

PERCEPÇÃO E COMPORTAMENTO DE RISCO DE BEBER E DIRIGIR ENTRE JOVENS DE CURITIBA/PR

Marina de Cuffa

Alessandra Sant'Anna Bianchi

Universidade Federal do Paraná

Departamento de Psicologia

RESUMO

Nas últimas décadas, os índices de acidentalidade no trânsito brasileiro aparecem como um problema de saúde pública. Segundo estatísticas oficiais, somente no ano de 2008 foram pouco mais de 39.000 mortos. O consumo de álcool seguido pela condução de veículos automotores figura entre as principais causas de acidentes em todo mundo. A comunidade científica estima que entre 30-50% dos acidentes com vítimas estejam relacionados a essa causa. As estatísticas de mortalidade refletem os perigos de consumir bebidas alcoólicas antes de conduzir um veículo. No entanto, não basta avaliar apenas os números de mortes, mas sim elucidar as causas comportamentais, enfatizando a percepção dos riscos e seus fatores e, assim, entender a origem das estatísticas. O objetivo deste trabalho é investigar a percepção e os comportamentos de riscos de jovens condutores para uso de álcool e condução. Esse é um projeto de dissertação de mestrado.

1. PROPOSTA DE PESQUISA

Este estudo tem por objetivo pesquisar fatores que interferem na percepção e nos comportamentos de risco de beber e dirigir entre jovens de Curitiba. A partir deste estudo, políticas públicas podem ser desenvolvidas, concentrando esforços nas percepções e comportamentos mais relevantes para a promoção de saúde e segurança viária.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

O consumo de álcool e direção de veículos é um problema, especialmente entre jovens (Peden, Scurfield, Sleet, Mohan, Hyder & Jarawan, 2004). Além de proporcionar comprometimentos sensorio motores, o uso de álcool está intimamente associado a infrações graves de trânsito como: ultrapassar o limite de velocidade, circular na contra mão, ultrapassagens inadequadas, desrespeito a sinalização, entre outros (Hoffman, Carbonell & Montoro, 1996; Hoffmann & González, 2003). A comunidade científica estima que entre 30-50% dos acidentes com vítimas estejam relacionados à embriaguez ao volante (Montoro, Alonso, Esteban & Toledo, 2000; Rajalin, 1994). Isso quer dizer que, levando-se em consideração que o DATASUS (Banco de dados do Sistema Único de Saúde) registrou 39.211 mortos devido a acidentes de trânsito em 2008, seriam entre 11.481 e 19.136 pessoas mortas no Brasil todos os anos somente devido ao consumo de álcool.

As ações no trânsito se resumem a três áreas: Engenharia, Educação e *Enforcement* (Fiscalização), também chamadas de os “Es” do Trânsito (Rozestraten, 1988). A Engenharia seria responsável pelo desenvolvimento de dispositivos de segurança para os veículos e para a via que busquem diminuir acidentes e suas conseqüências. O *Enforcement*, ou a Fiscalização, é a responsabilidade principal dos órgãos oficiais, desde a polícia de trânsito até o poder legislativo, empenhados em criar leis e assegurar que elas sejam cumpridas. E, por fim, a Educação de Trânsito, responsável por educar os indivíduos sobre como se comportar no ambiente do trânsito (Rozestraten, 1988). A Psicologia tem muito a colaborar, principalmente, na Educação de Trânsito e, enquanto ciência do comportamento pode elucidar muito neste campo, já que mais de 80% dos acidentes de trânsito e transporte são causados por falha humana (Montoro, Alonso, Esteban & Toledo, 2000; Rozestraten, 1988).

Os fatores que contribuem para este comportamento entre jovens brasileiros ainda continuam obscuros. No entanto algumas pesquisas encontraram dados interessantes. Franco, Torquato,

Cuffa, Miyashita, Rossetti e Bianchi (2010) realizaram um estudo qualitativo sobre porque os jovens pegam carona com motoristas alcoolizados. Alguns fatores apontados foram: as alternativas não eram convidativas (e.g. voltar de taxi, voltar caminhando, voltar de ônibus), comodidade, para não se indispor com a pessoa que já havia oferecido carona, não poder se oferecer para dirigir por não possuir CNH, entre outros (Franco, et al., 2010). Em Curitiba, Jacobs, Sanches e Bianchi (2010) investigaram opinião e atitudes de jovens universitários com relação ao consumo de álcool e direção. Dois questionários foram aplicados: um poucos dias após a Lei 11.705 (Brasil 2008a, b) entrar em vigor (N=105) e o outro alguns meses depois (N=106). Ambos continham perguntas abertas e fechadas sobre a opinião com relação a Lei e atitudes com relação a consumo de álcool e direção. 36,19% dos sujeitos da primeira amostra disseram ter conduzido um veículo após o consumo de álcool nos noventa dias anteriores e 76,19% concordava com a Lei 11.705 (Brasil, 2008a, b). Na segunda amostra, 31,13% disseram ter consumido álcool e conduzido um veículo nos noventa dias anteriores e 79,24% concordavam com a lei, sugerindo que não houve redução nos comportamentos de risco depois da lei ter entrado em vigor (Jacobs, Sanches & Bianchi, 2010).

Esses estudos mostram que existem diversos fatores interferindo na percepção dos riscos de motoristas. Conhecer como a percepção de risco acontece e em que medida esses fatores contribuem nesse processo é essencial para pensar em ações para coibir esses comportamentos. No entanto, a literatura no Brasil com respeito à psicologia do trânsito, em especial percepção de risco, álcool e direção, é escassa e fica evidente a necessidade de pesquisas que esclareçam essas questões. O objetivo deste trabalho é investigar fatores ligados à percepção de risco de universitários sobre o consumo de bebidas alcoólicas e direção de veículos.

3. MÉTODO

3.1. Sujeitos

Serão sujeitos da pesquisa 600 estudantes universitários regularmente matriculados em instituições de ensino superior de Curitiba, de ambos os sexos, com idade superior a 18 anos, que tenham Carteira Nacional de Habilitação e que consumam bebidas alcoólicas.

3.2. Instrumentos

O instrumento utilizado é um questionário contendo perguntas sobre exposição ao trânsito (quilômetros percorridos por mês e horas que permanece do trânsito por semana), frequência e quantidade do consumo de álcool, histórico de infrações e acidentes e trânsito e se já conduziu um veículo tendo consumido álcool. Em seguida são apresentadas perguntas sobre estimativa da quantidade de álcool permitida e consumida e a escala de percepção e comportamento de risco composta por 38 questões no formato de Escala Likert de 5 pontos variando de 0 a 4 (“discordo” a “concordo” e “muito improvável” a “muito provável”). E por fim, seguindo orientações de Günther (2003), perguntas fechadas e abertas sobre dados sócio demográficos.

3.3. Procedimento de coleta de dados

Será feito um contato com as universidades e um agendamento para coleta de dados. Os questionários serão respondidos em sala de aula após autorização do professor responsável. Através do termo de consentimento informado os sujeitos serão comunicados do propósito da

pesquisa e convidados a livre e voluntariamente participar preenchendo os questionários que estarão anexados. O procedimento de coleta de dados durará cerca de 20 minutos.

3.4.Procedimento de análise de dados

Em um primeiro momento, será utilizada a estatística descritiva (medidas de tendência central, medidas de dispersão e distribuição de frequência). Para o estudo das diferenças entre grupos serão utilizados os procedimentos de análise de variância e o teste do qui-quadrado, de acordo com a natureza da variável. Para relação entre as variáveis serão utilizados os testes de Correlação de Pearson ou qui-quadrado, dependendo da natureza da variável. As propriedades psicométricas do instrumento serão estudadas por meio do cálculo do coeficiente *alpha* de Cronbach e análise fatorial.

4. RESULTADOS PARCIAIS

Foi coletados, até esse momento, 33% da amostra prevista e sobre esses dados são apresentados os resultados parciais. Até a data do congresso a totalidade dos dados deverá ter sido coletada.

4.1.Caracterização da amostra

Participaram deste estudo 191 estudantes universitários de instituições públicas (37,2%) e privadas (62,8%) de Curitiba/PR, 66% do sexo masculino, com idade média de 23,56 anos (mínimo=18, máximo=58, DP=5,383). O tempo médio de habilitação foi de 4 anos e 5 meses variando entre 1 mês e 30 anos. 50% dos participantes já haviam cometido alguma infração de trânsito pela qual foram multados sendo que, em média, receberam 1,21 infrações (mínimo=1, máximo=11, DP=1,77) em toda a vida. Com relação aos acidentes de trânsito, 54,8% relatou já ter sofrido algum acidente de trânsito durante a vida, sendo que 57,95% destes acidentes geraram apenas danos materiais.

Como o foco da pesquisa estava no consumo de bebidas alcoólicas e direção de veículos, havia um enfoque maior nos comportamentos relacionados a este tema. 64,8% disseram ter dirigido após consumir bebidas alcoólicas pelo menos uma vez no último ano (7,6% não souberam dizer) e 70,4% dirigiram sob efeito do álcool alguma vez na vida (10,3% não souberam dizer). Sobre a última vez em que dirigiu após ter consumido bebidas alcoólicas, 25,7% dos participantes relatou estar sozinho, 34% estava com amigos, 4,2% com familiares, 20,1% estavam com namorado(a)/esposo(a) e 6,9% estavam com colegas de trabalho/faculdade.

Com relação aos hábitos de entretenimento, os jovens foram perguntados sobre os lugares que costumam frequentar quando saem à noite. Os bares ou pubs são os mais populares (81,4%), seguidos por eventos na casa de amigos (74,5%), casas noturnas ou baladas (70,3%), eventos na casa de familiares (42,8%), restaurantes (40,7%), feiras de rua (6,9%) e postos de gasolina (4,1%). Os jovens costumam frequentar esses lugares, preferencialmente, com os amigos (43,9%) ou com o (a) namorado(a)/esposo(a) (28,6%). Com relação ao meio de transporte utilizado para ir até os locais de entretenimento, a maioria relatou ir de carro (41,2%) ou de carona com amigos (28,3%). Para retornar destes lugares o carro ainda é mais utilizado (39,5%), seguido pela carona com os amigos (28,6%).

4.2.Percepção e comportamento de risco

A Escala de Percepção de Risco contém 26 itens, sendo que a pontuação mínima, onde o

sujeito percebe poucos riscos, é 26, e a pontuação máxima, onde o sujeito percebe muitos riscos, é 104. Em média os participantes obtiveram um escore de 59,51 (DP=11,19). Os homens apresentaram escores mais baixos (58,93) e as mulheres mais altos (60,31) do que a média. Aqueles que já sofreram algum acidente de trânsito e aqueles que já cometeram respectivamente); enquanto que aqueles que nunca sofreram um acidente (60,72) e que nunca cometeram uma infração (61,45) apresentaram escores acima da média. Da mesma forma, aqueles que consomem bebidas alcoólicas com maior frequência, obtiveram escores menores na Escala de Percepção de Risco: 1 ou menos vezes por mês (65,85), 2 a 3 vezes por mês (55,70), 2 a 3 vezes por semana (56,47) e 4 ou mais vezes por semana (44,00).

A Escala de Comportamentos de Risco contém 12 itens (pontuação varia de 12-comportamento arriscado a 48 – comportamento seguro) O escore médio dos participantes foi 31,00 (DP=7,59). Os homens apresentaram escores mais altos (31,59) que as mulheres (29,74). Aqueles que já sofreram algum acidente de trânsito e aqueles que já cometeram infrações de trânsito apresentaram escores abaixo da média (29,54 e 29,42 respectivamente).

Agradecimentos

Agradecemos a CAPES pelo financiamento à mestranda e ao apoio das diversas instituições de ensino superior que abriram as portas para a realização deste estudo. A orientadora é tutora do PET.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Brasil. (2008a) Lei nº. 11.705, de 19 de junho de 2008a. *Código de Trânsito Brasileiro*. Recuperado em 14 em abril de 2007 em <http://www.denatran.gov.br/>.
- Brasil. (2008b) Decreto nº 6488, de 19 de junho de 2008b. *Código de Trânsito Brasileiro*. Recuperado em 15 de abril de 2007 em <http://www.denatran.gov.br/>.
- Departamento de Trânsito do Paraná (2009) *Dados Estatístico de Acidentes – ano de 2009*. Recuperado em maio de 2010 de: www.detran.pr.gov.br/.
- Franco, C., Torquato, R., Cuffa, M., Miyashita, R., Rosseti, P. & Bianchi, A. S. (2010, junho) Depois da festa: por que os jovens pegam carona com motoristas alcoolizados? Pôster apresentado no Congresso Interamericano de Trânsito e Transporte, Curitiba, PR.
- Günther, H. (2003) *Como elaborar um questionário* (Série: Planejamento de Pesquisa em Ciências Sociais, Brasília, Nº 1), DF: Unb, Laboratório de Psicologia Ambiental.
- Hoffmann, M. H. & González, L. M. (2003) Acidentes de trânsito e fator humano. In: M. H. Hoffmann, R. M. Cruz & J. C. Alchieri (Org), *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hoffmann, M. H., Carbonell, E. & Montoro, L. (1996) Álcool e segurança: epidemiologia e efeitos. *Psicologia: ciência e profissão*, 16, 28-37.
- Jacobs, M. G., Sanches, D. C. L. & Bianchi, A. S. (2010, junho) Álcool e direção: a opinião e atitude de jovens universitários em Curitiba. Pôster apresentado no Congresso Interamericano de Trânsito e Transporte, Curitiba, PR.
- Montoro L., Alonso T., Esteban C. & Toledo F. (2000) *Manual de seguridad vial: El factor humano*. Barcelona: Editora Ariel.
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A. & Jarawan, E. (2004) World report on traffic injury prevention. *World Health Organization*: Genebra.
- Rajalin, S. (1994) The connection between risky driving and involvement in fatal accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 26 (5), 555-562.
- Rozestraten, R. J. A. (1988) *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU/EDUSP