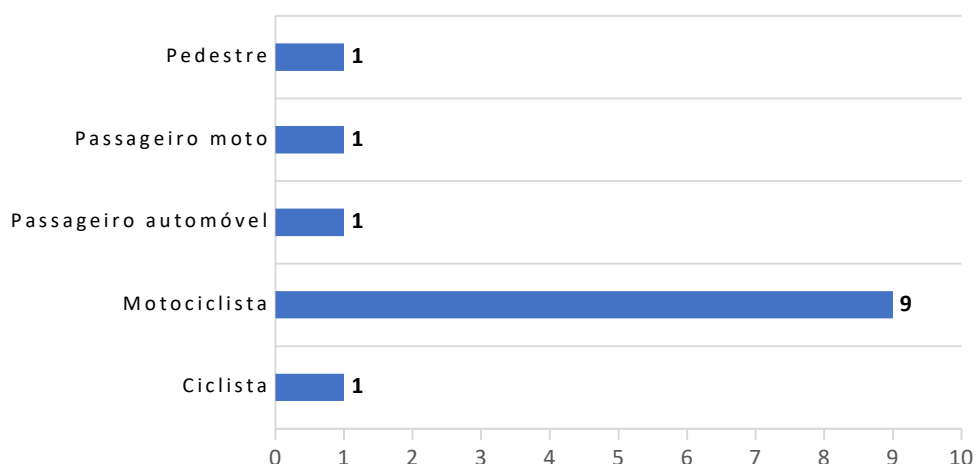
Gráfico 5 – Frequência absoluta de lesões fatais de idosos no trânsito, segundo o sexo, ocorridos em Goiânia 2024.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

Entre os **adolescentes**, foram registradas **13 LF em 2024**. A maior concentração ocorreu entre **18 e 19 anos (n = 7)**, todos como condutores de motocicleta. Houve ainda **duas vítimas menores de 18 anos**, ambas também na condição de condutor de motocicleta, evidenciando a exposição precoce deste grupo etário aos riscos do trânsito (Gráfico 6).

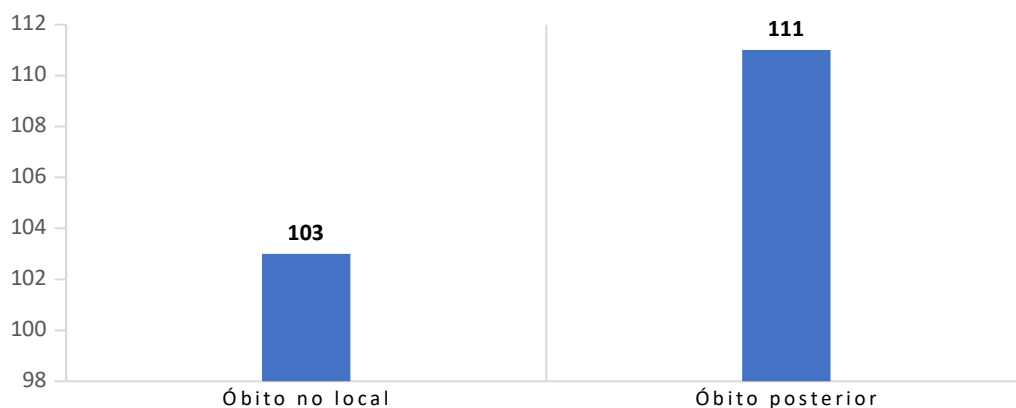
 **Gráfico 6 – Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito em adolescentes, segundo idade e condição da vítima, Goiânia, 2024.**



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

Quanto ao **local do óbito**, em 2024 foram registrados **103 óbitos no local do sinistro** e **111 ocorridos posteriormente** (até 30 dias após o evento).

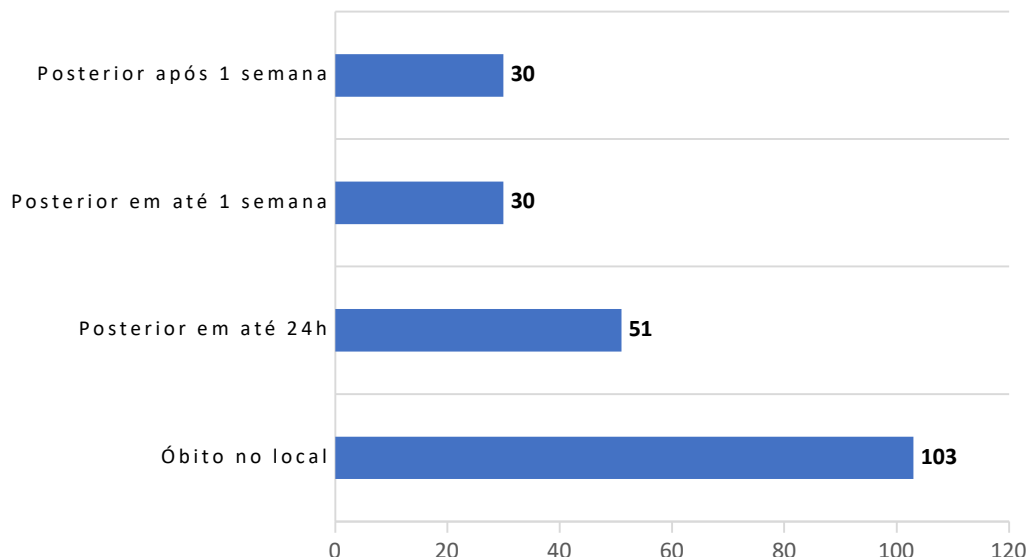
 **Gráfico 7 – Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito segundo o local do óbito, Goiânia, 2024.**



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

A análise do **tempo transcorrido entre o sinistro e o óbito** mostra que **48,1%** ocorreram no **local do evento**, **23,8%** em até 24h e **14%** em até uma semana após o sinistro.

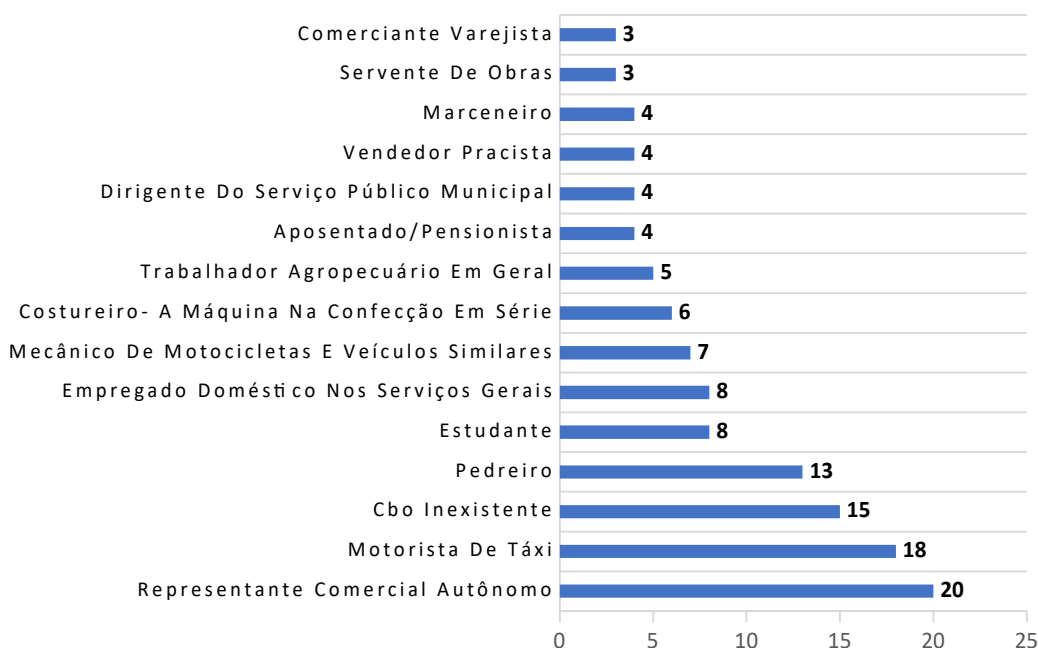
Gráfico 8 – Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito segundo tempo transcorrido entre o sinistro e o óbito, Goiânia, 2024.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

As **principais ocupações** das vítimas fatais em 2024 foram: **representante comercial autônomo (20)**, **motorista de táxi (18)**, **sem CBO identificado (15)**, **pedreiro (13)**, **estudante (8)**, **empregado doméstico nos serviços gerais (8)** e **mecânico de motocicletas (7)**. Outras ocupações relevantes foram: **costureiro (6)**, **trabalhador agropecuário (5)**, **aposentado/pensionista (4)**, além de ocupações diversas com três registros cada.

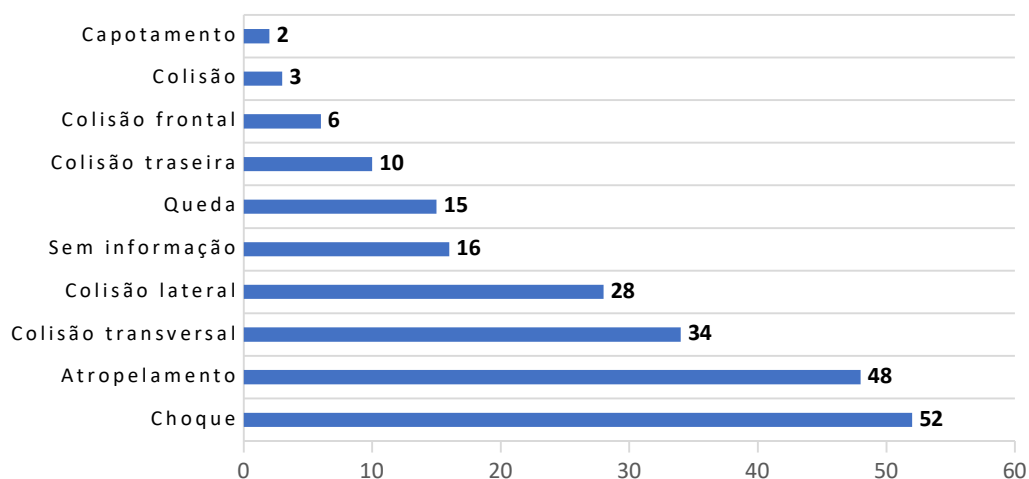
Gráfico 9 – Distribuição das vítimas fatais segundo ocupação, Goiânia, 2024.



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

Quanto ao **tipo de ocorrência**, o **choque** foi responsável pela maioria das LF (**52 casos; 24,3%**), seguido de **atropelamentos (48; 22,4%)** e **colisões transversais (34; 15,9%)**. Também se destacaram: **colisão lateral (28; 13,1%)**, **queda (15; 7%)**, **colisão traseira (10; 4,7%)**, **colisão frontal (6; 2,8%)**, além de outros menos frequentes. Em **16 casos** não houve informação registrada.

 **Gráfico 10 – Frequência absoluta de lesões fatais no trânsito segundo tipo de ocorrência, Goiânia, 2024.**



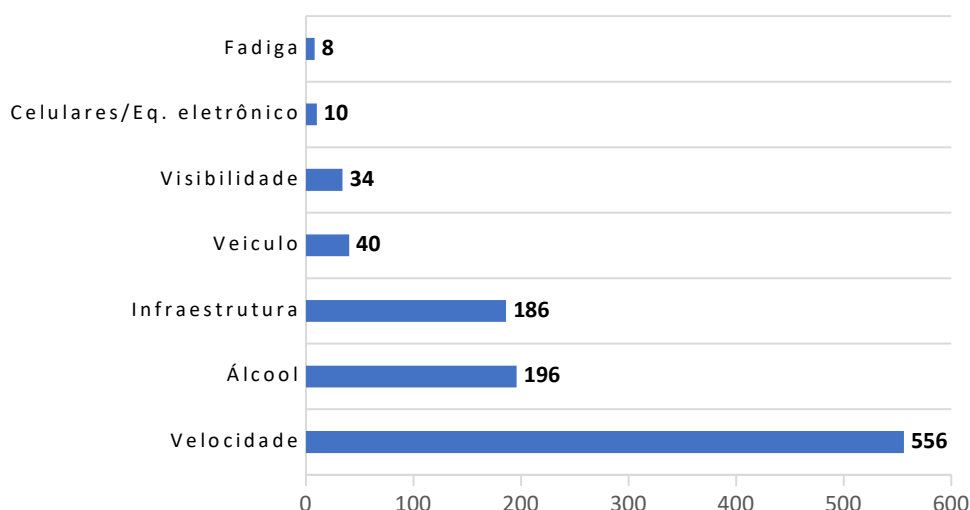
Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

A metodologia do **PVT** utiliza escores para analisar os fatores e condutas de risco associados aos sinistros fatais de trânsito. Em **2024**, observou-se que a **velocidade** foi novamente o principal fator de risco identificado, com **556 pontos atribuídos**, mantendo-se como a causa mais relevante.

O **álcool** aparece como o segundo maior fator, com **196 pontos**, e foi diretamente associado a **18 sinistros fatais**. Em seguida, a **infraestrutura viária** somou **186 pontos**.

Outros fatores de risco também foram registrados, ainda que em menor escala: **condições do veículo (40 pontos)**, **baixa visibilidade (34)**, **uso de celulares e equipamentos eletrônicos (10)** e **fadiga (8)**.

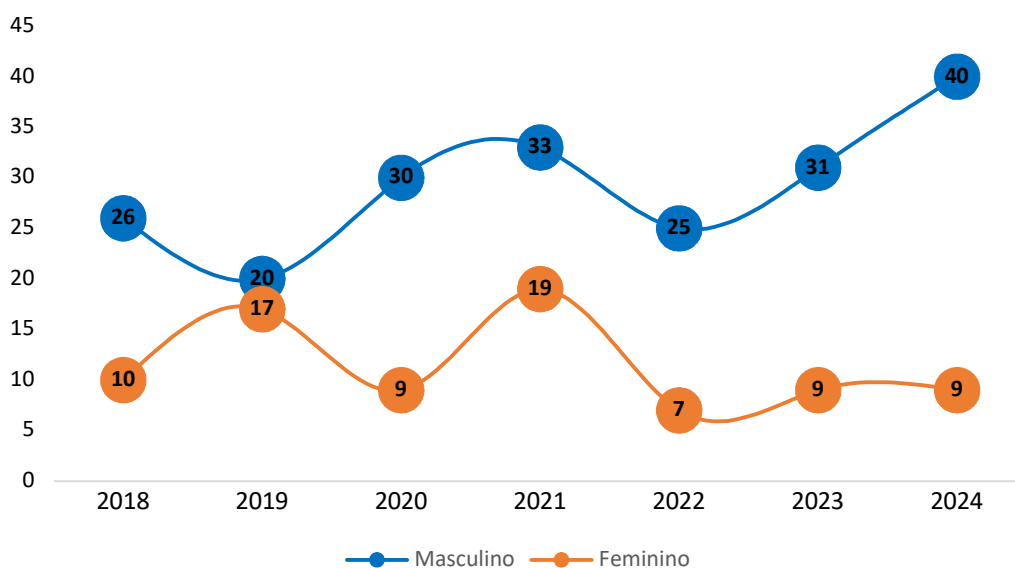
 **Gráfico 11 – Escores de fatores de risco associados a sinistros fatais, Goiânia, 2024.**



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

A análise histórica das **LF em pedestres** (2018–2024) mostra que o **sexo masculino manteve maior frequência em todos os anos**, com pico em **2021 (33 óbitos)** e novo aumento em **2024 (40)**, o maior da série. Entre as mulheres, a frequência variou entre 7 e 19 óbitos ao ano, sem tendência clara.

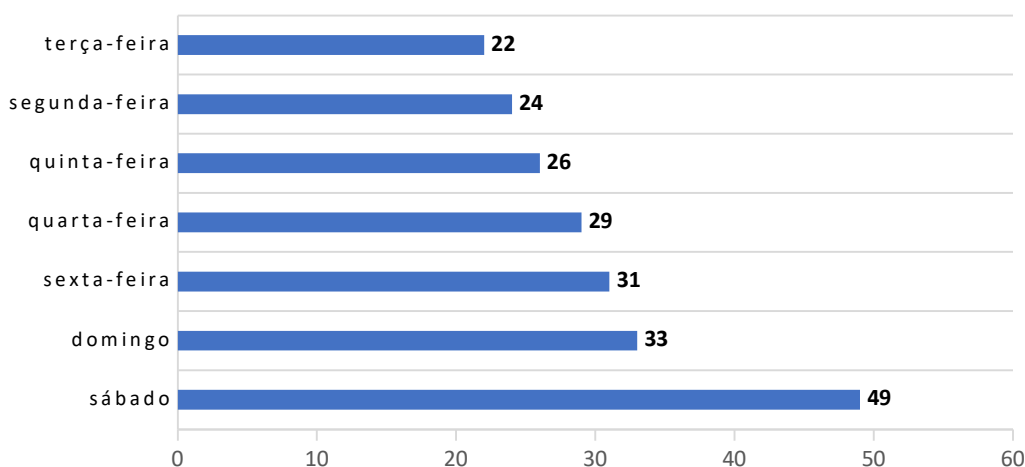
 **Gráfico 12 – Série histórica de LF em pedestres, segundo sexo, Goiânia, 2018–2024.**



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

A distribuição das LF por **dia da semana** mostra maior concentração no **sábado (49; 22,9% casos)**, seguido por **domingo (33; 15,4%)** e **sexta-feira (31; 14,5%)**. Durante os dias úteis, as frequências variaram de 22 (terça-feira) a 29 (quarta-feira).

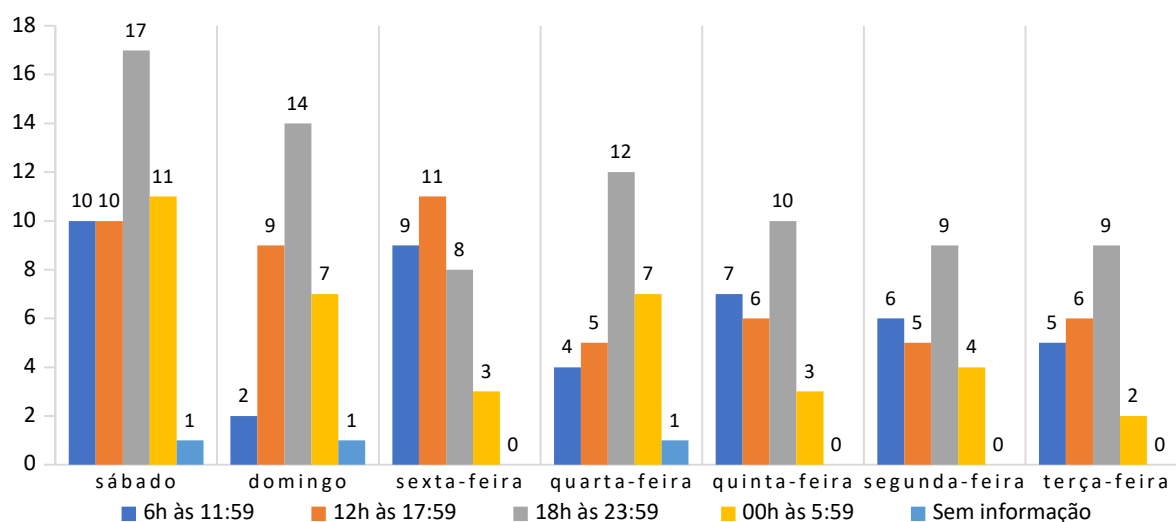
 **Gráfico 13 – Distribuição de lesões fatais no trânsito por dia da semana, Goiânia, 2024.**



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

Considerando a distribuição por **faixa horária**, verificou-se maior concentração entre **18h e 23h59 (79 ocorrências)**, especialmente aos **sábados (17 casos)**, **domingos (14)** e **quintas-feiras (10)**.

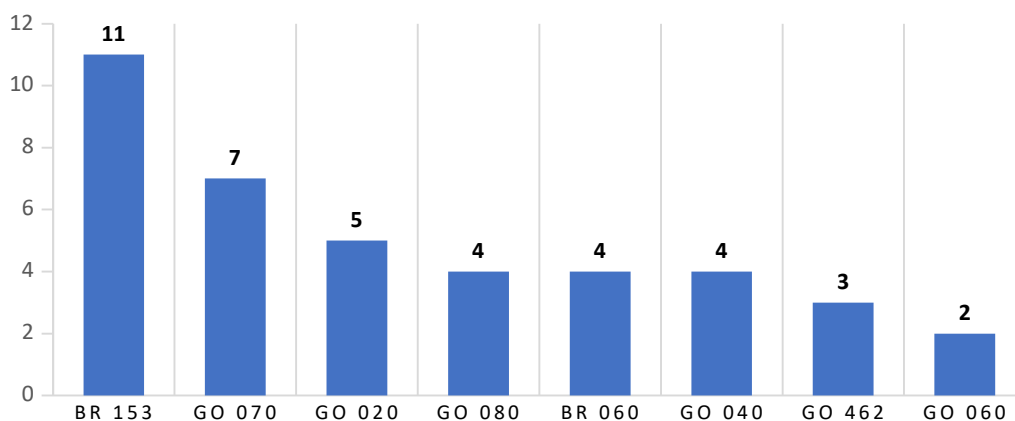
 **Gráfico 14– Distribuição de lesões fatais no trânsito por dia da semana e horário, Goiânia, 2024.**



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

Em relação às **rodovias que cruzam Goiânia**, em 2024 a maior frequência de óbitos foi na **BR-153 (11)**, seguida da **GO-070 (7)**, **GO-020 (5)**, **GO-080 (4)**, **BR-060 (4)** e **GO-040 (4)**. Também foram registradas ocorrências na **GO-462 (3)** e **GO-060 (2)**.

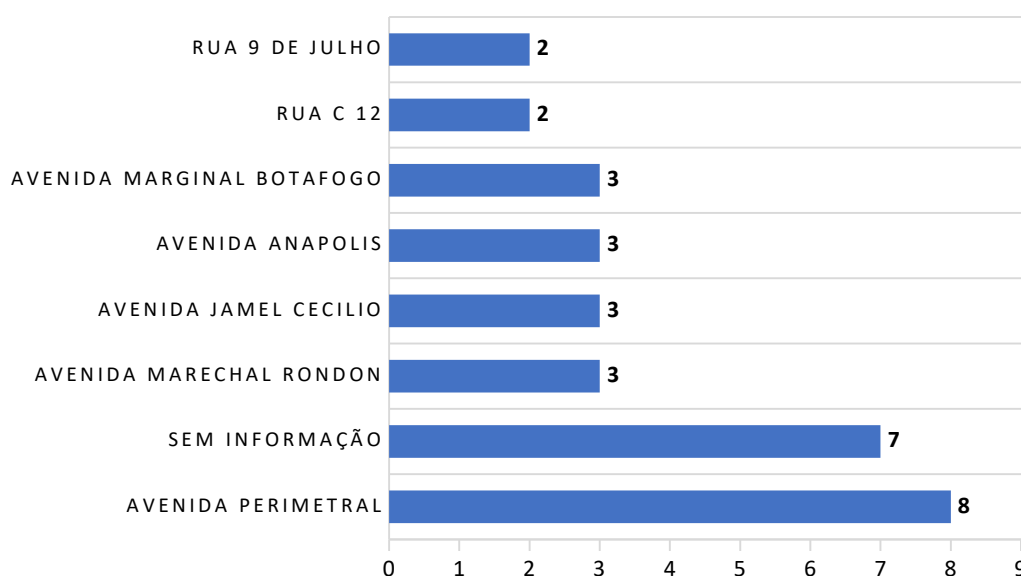
 **Gráfico 15– Rodovias com maior frequência de lesões fatais no trânsito, Goiânia, 2024.**



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

Nas **vias urbanas**, a **Avenida Perimetral** apresentou o maior número de registros (8 óbitos), seguida de **sem informação** (7), **Av. Marechal Rondon** (3), **Av. Jamel Cecílio** (3), **Av. Anápolis** (3) e **Av. Marginal Botafogo** (3). Também se destacaram a **Rua C-12** (2) e a **Rua 9 de Julho** (2).

 **Gráfico 16 – Vias urbanas com maior frequência de lesões fatais no trânsito, Goiânia, 2024.**

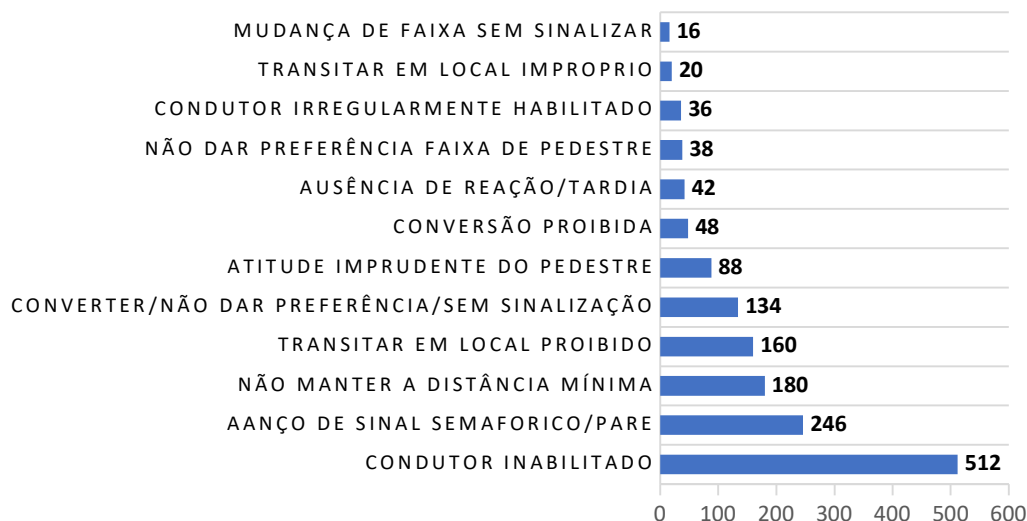


Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

Na análise dos escores atribuídos às condutas inadequadas relacionadas aos sinistros fatais em Goiânia, em 2024, destacou-se a elevada pontuação para **condutores inabilitados** (score = 512), caracterizando-se como o principal fator comportamental. Em seguida, apresentaram-se **avanço de sinal semafórico ou de parada obrigatória** (score = 246), **não manter distância mínima entre veículos** (score = 180) e **transitar em local proibido** (score = 160).

Outras condutas relevantes incluíram **converter ou cruzar sem dar preferência e/ou sem sinalização** (score = 134) e **atitudes imprudentes de pedestres** (score = 88). Em menor proporção, foram observados **conversão proibida** (score = 48), **ausência de reação ou reação tardia** (score = 42), **não dar preferência a pedestres na faixa** (score = 38), além de condutores irregularmente habilitados e outras infrações menos frequentes.

 **Gráfico 17 – Escores de condutas inadequadas relacionadas aos sinistros fatais de trânsito em Goiânia, 2024.**



Fonte: LUV do PVT – Goiânia, SIM e RAI, 2024.

DISCUSSÃO

Em 2024, a análise das causas de morte por acidentes de trânsito em Goiânia revelou um quadro sociodemográfico bem parecido com o de outras pesquisas no Brasil e no mundo: a maioria das vítimas eram homens jovens, com destaque para os motociclistas. Esse cenário se liga a questões sociais e culturais que aumentam o risco, como dirigir muito rápido, beber e ter atitudes agressivas no trânsito, como já apontaram estudos brasileiros e de outros países com economias parecidas (Rios et al., 2020; Sousa et al., 2020; Malta et al., 2022; WHO, 2023).

A maioria das **mortes envolveu motociclistas**, principalmente homens jovens, confirmando evidências de que a motocicleta permanece como o veículo mais vulnerável no sistema viário, tanto pelo menor nível de proteção quanto pela inserção desse modal como meio de transporte e trabalho em centros urbanos (Souza et al., 2022; Aquino; Antunes; Moraes Neto, 2020; IPEA, 2023).

Outro ponto importante foi a elevada proporção de óbitos que ocorreram **no local do sinistro ou até 24 horas após o evento (mais de 70%)**, o que mostra a **gravidade dos acidentes** registrados. Esse padrão se relaciona aos **fatores de risco identificados**, como **velocidade inadequada/excessiva** e tipos de ocorrência graves, a exemplo de **choques e atropelamentos**, frequentemente envolvendo motocicletas (DENATRAN, 2023).

Quanto ao horário, observou-se maior concentração de óbitos a partir da **sexta-feira**, com pico no **sábado** e manutenção no **domingo**, especialmente no período **noturno (18h–23h59)** e na **madrugada de domingo (00h–05h59)**. Esse padrão tem sido associado em diversos estudos ao consumo de **álcool combinado à direção**, somado ao excesso de velocidade e à maior circulação em contextos de lazer (Silva et al., 2018; OPAS, 2021).

A análise também chamou atenção para o número de **idosos** entre as vítimas fatais, seguindo o que acontece no país todo. Esse fenômeno pode estar relacionado ao **aumento da expectativa de vida**, à **manutenção da autonomia e independência**, à **permanência no mercado de trabalho** e aos **determinantes sociais e ambientais** que condicionam a mobilidade urbana. Além disso, fatores individuais, como a **fragilidade física**, o **maior tempo de reação** e o **uso contínuo de medicamentos**, podem contribuir para maior vulnerabilidade desse grupo no trânsito (Meirelayne et al., 2021; Sousa et al., 2020; WHO, 2023).

Diante disso, os resultados de 2024 reforçam a necessidade de **ações multissetoriais**, combinando fiscalização efetiva, melhoria da infraestrutura viária, educação e campanhas direcionadas aos **usuários mais vulneráveis (motociclistas, pedestres e idosos)**. É fundamental também a ampliação de políticas públicas de segurança no trânsito seguindo as metas do **Plano Global da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021–2030**, da OMS e da ONU.

CONCLUSÃO

A análise dos óbitos ocorridos por lesões no trânsito no município de **Goiânia**, em **2024**, registrou **214 vítimas fatais**, das quais **75,7% eram residentes do município**. Do total, **85% eram do sexo masculino**, com predominância de vítimas na condição de **motociclistas (n = 128; 59,8%)**, seguidos por **pedestres (n = 49; 22,9%)**.

Destaca-se a necessidade de ampliar e fortalecer as **intervenções de segurança viária** no município, com ações mais efetivas para a **prevenção e redução de óbitos e lesões graves**. É fundamental garantir **políticas públicas voltadas para a mobilidade segura e sustentável**, assegurando **acessibilidade** e priorizando os segmentos mais vulneráveis do trânsito: **motociclistas, pedestres e ciclistas**.

Faz-se necessário, ainda, promover **ações de educação e comunicação** que reforcem a corresponsabilidade de todos no trânsito, construindo um espaço de **igualdade, convivência pacífica e respeito aos direitos e deveres** de cada cidadão.

Reforçamos, como alerta necessário, o tema da Campanha da Semana Nacional do Trânsito de 2025 proposta pelo CONTRAN – “Desacelere. Seu bem maior é a vida” que visa conscientizar motoristas e usuários das vias de trânsito sobre a importância de reduzir a velocidade sendo este fator imperioso para diminuição dos acidentes, e buscando um trânsito mais seguro e responsável, o que se espera também para o município de Goiânia.

REFERÊNCIAS

1. OPAS – Organização Pan-Americana de Saúde. Plano Global - Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030. OPAS, 11 maio 2021.
Disponível em:
https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-decade-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true. Acesso em: 09 agosto 2025.
2. BRASIL. Ministério da Saúde. Guia Vida no Trânsito. Brasília: Ministério da Saúde, 2017. Disponível em:
https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_vida_transito_2017.pdf. Acesso em: 09 agosto 2025.

3. ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. Norma Técnica ABNT NBR 10697: Pesquisa de sinistros de trânsito — Terminologia. São Paulo: ABNT, 2020. Disponível em:
<https://www.abramet.com.br/repo/public/commons/ABNT%20NBR10697%202020%20Acidentes%20de%20Transito%20Terminologia.pdf>. Acesso em: 11 agosto 2025.
4. WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). Global status report on road safety 2023. Geneva: WHO, 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. Disponível em:
<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>.
5. TEIXEIRA, R. A. et al. Mortality due to garbage codes in Brazilian municipalities: differences in rate estimates by the direct and Bayesian methods from 2015 to 2017. Revista Brasileira de Epidemiologia, v. 24, e210003, 2021. <https://doi.org/10.1590/1980-549720210003.supl.1>
6. RIOS, P. A. A. et al. Fatores associados a acidentes de trânsito entre condutores de veículos: achados de um estudo de base populacional. Ciência & Saúde Coletiva, v. 25, p. 943-955, 2020.
7. SOUSA, R. A. de et al. Tendência temporal e distribuição espacial da mortalidade por acidentes de trânsito no Piauí, 2000-2017. Epidemiologia e Serviços de Saúde, v. 29, p. e2019558, 2020.
8. MALTA, D. C. et al. Road traffic injuries and deaths and the achievement of UN Sustainable Development Goals in Brazil: results from the Global Burden of Disease Study, 1990 to 2019. Revista da Sociedade Brasileira de Medicina Tropical, v. 55, p. e0261, 2022.
9. AQUINO, E. C.; ANTUNES, J. L. F.; MORAIS NETO, O. L. Mortality by road traffic injuries in Brazil (2000–2016): capital cities versus non-capital cities. Revista de Saúde Pública, v. 54, p. 122, 2020.
10. MEIRELAYNE, B. D. et al. Mortalidade por acidentes de trânsito em idosos nas regiões do Brasil no período de 2009 a 2018. Práticas e Cuidado: Revista de Saúde Coletiva, Salvador, v. 2, n. e10392, p. 1-13, 2021.

11. **IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.** Taxa de internação entre motociclistas tem a maior alta em 10 anos. Portal do Ministério da Saúde, 23 maio 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2023/maio/taxa-de-internacao-entre-motociclistas-tem-maior-alta-em-10-anos>. Acesso em: 23 agosto 2025.

Equipe de Elaboração:

Arleide Maria dos Santos¹, Marta Maria Alves da Silva¹, Railda Gonçalves Martins¹, Luiz Henrique de Almeida Silva, Rosana Carneiro Tavares¹, Sirlene Gomes de Oliveira Borges¹, Mary Signorelli Faria Lima¹, e Jane Andrade Sinimbu².

1. Técnicos da Gerência de Vigilância às Violências e Acidentes/ Diretoria de Vigilância Epidemiológica/Superintendência de Vigilância em Saúde/ Secretaria Municipal de Saúde de Goiânia (GVVA/DVE/SVS/SMS Goiânia)
2. Gerente da Gerência de Vigilância às Violências e Acidentes/ Diretoria de Vigilância Epidemiológica/Superintendência de Vigilância em Saúde/ Secretaria Municipal de Saúde de Goiânia (GVVA/DVE/SVS/SMS Goiânia)

Validação de dados:

Flaviane Lemos Ribeiro – Diretora de Vigilância Epidemiológica

Flávio Toledo de Almeida – Superintendente de Vigilância em Saúde

Diretoria de Vigilância Epidemiológica/ Superintendência de Vigilância em Saúde/ Secretaria Municipal de Saúde de Goiânia (DVE/SVS/SMS Goiânia)