



6º Encontro Internacional de Política Social
13º Encontro Nacional de Política Social
Tema: Duzentos anos depois: a atualidade de Karl
Marx para pensar a crise do capitalismo
Vitória (ES, Brasil), 4 a 7 de junho de 2018

Mesa coordenada Política de drogas e legislações na área: reflexões sobre o contexto brasileiro e internacional.

POLÍTICA DE CONTENÇÃO AO BEBER E DIRIGIR: 21 ANOS DE CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Andrea dos Santos Nascimento¹

Resumo: O objetivo é apresentar uma linha do tempo sobre as legislações que impactaram nas ações estatais de enfrentamento ao comportamento de “beber e dirigir”. Observa-se uma série de esforços do poder público no sentido de restringir a combinação álcool e direção, por meio de leis e de resoluções que estão sendo atualizadas continuamente. No Brasil, dois grandes momentos se destacam no que tange às tentativas de controle do uso de bebida alcoólica no contexto do trânsito. O enrijecimento legal, sem a devida participação social demonstra apenas o quanto a repressão e a punição ainda ganham destaque nesse processo. Destaca-se que não se trata apenas de coerção, repressão ou fiscalização, quantidade de ingestão de álcool, mas educação e valorização do espaço público como um direito de todos.

Palavras-chave: Legislação de trânsito; Álcool; Direção automotiva; Comportamento; Segurança pública

Abstract: The aim is to present a timeline of legislation that has impacted on state actions to address drinking and driving behavior. A number of efforts by the public authorities to restrict the combination of alcohol and direction are observed through laws and resolutions that are being continually updated. In Brazil, two great moments stand out with regard to the attempts to control the use of alcoholic beverages in the context of traffic. Legal rigidity, without proper social participation demonstrates just how repression and punishment still gain prominence in this process. It should be emphasized that it is not just coercion, repression or inspection, quantity of alcohol intake, but education and appreciation of the public space as a right of all.

Keywords: Traffic legislation; Alcohol; Automotive steering; Behavior; Public safety.

Política de contenção ao beber e dirigir: 21 anos de Código de Trânsito Brasileiro

Introdução

O objetivo deste trabalho é apresentar uma linha do tempo sobre as legislações que impactaram nas ações estatais de contenção e coibição ao comportamento de “beber e dirigir”. Para tanto, escolheu-se como recorte de tempo o ano de 1997, quando ocorreu a publicação do Código de Trânsito Brasileiro, que substituiu e atualizou o Código Nacional de Trânsito, até os dias atuais. Pouco se pode afirmar sobre o conjunto eficiência, eficácia e efetividade das políticas de coerção ao uso de bebidas alcoólicas e direção automotiva. Em contrapartida, nos últimos dez anos tem crescido o número de trabalhos acadêmicos no que tratam do tema “beber e dirigir”. Seja na Psicologia, na Epidemiologia, na Medicina, na Enfermagem, no Serviço Social, na Economia, ou em

¹ Departamento de Psicologia, Centro de Ciências Humanas e Naturais, Universidade Federal do Espírito Santo. E-mail: <andreanas@gmail.com>.

mais áreas do saber, essa temática ainda possui um vasto campo a ser explorado e pesquisado, tendo em vista, a capilaridade da questão.

Seja por um recorte mais biológico, sobre os efeitos do álcool no organismo, seja em um aspecto mais amplo, como é o caso dos estudos em políticas públicas, a questão é que as discussões em relação à temática não param. Em relação às políticas públicas, por exemplo, observa-se uma série de esforços do poder público no sentido de restringir a combinação entre as ações de “beber e dirigir” por meio de leis e de resoluções que estão sendo atualizadas em curtos espaços de tempo. Esse conjunto de leis e resoluções, inicialmente conhecidos como “Lei Seca”, mesmo que a legislação brasileira não tenha se disposto a proibir oficialmente toda fabricação, transporte e comercialização (seja importação ou exportação) de bebidas alcoólicas.

Isso posto, apresentaremos, no desenvolvimento desse trabalho, dois momentos, que destacamos em nossos estudos, acerca das regulamentações do Código de Trânsito Brasileiro para coibição e repressão do uso de bebidas alcoólicas no contexto do trânsito, por motoristas.

Desenvolvimento

A Organização Mundial da Saúde (2009, 2013) aponta que os acidentes de trânsito estão entre as maiores causas de morbimortalidade humana. Por ano, avalia-se que 1,2 milhão de pessoas são vítimas de acidentes de trânsito, mesmo que não seja apresentada de forma inequívoca uma estatística única acerca de feridos, das ocorrências de invalidez permanente, e de óbitos, uma vez que há um consenso geral acerca da existência de subnotificação dos casos em países latinoamericanos.

O Relatório Mundial para a Prevenção de Acidentes nas Estradas da OMS, organizado por Peden et al. (2004), demonstrou que medidas como o uso de cinto de segurança e do capacete, da cadeirinha para crianças, a redução no limite de velocidade e a redução da concentração de álcool permitida no sangue de motoristas são importantes para a segurança no trânsito.

Pesquisadores brasileiros como Pinsky e Pavarino Filho (1998), Waiselfisz (2012), Salgado, Campos, Duailibi e Laranjeira (2012) e Nascimento (2013), procuram demonstrar de quais formas a associação entre álcool e direção automotiva pode ser considerada como um dos fatores que aumentam o risco de acidentes, principalmente em relação à sua gravidade. Alguns desses estudos chegam a demonstrar que existe uma

prática socialmente aceita (mas incrivelmente velada) acerca do dirigir sob efeito de álcool, e que esta ocorre em índices muito superiores a outros países que implementaram medidas estatais de controle.

Desta forma, os estudos mostram, de alguma forma, que os impactos negativos, sejam eles sociais, econômicos ou psíquicos, dos acidentes de trânsito (com ou sem vítimas) justificam a discussão entre a sociedade civil e a comunidade política para que sejam efetivadas ações rigorosas/intensas de monitoramento, fiscalização e de educação para a segurança no trânsito. A prevenção dos acidentes de trânsito relacionados ao consumo abusivo de bebidas alcoólicas evidentemente requer atenção do poder público.

Primeiramente é preciso problematizar acerca das condições nas quais as pessoas transitam, uma vez que geraram novas demandas a serem compreendidas e enfrentadas, não apenas no campo da segurança pública, mas também nos campos da saúde, educação, cultura e das relações sociais. Nesse aspecto os acidentes de trânsito envolvem condutores de veículos de todos os tipos, assim como adultos e crianças, quer sejam passageiros ou pedestres. Para Minayo (2006), os acidentes de trânsito têm sido percebidos como um problema que extrapola a segurança viária e que atinge a saúde pública devido aos altos custos sociais destes acidentes (IPEA, 2006) que acabam por impactar no Sistema Único de Saúde, o SUS.

O veículo automotor mesmo que proporcione o deslocamento de pessoas e mercadorias, também é percebido como um artefato importante para muitos brasileiros (Rodrigues, 2000). Tal artefato está diretamente relacionado à classe social, de forma que quanto maior o poder aquisitivo “melhor” o veículo a ser adquirido e, parece-nos que, menor a preocupação com os demais usuários da via.

No que tange a segurança viária, Aguilera e Moysés (2014) apontam que a estratégia mais efetiva para mudar o comportamento do condutor “infrator” é a fiscalização, principalmente em relação ao consumo de álcool associado à direção e ao excesso de velocidade. Interessante constatar como as políticas públicas acabam dialogando diretamente com as questões de segurança, educação e de comportamento de risco.

Aliado a isso, uma discussão que é preciso pontuar, está relacionada ao comportamento de risco, que pode ser definido como ações que podem ter como resultado um prejuízo na saúde física ou mental do indivíduo e de outrem. Para Panichi e Wagner (2006) é complexa a tentativa de explicar o comportamento de risco no trânsito e a

tendência ao envolvimento em acidentes, pois todo comportamento é multideterminado por fatores psicossociais e individuais. Tais autores discordam da visão de Wilde (2005), que relaciona o comportamento de risco à parca ou ausente perspectiva de futuro nos jovens, como um nihilismo cogente.

Nesse aspecto, em um estudo descritivo-correlacional de Norza-Cespedes e et al. (2014), realizado na Colômbia, os autores garantem que quanto maior o nível de educação do condutor menos há a incidência em acidentes, do mesmo modo que quanto menor o nível de educação do pedestre maior o engajamento em condutas de risco, indicando que há uma relação com o nível educacional, portanto. Os autores abordam ainda questões relacionadas aos estilos de direção. Comportamentos que envolvem risco são relacionados aos quadros de ansiedade, estresse, agressividade e hostilidade no tráfego. Uma das conclusões desse estudo relaciona-se com a educação de trânsito. Segundo os autores, as campanhas de prevenção não atingem de forma eficiente a população, sendo ineficazes para a prevenção de acidentes. O mesmo foi constatado por Aguilera e Moysés (2014), quanto ao caráter apenas informativo que tem a educação de trânsito, pois suas estratégias não apresentam evidências significativas para uma mudança de comportamento em condutores e pedestres, reduzindo seu engajamento em comportamentos riscos e seu envolvimento em acidentes, naquilo que for exigência para se alcançar uma efetiva segurança viária.

O que a literatura aponta é que existe correlação entre os acidentes de trânsito, e sua gravidade, com a prática da direção de veículo sob efeito de álcool, o que forçou uma tomada de decisão por parte do Estado. A urgência justificava oficializar a proibição da associação entre duas ações culturalmente valorizadas – dirigir e consumir bebida alcoólica – com o intuito de coibir sua associação de forma a organizar a fiscalização, formalizar a adequação de equipamentos de aferição do estado alcoólico do motorista e estabelecer sanções administrativas e criminais.

No que tange as tentativas de controle do comportamento consorciado de “beber e dirigir” no Brasil, houve dois grandes momentos de destaque ambos relacionados com a busca de alguma normatização do uso de bebida alcoólica, no contexto do trânsito e da direção de veículos.

O primeiro momento foi caracterizado pela promulgação da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que trouxe em seu bojo o desafio de uma nova compreensão do espaço público, bem como de todo o sistema de trânsito brasileiro. Nesse formato legal,

era possível que um condutor que infringisse as normativas fosse, não somente penalizado administrativamente com uma multa, mas também inserido num sistema de controle pelo qual acumularia determinados pontos em um prontuário, associado à sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH), junto ao Órgão de Trânsito e que, a depender da quantidade ou da gravidade das infrações cometidas, restaria penalizado dentro de uma graduação que variava de uma advertência até a suspensão do direito de dirigir.

Tal fato pode ser observado no texto do artigo 167 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o CTB, que versa sobre “dirigir sob influência de álcool”. Importante observar aqui que ao motorista era autorizada a direção, desde que com menos de seis decigramas de álcool por litro de sangue, não havendo naquele momento uma “tolerância zero”.

Grande embate jurídico foi travado naquele momento, já na virada do século, no sentido de melhor delimitar o que se compreendia por “direito” de dirigir no espaço público; ou o que equivaleria seis decigramas de álcool em um organismo humano padrão, já que o mesmo não existia senão por uma pura abstração (afinal, muitos fatores diferenciam o metabolismo do álcool nos corpos humanos, diferentes por serem masculinos ou femininos, mais altos ou mais baixos, mais alimentados ou menos não alimentados); e mesmo, o caráter “repressor” do próprio Código de Trânsito que acabara de entrar em vigor.

Nesse contexto o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) sancionou a Resolução nº 52 de 1998 que disciplinava o uso dos medidores de alcoolemia, a fim de estabelecer os procedimentos cabíveis para as autoridades de trânsito. Em seu artigo 1º, a resolução determinava que o limite aceitável para a concentração de álcool no sangue de um condutor, para que o mesmo estivesse autorizado a estar na direção de um veículo em via pública, era de seis decigramas de álcool por litro de sangue, e que poderia ser averiguada por meio de aparelho de análise de ar alveolar e que era possível um erro máximo, na medição resultante da aplicação do etilômetro, de até quinze por cento.

No mesmo ano, sete meses depois, o Contran publicou a resolução nº 80 que trouxe algumas modificações em relação à anterior, revogando-a. Em seu artigo 1º determinava que o limite aceitável permaneceria em seis decigramas de álcool por litro de sangue e que poderia ser averiguada por meio de: aparelho de ar alveolar (numa concentração igual ou superior a 0,3mg por litro de ar expelido dos pulmões); exame clínico com laudo de médico da Polícia Judiciária; ou exames laboratoriais. Desta vez

não era permitido erro algum na medição do etilômetro. Além disso, outras modalidades de averiguação surgiram para apoiar a autoridade fiscalizadora. As penas previstas eram as do art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro, com detenção de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, além das penalidades administrativas estabelecidas no artigo 165, do CTB, ou seja, multa (cinco vezes o valor correspondente a 180 UFIR) e suspensão do direito de dirigir.

Em outubro de 2006, oito anos depois da resolução 81, entrou em vigor a resolução Contran nº 206/2006. Uma das novidades era o artigo 2º que estabelecia, na possibilidade de recusa do condutor em submeter-se à aplicação do etilômetro, quais testes deveriam ser realizados pela autoridade policial no momento da ocorrência. Tais procedimentos falavam em “notórios sinais” resultantes do consumo de álcool. Além de informar se havia ou não ingerido bebida alcoólica, os sinais evidentes eram assim dimensionados: a) quando a aparência; b) quanto a atitude; c) quanto a orientação espacial; d) quanto a memória e e) quanto a capacidade motora e verbal. Ao final desse documento era necessária a assinatura do agente de trânsito responsável pela abordagem e constatação dos sinais.

O segundo momento ganha corpo com a promulgação da Lei 11.705 de 2008 (conhecida popularmente como “Lei Seca”), uma vez que diversas dificuldades foram encontradas pelos gestores e operadores (policiais militares) dos programas de fiscalização noturnos (as famosas blitzes) decorrentes da primeira lei. O principal deles permanecia com a questão da recusa do motorista a realização do teste do etilômetro, no momento da abordagem policial. Era preciso assegurar um aperfeiçoamento na abordagem com outros mecanismos que dessem ao agente de trânsito a possibilidade de atestar a embriaguez que não fosse restrita ao etilômetro, ou ao testemunho do agente.

Um estudo realizado nesse período por Jomar, Abreu e Laus (2010), no Rio de Janeiro, para compreender melhor a temática da associação entre álcool e direção, evidenciou que 90% dos condutores participantes estavam satisfeitos com as abordagens promovidas por autoridades policiais em face da “Lei Seca” e acreditavam que essa estratégia contribuía para a Segurança Pública. Os autores apontam a existência de indícios de que a aplicação de uma lei mais rígida e a alta fiscalização contribuem para a diminuição da frequência de consumo de bebida alcoólica antes da direção.

A aplicação de fiscalização rígida e de punição efetiva corroboram para um estágio de persuasão do condutor do veículo, ou pelo menos de um dos condutores que estiverem no veículo, a que se mantenham sem consumir bebida alcoólica (considerando que o carona é um possível condutor em caso de necessidade). A surpresa na instalação das estações de trabalho para realização das blitzes, inopinadas acerca de local e horário de sua realização também corroboram esta leitura de formação de um estágio persuasório entre usuários da via, quanto à ingestão de álcool e condução de veículo automotor.

A partir desse momento, em dezembro de 2012, o CTB sofreu mais uma alteração com o advento da Lei 12.760 de 2012, quando passou a ser permitido às autoridades de trânsito a produção de vídeos, fotos ou outros meios técnicos que indicassem que o condutor estaria “alcoholizado”.

Um ano depois, o Conselho Nacional de Trânsito – Contran promulgou a resolução nº 432/2013, ainda em vigor, que mantém todos os demais procedimentos já anteriormente experimentados e autorizados, pelo próprio Contran, aos agentes de trânsito, para que possam no exercício de seu mandato, verificar o consumo de álcool ou substância psicoativa em motoristas que se negarem a realizar o teste do etilômetro. Além do relato testemunhal do agente de trânsito e das outras medidas, caso o condutor abordado se recuse a realizar o teste do “bafômetro”, a ele são aplicadas as penalidades e medidas administrativas cabíveis, a partir dos sinais já elencados pela resolução 206/2006, apenas com algumas alterações, tais como a criminalização a que está submetido, sem prejuízo das medidas administrativas, do exame de sangue, entre outros procedimentos previstos em normativas anteriores.

Em 2016, com a Lei nº 13.281 de maio de 2016, houve novo recrudescimento para quem dirige após ingestão de bebida alcoólica, a multa aumentou para o valor de R\$ 2.934,70, observando que esse valor dobra se o motorista for flagrado novamente no período de um ano. O condutor flagrado com concentração alcoólica em nível igual ou superior a 0,3 miligramas por litro de ar alveolar poderá ser detido e conduzido à autoridade policial. Neste caso, o motorista comete crime de trânsito e deve ser encaminhado à delegacia. Se o motorista recusar-se a se submeter ao teste de etilômetro, o agente de trânsito tem a discricionariedade de fazer a comprovação da embriaguez por meio de testemunhas, vídeos e sintomas evidentes tal como previsto nas resoluções e leis anteriores.

Entretanto, para caracterização de crime de embriaguez ao volante, após as mudanças no Código de Trânsito Brasileiro e suas resoluções, surgiram marcadas divergências nos posicionamentos jurisprudenciais, tornando irrelevante sua discussão para o objetivo deste ensaio, que não incursionará em aspectos jurídicos.

A seguir, um resumo do investimento do poder público em leis e resoluções para regulamentação e embasamento legal das operações de trânsito no intuito de coibir a combinação entre o álcool e direção automotiva:

Lei	Resolução
Lei 9.503 de 1997	Art 167, 276, 277
	52/1998
	80/1998
	206/2006
Lei 11.705 de 2008	--
Lei 12.760 de 2012	432/2013
Lei 13.281 de 2016	--

Pelo exposto até aqui, observa-se que várias modificações foram sendo paulatinamente realizadas em 21 anos de vigência do Código de Trânsito Brasileiro, a partir de demandas da sociedade civil e dos executores da política de contenção e repressão ao “beber e dirigir”. Cabe destacar que o Código de Trânsito Brasileiro vem sendo objeto de novos estudos e propostas de alterações diversas em uma comissão especial da Câmara dos Deputados que trata do aprimoramento da legislação².

Considerações finais

Em todo o mundo, a combinação entre álcool e direção automotiva tem demonstrado acarretar milhares de acidentes de trânsito, mesmo que em dimensões variáveis. Essa é uma constatação que tem chamado atenção da agenda política, ao demandar políticas que atuem no sentido de erradicar ou diminuir a sua ocorrência.

Apesar das medidas tomadas a fim de garantir maior eficiência e minorar possíveis erros ou desvios nas abordagens policiais de fiscalização do cumprimento da Lei, ou nas blitzes de trânsito promovidas pelo poder público, e das ações de prevenção ainda precisarem ser viabilizadas para além da fiscalização, o Brasil carece de um amplo processo de discussão, planejamento e implementação de estratégias conjuntas, com a participação da sociedade civil.

² O deputado federal Sérgio Brito (PSD/BA), é relator do Projeto de Lei (PL) 8085/2014 que altera a Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Perez-Nunez (2014), por exemplo, criticam as políticas públicas empreendidas no México, cujo foco está voltado exclusivamente para o motorista. Para eles, esse tipo de abordagem, ao desconsiderar os demais usuários das vias, induz à implementação de estratégias pouco efetivas. Defendem estratégias de mobilidade segura com maior equidade para todos os que transitam nas vias públicas.

Transferir para os motoristas, em especial de veículos automotores, a exclusiva responsabilidade de diminuir, ou eliminar, os comportamentos de risco, por meio de um discurso de “valorização da vida”, corrobora o conceito de biossociabilidade fundamentada pela estrutura de poder, como em Foucault. Isso porque não há como desvincular o sujeito da lógica de produção e de consumo organizada pelos agentes econômicos (indústria automobilística, por exemplo) de nossa era. Além disso, esses agentes têm, como forte aliadas, as mídia (em especial seu braço publicitário, que cria e propaga o desejo pela posse e uso de um veículo e que o faz estimulando instintos – e não comportamentos – como a agressividade, a sexualidade, etc).

Bem assim é que problemas coletivos tornam-se individuais e o modelo triádico de produção-consumo-acumulação capitalista permanece praticamente intocável, embora produza inúmeras mazelas para as quais o próprio capitalismo tem, quase sempre a solução. Senão isso, ainda há a possibilidade de se observar uma espécie de dialética, aqui, constituída pela tese da produção-consumo-acumulação, pela antítese do uso consorciado de álcool e direção de veículos adquiridos sob esta lógica e por uma síntese de economia médica hospitalar (atendimentos de emergência, planos de saúde, serviços hospitalares, seguros de veículos e de vida, etc).

É inegável a movimentação existente, por exemplo, na proibição da venda de bebidas alcoólicas para crianças e adolescentes, Lei nº 13.106/2015, a regulamentação do Conselho Nacional de Auto-Regulamentação Publicitária (Conar) a partir de uma série de princípios para a propaganda de bebidas alcoólicas, ou mesmo a proibição da comercialização (venda e distribuição) de bebidas alcoólicas em rodovias federais ou em áreas de acesso direto às rodovias. No entanto, o acesso ainda é quase irrestrito ao álcool na quase totalidade de estabelecimentos comerciais e permanecem com boa exposição nas mídia (em especial por meio da publicidade). Além disso, álcool para consumo humano é livremente exposto nos bares e nas prateleiras dos supermercados, num acesso ainda mais direto. Apenas alterações legais não são capazes de promover e manter mudanças comportamentais em relação ao consumo do álcool e direção automotiva.

O enrijecimento legal e as multas de alto valor monetário, sem a devida educação (que não pode ser apenas pensada como campanha publicitária, ou como promoção institucional), participação social e fiscalização permanente, demonstra apenas o quanto a repressão do comportamento de “beber e dirigir” ainda é necessária nesse processo, sendo sua lógica a da preservação da vida.

Destaca-se que não se trata, portanto, apenas avaliar juridicamente a legalidade ou ilegalidade em relação à associação do consumo de bebidas alcoólicas e da direção automotiva, nem tão somente de discutir a implementação de estratégias e mecanismos de coerção, de repressão ou de fiscalização, ou de determinar os limites padrões de ingestão de álcool. Nada disso tornará efetiva a segurança no trânsito, sem que tenhamos alinhado estratégias de educação, mecanismos de investimento e propagado, seriamente, a valorização de uma outra forma de agir no espaço público.

Neste sentido é que vale ressaltar que o trânsito é uma área de conhecimento transdisciplinar, que não se restringe apenas aos procedimentos e operacionalidade, organizados e orientados dentro do campo da Segurança Pública, nem tampouco apenas de estudos clínicos e na operacionalidade da rede de Saúde, mas que, como num tripé, apoia-se também na Educação. Este último campo, mais que os demais, ainda com muito a ser desenvolvido e aplicado na busca por um trânsito mais seguro.

Referências

AGUILERA, S. L. V. U.; MOYSES, S. T.; MOYSES, S. J. Intervenções de segurança viária e seus efeitos nas lesões causadas pelo trânsito: uma revisão sistemática. **Revista Panamericana Salud Publica**, Washington, v. 36, n. 4, p. 257-265, Oct. 2014.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras**: relatório executivo. Brasília: IPEA; ANTP. 2006.

JOMAR, R. T.; ABREU, A. M. M.; LAUS, M. M. Teste do etilômetro e opinião sobre a Operação Lei Seca em amostra de motoristas abordados na cidade do Rio de Janeiro (RJ), 2010: estudo transversal. **Epidemiologia Serviço Social e Saúde**, Brasília, v. 22, n. 1, p. 121-128, mar. 2013.

MINAYO, C. The inclusion of violence in the health agenda: historical trajectory. **Ciência e Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro. v.11, n.2, 375-383. 2006.

FOUCAULT, M. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

- NASCIMENTO, A.S. **A questão da direção automotiva após a ingestão de bebida alcoólica**: considerações sobre ações estatais de enfrentamento. 2013. 220f. Tese (Doutorado em Psicologia)-Programa de Pós-Graduação em Psicologia do Departamento de Psicologia Social e do Desenvolvimento da Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2013.
- NORZA-CESPEDES, E. H et al. Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. **Revista Crim.**, Bogotá, v. 56, n. 1, p. 157-187, Apr. 2014 .
- PANICHI, R. M. D.; WAGNER, A. Risky driver behavior: a literature review of factors that predict risky driving among young people. **Interamericana j. psychology**, Porto Alegre, v. 40, n. 2, p. 159-166, ago. 2006.
- PINSKY, I.; PAVARINO FILHO, R.V. A apologia do consumo de bebidas alcoólicas e da velocidade no trânsito no Brasil: considerações sobre a propaganda de dois problemas de saúde pública. **Revista Psiquiatria Rio Grande do Sul**, Porto Alegre, v. 29, n. 1, p. 110-118, 2007.
- PEREZ-NUNEZ, R. et al. El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 30, n. 5, p. 911-925, May. 2014.
- RODRIGUES, J. **500 anos de trânsito no Brasil**: convite a uma viagem. Curitiba: ABDETRAN, 2000.
- SALGADO, R.S; CAMPOS, V.R; DUAIBI, S.; & LARANJEIRA, R.R. O impacto da “Lei Seca” sobre o beber e dirigir em Belo Horizonte/MG. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 17, n. 4, p. 971-976, 2012.
- WASELFISZ, J.J. **Mapa da Violência**. Caderno Complementar 2: acidentes de trânsito. São Paulo: Instituto Sangari, 2012.
- WILDE, G.J.S. **O limite aceitável de risco**: uma nova psicologia de segurança e de saúde. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global plan for the decade of action for road safety 2011–2020**. Geneva: WHO, 2009.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global status report on road safety**. Geneva: WHO, 2013.