

Disposição e alternativas ao dirigir alcoolizado entre jovens paulistanos

Willingness and alternatives to drunk driving among young people from São Paulo city, Brazil

Ilana Pinsky,^a Erich Labouvie^b e Ronaldo Laranjeira^c

Departamento de Psiquiatria, Universidade Federal de São Paulo

^aUNIAD (Unidade de Pesquisa em Álcool e Drogas) Universidade Federal de São Paulo

^bCenter of Alcohol Studies, Rutgers University, Piscataway, NJ, EUA

^cDepartamento de Psiquiatria, Universidade Federal de São Paulo

Original version accepted in English

Resumo

No novo código de trânsito brasileiro, a infração de dirigir sob efeito do álcool passou a ser considerada um crime de trânsito. Um modelo do comportamento de saúde dos jovens sugere que muito do seu comportamento "arriscado" não é planejado e que questões que examinam a disposição de dirigir alcoolizado são úteis em pesquisas sobre o assunto. Pela importância da questão do dirigir alcoolizado como assunto na saúde pública nacional, esse estudo utilizou-se do modelo de protótipo/disposição para analisar esse comportamento em jovens prestes a obter carteiras de habilitação em São Paulo.

Métodos: O estudo foi realizado no DETRAN-SP (Departamento de Trânsito de São Paulo), em 1998, entre 2.166 jovens de 18 a 25 anos de idade. Examinou-se desde medidas de consumo de bebidas alcoólicas a disposição e alternativas ao dirigir alcoolizado no ano seguinte.

Resultados: A maioria dos sujeitos admitia disposição tanto para o comportamento de risco (dirigir alcoolizado) quanto para o comportamento seguro (alternativas como pegar taxi e pedir carona). Foram efetuadas análises de regressão linear com a divisão da amostra em três grupos. De maneira geral, as várias diferenças com significado estatístico encontradas sugeriam que as atitudes e comportamentos seguem uma trajetória crescente de mais seguros a mais arriscados do grupo 1 ao grupo 3.

Conclusão: Os achados sugerem, entre outras coisas, que campanhas de prevenção apresentando uma variedade de alternativas ao dirigir alcoolizado e o aumento da fiscalização desse comportamento seriam dois adendos básicos para a eficácia das leis mais severas do código de trânsito de 1998.

Descritores: Consumo de bebidas alcoólicas; Acidentes de trânsito; Condução de veículo/normas; Problemas sociais.

Abstract

The new Brazilian Traffic Code considers drinking and driving as a traffic crime. A health behavior model suggests that much of the young people's risky behavior is not planned and that questions measuring the willingness to drink and drive are useful. In face of the importance of drinking and driving as a national health problem, the objective of the present study was to analyze the behavior willingness among youngsters about to receive their driver's licenses.

Methods: The study was carried out at the São Paulo Department of Traffic (DETRAN-SP) in 1998. Data were obtained from a sample of 2,166 youths, 18 to 25 years old, who took the written drivers' license examination. Data about, among other things, alcohol consumption, willingness and alternatives to drinking and driving in the following year was examined.

Results: In general, individuals displayed willingness to both the risky behavior (drunk driving) and to the safe behavior (alternatives as taking a cab or getting a ride). Regression analyzes were done by dividing the sample in three groups. Several significant differences were found between the groups, suggesting that the attitudes and behaviors went on a direction from safer to riskier from groups 1 to 3.

Conclusion: Findings suggest that prevention efforts preseting a spectrum of alternatives to drunk driving and the enforcement of drink and driving laws would be two useful addenda to the more severe laws created in the 1998 Traffic Code.

Keywords: Alcohol consumption; Accidents, traffic; Automobile driving/standards; Social problems.

Introdução

O Brasil encontra-se ainda em estágio inicial de reconhecer o comportamento de dirigir alcoolizado como um grave problema de saúde pública. As poucas estatísticas existentes apontam um quadro preocupante. Estudos realizados em conjunto entre o RAID (Instituto Recife de Atenção Integral às Dependências) e a ABDETRAN (Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito) investigaram bares, cruzamentos de avenidas e hospitais, e relataram que entre 53% e 88% dos motoristas apresentavam algum nível de álcool no sangue, sendo que entre 13% e 27% acima do limite legal.¹⁻² Em um estudo recente com dados específicos para São Paulo, examinou-se³ a alcoolemia em mortes com causas externas em pessoas com 13 anos ou mais no Instituto de Medicina Legal. Resultados positivos para álcool foram encontrados em 53,2% dos pedes-

tres e 50,6% de todas as outras vítimas de acidentes de carro cuja alcoolemia foi constatada.

Um importante passo no Brasil foi tomado com a instituição, em 1998, do novo Código Nacional de Trânsito. O novo código é bem mais rigoroso do que o anterior no que se refere às penalidades estabelecidas para o dirigir alcoolizado. Além da diminuição da alcoolemia permitida, dirigir sob a influência do álcool, antes considerado uma contravenção, passa a se constituir em crime, sujeitando o infrator não apenas a multa (bem mais elevada do que no Código anterior), apreensão do veículo, suspensão do direito de dirigir e cassação do documento de habilitação, como também a detenção de um a seis meses.⁴

Internacionalmente, já há muito sendo feito para lidar com esse problema, e uma das estratégias utilizadas é ou recor-

rer a penalidades mais rigorosas, mas a grande maioria dos estudos da área se referem ao ato de dirigir alcoolizado como uma ação planejada e intencional, o que muitas vezes não dá conta da complexidade da questão. Os autores americanos Gibbons, Gerrard e colegas⁵⁻⁷ propuseram um modelo (Protótipo/Disposição – *Prototype/Willingness*) que adiciona elementos de reação espontânea (reactiveness) a uma teoria comportamental muito popular, a teoria da ação raciocinada (*Reasoned Action Theory*). Basicamente, a teoria da ação raciocinada considera a intenção do indivíduo como tendo um papel central na realização de um dado comportamento. Presume-se que intenções capturariam os fatores motivacionais que influenciam o comportamento, ou seja, como uma regra geral, quanto mais forte a intenção de engajar-se em um comportamento, mais provável que esse comportamento venha a ser realizado.⁸ No caso de comportamentos prejudiciais à saúde, como o uso de drogas e dirigir alcoolizado, essa teoria racional, embora útil, não consegue prever tão bem os comportamentos. Nesses casos, um modelo como o descrito abaixo, que se utiliza de elementos do modelo de tomada de decisões arriscadas (*Risky Decision Making*), tende a fazer mais sentido.

Gibbons et al, em seu estudo longitudinal,⁷ verificaram que a disposição (willingness) de dirigir alcoolizado prediz o comportamento de dirigir alcoolizado, independentemente, e além, da expectativa. A disposição para um comportamento, é medida por intermédio de perguntas que pedem para os indivíduos imaginarem estarem em uma situação associada a riscos. O que é acessada não é a intenção do indivíduo de se expor ao risco, mas sua abertura para essas situações, independentemente das circunstâncias específicas. Para isso, são propostas opções de conduta em diferentes situações, algumas mais comuns, outras menos. Por exemplo, no caso do uso de cigarros, os autores usaram em uma pesquisa as seguintes questões: “Suponha que você estivesse com alguns amigos e esses lhe oferecessem um cigarro. Qual é a probabilidade de você agir de cada uma das seguintes maneiras: 1) Pegar o cigarro e experimentar; 2) Agradecer e recusar; 3) Simplesmente ir embora”. O indivíduo então responderia às três perguntas numa escala de muito provável a nada provável.⁷

A aplicação desse modelo sugere que muito do comportamento “arriscado” do jovem e adolescente não é planejado e que questões que medem disposição de dirigir alcoolizado são úteis em investigações sobre o assunto. Há alguma evidência apoiando esse modelo. Um estudo seguiu indivíduos dos 21 aos 28 anos e verificou-se que a maioria deles apresentava tanto comportamentos de risco (dirigir alcoolizado ou como passageiro de motorista alcoolizado) quanto comportamentos seguros (decidir não dirigir sob influência do álcool ou prevenir alguém de fazê-lo). Os autores concluíram que situações de consumo de álcool são vistas como situações de tomada de decisão onde os indivíduos escolhem cursos de ação mais ou menos seguros.⁹

Em artigo anterior, encontrou-se que variáveis de prevenção geral, assim como um maior consumo de bebidas alcoólicas e uma maior experiência sendo passageiro de motorista alcoolizado predizem a expectativa de dirigir sob efeito do álcool no ano seguinte.¹⁰ O objetivo do presente artigo é verificar, utilizando-se do modelo de protótipo/disposição, a hipótese que variáveis que medem a disposição de dirigir alcoolizado entre jovens brasileiros podem ser úteis para identificar indivíduos com maior risco de apresentar esse comportamento.

Método

1. Sujeitos e procedimento

A amostra inicial consistiu de 2.166 sujeitos, de 18 a 25 anos de idade, que estavam realizando o exame teórico durante o

penúltimo ou último horário no DETRAN-SP. Colheram-se os dados todos os dias durante um período de um mês de 21 de outubro até 21 de novembro de 1998.

O questionário, anônimo e voluntário, era administrado em grupo depois que os indivíduos entregavam o exame teórico. Para encorajar respostas sinceras, era dito e repetido aos sujeitos que o estudo tinha sido desenvolvido por pesquisadores da UNIFESP em total independência com o DETRAN-SP, que não teria qualquer contato com os questionários completados. Essa informação também era dada aos indivíduos por escrito, na primeira folha do questionário, que eles destacavam e levavam consigo. Além disso, durante a administração dos questionários, os policiais responsáveis pelos exames escritos se retiravam da sala.

Praticamente nenhum indivíduo recusou-se a participar do estudo, mas 162 dos 2.166 jovens entregaram questionários bastante incompletos e/ou incoerentes. Foi levantada a hipótese de que esses 162 candidatos não terminaram a tarefa por causa de dificuldades de leitura. De fato, o nível médio de educação desses indivíduos era significativamente mais baixo ($p < 0,0001$) que o do resto da amostra. Preparou-se para esses indivíduos um banco de dados com apenas seus dados demográficos. Desta maneira, a amostra para as análises abaixo consistiu de 2.004 indivíduos.

2. O exame teórico

Os sujeitos nesse estudo eram candidatos à carteira nacional de habilitação e estavam realizando o exame teórico no DETRAN-SP. O DETRAN-SP é a única instituição responsável por administrar os exames teórico e prático aos indivíduos residentes na cidade de São Paulo e em algumas áreas da grande São Paulo. Cinco vezes por semana, uma média de 1.200 pessoas, distribuídas por quatro classes em cinco diferentes horários, realizam o exame teórico. O primeiro exame inicia-se aproximadamente às 8 horas, o seguinte uma hora depois e assim em diante. A marcação de exames é feita por telefone pelas auto-escolas de maneira que os primeiros a ligar ficam com os primeiros horários e dias disponíveis. Dessa maneira, é praticamente impossível que um determinado candidato escolha o horário em que ele vai prestar o exame. A separação dos candidatos nas classes é feita por computadores, de uma forma randômica. As quatro classes estão localizadas em uma mesma sala bastante ampla, separadas apenas por divisórias baixas que permitem aos examinadores se dirigirem a todos os candidatos ao mesmo tempo. Em cada classe cabe um máximo de 60 candidatos, resultando que aproximadamente 240 candidatos sejam examinados em cada horário.

O tempo total de aplicação dos exames é de cerca de 20 minutos e a administração é feita por policiais (que também examinam, na entrada da sala, a identidade dos candidatos para evitar que indivíduos façam o exame por outros). Além de responder questões de múltipla escolha sobre as leis e os sinais de trânsito, os candidatos têm de escrever um ditado lido pelos examinadores, com o objetivo de verificar se o indivíduo é alfabetizado.

3. Materiais

Utilizou-se um questionário com 55 questões para se obter os dados do estudo. O questionário era dividido em sete partes: dados demográficos, consumo de álcool, conhecimento das leis sobre dirigir alcoolizado, atitudes pessoais, credibilidade das leis, controle social e disposição ao dirigir alcoolizado/experiência como passageiro. O conhecimento das leis era testado por sete perguntas sobre o código de trânsito em relação ao dirigir alcoolizado, incluindo o limite legal de álcool no sangue, o número de pontos que o motorista receberia e a quantidade máxima de drinques que o indivíduo poderia beber, dentro da lei, antes de dirigir. A Tabela 1 apresenta uma descrição resumida dessas variáveis. Uma descrição mais detalhada pode ser encontrada em um artigo publicado.¹⁰

Tabela 1 - Descrição resumida das variáveis consideradas para o estudo

Variável	Descrição
Demográficas	
Sexo	- Sexo; 0=homem 1=mulher
Renda	- Renda familiar; 1=menos de R\$100,00 – 6=mais do que R\$1.501,00
Idade	- Idade; 18-25 anos
Escola	- Escolaridade; 1=básico incompleto – 7=superior completo
Estudante	- Principal ocupação; 0=não é estudante apenas 1=estudante apenas
Casado	- Estado Civil; 0=não é casado 1=casado
Consumo de álcool	
Festas	- Frequência de ida a festas; 1=nunca – 7 = diariamente
Frequência	- Frequência; 1=nunca – 9=diariamente
Quantidade	- Quantidade; 1=não bebe nada – 9=mais do que seis drinques/dia
Conseqüência	- Conseqüências negativas (média de 5 variáveis); 1=nunca – 5=10 vezes ou mais (alfa=0,78)
Atitudes pessoais	
Opinião sobre penalidade	- Opinião sobre penalidades a ser aplicadas (média de 3 variáveis) 1=nunca deveria ser aplicada – 5=sempre deveriam ser aplicadas (alfa=0,76)
Máximo seguro	- Quantidade segura máxima de drinques; 1=0 drinques – 8=mais que 6 drinques
Perigosos	- Quantidade de indivíduos dirigindo alcoolizados realmente perigosos; 1=ninguém – 5=todos
Incorreto	- Dirigir alcoolizado é comportamento errado?; 1=em nenhuma situação – 5=em qualquer situação
Acidente	- Possibilidade de envolvimento em acidente quando alcoolizado (média de 2 variáveis) 1=nenhuma chance – 5=100% de chance (alfa=0,80)
Controle social	
Desaprovação	- Quantidade de amigos que desaprovam dirigir alcoolizado (média de 2 itens) 0=nenhum deles – 5=todos (alfa=0,85)
Amigos	- Quantidade de amigos que dirigem alcoolizados (média de 2 itens); 0=nenhum deles – 5=todos (alfa=0,65)
Motorista designado	- Quantidade de grupos que escolhem alguém para não beber e dirigir (média de 2 itens) 0=nenhum – 5=todos (alfa=0,53)
Disposição/Alternativas ao dirigir alcoolizado e experiência de passageiro	
DDAL	- Disposição de dirigir depois de beber 3+ drinques; 1=nenhuma – 5= total
Carona	- Disposição de pedir carona para casa depois de beber 3+ drinques; 1=total – 5=nenhuma
Táxi	- Disposição de tomar táxi ou ônibus depois de beber 3+ drinques; 1=total – 5= nenhuma

Tabela 1 - Descrição resumida das variáveis consideradas para o estudo

Variável	Descrição
Passageiro	- Vezes foi passageiro de motorista alcoolizado 1=nunca – 5=10 vezes ou mais
Recusa	- Vezes recusou-se a ser passageiro de motorista alcoolizado 1=nunca – 5=10 vezes ou mais
Conhecimento das leis	
Conhecimento	- Soma da resposta correta de 7 questões (alfa=0,32)
Credibilidade das leis	
Conhecer pessoalmente	- Conhecimento pessoal de alguém parado e/ou punido por dirigir alcoolizado (soma de quatro variáveis); 0=não – 1=sim (alfa=0,74)
Punição	- Motoristas condenados que realmente recebem punição; 0=nenhum – 5=todos
Chance de ser pego	- Probabilidade de ser pego pela polícia e/ou sofrer punições por dirigir alcoolizado (média de 4 variáveis); 1=nenhuma chance – 5=100% de chance (alfa=0,85)

4. Análise dos dados

Para análise dos dados, utilizou-se do programa de análises estatísticas SAS. O procedimento para verificação de diferenças demográficas entre os grupos incluiu análise de qui-quadrado (para variáveis categoriais) e análise de variância (para variáveis contínuas). O procedimento usado para realizar as análises de regressão linear foi o *General Linear Models Procedure* – least square means. Certificou-se da normalidade de distribuição dos dados por análise de resíduos.

Resultados

1. Dados gerais

a) Análise descritiva

A Tabela 2 apresenta os dados demográficos dos sujeitos. Como se pode observar, pessoas com menos de 20 anos, solteiras, do sexo masculino, realizando o exame teórico pela primeira vez e trabalhadores – período integral ou meio-período – constituíram a maioria da amostra. Parte significativa da amostra tinha ao menos iniciado o colegial e metade da amostra registrou uma renda total mensal da família inferior a R\$ 1.000,00.

A primeira variável dependente, DDAL, mede a disposição do indivíduo de dirigir sob o efeito do álcool durante o ano seguinte ao do questionário, levando-se em conta um determinado cenário. Mais de metade da amostra admitiu ao menos uma pequena disposição de dirigir alcoolizado no ano. Por outro lado, a esmagadora maioria dos sujeitos relatou que consideraria alternativas ao dirigir alcoolizado. Dessa maneira, apenas 7,7% e 22,8% do total dos indivíduos afirmaram não haver chance alguma de eles, respectivamente, tomarem taxi/ônibus (TAXI) ou pedirem para alguém dirigir o carro (CARONA) como alternativas ao dirigir alcoolizado.

Em decorrência da disposição admitida pela maioria dos sujeitos tanto para o comportamento de risco (dirigir alcoolizado), como para o comportamento seguro (alternativas), os dados foram analisados pela divisão da amostra em três grupos. Esses grupos representam graus crescentes de risco em relação ao dirigir alcoolizado. Excluímos dessa análise indivíduos cujo consumo do álcool era extremamente raro (menos de um dia por ano e menos de um drinque por ocasião).

O grupo 1 (Prudentes, n=378) consistiu dos sujeitos que não relataram nenhuma disposição para o dirigir alcoolizado. O grupo 2 (Indecisos, n=616) foi formado por indivíduos que admitiram pelo menos uma pequena disposição para dirigir sob efeito do álcool, mas que, ao mesmo tempo, relataram disposição para pelo menos uma das alternativas. O grupo 3 (Arriscados, n=88) tratou-se dos sujeitos que admitiram disposição para dirigir alcoolizado, mas nenhuma para considerar as duas alternativas.

Foram avaliadas, primeiramente, as diferenças estatisticamente significativas dos grupos em relação às variáveis demográficas: sexo, ocupação, estado civil, idade, escolaridade e renda. Encontrou-se diferenças estatisticamente significativas entre estado civil e grupo ($X^2=8,7$, $p<0,05$) e entre idade e grupo ($F=3,08$, $p<0,05$) e, portanto, essas duas variáveis foram incluídas nas análises posteriores. Uma minoria dos indivíduos de todos os grupos era casada, mas os do grupo 1 (13,8% vs. 11,4%) apresentavam esse estado civil com maior frequência e eram ligeiramente mais velhos (20,2 vs. 19,6 anos) do que os sujeitos do grupo 3 ($p<0,05$). Os indivíduos do grupo 2 também eram casados com menos frequência (8%, $p<0,05$) do que os integrantes do grupo 1, mas não apresentavam diferença em relação à faixa etária.

b) Análise de regressão linear

As diferenças entre os grupos foram avaliadas por análises de regressão linear com método de estimação de mínimos quadrados (*least-squares linear regression*) separadas para cada variável dependente (apresentadas na Tabela 3). As variáveis independentes nessas análises incluíram idade (avaliada como uma variável binomial: até 19 anos e mais do que 19 anos), estado civil (variável binomial: casados e não casados) e grupo (variável categorial de três níveis, com o grupo 2 como a referência). Os coeficientes não-estandardizados B (unstandardized B) representam as diferenças médias entre os grupos depois do controle para idade e estado civil e, portanto, foram apresentados na tabela 3 e no próximo parágrafo.

Foram encontradas poucas diferenças estatisticamente significativas em relação às variáveis demográficas. Pessoas casadas vão significativamente menos a festas ($p<0,0001$, diferença média=-0,63), acham que um número menor de indivíduos dirigindo

Tabela 2 - Dados sociodemográficos dos jovens pretendentes à habilitação para motorista, São Paulo, SP, 1998

Idade, média + DV	20,1 + 2,3
Sexo	
Homens	62,1%
Mulheres	37,9%
Estado civil	
Solteiro(a)	86,4%
Casado(a)	13,1%
Separado(a)	0,3%
Divorciado(a)	0,2%
Escolaridade	
Primário incompleto	4,2%
Primário completo	4,3%
5ª – 8ª série	15,8%
Colegial incompleto	28,4%
Colegial completo	30,7%
Superior incompleto	14,9%
Superior completo	1,9%
Renda familiar	
< R\$100,00	1,6%
Entre R\$100-300,00	9,2%
R\$301-500,00	17,2%
R\$501-1.000,00	22,6%
R\$1.001,00-1.500,00	20,7%
> R\$ 1.501,00	28,7%
Ocupação	
Desempregado(a)	8,4%
Trabalha ½ período	7,3%
Trabalha período integral	38,0%
Estuda apenas	19,3%
Estuda e trabalha	25,4%
Dono(a)-de-casa	1,6%
Primeiro exame teórico	91,8%

depois de beber são realmente perigosos ($p < 0,05$, diferença média=0,25) e consideram a probabilidade de acidentes quando dirigindo sob efeito do álcool como menor ($p < 0,05$, diferença média=0,23). Já os indivíduos mais jovens (19 anos ou menos), apresentaram um conhecimento das leis mais apurado ($p < 0,05$, diferença média=0,18), consideraram um número maior de drinks como seguro para dirigir ($p < 0,05$, diferença média=0,28) e relataram comportamentos de designar outra pessoa para dirigir mais freqüentemente ($p < 0,05$, diferença média=0,14).

Foram encontradas várias diferenças estatisticamente signifi-

cativas entre os grupos, apresentadas na tabela 3. De maneira geral, o grupo 1 relatava atitudes, percepções, conhecimentos, mais “seguros”, o grupo 3 reportava as variáveis no sentido mais “arriscado” e o grupo 2 apresentava valores intermediários.

Em relação às variáveis de consumo de álcool, o grupo 1 apresentou as menores médias e os do grupo 3 as maiores. Indivíduos do grupo 1 iam significativamente menos a festas e bebiam com menor freqüência, em menor quantidade e com menos conse-

qüências do que indivíduos nos outros dois grupos. As médias dos grupos em relação às variáveis de atitudes pessoais

Tabela 3 - Resultados de análise de regressão linear entre grupos controlando idade e estado civil

Variável	Diferenças entre médias dos grupos		Desvio padrão
	1-2	3-2	
Consumo de álcool			
Festas	-0,4***	0,1	1,3
Freqüência	-0,4***	0,4*	1,5
Quantidade	-0,7***	0,6**	1,8
Conseqüência	-0,3***	0,0	0,7
Atitudes pessoais			
Opinião sobre penalidade	- 0,5***	- 0,4**	1,1
Máximo seguro	-0,5***	0,4*	1,4
Perigosos	0,3***	-0,3*	1,2
Incorreto	0,3***	-0,4*	1,2
Acidente	0,2*	-0,3*	1,0
Controle social			
Desaprovação	0,4***	-0,5**	1,2
Amigos	-0,2***	0,3**	0,9
Motorista designado	0,0	-0,2*	0,8
Experiência como passageiro			
Passageiro	-0,5***	0,4*	1,3
Recusa	-0,1	-0,2	1,2
Conhecimento das leis			
Conhecimento	-0,2	-0,3	1,3
Credibilidade das leis			
Conhecer pessoalmente	0,0	0,0	0,3
Punição	0,1*	0,0	0,9
Chance de ser pego	0,1*	-0,2	0,9

* $p < 0,05$ ** $p < 0,005$ *** $p < 0,0005$

foram todas significativamente diferentes e no sentido esperado. Em comparação com os outros dois grupos, o grupo 3 era mais favorável a penalidades mais leves para o dirigir alcoolizado, considerava uma quantidade maior de drinques como o limite seguro para dirigir e acreditava que menos pessoas dirigindo depois de beber seriam, de fato, perigosas. Da mesma maneira, considerava dirigir alcoolizado como menos incorreto e estimava a probabilidade de ocorrência de acidentes relacionados ao álcool como mais baixa do que indivíduos dos grupos 1 e 2.

Em relação às variáveis de controle social, encontraram-se novamente, diferenças de média entre os grupos na direção esperada. Indivíduos no grupo 1, quando comparados com indivíduos dos grupos 2 e 3, declararam ter mais amigos desaprovando seu dirigir alcoolizado e menos amigos que se disporem, eles próprios, a dirigir depois de beber. Indivíduos no grupo 3 também apresentaram significativamente menos comportamentos de designar um motorista para não beber do que os outros dois grupos.

Sujeitos do grupo 3 mencionaram ter sido, com mais freqüência, passageiros de motoristas que haviam bebido mais do que o aconselhável para dirigir com segurança do que indivíduos do grupo 2 e estes com mais freqüência do que os do grupo 1. Os três grupos apresentaram médias semelhantes em relação à recusa de ser passageiro de um motorista alcoolizado.

O conhecimento da lei não variou entre os três grupos. Duas das três variáveis de credibilidade das punições apresentaram efeitos estatisticamente significativos, mas fracos, do grupo 1 em comparação aos outros dois grupos. Assim, a probabilidade estimada de sofrer penalidade legal e a percepção de que pessoas condenadas por dirigir alcoolizado realmente seriam punidas foi significativamente maior no grupo 1.

Discussão

O presente trabalho teve como objetivo investigar a disposição, como definida pela teoria de protótipo/disposição, de dirigir

alcoolizado entre jovens prestes a obterem carteiras de motorista em São Paulo. O atual estudo apresenta, evidentemente, limitações, como a circunscrição somente para uma localidade (São Paulo) e para uma época do ano. É importante apontar, no entanto, que foram entrevistados na pesquisa um número considerável de indivíduos, que São Paulo é a maior cidade brasileira com um grande número de imigrantes de outros estados e que nada sugere que a época do ano escolhida apresentava, se comparada com outras, diferenças em relação às variáveis estudadas. Outro aspecto que deve ser mencionado é o fato de os dados da pesquisa haverem sido colhidos em 1998. No entanto, como em 1998, o código de trânsito recém-aprovado na época continua a ser o utilizado atualmente e o dirigir alcoolizado continua a ser muito pouco fiscalizado. Dessa maneira, entende-se que a pesquisa continua a representar um primeiro esforço para o fornecimento de dados que possam contribuir para trabalhos de prevenção em relação ao dirigir alcoolizado.

A análise de regressão dos grupos formados com as variáveis de disposição sugere a existência de três níveis crescentes de risco em relação ao dirigir alcoolizado. Variáveis de consumo de álcool, de atitudes pessoais ao dirigir alcoolizado, de controle social e experiência como passageiro de motoristas alcoolizados diferiram significativamente entre os três grupos. Duas variáveis de credibilidade das leis foram significativas, mas apenas ligeiramente diferentes, entre os grupos 1 e 2. As diferenças encontradas apresentaram-se sempre na direção esperada, ou seja, crescentemente mais arriscadas/problemáticas do grupo 1 ao grupo 3.

A divisão da amostra em diferentes grupos de risco indicou que a maioria dos participantes que bebe pelo menos eventualmente e admite disposição para o comportamento arriscado de dirigir alcoolizado, também leva em conta o comportamento seguro de considerar alternativas. Esse achado vem ao encontro de alguns artigos mais recentes na literatura internacional. De fato, alguns autores vêm apontando que o comportamento de dirigir alcoolizado entre jovens, assim como outros comportamentos arriscados da área de saúde, não são inteiramente intencionais ou premeditados.^{7,10} Dessa maneira, não chega a ser surpreendente que comportamentos arriscados e comportamentos seguros possam ser encontrados nos mesmos indivíduos, dependendo das circunstâncias. Um trabalho sobre comportamento sexual, por exemplo, verificou que a combinação de indivíduos sentirem-se sexualmente estimulados e sob efeito do álcool (vs. sóbrios) afetava significativamente suas atitudes, pensamentos e intenções de ter relações sexuais sem camisinha.¹¹ De maneira semelhante, outro estudo apontou que sujeitos intoxicados e sóbrios respondiam da mesma maneira a questões amplas sobre o dirigir alcoolizado, mas os primeiros apresentavam respostas mais positivas a uma questão contingencial (“você dirigiria alcoolizado uma distância curta?”).¹²

O fato de um grande número de indivíduos mostrarem flexibilidade em relação às suas decisões futuras pode ser visto como positivo, sugerindo que campanhas preventivas têm condições de educar e estimular jovens motoristas a conhecer e considerar fatores que possam afetar suas decisões e, dessa maneira, aumentar a possibilidade de planejarem com antecedência comportamentos alternativos a dirigir em situações de consumo de álcool. Essas campanhas não deveriam focalizar apenas os jovens motoristas, mas também seu ambiente social. Pais, mães, irmãos mais velhos ou outros parentes próximos, além dos amigos, devem ser educados para ajudar a evitar o dirigir alcoolizado por parte dos jovens, estimulando, por exemplo, sua disposição de intervir e/ou dar caronas para os indivíduos quando alcoolizados. Como apoio a essa estratégia, um estudo dirigido a jovens de 17-20 anos verificou que suas atitudes sobre comportamentos alternativos, incluindo o quanto eles sentiam-se capa-

zes de utilizar essas alternativas, contribuía para explicar suas intenções futuras de dirigir alcoolizado.¹³

Um pequeno grupo de sujeitos que relatou disposição a dirigir alcoolizado admitiu falta de disposição para as alternativas. Esse grupo consiste, provavelmente, de pessoas mais decididas a dirigir depois de beber. Campanhas de prevenção para esse grupo poderiam sugerir um número mais variado de alternativas ao comportamento do dirigir alcoolizado. É importante lembrar que na presente pesquisa, as questões referiam-se apenas às duas alternativas específicas a esse comportamento. É provável que o aumento da probabilidade de ser detido pela polícia e/ou sofrer penalidades legais seja uma percepção especialmente útil para prevenir esse grupo de dirigir sob o efeito do álcool. De fato, um estudo qualitativo entre adolescentes apontou que além de crenças normativas (acreditar que muitos se comportam dessa maneira), a percepção da existência de fiscalização e do cumprimento da lei são um importante fator de influência em suas decisões de dirigir sob efeito do álcool.¹⁴ Além de investigar quais as alternativas ao dirigir alcoolizado que os jovens estariam dispostos a utilizar, futuras pesquisas deveriam estudar em quais situações indivíduos estariam mais ou menos dispostos a dirigir depois de beber.¹⁵ Um estudo entre jovens adultos, por exemplo, apontou que a presença da esposa ou da namorada esteve associada, de maneira relevante, com o comportamento de evitar o dirigir alcoolizado.¹⁶

Para o desenvolvimento de medidas que reduzam o número de acidentes relacionados ao consumo de bebidas alcoólicas, é importante que as estratégias tomadas sejam parte de políticas amplas de atuação, não de medidas isoladas. Tudo isso, evidentemente, em um contexto que leve em consideração a cultura do país. O Brasil é um país extremamente tolerante em relação ao consumo de álcool.¹⁷⁻¹⁹ O que prevalece no país é uma quase completa falta de efetiva regulamentação das bebidas alcoólicas. No entanto, um artigo anterior sugere que há, entre a população, apoio para medidas restritivas em relação ao beber e dirigir.^{9,20}

Conclusão

Finalizando, o presente artigo sugere que a maioria dos jovens prestes a obter carteiras de motoristas apresenta tanto alguma disponibilidade para dirigir alcoolizado quanto para a utilização de alternativas seguras depois de consumir álcool. A literatura internacional e a ainda tímida ação preventiva nacional em relação ao assunto sugerem que há campo para medidas educativas que, em acréscimo a medidas restritivas (aumento de fiscalização) têm boas possibilidades de alterar as graves estatísticas em relação ao dirigir alcoolizado no Brasil.

Agradecimentos

Robert Pandina e Detran-SP

Este estudo foi baseado na tese de doutoramento defendido em Agosto de 1999 no Departamento de Psiquiatria, Universidade Federal de São Paulo – Escola Paulista de Medicina sob o título: “Dirigir alcoolizado: perfil de risco entre jovens de São Paulo”.

Financiamento: CAPES/Fulbright (BEX-653/97).

Recebido em 20.10.2003

Aceito em 08.07.2004

Referências

1. Nery Filho A, Medina MG, Melcop AG, Oliveira EM. Impacto do uso de álcool e outras drogas em vítimas de acidentes de trânsito. Brasília: ABDETRAN, RAID, CETAD (Centro de Estudos e Terapia do Abuso de Drogas); 1997.
2. Oliveira EM, Melcop AG. Álcool e trânsito. Recife: Instituto RAID, CONFEN (Conselho Federal de Entorpecentes) e DETRAN/PE; 1997.

3. Carlini-Cotrim B, Chasin AAM. Blood alcohol content (BAC) and death from fatal injury: a study in the metropolitan area of São Paulo, Brazil. *J Psychoactive Drugs*. 2000;32(3):269-75.
4. Brasil. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, atualizada pela Lei nº. 9.602 de 21 de janeiro de 1998. In: *Novo Código de Trânsito Brasileiro*. Editora Livrosul; 1998.
5. Gerrard M, Gibbons FX, Benthim A, Hessling R. A longitudinal study of the reciprocal nature of risk behaviors and cognitions: what you think shapes what you do and vice versa. *Health Psychol*. 1999;15(5):344-54.
6. Gibbons FX, Gerrard M, Blanton H, Russell DW. Reasoned action and social reaction: willingness and intention as independent predictors of health risk. *J Pers Soc Psychol*. 1998;74(5):1164-80.
7. Gibbons FX, Gerrard M, Ouellette JA, Burzette R. Cognitive antecedents to adolescent health risk: discriminating between behavioral intention and behavioral willingness. *Psychol Health*. 1998;13(4):319-39.
8. Fishbein M, Ajzen I. Attitudes and voting behavior: an application of the theory of reasoned action. In: Sepephenson GM, Davis JM, editors. *Progress in applied social psychology*, Londres: Wiley; 1981. p. 253-313.
9. Labouvie E, Pinsky I. Substance use and driving: the coexistence of risky and safe behaviors. *Addiction*. 2001;96(3):473-84.
10. Pinsky I, Labouvie E, Pandina R, Laranjeira R. Drinking and driving: pre-driving attitudes and perceptions among Brazilian youth. *Drug Alcohol Depend*. 2001;62(3):231-7.
11. MacDonald TK, MacDonald G, Zanna MP, Fong GT. Alcohol, sexual arousal, and intentions to use condoms in young men: applying alcohol myopia theory to risky sexual behavior. *Health Psychol*. 2000;19(3):290-8.
12. MacDonald TK, Zanna MP, Fong GT. Decision making in altered states: effects of alcohol on attitudes toward drinking and driving. *J Pers Soc Psychol*. 1995;68(6):973-85.
13. Greening L, Stoppelbein L. Young drivers' health attitudes and intentions to drink and drive. *J Adolesc Health*. 2000;27(2):94-101.
14. Nygaard P, Waiters ED, Grube JW, Keefe D. Why do they do it? A qualitative study of adolescent drinking and driving. *Subst Use Misuse*. 2003;38(7):835-63.
15. Pechansky F, Szobot CM, Scivoletto S. Uso de álcool entre adolescentes: conceitos, características epidemiológicas e fatores etiopatogênicos. *Rev Bras Psiquiatr*. 2004;26(Suppl 1):14-7.
16. Nelson TF, Isaac NE, Kennedy BP, Graham JD. Factors associated with planned avoidance of alcohol-impaired driving in high-risk men. *J Stud Alcohol*. 1999;60(3):407-12.
17. Carlini-Cotrim B. Contry profile on alcohol in Brazil. In: Riley L, Marshall M. *Alcohol and public health in 8 developing countries*. Geneva: World Health Organization, 1999. p. 13-35.
18. Pinsky I, Laranjeira R. Alcohol consumption in Brazil: recent public health aspects. *Globe*. 2003;3(1):17-9.
19. Galduroz JCF, Caetano R. Epidemiologia do uso de álcool no Brasil. *Rev Bras Psiquiatr*. 2004;26(Suppl 1):3-6.
20. Laranjeira R, Romano M. Consenso brasileiro sobre políticas públicas do álcool. *Rev Bras Psiquiatr*. 2004;26(Suppl 1):68-77.

Correspondência

Ilana Pinsky

R. Borges Lagoa, 564 cj. 44 - Vila Clementino
04038-000 São Paulo, SP, Brasil
E-mail: ilanapinsky@uol.com.br
