

IMPACTO DA *LEI SECA* NA MORTALIDADE POR ACIDENTES DE TRÂNSITO

IMPACT OF THE *DRINK-DRIVING LAW* ON MORTALITY FROM TRAFFIC ACCIDENTS

EL IMPACTO DE LA *LEY SECA* EN LA MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁFEGO

Ângela Maria Mendes Abreu^I
Rafael Tavares Jomar^{II}
Renata Glaucy Fernandes Thomaz^{III}
Raphael Mendonça Guimarães^{IV}
José Mauro Braz de Lima^V
Rachel Ferreira Savary Figueiró^{VI}

RESUMO: Estudo descritivo que objetivou verificar a frequência da mortalidade por acidentes de trânsito no município do Rio de Janeiro do mês de julho de 2007 comparada à do mês de julho de 2008, além de caracterizar os acidentes e o perfil sociodemográfico de suas vítimas fatais relativos ao último período citado. Os dados das vítimas fatais foram coletados de seus prontuários no Instituto Médico Legal do município do Rio de Janeiro e os dados populacionais foram coletados do DATASUS, sendo ambos compilados e tabulados no programa estatístico Epi-Info 2000. Observou-se redução da mortalidade por acidentes de trânsito de 12,9% em julho de 2008 quando comparada a do mês de julho de 2007, considerando a taxa bruta da população no período. Esse resultado alerta para a importância de medidas preventivas e ainda de fiscalização contínua e efetiva para o cumprimento da lei todo o tempo.

Palavras-chave: Mortalidade; acidentes de trânsito; bebidas alcoólicas; executoriedade da lei.

ABSTRACT: This descriptive study aimed to determine the frequency of mortality from traffic accidents in the municipality of Rio de Janeiro in July 2007 as compared with July 2008, and to characterize the traffic accidents and the socio-demographic profile of fatal casualties in July 2008. Data were collected from victims' medical records at the Rio de Janeiro municipal forensic institute. Demographic data were collected from the national health service data base (DATASUS), and were compiled and tabulated using the statistics program Epi-Info 2000. Mortality from traffic accidents was around 12.9% lower in July 2008 than in July 2007, in terms of the gross population rate for the period. This result underscores the importance not only of preventive measures, but of effective, direct surveillance for ongoing law enforcement.

Keywords: Mortality; accidents, traffic; alcohol; law enforcement.

RESUMEN: Se realizó un estudio descriptivo que tuvo como objetivo determinar la frecuencia de mortalidad por accidentes de tráfico en el municipio de Rio de Janeiro-Brasil; ocurridos en julio de 2007, en comparación con julio de 2008, para caracterizar los accidentes de tráfico y el perfil sociodemográfico de las personas que han sido muertas en el mes de julio de 2008. Los datos fueron obtenidos de los registros médicos de las víctimas en el Instituto Médico Forense del municipio de Rio de Janeiro. Se recogieron datos demográficos en el DATASUS y fueron compilados y tabulados por el programa estadístico Epi-Info 2000. Hubo reducción de la mortalidad por accidentes de tráfico de 12,9% en julio de 2008 en comparación con julio de 2007, teniendo en cuenta la tasa bruta de población durante el período. Eso resultado nos recuerda la importancia de medidas preventivas e incluso una vigilancia directa y efectiva para la aplicación de la ley todo el tiempo.

Palabras clave: Mortalidad; accidentes de tránsito; bebidas alcohólicas; aplicación de la ley.

INTRODUÇÃO

Mais de 1,2 milhões de pessoas morrem todos os anos nas estradas de todo o mundo e entre 20 a 50 milhões sofrem traumatismos não fatais. Acrescenta-se, ainda, o fato de mais de 90% das mortes causa-

das por acidentes de trânsito ocorrer em países de baixa e média renda, que, por sua vez, têm menos de metade dos veículos existentes em todo o planeta¹.

Estudo demonstrou que, no período de 1990 a

^IDoutora em Enfermagem. Professora Adjunta do Departamento de Enfermagem de Saúde Pública da Escola de Enfermagem Anna Nery da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: angelabreu@globo.com.

^{II}Mestre em Enfermagem. Tecnologista do Instituto Nacional de Câncer. Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: rafaeljomar@yahoo.com.br.

^{III}Aluna do 8º período do Curso de Graduação de Enfermagem e Obstetrícia da Escola de Enfermagem Anna Nery da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: renataglaucy@hotmail.com.

^{IV}Doutorando em Saúde Coletiva. Professor Assistente do Departamento de Enfermagem de Saúde Pública da Escola de Enfermagem Anna Nery da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: rapha.spu@gmail.com.

^VDoutor em Neurologia. Professor Adjunto da Faculdade de Medicina da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: jmbl@globo.com.

^{VI}Doutora em Enfermagem. Professora Adjunta do Departamento de Enfermagem de Saúde Pública da Escola de Enfermagem Anna Nery da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: rachel.figueiro@gmail.com.

2005, houve um aumento de 72% dos óbitos em municípios brasileiros com menos de 100 mil habitantes². No que concerne à morbidade, estima-se que 400.000 pessoas/ano sofram algum tipo de ferimento decorrente dos acidentes de trânsito³.

Diante disso, o presente estudo teve como objetivos verificar a frequência da mortalidade por acidentes de trânsito no município do Rio de Janeiro do mês de julho de 2007 comparada à do mês de julho de 2008, além de caracterizar os acidentes e o perfil sociodemográfico de suas vítimas fatais relativos ao mês de julho de 2008.

REFERENCIAL TEÓRICO

Os acidentes de trânsito e as consequências do consumo de bebidas alcoólicas estão entre os principais problemas de saúde pública no Brasil⁴ e pode-se afirmar que, quanto mais grave o acidente automobilístico, maior é o envolvimento com o consumo de bebidas alcoólicas, pois, aproximadamente, 70% desses acidentes com vítimas fatais têm o álcool como principal responsável^{5,6}. Nesse sentido, o consumo de álcool é um dos fatores determinantes dos acidentes automobilísticos, destacando-se a intensidade de suas consequências e prejuízos.

No Brasil, a recente promulgação da Lei 11.705/2008, a *Lei Seca*⁷, que instituiu a redução da taxa de alcoolemia de 0,6g/l para zero em todos os condutores de veículo automotor, provocou várias discussões em torno desse assunto. Acredita-se que a sociedade brasileira iniciou, então, um importante processo de mudança cultural a partir da vigência desta lei dando novo tratamento ao binômio álcool e direção de veículos⁶.

Pode-se, ainda, verificar em dados do Ministério da Saúde² que em apenas um mês após a promulgação da *Lei Seca*⁷ houve economia de aproximadamente 50 milhões de reais em gastos com internações hospitalares, previdência social, custos legais, atendimento em emergência e seguros.

METODOLOGIA

Trata-se de um estudo epidemiológico do tipo descritivo realizado no Instituto Médico Legal Afrânio Peixoto (IML-AP), para onde são encaminhadas todas as vítimas fatais por causas violentas do município do Rio de Janeiro. Os dados foram coletados dos prontuários das vítimas fatais por acidentes de trânsito (colisão, atropelamento, choque, queda de moto, outros), do universo das vítimas por todas as causas externas registradas no sistema de informação do IML-AP.

Foram analisados os laudos de todas as vítimas fatais envolvidas em causas violentas durante o mês de julho do ano de 2008 e de julho de 2007. Os pes-

quisadores foram ao setor de protocolo do IML-AP, onde foi realizada a pré-seleção dos números dos laudos cadavéricos referentes ao mês de julho de 2007 e julho de 2008.

De acordo com o levantamento realizado, havia 658 laudos cadavéricos referente a todas as causas externas do mês de julho de 2007 e 585 laudos referentes ao mês de julho de 2008. Foram consideradas perdas no estudo os laudos que não se encontravam no arquivo no período do levantamento dos dados, pois estavam sendo usados por outros setores.

Devido à aprovação da *Lei Seca*⁷, foi escolhido o mês de julho de 2008 para descrever o perfil das vítimas dos acidentes de trânsito bem como as características deles.

Após análise manual de todos os laudos cadavéricos, foram selecionados apenas os laudos das vítimas de acidentes de trânsito. Analisaram-se, segundo o perfil sócio-demográfico e as características dos acidentes, 50 laudos cadavéricos referentes a óbitos por acidentes de trânsito, de um total de 585 óbitos por todas as causas externas, no mês de julho de 2008.

As variáveis estudadas quanto às características sociodemográficas foram: sexo, idade, estado civil, escolaridade, raça, naturalidade, endereço e profissão; quanto às características do acidente: turno do acidente, dia da semana, data e local do óbito, tipo de veículo e tipo do acidente.

Após a coleta, os dados foram processados eletronicamente pelo programa estatístico EPI-INFO 2000, que utilizou a análise estatística simples de frequência através de tabelas univariadas.

Este estudo foi submetido aos procedimentos normativos do Comitê de Ética e Pesquisa do IML-AP, em outubro de 2005, e autorizado sob o protocolo nº 121/1544 D/GAB/05.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A taxa de mortalidade proporcional por todas as causas e a mortalidade proporcional por acidentes de trânsito, segundo vítimas fatais encaminhadas ao IML-AP do município do Rio de Janeiro, no mês de julho de 2007 e julho de 2008, isto é, antes e após a *Lei Seca*⁷, estão apresentadas na Tabela 1. Nota-se que, em 2008, o número de vítimas fatais no trânsito diminuiu 12,9% em relação ao mês de julho de 2007. A taxa de mortalidade por causas externas também apresentou redução (10,8%), considerando a taxa bruta da população no período segundo dados do DATASUS.

Observa-se que 82% dos óbitos analisados foram do sexo masculino e que 46% das vítimas tinham entre 14 e 39 anos de idade. Além disso, 46% eram da

TABELA 1: Taxa de mortalidade por causas externas e por acidentes de trânsito registradas no IML. Município do Rio de Janeiro, julho 2007 e julho de 2008.

Período	Taxa de Mortalidade por causas externas			Taxa de Mortalidade por acidentes de trânsito		
	Valor Absoluto f	Taxa bruta ^(*) (x 10 ⁻⁵)	Diferença de taxas %	Valor Absoluto f	Taxa bruta ^(*) (x 10 ⁻⁵)	Diferença de taxas %
Julho/2007	658	10,64		58	0,93	
Julho/2008	585	9,49	-10,8	50	0,81	-12,9

^(*) Estimativa da população desse Município – 6.178.762 habitantes em 2007 e 6.161.047 habitantes em 2008, DATASUS, 2009.

Fonte: Instituto Médico Legal Afrânio Peixoto, 2009

raça branca, 24% tinham o ensino fundamental incompleto, 52% eram solteiros e 62% eram nascidos na cidade do Rio de Janeiro, conforme apresentado na Tabela 2.

TABELA 2: Características sociodemográficas das vítimas fatais por acidentes de trânsito. Município do Rio de Janeiro, julho de 2008, pós-*Lei Seca* (N=50).

Características sociodemográficas	f	%
Sexo		
Masculino	41	82,0
Feminino	9	18,0
Faixa etária		
1 a 13	1	2,0
14 a 25	10	20,0
26 a 39	13	26,0
40 a 59	18	36,0
>60	8	16,0
Raça/cor		
Branco	23	46,0
Mulato/ mestiço	18	36,0
Negro	9	18,0
Escolaridade		
Analfabeto	2	4,0
Fundamental incompleto	12	24,0
Fundamental completo	15	30,0
Médio incompleto	4	8,0
Médio completo	12	24,0
Superior incompleto	1	2,0
Superior completo	1	2,0
Ignorado	3	6,0
Estado civil		
Solteiro	26	52,0
Casado	17	34,0
Viúvo	3	6,0
Divorciado	2	4,0
Ignorado	2	4,0
Naturalidade		
Rio de Janeiro	31	62,0
Outros estados	16	32,0
Outros países	3	6,0

Fonte: Instituto Médico Legal Afrânio Peixoto, 2008

Nota-se que os acidentes ocorreram, predominantemente, no turno da noite. Em relação ao dia da semana, observou-se que 26% ocorreram na segunda-feira e 14% no sábado. Identificou-se que 80% das vítimas evoluíram para óbito no hospital. Quanto ao tipo de acidente, nota-se que 58% das mortes foram causadas por atropelamento e 20% por colisão. Em relação ao tipo de veículo envolvido nos acidentes, nota-se que 18% foram automóveis, 18% moto e apenas 4% tiveram envolvimento de ônibus, como expõe a Tabela 3.

TABELA 3: Distribuição das mortes no trânsito segundo as características das ocorrências dos acidentes Município do Rio de Janeiro, julho de 2008, pós-*Lei Seca*. (N=50)

Características do acidente	f	%
Turno do acidente		
Manhã	6	12,0
Tarde	10	20,0
Noite	15	30,0
Madrugada	10	20,0
Ignorado	9	18,0
Dia da semana		
Segunda-feira	13	26,0
Terça-feira	12	24,0
Quarta-feira	4	8,0
Quinta-feira	5	10,0
Sexta-feira	2	4,0
Sábado	7	14,0
Domingo	7	14,0
Local do óbito		
Hospital	40	80,0
Via pública	8	16,0
Ignorado	2	4,0
Tipo de acidente		
Atropelamento	29	58,0
Colisão	10	20,0
Queda de moto	5	10,0
Choque	2	4,0
Queda de bicicleta	1	2,0
Ignorado	3	6,0
Tipo de veículo		
Automóvel	9	18,0
Moto	9	18,0
Ônibus	2	4,0
Caminhão	1	2,0
Bicicleta	1	2,0
Ignorado	28	56,0

Fonte: Instituto Médico Legal Afrânio Peixoto, 2008.

A recente implementação da Lei Federal nº 11.705/08, a *Lei Seca*⁷, provocou mudanças de atitudes na população no que tange ao consumo de bebidas alcoólicas e à condução de veículos automotores. Este fato refletiu-se nos dados do presente estudo, cujo levantamento realizado nos relatórios do IML-AP, durante o mês de julho de 2008, primeiro mês pós-*Lei Seca*⁷, constatou uma queda em torno de 13% na mortalidade proporcional por acidentes de trânsito quando comparada a do mês de julho de 2007.

Esses dados corroboraram os apresentados pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego⁸ que relatou redução de 24% dos atendimentos a acidentes de trânsito realizados pelo Serviço de Atendimento Médico de Urgência no estado de São Paulo, após a aprovação da *Lei Seca*⁷.

Embora os números tenham demonstrado queda discreta no que tange à mortalidade no trânsito no município do Rio de Janeiro, sobretudo na vigência do primeiro mês da *Lei Seca*⁷, sabe-se que os níveis de morbimortalidade em todo o país em decorrência de acidentes de trânsito caíram substancialmente, representando milhares de vidas poupadas. Estas constatações são irrefutáveis, confirmando que a lei era necessária e que veio para ficar⁶.

Ao conhecer o perfil da população investigada e as características dos acidentes, o presente estudo evidenciou que os óbitos ocorreram predominantemente com jovens do sexo masculino. No Brasil, os acidentes de trânsito compõem a 1ª causa de morte de jovens de 18 a 29 anos^{3,6,9}. Nota-se uma importante vitimização dos adultos jovens, configurando-se na faixa etária mais acometida pela ocorrência desses acidentes^{4,9}.

Os dados ressaltam o possível impacto e prejuízos econômicos diretos sobre essa população jovem, que é retirada da família e da sociedade de forma abrupta. Esses óbitos podem também ser responsáveis por impactos importantes no indicador *Anos Potenciais de Vida Perdidos*, visto que as vítimas fatais são principalmente da população jovem^{9,10}.

Vê-se a importante diferença entre os sexos no que tange à mortalidade por esses acidentes. Esse dado pode ser explicado, em parte, pelo comportamento de indivíduos do sexo masculino que adotam atitudes perigosas, tais como: dirigir em maior velocidade, consumo de álcool em níveis problemáticos, maior agressividade, tendência a realizar manobras arriscadas no trânsito, entre outras^{4,9}.

Vários fatores são responsáveis por estas diferenças, porém o principal continua sendo o comportamental. Jovens do sexo masculino constituem o grupo de maior risco, merecendo, por isto, medidas preventivas mais consistentes nas áreas de educação e promoção da saúde^{4,6}.

Dessa forma, pode-se dizer que os adultos jovens estão mais próximos dos acidentes e da violên-

cia, pois há maior busca de emoções, de prazer em experimentar sensações de risco e, principalmente, do uso e do abuso de álcool e outras drogas^{4,5}.

Quanto à escolaridade, nota-se grande parte das vítimas com nível elementar de formação, pois 66% delas não haviam sequer completado o ensino médio. Outros estudos também relataram baixa escolaridade entre as vítimas fatais e ainda acrescentam que a escola é fundamental, não somente como instituição educadora, mas também ao favorecer a adaptação dos jovens à disciplina e ao respeito às leis e normas vigentes para o bem comum^{11,12}.

A sociedade poderia conseguir mais facilmente que seus cidadãos desenvolvessem os valores de um trânsito seguro, se, desde cedo, as crianças e os adolescentes fossem educados para serem futuros pedestres e motoristas responsáveis e cumpridores das leis de trânsito^{6,9}. Por isso, programas educativos têm condições de promover, de modo mais efetivo, a adoção de comportamentos adequados e mudanças de comportamento de risco dos usuários dos sistemas de transporte. Ressalta-se, ainda, para que políticas de segurança no trânsito sejam mais eficazes precisam propor ações conjuntas junto aos setores de transportes e educação.

A educação para o trânsito, portanto, é fundamental e se estabelece como vital para os condutores e pedestres. Dessa forma, especialistas acreditam que a abordagem transversal do tema segurança no trânsito em todo o ensino formal, nos programas de segurança viária e campanhas educativas para a população geral devam fazer parte do cotidiano brasileiro visando à construção de uma nova realidade em nosso país^{5,6}.

Diante dos resultados apresentados neste estudo, foi observado que o turno mais prevalente de ocorrência dos acidentes de trânsito foi o da noite. Corroborando este achado, outros estudos nacionais mostram que o turno em que ocorrem o maior número de óbitos por acidentes de trânsito é o noturno^{4,5,9}.

A maior frequência de ocorrências de óbitos no período da noite sugere que eles se devam ao cansaço dos motoristas, que, em geral, é maior ao final do dia, e também ao elevado número de veículos circulando nas vias públicas neste horário, principalmente quando se trata de uma grande cidade como o Rio de Janeiro, onde as pessoas se deslocam o tempo todo para trabalho, para a residência e para locais de lazer^{6,9}. Acrescenta-se, ainda, que, no período noturno e da madrugada, ocorrem o desrespeito aos semáforos e o excesso de velocidade é um fato^{4,9}.

Esta pesquisa mostrou que os acidentes de trânsito ocorreram com maior frequência na segunda-feira, seguido da terça-feira, e somente depois mostrou uma concentração desses acidentes nos sábados e domingos. Esses achados não corroboram os de ou-

tros estudos que mostram uma tendência maior de acidentes de trânsito nos finais de semana^{4,5,9}. Isto pode ser explicado pelo número de acidentes ter sido limitado e o período analisado ser apenas de um mês.

No entanto, pode-se inferir também que, com a aprovação da *Lei Seca*⁷, as pessoas tenham deixado de sair para beber nos finais de semana para evitar a fiscalização, preferindo a confraternização com os amigos no ambiente familiar e não em bares.

De acordo com o Ministério da Saúde², houve redução dos atendimentos em vias públicas em todo o país, o que, conseqüentemente, gerou uma economia de 50 milhões de reais, apenas no primeiro mês da aprovação da *Lei Seca*⁷.

Ao observar o local do óbito, constatou-se que 80 % das vítimas morreram no hospital. Nota-se que os acidentes de trânsito, além de todo o sofrimento humano que geram, também causam um grande prejuízo à economia dirigida aos atendimentos em saúde. As perdas sofridas chegam às cifras de 28 bilhões de reais por ano⁹.

Sabe-se que, entre as ocorrências por causas externas, os traumas por acidentes de trânsito são os de maior ocorrência de internação hospitalar. A sociedade tem de arcar com o custeio dos serviços de emergência, cuidados médicos de curto e longo prazo, resgate de vítimas e reabilitação delas, despesas jurídicas, indenizações, custos previdenciários e custos relacionados ao trabalho⁶.

Ainda, este estudo revelou que 58% das vítimas dos acidentes de trânsito tiveram como causa de morte o atropelamento, seguido da colisão (20%). Esses dados evidenciam uma característica de países de terceiro mundo, em que grande parte dos acidentes com vítimas fatais são os pedestres os mais envolvidos^{1,9}.

As estatísticas referentes aos acidentes de trânsito destacam o pedestre, vítima de atropelamento (cerca de 40% das mortes) como o elemento mais vulnerável no trânsito. Os idosos são, na maioria das vezes, as vítimas fatais mais vulneráveis ao atropelamento^{1,9}.

Em relação ao tipo de veículo abrangido no acidente, observou-se que 18% tiveram envolvimento de automóveis e 18% de motos. Chamou a atenção que 56% tiveram o tipo de veículo ignorado. A elevada e expressiva ausência de registros referentes ao tipo de veículo envolvido configuram um padrão ineficiente de notificação ou mesmo subnotificação. Os subregistros são apontados como um dos principais problemas de informação sobre morbidade por causas externas, conforme vêm demonstrando resultados de vários estudos^{3,9}. Essa é uma questão crucial no que diz respeito à cobertura dos dados de morbimortalidade por acidentes e violências¹³.

Em recente estudo realizado entre caminhoneiros, observou-se que 73,8% dos sujeitos consumiam

bebida alcoólica em níveis considerados problemáticos¹⁴. Este resultado é preocupante, uma vez que esses indivíduos fazem da condução de veículos sua profissão, e que altos índices de acidentes de trânsito envolvem essa população¹⁵.

Contudo, nota-se, ainda, um número elevado de acidentes de trânsito com envolvimento de carros e motos. A vulnerabilidade do motociclista, em particular, tem sido demonstrada pelo elevado número de acidentes envolvendo essa população. Os condutores de motos compõem o grupo que mais se envolve em acidentes automobilísticos e os que sofrem as lesões mais graves, fato comprovado por sua maior vulnerabilidade representada pela ausência de uma estrutura física veicular capaz de proteger o condutor de fortes impactos, fazendo com que ele tenha maiores chances de ser arremessado e atropelado^{5,6,9}.

As motocicletas apontam para sérios riscos, sendo preocupação crescente nos grandes centros. A demanda por este tipo de veículo cresce em função do trânsito difícil e pelo baixo custo na aquisição e manutenção. No entanto, devemos considerar também que hoje elas são utilizadas como um grande meio de trabalho, sobretudo nos grandes centros urbanos com os chamados *motoboys*.

CONCLUSÃO

De acordo com os resultados do presente estudo, observou-se uma redução de 12,9% nos acidentes de trânsito pós *Lei Seca* no município do Rio de Janeiro, quando comparados a julho de 2007, isto é, antes da implantação desta lei. Contudo, no mês de julho de 2008, primeiro mês após a promulgação da *Lei Seca*, foi observada e bastante divulgada pela mídia a fiscalização efetiva de seu cumprimento pelos órgãos competentes nas ruas das principais cidades brasileiras, sobretudo nas aglomerações de fins de semanas onde há maior concentração de jovens.

Portanto, esses resultados, embora com limitações (como o uso de dados referentes a apenas dois meses em intervalo de 24 meses e o uso de estimativas de população baseadas em estimativas do DATASUS), alertam sobre a relevância de uma fiscalização direta, efetiva e contínua, levando-se em consideração a insuficiência de medidas preventivas para os acidentes de trânsito.

Contudo, os estudos sobre o tema são de notória importância, principalmente se for considerado que as estatísticas disponíveis no país, em relação ao assunto, ainda são insuficientes, não demonstrando a real face da situação.

A mortalidade por acidentes de trânsito é evitável. Portanto, ao se combinarem aspectos de educação e de cidadania na elaboração de estratégias para toda a população que visem desde a mudança de com-

portamento de motoristas e pedestres, até aquelas voltadas para as questões de infraestrutura das vias públicas, será possível reduzir o número de vítimas fatais no trânsito.

REFERÊNCIAS

1. Organização Mundial da Saúde. Relatório mundial sobre o estado da segurança rodoviária. Genebra (Swi): OMS; 2009.
2. Ministério da Saúde (Br) [site de Internet]. Evolução da mortalidade por violência no Brasil e regiões. [citado em 12 maio 2008] Disponível em: <http://www.saude.gov.br>
3. Lima JMB. Alcoologia. O alcoolismo na perspectiva da saúde pública. Rio de Janeiro: MedBook; 2007.
4. Abreu AMM, Lima JMB, Silva LM. Níveis de alcoolemia e mortalidade por acidentes de trânsito na cidade do Rio de Janeiro. *Esc Anna Nery*. 2007; 11:575-80.
5. Abreu AMM, Lima JMB, Griep RH. Acidentes de trânsito e a frequência dos exames de alcoolemia com vítimas fatais na cidade do Rio de Janeiro. *Esc Anna Nery*. 2009; 13:44-50.
6. Moreira F. A mudança cultural que salva vidas. Lei 11.705: a lei que salva vidas. Rio de Janeiro: Arquimedes; 2008.
7. Governo Federal (Br). Lei nº 11.705 de 19 de junho de 2008. Dispõe sobre a inibição do consumo de bebidas alcoólicas por condutor de veículo automotor e dá outras providências. [citado em 18 dez 2008] Disponível em: <http://planalto.gov.br>
8. Associação Brasileira de Medicina do Tráfego. Alcoolemia e direção veicular segura. São Paulo: ABRA-MET; 2008.
9. Abreu AMM. Mortalidade nos acidentes de trânsito na cidade do Rio de Janeiro relacionada ao uso e abuso de bebidas alcoólicas [tese de doutorado]. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro; 2006.
10. Lima MADS, Pereira WAP. Atendimento pré-hospitalar: caracterização das ocorrências de acidentes de trânsito. *Acta Paul Enferm*. 2006; 19:279-83.
11. Gazal-Carvalho C, Carlini-Cotrim B, Silva OA, Sauer N. Prevalência de alcoolemia em vítimas de causas externas admitidas em centro urbano de atenção ao trauma. *Rev Saude Publica*. 2002; 36:47-54.
12. Yunes J. Epidemiologia de violência. In: Oliveira MC, organizadora. Demografia de exclusão social: temas e abordagem. Campinas (SP): Unicamp; 2001. p. 123-42.
13. Minayo MCS. Violência: seu impacto na saúde. *Rev Canal Saúde*. 2003; 21:99-106.
14. Domingos JBC, Jora NP, Carvalho Amp, Pillon SC. Consumo de álcool, sobrepeso e obesidade entre caminhoneiros. *Rev enferm UERJ*. 2010; 18:377-82.
15. Domingos JBC, Pillon SC. O uso de álcool entre motoristas no interior do Estado de São Paulo. *Rev enferm UERJ*. 2007; 15:393-9.