



B1

ISSN: 2595-1661

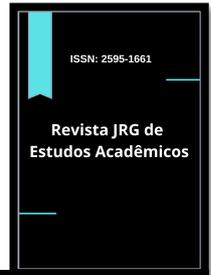
ARTIGO DE REVISÃO

Listas de conteúdos disponíveis em [Portal de Periódicos CAPES](https://portaldeperiodicos.capes.gov.br)

Revista JRG de Estudos Acadêmicos

Página da revista:

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



A fiscalização e a operação de trânsito: perspectivas para o direito ao trânsito seguro

Transit controlling and operation: perspectives to the right to safety transit

DOI: 10.55892/jrg.v7i14.1066

ARK: 57118/JRG.v7i14.1066

Recebido: 20/04/2024 | Aceito: 15/05/2024 | Publicado on-line: 16/05/2024

Gustavo Vinicius Delmondes Chaves¹

<https://orcid.org/0009-0007-6766-8709>

<http://lattes.cnpq.br/5119417558880855>

Universidade de Brasília, DF, Brasil

E-mail: guetsbsb@yahoo.com.br



Resumo

O presente artigo versa sobre a importância da fiscalização e da operação de trânsito como instrumentos para viabilizar a segurança no trânsito. Nele, aborda-se a questão do sustentáculo ou tripé do trânsito seguro (educação, engenharia e esforço legal) pode contribuir para a execução de ações em cada uma das áreas desse tripé por intermédio da operação e da fiscalização de trânsito. Há a discussão e o apontamento de como podem ser efetivadas as interações entre essas ferramentas e as áreas do tripé da segurança no trânsito, além de se tratar a abrangência do direito à segurança viária e as medidas a serem tomadas para sua real efetivação. Constatou-se que a fiscalização e a operação de trânsito são meios que podem colaborar para o desenvolvimento da educação, engenharia e esforço legal, consolidando o direito ao trânsito seguro.

Palavras-chave: Trânsito. Fiscalização. Operação de trânsito. Segurança viária.

Abstract

This paper discusses the importance of controlling and traffic operation like instruments to promote traffic safety. It addresses the question of the 3E's of road safety (education, engineering and enforcement) and how transit controlling and transit operation may contribute to the implementation of actions in each of areas of 3E's. The discussion and identification of how interactions between these tools and the areas of the 3E's can be effectively carried out are presented. Additionally, it discusses the scope of the right to road safety and the measures to be taken for its implementation. It was found that transit controlling and transit operation are elements that can contribute to the development of education, engineering, and legal enforcement, consolidating the right to safety transit.

Keywords: Transit. Controlling. Transit operation. Traffic security.

¹ Graduado em Geografia e Administração e mestre em Gestão Pública.

1. Introdução

Com o passar dos anos, evidencia-se que há uma crescente preocupação com o trânsito, um tema emergente em nosso contexto social. Esse tema vem despertando cuidados e atitudes do poder público e de outras entidades, inclusive com participação da população, na tentativa de se buscar medidas para torná-lo cada vez mais seguro.

A Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), ocorrida em março de 2010, fundamentando-se em dados coletados pela OMS – Organização Mundial de Saúde – instituiu a Década de Ação para Segurança Viária (2011-2020), na qual os países signatários da Resolução A/64/L44, inclusive o Brasil, deverão desenvolver ações para a redução das mortes no trânsito (OMS, 2009).

O Governo Federal instituiu o Pacto Nacional pela Redução de Acidentes no Trânsito – Pacto Pela Vida, em maio de 2011, uma importante iniciativa para a união de órgãos governamentais com a sociedade civil para conjuntamente atuarem com vistas à redução da violência no trânsito.

As ações supracitadas para que, de fato, cumpram seus objetivos em plenitude, precisam contemplar a ideia de trânsito seguro e, este por sua vez, demanda ações nas áreas de educação, engenharia e esforço legal, as quais constituem um sustentáculo, um tripé para a segurança do trânsito.

Ressalta-se que, conforme expressa o Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 1º, §5º: “os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente” (BRASIL, 1997). Para se priorizar defesa a vida, é essencial a adoção de medidas que fortaleçam o trânsito seguro, ou seja, aquelas que beneficiem a educação, a engenharia e o esforço legal.

As ações de fiscalização e operação de trânsito, não estão restritas somente a uma das áreas que constituem o tripé da segurança viária, mas perpassam por todas elas, constituindo-se como ferramentas essenciais para o desenvolvimento de todas essas áreas, portanto são fundamentais para a obtenção de um trânsito seguro (GROEGER, 2011). Sendo este um direito de todos, cabe aos órgãos e entes públicos, com a colaboração da sociedade, investir na fiscalização e na operação de trânsito para a concretização do trânsito em condições seguras.

2. Conceitos e considerações iniciais

Para uma melhor compreensão deste trabalho, faz-se necessária a definição dos conceitos de trânsito, fiscalização, operação de trânsito e trânsito seguro. Os demais serão oportunamente apresentados e desenvolvidos ao longo do artigo.

No anexo I da Lei 9.503/1997, há uma resumida definição de trânsito, o qual é tido como “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres” (BRASIL, 1997). Logo, compreende a movimentação de pessoas, bem como de veículos e animais nas vias terrestres urbanas e rurais (AMARO; FERREIRA, 2019).

Groeger (2011) estabelece que realização de intervenções em educação, engenharia e esforço legal (fiscalização) são os principais meios de ação para o aumento da segurança no trânsito através da diminuição do número de acidentes e mortes.

Pode ser considerar o conceito de trânsito seguro, conforme cita Rozestraten (1988, p. 19): “um trânsito racional, feito com segurança, fluidez e conforto (...)”. O autor ainda prossegue, afirmando que “[o trânsito seguro] depende de ações em três áreas distintas: engenharia, educação e esforço legal. Isso representa o que nos

Estados Unidos é mais conhecido como o conjunto 3E: Engineering, Education, Enforcement” (1988, p.19).

O conjunto 3E é o que se pode denominar tripé do trânsito seguro. Assim, para que este seja alcançado, devem ser feitos equivalentes esforços para aplicação de todas as áreas que o compõem.

Assim, a fiscalização e a operação de trânsito são meios para a execução das ações de educação, engenharia e esforço legal, tornando possível o trânsito seguro. Estas áreas relacionam-se entre si, além disso, a fiscalização e a operação de trânsito tem relação com cada uma delas, permitindo sua realização.

O CTB, em seu anexo I, define fiscalização (de trânsito) como:

Ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código (BRASIL, 1997).

Operação de trânsito é conceituada, também de acordo com o anexo I do CTB, conforme a seguir:

Monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores (BRASIL, 1997).

Tanto a fiscalização quanto a operação de trânsito podem ser realizadas por agentes de trânsito credenciados ou conveniados à autoridade de trânsito em sua circunscrição ou por meio de aparelho eletrônico ou equipamento audiovisual. Tais agentes realizam o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento (SOUZA, 2023).

3. A fiscalização, a operação de trânsito e o tripé da segurança viária

As atividades de fiscalização e operação de trânsito quando combinadas à educação para o trânsito, à Engenharia de Tráfego e ao esforço legal (fiscalização), se tornam um instrumento essencial para a segurança viária de pedestres e condutores por terem caráter educativo e de aplicação da lei. A esse respeito consta na Resolução 985 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) que:

As ações de fiscalização influenciam diretamente na segurança e fluidez do trânsito, contribuindo para a efetiva mudança de comportamento dos usuários da via, e de forma específica, do condutor infrator, através da imposição de sanções, propiciando a eficácia da norma jurídica (BRASIL, 2022).

Ambas as atividades (fiscalização e operação) estão entre as atribuições do agente da autoridade de trânsito ou, simplificada, agente de trânsito. elas são emanadas do poder de polícia administrativa do Estado, o qual é definido como faculdade da Administração Pública para condicionar e restringir o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais, em benefício da coletividade ou do próprio Estado (MEIRELLES, 2020). Então, são elas atividades típicas de Estado, devendo ser executada por seus próprios agentes ou, conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, por agentes conveniados.

Em relação à educação, a fiscalização e a operação de trânsito permitem que sejam adotadas ações que promovem o respeito às normas de trânsito, às pessoas e ao meio ambiente e que incentivem os cidadãos a desenvolverem um comportamento mais seguro, ético e solidário no trânsito.

Quanto à engenharia, possibilitam que as vias urbanas e rodoviárias tenham infraestrutura física e de sinalização adequadas e que proporcionem a segurança de todos os usuários da via, em especial o desenvolvimento de ações voltadas para os principais fatores de risco e para os usuários mais vulneráveis no trânsito, como os pedestres, ciclistas e motociclistas.

Juntamente com o esforço legal, garantem o controle sobre veículos, condutores e pedestres e das vias para que haja o cumprimento da lei e a melhoria dos níveis de segurança viária.

4. A educação no trânsito

A promoção da educação no trânsito tem por finalidade despertar os usuários das vias para a adoção de atitudes que trarão segurança e organização para o trânsito, pois pedestres e condutores conscientes, certamente, diminuem os riscos de acidentes das vias, pois, trânsito seguro depende muito da conduta dos usuários.

A educação para o trânsito busca moldar os comportamentos, a fim de se estimular uma conscientização de responsabilidade dos indivíduos. Assim, através dela são repassados “conhecimentos relacionados à legislação de trânsito junto com as preocupações atuais sobre o trânsito vem sendo de grande impacto na luta para redução da violência nas vias” (LELIS, 2010, p. 3).

A educação age sobre o homem, moldando comportamentos para a incorporação de hábitos e comportamentos seguros no trânsito, por meio de um processo ininterrupto e sistematizado de conscientização (BIANCHI, 2021).

A educação no trânsito não pode estar balizada somente no conhecimento, compreensão e respeito às normas de circulação, porém, deve proporcionar a “compreensão e respeito ativo às normas e aos princípios que as regem”, favorecendo a tomada de ações que resultem em uma harmônica convivência dos indivíduos (HOFFMANN; LUZ FILHO, 2003, p.109).

A educação de trânsito é um processo complexo e dinâmico de formação de cidadãos comprometidos com seus direitos e obrigações e que estabelece diretrizes para os usuários sobre comportamentos adequados para a preservação da segurança de todos, do bem-estar e da vida (AMARO; FERREIRA, 2019).

As ações educativas são de fácil execução e baixo custo, ainda mais quando comparadas às despesas causadas pelos acidentes de trânsito, porque estas são paliativas, enquanto as atividades de educação são preventivas, constituindo-se assim como excelentes alternativas para a redução dos índices de acidentes de trânsito (OMS, 2009).

Diversas ações podem ser adotadas tais como: “unidades volantes de educação no trânsito, cidades mirins para educação no trânsito, centro de preparação de condutores, campanhas educativas frequentes veiculadas em todos os meios de comunicação possíveis, e cursos de direção defensiva” (TEIXEIRA; SILVA, 2004, p. 384).

A fiscalização pode auxiliar na realização de atividades educativas. Os agentes de fiscalização podem contribuir com a mudança de conceitos e valores vigentes entre os usuários do trânsito, através de abordagens de caráter não punitivo, que reafirmem a importância da atuação conjunta de todos na busca de vias mais seguras e, também, para a coibição do cometimento de infrações de

trânsito. As contribuições da operação de trânsito por meio de agentes da autoridade de trânsito com finalidade voltada para a educação estão relacionadas, por exemplo, com a desobstrução de vias, calçadas e canteiros, o controle em determinados trechos de vias, de modo a interferir no comportamento dos condutores.

O CTB em seu artigo 75 tem a seguinte redação:

O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito (BRASIL, 1997).

Assim, foi estabelecida a responsabilidade dos órgãos e entidades de trânsito quanto à veiculação de campanhas educativas de acordo com o coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo, o CONTRAN. Mas o próprio Código estabeleceu certa autonomia quanto a realização de campanhas educativas por conferir a discricionariedade na decisão desses órgãos e entidades na promoção de campanhas, considerando as peculiaridades de sua circunscrição (artigo 75, § 1º).

É importante esclarecer que campanhas educativas podem ter um efeito muito reduzido sobre o comportamento dos usuários se forem realizadas de maneira pontual e desconexa. O § 2º do art. 75 do CTB, especifica que “as campanhas [educativas] (...) são de caráter permanente (...)” (BRASIL, 1997).

A fiscalização é categoricamente necessária para que as campanhas educativas surtam práticos efeitos no trânsito, uma vez que as penalidades e medidas administrativas, em último caso, também podem subsidiá-las.

5. A educação no trânsito

A Engenharia de Tráfego é definida como “parte da engenharia que trata do planejamento, do projeto e da operação das vias públicas e de suas áreas adjacentes, assim como do seu uso, para fins de transporte, sob os pontos de vista de segurança, conveniência e economia” (SOUZA, 2010, p. 21).

Sabe-se que a Engenharia de Tráfego focaliza determinados aspectos como exemplo a características das vias, os projetos geométricos, a pavimentação, o controle de tráfego e a sinalização horizontal e vertical, os limites de velocidade em função de características das vias, veículos como fator de risco, equipamentos e medidas de segurança nos veículos, análise técnica de acidentes, entre outros. Estando, portanto, ligada à fiscalização de trânsito, uma vez que a partir desta é possível fazer apontamentos sobre a necessidade de intervenções daquela. Também está ligada à operação, porque a última, conforme a própria definição jurídica (CTB, anexo I) utiliza-se dos conhecimentos da engenharia para ter aplicação.

Uma das principais finalidades da Engenharia de Tráfego ou de Trânsito é garantir que veículos e pedestres transitem de maneira eficiente, segura, com fluidez e comodidade pelas vias. Essa disciplina da engenharia é utilizada na obtenção de melhores condições em relação à segurança viária. De acordo com Pereira (1999, p. 28), a engenharia atua no desenvolvimento de projetos de:

- Infra-estrutura (construção de vias, viadutos, pontes, dispositivos viários, etc.);

- Circulação e estacionamento (definição da hierarquia das vias, sentidos de percurso, locais de estacionamento, formas de operação nas interseções semaforizadas ou não);
- Regulamentação e implantação da sinalização horizontal e vertical;
- Planejamento viário;
- Gerenciamento do trânsito (estratégias de operação).

São múltiplas as atuações da engenharia no trânsito, podendo ela desenvolver diversos projetos. Em relação aos projetos listados, a fiscalização atua primordialmente no subsídio de informações para que tais projetos possam ser concretizados, enquanto a operação se encarrega da gestão do trânsito.

As intervenções por parte da engenharia são ações de extrema importância. Algumas intervenções de engenharia em pontos críticos de suscetibilidade a acidentes viários podem reduzir ou até mesmo eliminar a ocorrência de acidentes no local da intervenção, garantindo uma maior segurança para os usuários das vias.

Tamayo e Sinay (2005) defendem que o objetivo da Engenharia de Tráfego é minimizar os perigos de acidentes nas estradas, oferecendo diretrizes adequadas de circulação aos motoristas através da implementação de medidas e ações baseadas na racionalidade. Há uma grande preocupação da Engenharia de Tráfego no que toca a segurança viária por ela estar relacionada com a segurança da circulação e com a prevenção dos acidentes.

Com a aplicação de técnicas adequadas de intervenção de engenharia aliadas à fiscalização e à operação de trânsito é possível a obtenção de resultados satisfatórios para a diminuição da violência no trânsito.

As intervenções engenharia devem ser constantemente revistas, pois mudanças no fator veículo ou no fator homem podem demandar novas soluções. Cabe à fiscalização desempenhar o papel fiscalizador dessas intervenções. É claro que, não necessariamente, os agentes da fiscalização de trânsito têm domínio acerca dos conhecimentos específicos da Engenharia de Tráfego, contudo eles têm a importante tarefa de serem aliados do pessoal especializado de engenharia, pois tomam por base o conhecimento empírico que adquirem no exercício de suas atribuições para sugerir ao setor de engenharia, intervenções, as quais julguem necessárias para a segurança nas vias.

6. O esforço legal

O esforço legal (*enforcement* ou fiscalização) trata das infrações, autuações, aplicação de penalidades, crimes de trânsito, análise de defesa e julgamento de recursos, policiamento e também da fiscalização de trânsito com o objetivo de garantir que sejam obedecidas as normas relacionadas à segurança do trânsito (HIROSE, 2016). Ele tem como prioridade a transformação ou prevenção de comportamentos indevidos de condutores e pedestres através do incentivo a atitudes positivas ou a coerção e aplicação de sanções a comportamentos que infringem a legislação e as demais normas de trânsito.

Entende-se, que o *enforcement* não está restrito somente à fiscalização, pois, indiscriminadamente, são por muitas vezes termos tratados como sinônimos. Como ele também contempla a aplicação de multas, o processo de defesa, o policiamento e a fiscalização, é uma área, a qual tem uma estrita relação com a legislação.

Agentes de trânsito possuindo equipamentos como radares de velocidade, bafômetros, viaturas e, em especial, treinamento adequado, permitem a viabilização do esforço legal através da fiscalização. Esses agentes são os responsáveis pela

aplicação da lei, caso ocorra infração ou crime de trânsito. Além da punição através de multas e até prisão em algumas situações previstas em lei, é importante que haja uma efetiva aplicação das penalidades e medidas administrativas com vistas à reeducação dos infratores ou criminosos de trânsito (HIROSE, 2016). Esta é uma das preocupações do esforço legal, auxiliado pela fiscalização de trânsito. Uma fiscalização eficiente deve ser, todavia, não só punitiva, mas, sobretudo preventiva.

A promoção eficaz e eficiente do esforço legal, notadamente com base na legislação, permite a normatização da utilização de recursos humanos, tecnológicos e de sistemas informatizados de gestão, em especial focada sobre atos infracionais e fatores de risco dos quais possam resultar riscos de acidentes e mortes no trânsito, tendo como princípio a reeducação e a redução da impunidade. Logo, há uma explícita importância da fiscalização para a realização do esforço legal.

7. Trânsito seguro: um direito universal

Como dispõe o § 2º do artigo 1º do CTB: “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito” (BRASIL, 1997).

Desse modo, observa-se que o Código de Trânsito Brasileiro estabelece, expressamente, em seu texto que a segurança no trânsito é um direito coletivo. Conforme visto, o trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), no âmbito das respectivas competências, cabe a cada órgão ou entidade adotar as medidas necessárias, visando assegurar esse direito, dando prioridade em suas ações, sobretudo à defesa da vida.

Segundo Rizzardo (2008, p. 5), “centraliza-se o Código na garantia de que o trânsito seguro passa a ser um direito a cidadania, cabendo a todos a colaboração e mesmo a responsabilidade pela sua prática e implantação no território nacional”.

Na contramão da segurança tem-se a ocorrência de acidentes de trânsito. Os acidentes são um empecilho à segurança viária, uma vez que a comprometem. De acordo com Gomes (2008, p. 34-35):

(...) o acidente de trânsito é um evento que ocorre nas vias públicas, que envolve pelo menos um veículo, motorizado ou não, que circula normalmente por uma via destinada a ele, resultando em danos materiais, físicos e em alguns casos podendo levar até à morte dos envolvidos.

O acidente de trânsito é um diminuidor do nível de segurança do sistema viário, sendo apresentado como o resultado dos conflitos em decorrência de vários fatores que o influenciam, logo são válidas as medidas que visem a diminuição da ocorrência deste.

A segurança viária também tem destaque na resolução 166/04 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, na qual são aprovadas as diretrizes da Política Nacional de Trânsito (PNT). A PNT é uma medida de esforço conjunto do Estado e da sociedade, que objetiva a segurança no trânsito. Esse, também, é um dos objetivos dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.

Os dispositivos legais que viabilizam a segurança do trânsito são normas que possuem certa amplitude de princípio, o qual é denominado princípio da universalidade do direito ao trânsito seguro, uma vez que criam um direito aplicável a todos, indistintamente, o que não significa, entretanto, que, por ser direito, não represente igualmente uma obrigação, pois a segurança do trânsito depende,

logicamente, de uma participação de toda a sociedade, não sendo possível esperar que apenas os órgãos e entidades de trânsito se responsabilizem pela garantia a esse direito. Através da atuação da fiscalização e da operação de trânsito como base para as áreas do tripé da segurança viária é possível proporcionar a todos, cada vez mais, um trânsito seguro.

8. Considerações finais

A fiscalização e a operação do trânsito devem ser realizadas de maneira que sejam reforçadas como permanentes e educadoras, a fim de subsidiarem as ações de educação, engenharia e esforço legal, as quais devem ser priorizadas e desempenhadas de forma concomitante e uniforme, sem haver privilégios, pois como sustentáculo do trânsito seguro, é importante que haja igual desenvolvimento dessas áreas.

Tanto a fiscalização quanto a operação de trânsito caso sejam realizadas, sistematicamente, ajudam a reduzir de acidentes, minimizando danos materiais, evitando custos, preservando a ordem social, a incolumidade das pessoas e acima de tudo, a vida. Elas são importantes instrumentos para a consecução de um trânsito seguro, isto é, aquele em que o direito de utilização das vias é exercido pelos usuários, sem que haja demasiados danos materiais ou perdas físicas.

Todo cidadão tem o direito a um trânsito seguro, cabendo a ele, à sociedade em geral e aos entes estatais, adotar normas de conduta para que possam contribuir para um trânsito mais humano e seguro para todos.

Para a implantação do trânsito seguro há de se superar um grande desafio, o grande número de acidentes de trânsito, os quais ferem o direito à segurança viária, mutilam pessoas e ceifam vidas. São inestimáveis os custos econômicos e sociais dos acidentes, assim, o desenvolvimento da fiscalização e da operação de trânsito são meios bastante eficientes para o reforço do tripé da segurança do trânsito: educação, engenharia e esforço legal.

É essencial a questão da garantia a um trânsito seguro, porque ela perpassa por alguns direitos fundamentais listados na Constituição Federal de 1988 como, por exemplo, o direito à vida, à cidadania, à saúde, à liberdade entre outros.

O direito ao trânsito seguro engloba os subsistemas integrantes do sistema trânsito: a via, o veículo e o homem (usuário) e para a manutenção da organização desse sistema foi estabelecido o tripé da segurança viária.

Para que haja uma efetiva consolidação da segurança no trânsito, são necessários e importantes a atenção e os investimentos na operação e na fiscalização de trânsito, pois assim, mesmo que indiretamente, são valorizadas as ações de educação, de engenharia e de esforço legal e, concomitantemente há um reforço desse tripé, revertendo-se, na prática, em segurança, fluidez e conforto no trânsito, isto é, desse modo contribui-se para um trânsito mais racional e seguro.

Referências

AMARO, M. C.; FERREIRA, T. F. S. A formação educativa de trânsito na região rural de Rondônia na contramão das políticas de trânsito seguro. **Revista Presença Geográfica**, v. 6, n. 1, p. 4-16, 2019.

BIANCHI, Alessandra Sant'Anna et al. Promoção de Comportamento Seguro no Trânsito: Relato de uma Intervenção. **Psicologia: Ciência e Profissão**, v. 41, p. e223661, 2021.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm >. Acesso em 02 mar. 2024.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução n.º 985 de 15 de dezembro de 2022**. Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito. Brasília, 2022.

GOMES, R. de J. **Análise espacial dos acidentes de trânsito do município de Vitória utilizando sistema de informações geográficas**. 2008. 168 f. Dissertação (Mestrado em Transportes). Universidade Federal do Espírito Santo – UFES, Vitória.

GROEGER, J. A. **How Many E's in Road Safety?**. In B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 3-12). Academic Press, 2011.

HIROSE, F. H. **Acidentalidade em algumas cidades do Estado de São Paulo: análise da evolução e ações associadas**. 2016. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

HOFFMANN, M. H.; LUZ FILHO, S. S. da. **A educação como promotora de comportamento socialmente significativos no trânsito**. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003, p. 105-109.

LELIS, C. J de. **Educação no Trânsito Salva Vidas**. Disponível em: <http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/educacao_no_transito.pdf>. Sinal de Trânsito, 2010. Acesso em 25 mar. 2024.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. rev. atual. e aum. São Paulo: Malheiros, p. 39, 2020.

OMS (Organização Mundial de Saúde). **Global status report on road safety: time for action**. Organização Mundial de Saúde, 2009. NLM Publicação No. WA 275). http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44122/9789241563840_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y

PEREIRA, M. A. **O Novo Código de Trânsito Brasileiro: Impactos no Trânsito Urbano e Outros Aspectos**. 1999. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos.

RIZZARDO, A. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 4ª ed. São Paulo: RT, 2008.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos**. São Paulo: EPU, 1988.

SOUZA, J. L. de. **Sobre a forma e o conteúdo da educação para o trânsito no ensino fundamental**. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 124 f. 2010.

SOUZA, J. M. M. M de. O desafio da fiscalização de trânsito na tríplice fronteira. **Revista (re)definições das fronteiras**, v. 1, n. 1, p. 254-268, 2023.