

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

MARINA PIRES ALVES MACHADO

**PERCEPÇÃO DE RISCO SOBRE CONSUMO DE ÁLCOOL E COMPORTAMENTO
NO TRÂNSITO EM CURITIBA, PARANÁ, BRASIL**

**CURITIBA
UFPR
2011**

MARINA PIRES ALVES MACHADO

**PERCEPÇÃO DE RISCO SOBRE CONSUMO DE ÁLCOOL E COMPORTAMENTO
NO TRÂNSITO EM CURITIBA, PARANÁ, BRASIL**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Psicologia, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Psicologia.

Orientadora: Prof. Dr^a Iara Picchioni Thielen.

**CURITIBA
UFPR
2011**

Catálogo na publicação
Sirlei do Rocio Gdulla – CRB 9ª/985
Biblioteca de Ciências Humanas e Educação - UFPR

Machado, Marina Pires Alves

Percepção de risco sobre consumo de álcool e comportamento
no trânsito em Curitiba, Paraná, Brasil / Marina Pires Alves Macha-
do. – Curitiba, 2011.

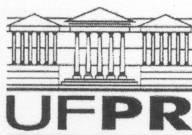
120 f.

Orientadora: Profª. Drª. Iara Picchioni Thielen

Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Setor de Ciências
Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná.

1. Acidentes de trânsito – Álcool – Consumo – Curitiba (PR).
2. Responsabilidade em relação aos acidentes de trânsito.
3. Motoristas - Percepção do risco. I. Título.

CDD 155.936



MARINA PIRES ALVES MACHADO

**“PERCEPÇÃO DE RISCO SOBRE CONSUMO DE ÁLCOOL E COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO EM
CURITIBA, PARANÁ, BRASIL”**

Dissertação apresentada como requisito obrigatório para a obtenção do
Título de **MESTRE EM PSICOLOGIA**, pelo Programa de Pós-Graduação de Mestrado
em Psicologia, do Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da UFPR — Universidade
Federal do Paraná, e aprovada (aprovada/reprovada) pela Banca Avaliadora
abaixo assinada.

Prof.^a Dr.^a Iara Picchioni Thielen
Universidade Federal do Paraná
Professora Orientadora

Prof.^o Dr.^o Fabián Marín Rueda
Universidade São Francisco
Professor Titular

Prof.^o Dr.^o Adriano Furtado Holanda
Universidade Federal do Paraná
Professor Titular

Curitiba, 14 de outubro de 2011.

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora **Iara Picchioni Thielen**, por acreditar em mim, mesmo apesar da minha não escolha e por todo o apoio e dedicação. Professora, você foi incansável, uma verdadeira orientadora no mundo da produção científica e da pesquisa, obrigada!

Aos meus pais **Miguel José Alves** e **Maria Lygia de Moura Pires**, grandes incentivadores do meu mestrado, da vida, do desenvolvimento pessoal e profissional, vocês dois são meus grandes mestres, e com vocês aprendi tudo o que sei hoje, e principalmente, a ser quem eu sou hoje. Amor eterno!

Aos meus irmãos **Mayra Pires Alves Machado** e **Diogo Pires Alves Machado**, por toda a festa, incentivo, amor e apoio ao longo do mestrado. Além disso tudo, Mayra, seu apoio teórico e técnico foram essenciais, Diogo, sua alegria me motiva a viver!

Ao meu marido **Régis Lisboa**. Meu rei, só você sabe o que passei para chegar até aqui e com certeza, sem você, eu não teria dado conta. Você dividiu o fardo comigo durante todo este tempo e me trouxe alento nas horas de pesar. Amo você como só o amor é capaz de amar! Vidas compartilhadas eternamente!

Aos **meus amigos todos**, que sempre me apoiaram e estiveram ao meu lado durante todo o tempo. Tenho tantos, sou muito abençoada!

Ao **Diogo Picchioni Soares** pelos textos e aulas compartilhadas e por aguentar meus surtos virtuais e sempre me incentivar na luta contra o tempo! Sem contar as dicas preciosas!

Aos membros da banca **Dr. Fabián Javier Marín Rueda** e **Dr. Adriano Furtado Holanda**, pela orientação, indicação de literatura, e privilégio de aceitarem avaliar este trabalho. A construção é sempre conjunta!

Ao **mestrado da UFPR** pela oportunidade!

À **CAPES**, pelo apoio financeiro para a realização deste trabalho!

Get Up, Stand Up
Get up, stand up: stand up for your rights!
Get up, stand up: stand up for your rights!
Get up, stand up: don't give up the fight!

Preacherman, don't tell me,
Heaven is under the earth.
I know you don't know
What life is really worth.
It's not all that glitters is gold;
'Alf the story has never been told:
So now you see the light, eh!
Stand up for your rights. Come on!

Get up, stand up: stand up for your rights!
Get up, stand up: don't give up the fight!

Most people think,
Great God will come from the skies,
Take away everything
And make everybody feel high.
But if you know what life is worth,
You will look for yours on earth:
And now you see the light,
You stand up for your rights. Jah!

Get up, stand up! (Jah, Jah!)
Stand up for your rights! (Oh-hoo!)
Get up, stand up! (Get up, stand up!)
Don't give up the fight! (Life is your right!)

We sick an' tired of-a your ism-skism game -
Dyin' 'n' goin' to heaven in-a Jesus' name, Lord.
We know when we understand:
Almighty God is a living man.
You can fool some people sometimes,
But you can't fool all the people all the time.
So now we see the light (What you gonna do?),
We gonna stand up for our rights! (Yeah, yeah, yeah!)

So you better:
Get up, stand up! (In the morning! Git it up!)
Stand up for your rights! (Stand up for our rights!)
Get up, stand up!
Don't give up the fight! (Don't give it up, don't give it up!)

(GET UP, STAND UP – BOB MARLEY)

Resumo

Machado, M. P. A. (2011) *Percepção de risco sobre consumo de álcool e comportamento no trânsito em Curitiba, Paraná, Brasil*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Psicologia – Mestrado, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

O Departamento de Trânsito do Paraná indicou que no ano de 2009 o Paraná registrou 96.697 acidentes, sendo destes 37.716 com vítimas. O uso de álcool é um dos principais fatores relacionados a acidentes de trânsito e mortalidade no Brasil. Em 19 de junho de 2008 a Lei nº 11.705/08 foi promulgada, determinando a proibição do consumo de qualquer quantidade de bebida alcoólica por condutores de veículos. A lei causou algumas alterações nos comportamentos dos motoristas que puderam ser observadas em 2008 quando se registrou uma queda de 20% nos atendimentos dos setores de ortopedia e traumatologia dos hospitais. Entretanto, estudo divulgado em 2010 pela Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas indica que um em cada quatro motoristas entrevistados em rodovias federais admitiu ter consumido cinco ou mais doses de bebida alcoólica de duas a oito vezes em um mês. Esta dissertação busca compreender a percepção do risco de beber e dirigir, comparando dois grupos de motoristas: um em situação de beber (grupo online – 100 sujeitos) e outro fora dessa situação (grupo offline - 100 sujeitos). O objetivo da pesquisa foi identificar fatores que interferem na maneira de perceber os riscos, com a finalidade de analisar a articulação entre risco percebido e risco objetivo, além de comparar se a percepção de risco dos motoristas que estão nos bares fazendo uso de bebida e irão dirigir, é ou não semelhante à percepção de risco dos motoristas que falam desta situação estando fora dela. Os dois grupos possuem caracterização de idade, escolaridade, estado civil e tempo de carteira semelhantes para efeito de comparação, e são compostos por 50 mulheres e 50 homens cada um. A coleta de dados foi feita com aplicação de questionário preenchido pela pesquisadora, com perguntas abertas e fechadas que investigaram a percepção de risco dos motoristas sobre os fatores analíticos descritos na literatura: efeitos do álcool; consciência, familiaridade e comportamentos de risco; confiança; risco percebido e risco real, além de registrar informações sobre dados demográficos e situação da CNH: multas, tempo de direção e acidentes. Como resultado foi possível verificar que o grupo online possui mais multas, mais acidentes, além de frequentar bares o dobro de vezes do grupo offline. Houve pouca diferença entre a percepção de risco dos dois grupos em relação ao porque bebem e dirigem, além da concordância com a lei e motivos de alteração de reflexo com o uso de álcool, porém houve grande diferença entre percepção de risco auto e hetero dirigida, sendo que os sujeitos mostraram complacência ao se referirem aos motivos pelos quais eles próprios bebem e dirigem e rigor ao analisar porque os demais o fazem: alegam confiança e controle para justificar porque eles bebem, mas a razão percebida para justificar o comportamento dos demais é a impunidade e irresponsabilidade. Nas justificativas para beber e dirigir, foram identificados fatores na determinação da percepção de risco: ilusão de controle, minimização do risco para si e potencialização do risco para o outro, otimismo irrealista, confiança excessiva, falta de credibilidade nas instâncias fiscalizadoras e familiaridade.

Palavras-chave: Assunção de Riscos; Álcool; Veículos Automotores, Acidentes de Trânsito.

Abstract

Machado, M. P. A. (2011) Risk perception of alcohol consumption and behavior in traffic in the city of Curitiba, Paraná, Brazil. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Psicologia – Mestrado, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

In 2010 the Traffic Department of Paraná indicates that in 2009 it was recorded 96.697 accidents in Paraná, being 37.716 of these with victims and 58.891 victimless. Although the causes of the accidents were not included in the study, it is possible to relate many of them to alcohol use, which is today one of the main factors related to traffic accidents and mortality in Brazil. The consequences coming upon the use of alcohol instigate interventions at various levels and, on June 19, 2008 the Law No. 11.705/08 was enacted, establishing prohibition of the consumption of any amount of alcohol by vehicles drivers. The law caused some changes in drivers' behavior that were observed in 2008 when it was recorded a 20% drop in the orthopedics and traumatology hospital's care sector. However, a study released in 2010 by the National Drug Policy indicates that one in four drivers interviewed in federal highways admitted have consumed five or more doses of alcoholic drinks from two to eight times in a month. This dissertation seeks to understand the perceived risk of drinking and driving, comparing two groups of drivers: one in a drinking situation (online group - 100 subjects) and the other outside this situation (offline group - 100 subjects). The aim was to identify factors that interfere in the way risks are perceived, in order to analyze the relationship between perceived risk and objective risk, beside to compare whether the perception of risk by drivers who are making use of alcohol dinks in bars and will drive is similar or not to risk perception of drivers who talk of this situation being outside it. The two groups have similar characters of age, education, civil status and time of driver's license in order to comparison, and are composed by 50 women and 50 men each. Data collection was done through application of a questionnaire completed by the researcher, with open and closed questions that investigated the drivers' perception of risk of the analytical factors described in the literature: alcohol's effects, awareness, familiarity and risk behaviors, confidence, perceived risk and real risk, beside to record information about demographics and situation of CNH: fines, driving time and accidents. As a result it was possible to verify that the online group has more fines, more accidents, besides frequenting bars twice as often as the offline group. There was little difference between the risk perception in both groups in relation to the reasons of drinking and driving, in addition to compliance with the law and reasons for changing reflexes with the use of alcohol, but there was a big difference between risk perception self directed and to others, and the subjects showed complacency when referring to why themselves drink and drive and rigor to analyze why the others do: argue confidence and control to justify why they drink, but the reason perceived to justify the behavior of others is impunity and irresponsibility. In the justifications for drinking and driving, factors were identified in the determination of risk perception: the illusion of control, minimizing the risk to themselves and increase the risk to the other, unrealistic optimism, overconfidence, lack of credibility in the supervisory instances and familiarity.

Key-Words: Risk-Taking; Alcohol; Motor Vehicles; Traffic Accidents.

Lista de Figuras

Figura 1	Justificativas para o motivo de beber e dirigir ser ou não um risco.....	67
Figura 2	Justificativas dos sujeitos para alteração de reflexo.....	70
Figura 3	Justificativas dos sujeitos para a concordância e discordância com a lei seca.....	73
Figura 4	Justificativas dos sujeitos para o motivo que os outros bebem e dirigem.....	75
Figura 5	Justificativas dos sujeitos para os motivos que os levam a beber e dirigir.....	79

Lista de Tabelas

Tabela 1	Idade dos sujeitos por grupo.....	59
Tabela 2	Escolaridade dos sujeitos por grupo.....	60
Tabela 3	Estado civil dos sujeitos por grupo.....	60
Tabela 4	Tempo de Carteira de Habilitação dos sujeitos por grupo.....	61
Tabela 5	Tempo por dia dirigindo o veículo por grupo.....	61
Tabela 6	Tipos de multas por grupo.....	62
Tabela 7	Distribuição de multas por número de sujeitos, por grupo.....	63
Tabela 8	Distribuição de acidentes por número de sujeitos, por grupo.....	63
Tabela 9	Tipos de acidentes por grupo.....	64
Tabela 10	Frequência que sai por mês, por grupo.....	64
Tabela 11	Distribuição da forma como vão ao bar, por grupo.....	65
Tabela 12	Consumo de bebida alcoólica nos bares, por grupo.....	65
Tabela 13	Distribuição da forma como voltam do bar, por grupo.....	66
Tabela 14	Percepção de risco para beber e dirigir, por grupo.....	66
Tabela 15	Reflexos alterados com o uso de bebida, por grupo.....	69
Tabela 16	Conhecimento sobre a lei seca, por grupo.....	72
Tabela 17	Concordância com a lei seca, por grupo.....	72
Tabela 18	Comparação de respostas com relação aos outros e a si próprio entre o grupo online e o grupo offline.....	81

Lista de Anexos

Anexo A	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.....	115
Anexo B	Questionário de pesquisa do grupo online.....	116
Anexo C	Questionário de pesquisa do grupo offline.....	117
Anexo D	Lei do Álcool - Lei 11705/08	118

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
1. REVISÃO TEÓRICA	16
1.1 TRÂNSITO E USO DE ÁLCOOL.....	16
1.2 PERCEPÇÃO DE RISCO E TRÂNSITO	35
2. METODOLOGIA.....	51
2.1 PARTICIPANTES.....	51
2.2 LOCAL	53
2.3 MATERIAL.....	53
2.4 INSTRUMENTOS (EM ANEXO).....	53
2.5 PROCEDIMENTOS.....	54
2.6 ANÁLISE DOS RESULTADOS	56
3. RESULTADOS	59
4. DISCUSSÃO.....	84
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	104
REFERÊNCIAS	109
ANEXOS.....	114
ANEXO A	115
ANEXO B.....	116
ANEXO C.....	117
ANEXO D.....	116

INTRODUÇÃO

Em 2010 o Departamento de Trânsito do Paraná – DETRAN (2010) indica que no ano de 2009 o Paraná registrou 96.697 acidentes, sendo destes 37.716 com vítimas e 58.981 sem vítimas. Apesar de não constarem na pesquisa as causas dos acidentes, pode-se relacionar muitos deles ao uso de álcool, já que o álcool é hoje um dos principais fatores relacionados a acidentes de trânsito e mortalidade tanto no Brasil quanto em outros países, conforme destacam Abreu, Lima e Silva (2007), De Boni, Benzano, Leukefeld e Pechansky (2008), Dualibi, Freitas, Mendes e Oliveira (2008), Ladeira e Barreto (2008), Marin-León e Vizzoto (2003), Marin e Queiroz (2000), Modelli, Pratesi e Tauil (2008), Panichi e Wagner (2006), Pinsky e Laranjeira (2007), Pinsky, Labouvie e Laranjeira (2004), Ponce e Leyton (2008), Ahlm, Bjornstig e Ostrom (2009), Bjerre e Thorsson (2008), Constant et al. (2009), Galdurõz e Caetano (2004), Valencia-Martin et al. (2008).

As consequências advindas do uso do álcool instigam intervenções em diversos níveis, seja em relação à educação, seja em relação à legislação. Em 19 de junho de 2008 a Lei nº 11.705/08 foi promulgada, determinando a proibição do consumo de qualquer quantidade de bebida alcoólica por condutores de veículos. A lei causou algumas alterações nos comportamentos dos motoristas que puderam ser observadas em 2008 quando se registrou uma queda de 20% nos atendimentos dos setores de ortopedia e traumatologia dos hospitais (Ministério da Saúde, 2008). O relatório do Ministério da Saúde (2009) indicou uma diminuição de 0,5% nos relatos de pessoas que afirmavam beber abusivamente e dirigir em seguida, no ano de 2008 em relação ao ano de 2007, o que também foi atribuído à entrada em vigor da Lei 11705/08.

Porém, em 2010, a Secretaria Nacional Antidrogas divulgou uma pesquisa que afirma que, de um total de 8000 motoristas entrevistados nas rodovias federais, um em cada

quatro admitiu ter consumido cinco ou mais doses de bebida alcoólica de duas a oito vezes em um mês. Além disso, numa amostra de 1.070 condutores que disseram ter bebido durante o *happy hour*, 51% admitiu que iria dirigir na sequência e arcar com os riscos de dirigir sob efeito do álcool. Os pesquisadores da Secretaria Nacional Antidrogas afirmam que isso se deve ao fato da fiscalização ser deficiente, uma vez que apenas 9,2% dos entrevistados já haviam sido parados para fazer teste com etilômetro.

Os acidentes de trânsito acarretam grandes custos à saúde pública, resultando em pesado fardo socioeconômico pela soma dos prejuízos materiais, médicos e perda de produtividade. Mesmo pequenas quantidades de álcool podem causar grandes danos a si próprio e aos demais. O álcool afeta o comportamento das pessoas de diferentes maneiras, desde aspectos fisiológicos até aspectos psicológicos, considerando que há interação entre ambos. Um desses aspectos psicológicos diz respeito à maneira como as pessoas percebem os riscos envolvidos no trânsito. Se os riscos não forem percebidos as pessoas não adotarão comportamentos que possam evitá-los e a segurança ficará comprometida. Portanto, é preciso perceber os riscos para tomar decisões sobre comportamentos no trânsito. O álcool distorce a capacidade de percepção e também a capacidade de reagir adequadamente aos estímulos. Embora pareça uma constatação óbvia, conhecer qual é a percepção de risco dos motoristas que consomem álcool e dirigem é o primeiro passo para uma gestão eficiente. Como os motoristas que fazem uso de bebida alcoólica percebem os riscos? Eles são percebidos? Eles são conhecidos? Estar na situação de risco (fazer uso de bebida e depois dirigir) faz com que os motoristas minimizem os riscos? E os motoristas que não estão em situação de consumo de bebida alcoólica, mas que também fazem uso e minimizam os riscos? Ou seja, é preciso compreender o que percebem os motoristas sobre a associação do uso do álcool e a direção de veículos, investigando fatores que permeiam essa percepção. Estar ou não fazendo uso de

bebida interfere nessa percepção? Além disso, é importante investigar se a concordância ou discordância em relação à “lei seca” tem relação com o comportamento de “beber e dirigir”.

O presente trabalho focaliza tal aspecto em pesquisa de campo que buscou compreender, a partir de entrevistas, o que os motoristas que bebem e dirigem pensam sobre o comportamento de risco, em duas diferentes situações: 100 motoristas à noite em bares da cidade de Curitiba (situação em que vão se colocar em risco - online) e 100 motoristas de dia nas ruas da cidade falando sobre o comportamento de risco, sem estar vivenciando no momento (offline). A denominação online (grupo na situação) e offline (grupo fora da situação) tem por base os estudos realizados por Gold (1993). A essa pesquisa em duas situações diferentes, Gold (1993, 1998) denomina de grupo online e offline. O grupo online se refere à pesquisa *in locu*, na qual a pessoa está efetivamente vivenciando a situação de risco, o comportamento de risco. A pesquisa com o grupo offline refere-se ao sujeito que está falando da situação e comportamento de risco, fora dela, ou seja, em outros ambientes desvinculados do risco.

A pesquisa teve como objetivo geral comparar as percepções dos motoristas desses dois grupos (online e offline), identificando semelhanças e diferenças entre os grupos. E como objetivos específicos pretendeu identificar: quais os fatores da percepção de risco são preponderantes para cada um dos grupos, qual a articulação entre risco percebido e risco objetivo, como cada grupo justifica seu próprio comportamento e o comportamento dos outros, bem como analisar comparativamente a percepção de risco de dirigir sobre o efeito de álcool.

O método exploratório proposto para investigar a percepção de risco no trânsito a partir da visão dos motoristas que ingerem álcool, da cidade de Curitiba, focalizou aspectos qualitativos e quantitativos, identificando os fatores presentes na percepção dos motoristas e

sua articulação. Foi composto por quatro etapas: aprofundamento teórico acerca do tema; elaboração dos instrumentos; coleta de dados e análise e discussão dos dados.

A metodologia qualitativa foi utilizada, privilegiando a profundidade de análise bem como a investigação das explicações e significados que os motoristas atribuem aos riscos no trânsito e aos seus comportamentos. Esta etapa privilegia interações e limita as generalizações.

Para realizar a investigação sobre percepção de risco para os dois grupos, alguns aspectos foram estruturados, constituindo-se nos capítulos seguintes.

O Capítulo I apresenta uma revisão teórica sobre dois temas: álcool e trânsito e percepção de risco e trânsito, ambos focalizando conceitos básicos. O primeiro busca delinear uma revisão teórica acerca de pesquisas já realizadas e publicadas no Brasil e no exterior sobre a relação do álcool com o trânsito e o segundo, conceitua risco e percepção de risco sob diferentes vertentes e relaciona tais conceitos com o trânsito.

O Capítulo II aborda a descrição da pesquisa, incluindo o método que foi utilizado detalhadamente, características da população estudada, locais em que a pesquisa foi realizada, materiais e instrumentos utilizados, procedimentos para a coleta de dados e especificações sobre a maneira como foi realizada a análise dos resultados. O instrumento teve como base os estudos já desenvolvidos sobre a percepção de riscos no trânsito: motoristas multados por excesso de velocidade (Thielen, 2002), motociclistas (Mangili, 2006) e taxistas (Aquino, 2007). Os fatores da percepção de risco sintetizados por Lima (1995, 1998) e Slovic (1987) serviram de base para a construção do instrumento de investigação.

O Capítulo III apresenta os resultados da pesquisa feita com os duzentos sujeitos, incluindo Tabelas e Figuras realizadas com base nas respostas aos questionários.

O Capítulo IV expõe a discussão dos resultados, buscando responder aos objetivos supracitados. Buscou-se avaliar a percepção de risco caracterizando os fatores preponderantes

que afetam essa percepção segundo a literatura, tais como controle, confiança, consciência do risco, confronto entre risco objetivo e risco percebido e grau de familiaridade com o risco (Lima, 2005; Botterill e Mazur, 2004; Weinstein, 1981; Slovic, 1987; Thielen, 2002).

Por fim, o Capítulo V tece as considerações finais, que tem o objetivo de responder aos objetivos iniciais da pesquisa, bem como fazer reflexões sobre a presente pesquisa, além de fazer sugestões de estudos posteriores sobre Percepção de Risco, que contribuam com o enriquecimento do estudo acerca deste tema tão relevante.

1. REVISÃO TEÓRICA

Para investigar a Percepção de Risco de motoristas que fazem uso de bebida alcoólica, é preciso estruturar essa forma de investigação a partir de fundamentação teórica, baseada em duas vertentes: de um lado focalizando o uso de álcool na sua relação com o trânsito e de outro lado, estruturando as informações básicas a respeito da percepção de risco, de forma a tornar possível a compreensão desse fenômeno no âmbito do trânsito, com as pessoas que bebem e dirigem.

1.1 TRÂNSITO E USO DE ÁLCOOL

Segundo a Organização Mundial da Saúde (2004), acidentes de trânsito matam 1,2 milhões de pessoas anualmente e ferem mais alguns milhões. Em 2007, a OMS afirmava que os acidentes de trânsito foram a principal causa de mortalidade entre jovens de 10 a 24 anos e que o Brasil tem o quinto maior número de mortes no trânsito de todo o mundo, com 18 mortes para cada 100 mil habitantes.

Pelos dados do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito [RENAEST], encontrados no site do Departamento Nacional de Trânsito [DENATRAN] (2009) pode-se acompanhar um resumo estatístico dos anos de 1998 a 2005, no qual é possível perceber que nos últimos quatro anos o número de acidentes com vítimas fatais e não fatais vêm aumentando gradativamente no Brasil. Em 2002 o número de acidentes com vítimas foi de 251.876, em 2003 de 333.689, em 2004 de 348.583 e em 2005, 383.371 vítimas. As últimas estatísticas disponíveis pelo DENATRAN (2010) se referem ao ano de 2008, quando foram registradas 32.064 vítimas fatais devido a acidentes de trânsito e 594.173 vítimas não fatais.

Segundo o DENATRAN (2009), a frota de veículos bem como a população também vêm aumentando significativamente nos últimos anos. O Paraná em julho de 2005, era o sexto estado mais populoso, com 10.261.856 habitantes e o terceiro maior Estado em frota de veículos com 3.488.343 veículos, no mesmo período, atrás apenas de São Paulo com a maior frota de veículos, seguida de Minas Gerais. Em 2008, a frota de veículos no Paraná era de 4.358.093 e em Curitiba a frota era de 1.097.830 veículos.

O Paraná registrou, em 2005, 53.717 vítimas de acidentes de trânsito, sendo o terceiro maior estado em número de vítimas de acidentes de trânsito do Brasil. Em Curitiba, no ano de 2005, o número de vítimas de acidentes de trânsito foi de 8.325 (91 vítimas fatais e 8.234 vítimas não fatais), para uma população de 1.757.904, o que significa um total de 473,6 vítimas por 100.000 habitantes (DENATRAN, 2009).

No ano de 2006 os dados mostram que o número de acidentes se manteve estável no Paraná, registrando um total de 53.724 vítimas. No ano de 2007 o número de acidentes com vítimas sobe para 59.416 vítimas. E no ano de 2008 o número de acidentes registrados é de 61.056 vítimas (DETRAN, 2010). Em Curitiba, o número de acidentes com vítimas em 2006 foi de 8.620 vítimas fatais e não fatais; em 2007 foi de 9.659 vítimas e em 2008 houve uma redução para 9.423 vítimas. Em 2008, há o registro de 26.984 acidentes de trânsito em Curitiba.

No site do DETRAN PR (2010) é possível ter acesso aos dados estatísticos de 2009, quando o Paraná registrou 96.697 acidentes, sendo destes 37.716 com vítimas e 58.981 sem vítimas. Dos acidentes com vítimas, o número de feridos além das vítimas foi de 48.699 e o número de mortos no local do acidente foi de 1.330 pessoas. Nestes números não estão computados os acidentes ocorridos nas estradas federais. É possível constatar a grande quantidade de vítimas que o trânsito vem fazendo anualmente.

Apesar de não constarem na pesquisa as causas dos acidentes, pode-se relacionar muitos deles ao uso de álcool que tem sido apontado como um dos fatores responsáveis por mortes e mutilações no trânsito por vários autores: Ahlm, Bjornstig e Ostrom (2009), Constant et al. (2009), Bjerre e Thorsson (2008), De Boni, Benzano, Leukefeld e Pechansky (2008), Freitas, Mendes e Oliveira (2008), Ladeira e Barreto (2008), Modelli, Pratesi e Tauil (2008), Ponce e Leyton (2008), Valencia-Martin et al. (2008), Abreu, Lima e Silva (2007), Dualibi, Pinski e Laranjeira (2007), Panichi e Wagner (2006), Galdurôz e Caetano (2004), Pinsky, Labouvie e Laranjeira (2004), Marin-León e Vizzoto (2003), Marin e Queiroz (2000). Além disso, foram localizados inúmeros outros estudos que indicam o álcool como causa de acidentes, no entanto, referem-se a pedestres alcoolizados, motociclistas alcoolizados que não constituem o foco desse estudo, e portanto, não foram referenciados.

O álcool é hoje um dos principais fatores relacionados a acidentes de trânsito e mortalidade no Brasil. Segundo Meloni e Laranjeira (2004), a mortalidade e a limitação funcional causadas pelo consumo de álcool superam aquelas ocasionadas pelo tabaco, determinando 3,2% no número de mortalidade, sendo 5,6% deste valor para homens e 0,6% em mulheres.

A preocupação com as consequências advindas do uso do álcool ensejam intervenções em diversos níveis sendo o da legislação um deles. Em 19 de junho de 2008 a Lei nº 11.705/08 foi promulgada, determinando a proibição do consumo de qualquer quantidade de bebida alcoólica por condutores de veículos. A lei causou algumas alterações nos comportamentos dos motoristas. Em 2008 registrou-se uma queda de 20% nos atendimentos dos setores de ortopedia e traumatologia dos hospitais (Ministério da Saúde, 2008) sendo essa redução atribuída à entrada em vigor da Lei e consequente fiscalização. Em 2009, o relatório do Ministério da Saúde indica uma diminuição de 0,5% nos relatos de

pessoas que diziam beber abusivamente e dirigir em seguida, no ano de 2008 em relação ao ano de 2007, o que também é atribuído à entrada em vigor da Lei 11705/08.

Segundo pesquisa realizada pelo Núcleo de Estudos e Pesquisa em Trânsito e Álcool [Nepta] da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) em parceria com a Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas - SENAD (2010), um em cada quatro motoristas entrevistados em rodovias federais admitiu ter consumido cinco ou mais doses de bebida alcoólica de duas a oito vezes em um mês. Foram entrevistados desde 2008, oito mil motoristas de carros, motos, ônibus e caminhões, nas rodovias federais, principalmente de Porto Alegre (RS). Destes, mais da metade relatou ingerir de sete a quinze doses de álcool em encontro com amigos, tendo maior prevalência à noite. A pesquisa registra que 32% das vítimas fatais de acidentes de trânsito apresentaram amostras de álcool no sangue. Além disso, numa amostra de 1.070 condutores que disseram ter bebido durante o *happy hour*, 51% admitiu que iria dirigir na sequência e arcar com os riscos de dirigir sob efeito do álcool. Segundo os organizadores da pesquisa, o que chama atenção é que, paradoxalmente, 63% deles garantiram ser favoráveis à Lei Seca, e 43,8% destacaram ter mudado de comportamento devido às novas regras. De Boni (2010), uma das organizadoras da pesquisa do SENAD (2010), acredita que isso se deve ao fato da fiscalização ser deficiente, uma vez que apenas 9,2% dos entrevistados já haviam sido parados para fazer teste com etilômetro. Além desses dados, os organizadores concluem que só em Porto Alegre, em 2008, os custos diretos e indiretos dos acidentes em ruas e avenidas foram superiores as R\$ 66,4 milhões, e que se não fosse o álcool, o montante cairia pela metade.

Problema crescente na área de saúde pública, o alcoolismo está normalmente associado à mortalidade no trânsito, à criminalidade, à desagregação familiar e ao absenteísmo ou à queda de produtividade no emprego. Já no ano de 1988, Rozestraten (1988) afirmava que aproximadamente 50% de acidentes fatais no trânsito estavam relacionados ao

álcool. No ano de 2009, o Ministério da Saúde afirma em relatório referente ao ano de 2008, que houve aumento no número de mulheres que bebem abusivamente. Além disso, o relatório afirma que a faixa etária de maior abuso de álcool está em 25 a 34 anos (Ministério da Saúde, 2009).

Segundo Marín e Queiroz (2000) além de representar um grande problema de saúde pública, os Acidentes de Trânsito (AT) implicam um custo anual de 1% a 2% do produto interno bruto para os países menos desenvolvidos. As deficiências físicas resultantes de acidentes de trânsito geram graves prejuízos ao indivíduo (financeiros, familiares, de locomoção, profissionais etc.) e para a sociedade (gastos hospitalares, diminuição de produção, custos previdenciários etc.). As estimativas da Organização Pan-Americana de Saúde – OPAS (1994) apontam que 6% das deficiências físicas são causadas por AT no mundo.

Pires et al. (1997) afirmam que no Brasil, cerca de dois terços dos leitos hospitalares dos setores de ortopedia e traumatologia são ocupados por vítimas de AT, com média de internação de vinte dias, gerando um custo médio de vinte mil dólares por ferido grave. O custo anual estimado ultrapassa três bilhões de dólares. Esses números expressam o drama social decorrente da motorização em sociedades em desenvolvimento, como o Brasil, e a necessidade premente de intervenções sobre os fatores que interferem na segurança no trânsito.

Dualibi, Pinski e Laranjeira (2007) afirmam que os problemas decorrentes do consumo de bebidas alcoólicas entre motoristas são estudados internacionalmente de forma ampla, e considerados um importante problema de saúde pública, principalmente nos países em desenvolvimento. Sua relevância é confirmada pelos elevados custos sociais das consequências do uso do álcool para os acidentados, resultando em pesado fardo socioeconômico pela soma dos prejuízos materiais, médicos e perda de produtividade. A

bebida proporciona aos motoristas um falso senso de confiança, prejudicando habilidades como atenção, coordenação e tempo de reação. As chances de ocorrerem acidentes aumentam, mesmo com a ingestão de pequenas quantidades de álcool. Os autores afirmam que 24% dos acidentes analisados eram diretamente atribuíveis à bebida, envolvendo os motoristas com uma concentração de álcool no sangue (*Blood Alcohol Concentration* – BAC) de 0,01 a 0,07 g/dl. A chance de ocorrer acidentes eleva-se para 43,5% em motoristas com BAC de 0,08 a 0,09 g/dl e para 91% aqueles com BAC igual ou superior a 0,10g/dl.

A Organização Mundial de Saúde [OMS] sugeria, em 2007, quatro ações para controle dos problemas relacionados ao consumo de álcool e direção: redução do limite de alcoolemia permitida para dirigir, suspensão administrativa da licença dos motoristas intoxicados, fiscalização com etilômetros e graduação do licenciamento para motoristas novatos (Dualibi, Pinski e Laranjeira, 2007). No Brasil, atende-se 3 dessas 4 ações, sendo elas: redução do limite de alcoolemia instaurado pela lei seca (em vigor a lei 11705/08 de tolerância zero com relação ao álcool), graduação do licenciamento (o motorista tem que permanecer um ano sem multas graves para obter a carteira de habilitação definitiva) e etilômetros (porém em número insuficiente). O combate e punição aos motoristas intoxicados ainda é insuficiente. Os serviços públicos responsáveis pela fiscalização carecem de medidas de controle e atenuação destes efeitos, talvez em decorrência de não haver dados consistentes sobre os índices reais deste problema.

Segundo o Levantamento Nacional de Padrões de Consumo de Álcool desenvolvido pela Secretaria Nacional Antidrogas (2007) metade dos homens e 87% das mulheres relatam nunca ter dirigido sob o efeito do álcool. Por outro lado, quase um quarto dos homens que relataram ter bebido, diz ter ingerido bebidas alcoólicas pelo menos algumas vezes em que dirigiram. Como relatado na literatura internacional, há grande diferença entre o comportamento de homens e o de mulheres em relação a dirigir sob o efeito do álcool. Existe

um grupo, de homens e mulheres, que muito frequentemente bebe e dirige. Cerca de 11% dos homens relatam que mais da metade das vezes em que beberam, acabaram dirigindo. Os dados da literatura internacional mostram que esse grupo de risco é responsável por um grande número de acidentes. Também foi perguntado aos indivíduos que haviam dirigido após beber 3 ou mais doses e onde haviam bebido na última vez que o fizeram. O lugar mais citado (26%) foi bares e “baladas” - o que justifica a escolha da presente pesquisadora por esse local para a coleta de dados desta pesquisa; seguido de 20% que bebem na casa de amigos, 17% em festas e 14% em casa de parentes (SENAD, 2007).

Outro dado obtido pela pesquisa da Secretaria Nacional Antidrogas foi “ser passageiro de motorista que ingeriu bebida alcoólica”, já que dirigir alcoolizado traz riscos não só para o motorista, mas também para os acompanhantes ou “caronas”, que são vítimas potenciais do uso abusivo do álcool nessas circunstâncias. Da população geral adulta, 34% afirmou que já pegou carona em um veículo no qual a pessoa que dirigia tinha bebido demais.

O que esses dados mostram é que no Brasil, dirigir alcoolizado ou ser carona de alguém alcoolizado é muito comum. Há consequências para a saúde pública pelo aumento provável do número de acidentes com motoristas alcoolizados, que resultam em custos com hospitalização e reabilitação das vítimas.

Faz-se necessário um levantamento teórico acerca da temática, para compreender melhor o que vem sendo estudado a esse respeito. No Brasil há estudos em diversos Estados acerca de “beber e dirigir”. Para fins didáticos, a revisão teórica será dividida entre pesquisas no Brasil e no exterior, e serão citadas por ordem cronológica de data de publicação, primeiramente os artigos nacionais e em seguida, os internacionais, destacando que para a literatura internacional não foi considerada a legislação referente ao limite de álcool e no Brasil, somente um estudo foi publicado após a vigência de Lei Seca.

Marin-Leon e Vizzotto (2003) buscaram descrever os comportamentos auto-referidos no trânsito e comparar a frequência de comportamentos de risco entre condutores com e sem história de acidentes de trânsito (AT). Para isso, fizeram um estudo transversal com 2.116 estudantes de 18 a 25 anos, de uma universidade pública do Brasil, para observar quais as variáveis independentes que se associam ao antecedente de AT. Observaram maior risco de AT no sexo masculino, sendo que os condutores com maior frequência de comportamentos de risco para o trânsito apresentaram maior risco de AT. No sexo masculino as variáveis comportamentais associadas ao AT foram “ter sido multado”, “dirigir pelo acostamento” e “dirigir logo após consumir álcool”. Também foi observado que os jovens tendem a não reconhecer sua responsabilidade nos AT e concluíram que são necessárias intervenções dirigidas aos estudantes, devendo priorizar os homens, especialmente os de renda elevada.

Abreu, Lima e Silva (2007) realizaram um estudo que buscava relacionar a mortalidade em acidentes de trânsito, no período de dezembro de 2001 a fevereiro de 2002, na cidade do Rio de Janeiro, com a taxa de álcool apresentada no sangue. Foram analisados, no Instituto Médico Legal, 267 prontuários de vítimas fatais de trânsito. Os autores observaram que, do total de vítimas, 88 (32,9%) realizaram teste de alcoolemia, e desses 33% foram positivos (a partir de 0,6g/l no sangue) e 67% apresentaram alcoolemia negativa. Ao correlacionar alcoolemia positiva com o local de óbito, observou-se que 42,2% foram provenientes de via pública e 16,6% de hospital. Também perceberam níveis significativos de alcoolemia em atropelamento, colisão e queda de moto e um aumento de acidentes nos feriados e fins de semana. A pesquisa mostrou que 70,9% das vítimas apresentaram níveis de alcoolemia entre 1,0 e mais que 2,0g/l no sangue, caracterizando a relação entre o abuso do álcool e os acidentes de trânsito.

Dualibi, Pinsky e Laranjeira (2007) realizaram estudo com o objetivo de estimar a prevalência do uso de álcool por motoristas conduzindo veículos e testar a aceitabilidade dos

etilômetros ativos e passivos. Eles avaliaram 908 motoristas nas principais vias de trânsito de Diadema, de fevereiro de 2005 a março de 2006. Em 23,7% dos motoristas foi encontrado algum traço de álcool no ar expirado; 19,4% estavam com níveis de álcool iguais ou acima dos limites permitidos pela legislação (lembrando que a alcoolemia permitida era de 0,06 g/dl). Assim, somando-se os resultados da pesquisa, aproximadamente 43% dos sujeitos pesquisados tinham algum traço de álcool no sangue, sendo hoje, considerados como infratores na nova lei. Esses achados foram seis vezes superiores aos encontrados internacionalmente, sugerindo a relevância desse problema no Brasil. Os autores concluíram que são necessárias políticas específicas para combater esse problema, além de outras pesquisas em âmbito nacional. O etilômetro passivo mostrou-se confiável e com resultados comparáveis aos do ativo.

Segundo De Boni, Benzano, Leukefeld e Pechansky (2008) dados sobre comportamentos de risco relacionados a acidentes de trânsito são limitados no Brasil. De Boni et al. (2008) realizaram sua pesquisa sobre uso de bebidas alcoólicas em postos de gasolina de Porto Alegre, sendo que os dados foram coletados por meio de um questionário auto preenchido, e a alcoolemia foi aferida com uso de etilômetro. A taxa de recusa foi de 13,7%, e a medida da alcoolemia acima de 0,06% foi encontrada em 35,5% da amostra. Aproximadamente 10% destes indivíduos (18% dos homens) relatavam intenção de dirigir nas 2 horas subsequentes à coleta. Dessa forma, os autores concluem que o fato de nenhum dos motoristas ter aceitado a oferta de um táxi feita pela equipe da pesquisa, pode significar que os indivíduos da amostra apresentavam baixa percepção de risco para beber e dirigir, sendo que esta certamente estava reduzida devido ao nível de álcool no sangue. Os resultados desse teste piloto demonstram que este tipo de estudo é viável no Brasil, já que a taxa de recusa foi baixa, especialmente considerando que muitos indivíduos apresentavam alcoolemia acima do limite permitido por lei e pretendiam dirigir.

Por acreditar que no Brasil se discute pouco acerca do uso de drogas ilícitas e sua relação com o trânsito, Ponce e Leyton (2008) realizaram uma vasta revisão de literatura para fornecer dados sobre três aspectos: o problema do uso de drogas por motoristas, a legislação brasileira vigente e as medidas que podem ser adotadas para que os acidentes de trânsito relacionados ao uso de drogas sejam reduzidos. Os autores concluem que os estudos indicaram claros indícios de redução na capacidade de dirigir em decorrência dos efeitos de drogas psicotrópicas, pois causam prejuízos nas funções psicomotoras. Além disso, os riscos são potencializados quando há envolvimento em acidentes de trânsito, sendo necessária uma legislação específica que aborde esse tema.

Modelli, Pratesi, Tauil (2008) estudaram a presença de alcoolemia em vítimas fatais de acidentes de trânsito, no Distrito Federal, em 2005. De 442 óbitos, 163 foram resultantes de atropelamentos, 84 de capotagem e 195 de colisão. A alcoolemia foi dosada em 238 casos (53,7%), sendo que a maioria das vítimas era jovem, entre 18 e 35 anos e do sexo masculino. Entre as vítimas de colisão, 44,2% tinham níveis de alcoolemia acima de 0,6 g/l; nas vítimas de capotagens, esse percentual foi de 57,7% e entre os pedestres, 32,5%. A diferença entre as proporções de vítimas com alcoolemia positiva foi estatisticamente significativa para os que sofreram acidentes de capotagem em relação aos demais.

Ladeira e Barreto (2008) avaliaram as características das vítimas de acidentes de trânsito ocorridos em Belo Horizonte, visando conhecer as características dos acidentes e das vítimas que usaram o serviço de ambulância, como o SAMU. Como amostra obtiveram 1.564 vítimas de acidentes de trânsito que foram atendidas nos três maiores hospitais públicos no período de 10 de novembro a 14 de dezembro de 2003. Os autores afirmam que 40,1% dos atendimentos realizados pelo SAMU são de acidentes de trânsito, sendo que 52,9% de vítimas de acidentes de trânsito são conduzidos ao hospital por veículos particulares, não utilizando os serviços do SAMU. Eles entrevistaram as vítimas de acidentes de trânsito, aplicando um

questionário que continha informações sócio demográficas, características dos acidentes e características do transporte pré-hospitalar e transporte até o hospital. A maioria das vítimas era do sexo masculino (73,3%), com menos de 30 anos (65,9%) e apresentavam lesões leves (75,9%), atendidos durante o dia (65,9%) e em dia útil (60,8%). Os autores relatam que o socorro pelo serviço de atendimento pré-hospitalar teve maior prevalência para as lesões mais graves, para os que relataram uso de álcool e nos finais de semana. Dessa forma, é possível constatar que há uma relação entre uso de álcool e gravidade nos acidentes de trânsito.

Há poucos estudos publicados após a Lei Seca e um deles não apresenta resultados de pesquisa empírica mas apenas recupera informações que reafirmam os dados anteriormente apresentados, bem como sinaliza a importância do interesse público para a eficácia de políticas públicas de combate ao uso do álcool no trânsito (Nascimento e Garcia, 2009). As autoras apresentam uma reflexão sobre aspectos políticos que envolvem o embate entre interesses privados (de fabricantes, distribuidores e vendedores de bebidas alcoólicas) e interesses públicos (redução da mortalidade decorrente do uso do álcool), indicando que o sucesso das políticas públicas, em relação ao álcool, depende da supremacia dos interesses públicos. Citam, ainda, a Lei Seca como sendo um marco legal regulatório que demonstra que houve reconhecimento do problema do álcool e trânsito.

A outra pesquisa foi feita pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) em parceria com a Secretaria Nacional Antidrogas (SENAD, 2010) nos anos de 2008 a 2010, após a entrada em vigor da Lei Seca, para verificar se a mesma gerou ou não mudanças no comportamento de beber e dirigir dos motoristas. Foram realizadas entrevistas com motoristas que estavam em bares, postos de gasolina e estradas rodoviárias federais, seguidas de utilização de bafômetro. Como resultados, obtiveram que 85,9% dos indivíduos referiram ter bebido e dirigido nos últimos 12 meses, muitos deles referiram consumir mais de cinco doses. Destes, apenas 9,2% foi parado alguma vez na vida para fazer teste do bafômetro. O que

chamou a atenção dos pesquisadores foi que a maioria da amostra (63%) era favorável a Lei Seca. A mudança de comportamento em relação a beber e dirigir após a Lei Seca é declarada por 43,8%, sendo que destes, 56,7% dizem que mudaram o comportamento reduzindo o consumo de álcool, mesmo não parando de beber e dirigir. Para os pesquisadores, o número de pessoas que bebem e dirigem ainda é alto (correspondendo a 85,9% da amostra pesquisada) porque a fiscalização ainda é insuficiente.

As pesquisas em âmbito internacional apontam os mesmos resultados que as pesquisas nacionais indicando que o comportamento de beber e dirigir é de grande risco, causando muitas mortes e mutilações anualmente, e um grande custo aos governos, impondo medidas emergenciais. Entretanto, a metodologia das pesquisas tende a ser diferente das nacionais, uma vez que em algumas das pesquisas encontradas percebe-se o uso do exame de sangue como instrumento de pesquisa, para verificar a dosagem alcoólica, além de análise de prontuários, diferentemente das nacionais que utilizam o etilômetro. A seguir serão citadas algumas das pesquisas encontradas que discutem o uso de álcool e acidentes de trânsito para conhecimento do modelo internacional de pesquisas na área.

Valencia-Martín, Galán & Rodriguez-Artalejo (2008) realizaram entrevistas por telefone com 12.037 indivíduos de 18 a 64 anos, em Madri, entre os anos de 2000 a 2005, com o objetivo de examinar a associação entre média de volume de álcool e *bingedrinking* (beber grandes quantidades ou várias doses de bebida alcoólica, em um curto período de tempo) com direção perigosa e acidentes de trânsito. As entrevistas buscavam compreender os hábitos saudáveis e práticas preventivas da população, que foi escolhida aleatoriamente com auxílio da empresa de telefonia. O questionário estruturado buscava compreender como se dava o consumo de várias bebidas alcoólicas tais como cerveja, vinho, destilados e etc. na semana antecedente. Classificaram os consumidores em 5 categorias: não bebedores, bebedores moderados sem *bingedrinking*, bebedores moderados com *bingedrinking*,

bebedores pesados sem *bingedrinking* e bebedores pesados com *bingedrinking*, com base na quantidade declarada de álcool consumida, em gramas. Os autores levaram em consideração que as respostas dos sujeitos eram sub-relatadas, ou seja, os indivíduos relatavam consumir menos do que efetivamente consumiam. Constataram que 56,7% dos entrevistados eram bebedores moderados sem *bingedrinking*. A porcentagem de pessoas que dirigiram após o consumo de álcool foi aumentando progressivamente de acordo com a graduação da categoria acima descrita, sendo que foi significativamente alta nos bebedores moderados com *bingedrinking* e nos bebedores pesados sem e com *bingedrinking*. Dessa forma, perceberam que há correlação entre volume de álcool e *bingedrinking* com direção perigosa e acidentes de trânsito. Concluíram que o consumo regular de álcool está associado ao alto risco de acidentes de carro, mesmo em quantidades pequenas de álcool, não havendo um limiar seguro de consumo regular de bebida alcoólica permitida para se dirigir, uma vez que direção segura requer não beber de forma alguma.

Bjerre e Thorsson (2008) buscaram analisar se o Programa de Trava de Ignição por Álcool realmente muda o comportamento dos motoristas que costumavam dirigir sob efeito do álcool e se esse programa é mais efetivo que a revogação da carteira de habilitação. O Programa de Trava de Ignição consiste em colocar nos carros dos já infratores, um dispositivo ligado à ignição do carro, que mede por meio de etilômetro, a dosagem de álcool no sangue, e caso haja a presença de álcool, o dispositivo trava e o motorista não consegue ligar o carro. Utiliza-se esse dispositivo, ao invés da revogação da carteira. O estudo foi feito na Suécia, com 1.266 pessoas que participaram do programa entre 1999 e setembro de 2005, com idades entre 24 e 65 anos quando tiveram suas licenças revogadas. Para tal, estabeleceram dois grupos: o primeiro com 865 pessoas que optaram por participar do Programa e 8.094 pessoas que optaram por não participar do Programa. No grupo um, 454 pessoas re-obtiveram suas licenças e no grupo dois, 2.519 pessoas. Os autores concluíram que o Programa teve efeitos

mais favoráveis comparados à revogação da carteira de habilitação, podendo ser uma boa ferramenta para mudar o comportamento dos motoristas que bebem e dirigem.

Nagata, Setoguchi, Hemenway, e Perry (2008) realizaram uma pesquisa no Japão com o objetivo de verificar os efeitos da nova lei de trânsito de junho de 2002 contra o álcool, que diminuiu o nível permitido de álcool no sangue e aumentou as penalidades, semelhante à nova lei brasileira de 2007. Usando dados coletados de relatórios policiais, o número de acidentes fatais e não fatais foram analisados, mostrando diminuição nos números de acidentes envolvendo uso de álcool, após implementação da lei. O número de acidentes fatais relacionados ao uso de álcool por bilhão de quilômetros dirigidos diminuiu em 38% no período pós-lei, o que mostra que a nova lei trouxe benefícios imediatos na área de saúde pública.

Arreola-Rissa, Santos-Guzman, Esquivel-Guzman e Mock (2008) realizaram um estudo no México para verificar os efeitos do álcool na mortalidade em acidentes de veículos automotores. Analisaram a amostra de sangue de 243 vítimas fatais de acidentes de trânsito e concluíram que as fatalidades são quatro vezes maiores em homens, sendo a média de idade de 34,7 anos. A presença de álcool foi detectada em quase metade das vítimas que eram motoristas do veículo, sendo que os níveis aumentaram com a idade.

Far et al. (2008) analisaram o comportamento de risco e dados de acidentes relacionados ao álcool e outras drogas em uma amostra de jovens envolvidos na vida noturna. A amostra foi composta por 440 jovens de três comunidades autônomas da Espanha. Analisaram também o número de casos de bebedeiras com frequência de acidentes e a influência de gênero e idade. Os autores constataram que 50,2% dos jovens entraram num veículo conduzido por motorista que estava bêbado ou drogado, 23,2% dirigiu bêbado e 23,5% sob efeito de drogas. Quanto mais envolvidos na vida noturna, maior a frequência

desses comportamentos de risco. O comportamento de beber e dirigir mostrou-se como o comportamento de risco mais relacionado a acidentes de trânsito.

Anpaa et al. (2008) buscaram ampliar o conhecimento sobre tipologia dos motoristas que bebem e dirigem e seu comportamento frente ao tratamento, na França. A amostra foi composta por 1.086 motoristas alcoolizados atendidos em um dos 18 centros de tratamento aos motoristas infratores; 95% da amostra era de homens, com média de idade de 38 anos; 62% da amostra foi flagrada durante blitz e 23% após acidente de trânsito. Problemas severos de alcoolismo foram percebidos em 38% dos sujeitos. Os autores concluem que há alta prevalência de problemas severos de alcoolismo em motoristas alcoolizados, tanto em homens como em mulheres e que deveria haver mais discussão sobre os tratamentos aos motoristas que bebem e dirigem.

No norte da Suécia, Ahlm, Bjornstig e Ostrom (2009) realizaram um estudo durante dois anos, analisando a presença de álcool e drogas em vítimas de acidentes de trânsito: fatais, não fatais e hospitalizadas. Das vítimas fatais, 38% tiveram resultado positivo para álcool e das não fatais, 21% (uma diferença de 17%). Os autores concluíram que a proporção de motoristas com resultados positivos vêm aumentando e foram maiores do que em um estudo similar realizado há 14 anos, o que significa que as ações na segurança de trânsito devem focalizar mais a questão do uso álcool e outras drogas.

Constant et al. (2009) em sua pesquisa, tinham como objetivo estimar a tendência de excesso de velocidade nas rodovias, consumo de álcool e dirigir sob efeito de álcool, na França, entre os anos de 2001 a 2007, numa amostra de 10.684 motoristas experientes. Um questionário sobre o consumo de álcool era enviado anualmente aos participantes. Na França os infratores são exclusivamente detectados nas blitz policiais com etilômetros. Na Europa em 2003, 87% dos motoristas consideraram dirigir sobre efeito do álcool como a maior causa de acidentes de trânsito e na França o número é de 92%, entretanto considerar perigoso não

impede os motoristas de continuar a beber e dirigir. Como resultados os autores constataram que 77,7% da amostra foi composta por homens, de 62 a 66 anos (52,7%), que consumiam 11,2 drinks por semana. Os autores perceberam que o consumo de bebida diminuiu ao longo dos anos, e a velocidade em que dirigiam também diminuiu, porém aumentou em quase 10% a incidência de dirigir sob efeito de álcool, tendo sido relatado em média em um sujeito a cada cinco. Constant et al. (2009) supõem que a velocidade foi reduzida porque foram instalados 1.500 radares de medição de velocidade entre 2001 e 2004. No caso do comportamento de dirigir sob efeito de álcool, o único sistema de medição são checagens policiais através do etilômetro, tornando remota a probabilidade de ser flagrado após beber e dirigir. Os autores discutem o hábito de tomar vinho durante o jantar na França, pois 69,3% dos acidentes fatais relacionados ao álcool acontecem a noite, e acreditam que como é um hábito (cultural), a abstinência nessas situações acaba sendo mais difícil. Dessa forma, concluem que as medidas feitas pelo governo da França para reduzir o comportamento de beber e dirigir, falharam.

Tsui et al. (2010) buscaram compreender a associação entre dirigir sob efeito de álcool e gravidade das lesões em acidentes nos usuários das rodovias, em Hong Kong. Para tal, acessaram os dados do sistema de informação de causas de acidente que ligava os registros de lesões de um hospital com o banco de dados da polícia, no ano de 2004. Conseguiram uma amostra de 439 casos. Os resultados demonstraram que o uso de álcool está correlacionado à severidade das lesões nos acidentes. Perceberam também que acidentes nos fins de semana tendem a ser mais severos e com maior gravidade. Concluíram por fim, que o uso de álcool pelo motorista aumenta em quatro vezes o risco de provocar lesões severas em outros usuários das rodovias (motoristas ou não) e acreditam que campanhas educativas de segurança no trânsito devem reduzir os danos de dirigir sob efeito de álcool.

Analisando todas as pesquisas anteriormente descritas, é possível identificar alguns aspectos importantes que poderão ser incorporados às análises deste estudo. O primeiro

aspecto indica que o maior risco de acidente atinge os homens, na faixa de 18 a 35 anos (Anpaa et al., 2008; Arreola-Rissa, Santos-Guzman et al., 2008; Ladeira e Barreto, 2008 e Modelli, Pratesi e Tauil, 2008).

Diversos estudos nacionais e internacionais mostraram que existe correlação positiva entre acidentes de trânsito e alcoolemia. Dentre as pesquisas nacionais, Abreu, Lima e Silva (2007) constataram 33% de resultados de alcoolemia (a partir de 0,6g/l no sangue) e que 70,9% das vítimas fatais apresentaram níveis de alcoolemia entre 1,0 e mais que 2,0g/l no sangue, caracterizando a relação entre o abuso do álcool e os acidentes de trânsito. Dualibi, Pinsky e Laranjeira (2007) encontraram aproximadamente 43% dos sujeitos pesquisados com algum traço de álcool no sangue. Modelli, Pratesi, Tauil (2008) obtiveram uma alcoolemia positiva em 53,7% da amostra. De Boni et al. (2008) encontraram alcoolemia acima de 0,6g/l em 35,5% da amostra, sendo que 10% destes indivíduos relatavam intenção de dirigir nas 2 horas subsequentes à coleta. Dentre as pesquisas internacionais, Arreola-Rissa, Santos-Guzman, Esquivel-Guzman e Mock (2008) encontraram presença de álcool em quase metade das 243 vítimas fatais de acidentes de trânsito, sendo que os níveis de álcool no sangue aumentaram com a idade. Ahlm, Bjornstig e Ostrom (2009) obtiveram como resultado que das vítimas fatais pesquisadas, 38% tiveram resultado positivo para álcool e das não fatais, 21%. Assim, tem-se que os resultados de alcoolemia constatados variam de 33% a 53,7%. Tal variação pode ser explicada pelos diferentes métodos utilizados pelos pesquisadores para a coleta dos dados. De qualquer forma, os estudos indicam que o álcool está presente em grande parte dos acidentes.

Outros teóricos buscaram discutir sobre a gravidade dos acidentes e o consumo de álcool, outro aspecto para posterior discussão. Ladeira e Barreto (2008) concluíram que é possível fazer uma relação entre uso de álcool e gravidade nos acidentes de trânsito. Valencia-Martín, Galán & Rodriguez-Artalejo (2008) constataram que o consumo regular de álcool está

associado ao alto risco de acidentes de carro, sendo que para os autores não há um limiar seguro de consumo regular de bebida alcoólica permitida para se dirigir. Tsui et al. (2010) demonstraram que o uso de álcool está correlacionado à severidade das lesões nos acidentes. Perceberam também que acidentes nos fins de semana tendem a ser mais severos e com maior gravidade.

Outro ponto importante é a tipologia dos motoristas que bebem e dirigem e seus comportamentos de risco. Anpaa et al. (2008) apontam que problemas severos de alcoolismo foram percebidos em 38% dos sujeitos. Já Far et al. (2008) analisam que 50,2% dos jovens entraram num veículo conduzido por motorista que estava bêbado ou drogado, 23,2% dirigiu bêbado e 23,5% sob efeito de drogas. Esse aspecto chama a atenção pelo alto número de pessoas que acaba se colocando na situação de risco, seja como motorista ou como passageiro. A mesma pesquisa de Far et al. (2008) afirma que quanto mais envolvidos na vida noturna, maior a frequência desses comportamentos de risco.

O estudo realizado no Japão por Nagata, Setoguchi, Hemenway e Perry (2008) registrou que o número de acidentes fatais relacionados ao uso de álcool diminuiu em 38% no período pós-lei, mostrando que a nova lei (mais rigorosa) trouxe benefícios imediatos na área de saúde pública. No Brasil, embora o Ministério da Saúde (2008) divulgue que houve significativa redução nos atendimentos hospitalares após a entrada em vigor da Lei Seca, ainda não se têm estudos semelhantes publicados que apontem para a efetividade ou não da lei no Brasil, para efeito de comparação, mas trata-se de um importante ponto de discussão.

Por fim, Constant et al. (2009) trazem para discussão o hábito de tomar vinho durante o jantar na França, pois 69,3% dos acidentes fatais relacionados ao álcool acontecem a noite, e acreditam que como é um hábito, a abstinência nessas situações acaba sendo mais difícil. Essa discussão é importante, pois no Brasil, assim como na França, o hábito da cerveja

nas reuniões familiares e de amigos também é bastante enraizado, necessitando de um olhar sobre tal fator.

Analisa-se que dentre todas as pesquisas publicadas, a maioria não discute a percepção de risco que os motoristas têm acerca do comportamento de beber e dirigir. Não discutem a questão do risco percebido e do risco objetivo que permeia o comportamento de risco ao qual os motoristas se submetem. As pesquisas focalizam fatores quantitativos relacionados ao comportamento de dirigir: quantos acidentes relacionados ao uso do álcool, quantos motoristas declaram beber e dirigir, custos dos acidentes, entre outros fatores quantitativos. No entanto, nenhuma pesquisa encontrada busca compreender fatores envolvidos no risco ao qual os motoristas se submetem, uma vez que sabem que correm riscos bebendo e dirigindo. Tal fator reforça a importância de se realizar tal pesquisa, justificando o trabalho que será realizado.

Dessa forma, com a presente pesquisa, busca-se identificar fatores que interferem na maneira das pessoas pensarem sobre os riscos, investigando alguns desses aspectos a partir da percepção de risco dos motoristas que bebem e dirigem, buscando fazer uma articulação entre risco percebido e risco objetivo, com a finalidade de auxiliar na análise da realidade brasileira no período pré Lei e pós a Lei 11705/08. Assim sendo, contribuirá com subsídios para a formulação de propostas de intervenção junto aos grupos de risco, que possam orientar políticas públicas, além de auxiliar na conscientização acerca da percepção de risco e comportamentos de risco dos jovens motoristas pela possibilidade de inserção dos resultados desta pesquisa em ações voltadas para treinamento e preparação de motoristas, e consequentemente, na redução dos altos índices de acidentes de trânsito.

1.2 PERCEPÇÃO DE RISCO E TRÂNSITO

Quando se pensa na realidade violenta do trânsito e nas políticas ineficazes de controle dos comportamentos de risco, é comum se questionar: por que o motorista comete infrações como dirigir sob influência de bebida alcoólica, mesmo sabendo dos riscos a que se submete e dos riscos que impõe aos outros? Por que ele bebe e dirige mesmo concordando com a “lei seca” e considerando absurdo quem tem esse tipo de comportamento?

Existem diversas tentativas de compreensão desses comportamentos que se baseiam em teorias que buscam estabelecer relações entre o conhecimento, as habilidades e as atitudes dos motoristas. Em qualquer dessas teorias, há sempre indicadores de fatores ou circunstâncias antecedentes que poderiam explicar essas decisões aparentemente irracionais. Quando se focaliza alguns desses antecedentes é possível identificar sua estreita relação com as decisões tomadas. É o caso da percepção do contexto e das relações que se estabelecem entre os diversos fatores que atuam sobre o motorista. No caso do trânsito, onde os riscos são permanentes, a percepção desses riscos tem sido indicada como um fator decisivo para as escolhas de comportamentos opostos: arriscar ou não arriscar.

Para estudar os mecanismos envolvidos nesses comportamentos optou-se por aprofundar conhecimentos sobre a Percepção de Riscos, pois essa compreensão permite o planejamento de estratégias que promovam conscientização em relação à quantidade de risco que as pessoas estão dispostas a correr.

Optou-se por utilizar neste estudo os fundamentos que têm sido investigados na temática da Percepção de Riscos porque, segundo Dejoy (1989), Vieira (1999), Schiffman e Kanuk (1997), no caso do trânsito, o condutor responde ao risco percebido e não ao risco real, ou seja, a percepção depende de uma análise subjetiva do risco e não de fatos objetivos relacionados ao perigo real. Portanto, compreender como essa avaliação subjetiva se constitui

nos motoristas que dirigem sob efeito de bebida alcoólica é uma tarefa que demanda a compreensão dos fatores e mecanismos intrínsecos ao processo de percepção dos riscos, já que um dos fatores importantes na tomada de decisões no trânsito diz respeito à maneira como os riscos são percebidos. Se os riscos não são percebidos os indivíduos não adotam comportamentos de prevenção.

Segundo Valle Real, Tavares e Andrade (2000) o conceito de risco pode ser abordado como função da probabilidade de um acidente e suas consequências e incerteza relativa à ocorrência de uma perda (Redja, 1995). Em geral risco significa uma atividade que pode ter como consequência, um dano a si próprio ou a outros.

Botterill e Mazur (2004) definem o risco como uma combinação da probabilidade, ou frequência, de ocorrência de um dado perigo e a magnitude das consequências dessa ocorrência. As autoras citam o conceito de risco de Slovic (1999): risco não é algo que se presta prontamente para a quantificação objetiva ou uma simples definição, já que o conceito de risco é socialmente construído. Para Slovic (1999, citado por Botterill e Mazur, 2004), os humanos inventaram o conceito de risco para ajudá-los a entender e a lidar com os perigos e incertezas da vida. O autor enfatiza que mesmo que os riscos sejam reais, não há como afirmar que é um risco real ou objetivo, já que o conceito de risco é subjetivo e baseado de pressupostos, dependendo do julgamento de quem o define.

A descrição de risco leva em conta a combinação da probabilidade da ocorrência de dano e a previsão das prováveis consequências e, de acordo com a *National Academy of Science* (1996, citada por Valle Real, 2000), inclui a identificação do que ou quem está sob risco, das consequências indesejadas, da identificação da fonte de perigo, bem como do julgamento da probabilidade da ocorrência do dano.

O conceito mais amplamente utilizado, segundo Fonseca et al. (2007) define o risco como se aproximando de um perigo mais ou menos definido ou a probabilidade de perigo,

geralmente com ameaça física para o homem e/ou para o ambiente. As autoras afirmam que definição mais fortemente aceita na literatura é a de Yates e Stone (1992) que trata dos problemas delimitados pelos campos da saúde, trabalho e ambiente, sendo composto por pelo menos dois dos três seguintes aspectos: potencial de perdas e danos; a incerteza da perda/dano; e/ou a relevância da perda/dano.

A percepção de risco é definida por Lima (2005) como a forma como os não especialistas fazem suas estimativas de risco e refere-se à avaliação subjetiva do grau de ameaça potencial de um determinado acontecimento ou atividade. Slovic (1987) afirma que a maioria dos cidadãos faz julgamentos de riscos de forma intuitiva, denominados de percepção de risco. Estudos de percepção de risco examinam os julgamentos que as pessoas fazem quando são instadas a caracterizar e avaliar atividades perigosas e tecnológicas. Estas percepções, para Slovic (1987), normalmente são advindas da mídia, que minuciosamente documenta percalços e ameaças que acontecem pelo mundo e as divulgam maciçamente.

Para Slovic (1987) grande parte das contribuições para a compreensão das percepções de risco vem da geografia, sociologia, ciências sociais, antropologia e psicologia. Estudos em sociologia e antropologia mostraram que a percepção e aceitação dos riscos têm suas raízes em fatores sociais e culturais. Conforme Short (1984, citado por Slovic, 1987) as respostas aos perigos são mediadas por influências sociais transmitidas por amigos, família, colegas de trabalho e oficiais públicos de respeito.

A temática dos riscos tem permeado diversos aspectos, tais como a alimentação, práticas esportivas, comportamento sexual, economia, uso de drogas. Diversos autores estudaram a percepção sobre riscos naturais (*natural hazards*), como enchentes, rebentamento de barragens e terremotos (Jackson & Mukerjee, 1974; Lehman & Taylor, 1987; Lima, 1993, 1995, 1997, 1998; Lima & Faísca, 1994; Silva, 1997; Silva & Lima, 1997). Pesquisas que privilegiam o trânsito (Wilde, 1994; Thielen, 2002; Mangili, 2006; Aquino, 2007) têm

indicado que os mesmos fatores afetam a percepção de risco em diferentes vertentes do comportamento humano.

Segundo Lima (2005) a Percepção de Risco inclui sempre três aspectos: fonte de risco (uma atividade tal como dirigir um carro, uma tecnologia ou um acontecimento), dimensão de incerteza ou probabilidade de ocorrência do evento e avaliação do valor das perdas potenciais. Segundo Pidgeon (1992, citado por Lima, 2005), essas avaliações são feitas em função das experiências e representações dos indivíduos e por isso compreendem um conjunto de crenças e valores que dão significado ao acontecimento ameaçador.

Para determinar os níveis objetivos de risco há uma área de investigação conhecida como *avaliação do risco* na qual se busca desenvolver instrumentos e modelos para determinar os níveis reais ou objetivos dos riscos a que a população está sujeita. Assim, os cientistas vão avaliar os riscos com base no risco objetivo e suas características. Slovic (1987) afirma que a avaliação do risco visa auxiliar na identificação, caracterização e quantificação dos riscos, pois o risco tem significado diferente para diferentes pessoas. Já a percepção de risco refere-se à perspectiva dos leigos sobre o risco.

Segundo Lima (2005), a avaliação de risco segue etapas e técnicas que buscam analisar o risco real ou objetivo: 1) avaliação do perigo - análise de dados epidemiológicos e laboratoriais para buscar compreender os efeitos e consequências de um dado fenômeno sobre a saúde ou o ambiente; 2) avaliação da relação entre a dose e a resposta – busca avaliar quantitativamente a relação entre níveis de exposição ao agente perigoso e consequências negativas; 3) avaliação da exposição – busca identificar as populações expostas ao agente perigoso e seus comportamentos frente à exposição; 4) caracterização do risco – busca a informação disponível sobre o agente e o seu potencial de dano para a população e o ambiente. Mesmo seguindo essas etapas, devido à complexidade da medição, nem sempre os

técnicos chegam a um acordo sobre o risco verdadeiro, chegando apenas a uma estimativa de que o risco real não deva exceder determinado valor segundo determinado tempo.

Embora essas estimativas diferentes indiquem que também os processos técnicos de avaliação de riscos estejam contaminados pela subjetividade dos peritos, a avaliação dos riscos foi considerada como oposta à maneira leiga de considerar os riscos.

A questão que parece ser central é que frequentemente os resultados da avaliação dos riscos são muito diferentes dos resultados da percepção de risco. Enquanto os técnicos se debruçam sobre a avaliação dos riscos para compreender o risco objetivo, a psicologia busca estudar sobre a perspectiva dos leigos, visando compreender a percepção de risco, os riscos percebidos pelos sujeitos. Entretanto, Slovic (1987) afirma que cada lado, especialistas ou leigos, tem contribuições válidas a acrescentar e cada lado deve respeitar os *insights* e inteligências do outro.

Lima (2005) descreve quatro grandes domínios de investigação da percepção de risco na área da Psicologia, mesmo que não tenham nascido necessariamente da Psicologia sendo uma área de interface com outras ciências. O primeiro se refere à abordagem da tomada de decisão e considera a percepção de risco com enfoque cognitivo. O segundo é a abordagem psicométrica, bastante discutida por Slovic (1987) que considera a percepção de risco como atributos qualitativos das tecnologias. O terceiro aborda o comportamento de risco ponderando a percepção de risco como determinante de comportamentos e o quarto discute a abordagem social que concebe a percepção de risco como resultado da interação social.

O modelo cognitivo, descrito por Lima (2005), propõe uma estrutura racional de tomada de decisão humana, que para seus teóricos, passa pelas seguintes etapas: 1) listar as alternativas disponíveis; 2) listar todas as consequências para cada ação; 3) para cada consequência avaliar a sua utilidade e a sua probabilidade subjetiva; 4) calcular a utilidade subjetiva de cada consequência multiplicando a probabilidade subjetiva pela utilidade; e 5)

somar todas as utilidades subjetivas das consequências para cada curso de ação para obter a sua utilidade subjetiva esperada. A opção com valores mais elevados seria a mais recomendável.

Segundo a autora, esse modelo tem se mostrado fraco para prever as tomadas de decisão humanas, já que em momentos de incerteza em que precisamos realizar juízos complexos, o nosso pensamento não segue o procedimento prescrito pela teoria da utilidade esperada, descrito acima. Quando há incerteza, tende-se a utilizar regras práticas para resolver os problemas complexos, às quais foram designadas de heurísticas cognitivas. Segundo Botterill e Mazur (2004) as heurísticas seriam quadros especulativos que os indivíduos usam para orientar a sua investigação de possíveis soluções para os problemas ou para entenderem o mundo. Lima (2005) afirma que os indivíduos tendem a superestimar a ocorrência de acontecimentos dos quais conhecem exemplos e a subestimar outros dos quais não se lembram de exemplos, assim, a mera divulgação de um perigo leva a um aumento da preocupação (heurística da disponibilidade). Os indivíduos tendem a tomar decisões de acordo com o que consideram mais representativo do fenômeno e não com os dados objetivos da situação (heurística da representatividade). Botterill e Mazur (2004) descrevem três importantes heurísticas usadas para fazer julgamentos sob incertezas: 1) representatividade, 2) adaptação e 3) disponibilidade.

A heurística da representatividade é utilizada para avaliar a probabilidade de que A seja semelhante a B. A heurística da adaptação envolve o cálculo de resultados em função dos cálculos de informações incompletas ou de informações dadas como ponto de partida. A heurística da disponibilidade se refere à facilidade com a qual uma instância é trazida à mente, já que as pessoas tendem a pensar que os eventos são mais prováveis se conseguem lembrar-se da ocorrência de um incidente. A tendência de superestimar eventos memoráveis é um exemplo da heurística da disponibilidade.

Os indivíduos tendem a evitar a incerteza, distorcendo a avaliação de riscos, tendendo a considerar como regulares e previsíveis fenômenos aleatórios ou tendendo a negar o risco a que estão sujeitos (evitação da incerteza). Outro aspecto diz respeito à forma como a informação é apresentada ou quanto à forma como é solicitada a resposta aos participantes nos estudos (efeitos do enquadramento da informação). Ou seja, as respostas dos sujeitos dependem também da forma como as perguntas são formuladas (Lima, 2005).

A abordagem psicométrica foi desenvolvida por Slovic e Fischhoff (2001, citado por Lima, 2005). Os autores consideram existir uma associação entre riscos e benefícios (quanto mais benefícios uma atividade ou tecnologia propicia, maiores os riscos que a sociedade está disposta a correr); os sujeitos aceitam correr riscos muito maiores em atividades voluntárias do que involuntárias com o mesmo nível de benefícios; além disso, o nível de risco tolerado para as atividades voluntárias é semelhante ao risco de morte por doença. Assim é possível perceber as preferências implícitas nas opções de uma dada sociedade. Slovic (1987) afirma que o paradigma psicométrico visa explicar porque as pessoas têm aversões a alguns riscos, indiferença a outros e discrepância entre reação e opiniões. Para tal, o paradigma psicométrico utiliza dimensionamento físico e análises multivariadas para produzir representações quantitativas ou mapas cognitivos de atitudes e percepções de risco. Na abordagem psicométrica o risco está associado a um conjunto muito vasto de tecnologias e atividades humanas e não se relaciona com o número de mortes que provoca (forma como os especialistas em análise do risco o quantificam); se relaciona em dimensões qualitativas como grau de conhecimento ou seu caráter devastador e à variabilidade individual e grupal na avaliação de riscos. Dessa forma, “as tecnologias e os perigos são acontecimentos exteriores aos indivíduos e que têm características que são percebidas de forma consensual, neutralizando-as e essencializando-as” (Lima, 2005, p. 218).

A abordagem do comportamento de risco foi desenvolvida no domínio da Psicologia da Saúde para determinar qual o papel da percepção de risco na adoção de comportamentos de risco, e um dos pressupostos é que há pessoas que se expõem mais a riscos do que outras, além de considerar que as pessoas têm necessidades e experiências diferentes e que essas diferenças individuais explicam as diversas avaliações da situação, conduzindo a diferentes níveis de exposição ao risco (Lima, 2005). Essa abordagem considera o risco como um elemento básico na opção por comportamentos de segurança, sendo que a percepção de risco por si só não seria um preditor do comportamento, mas um componente das atitudes, correspondente à dimensão das perdas esperadas ou dos custos associados ao comportamento.

Ainda na mesma abordagem, que busca explorar a relação entre percepção de risco e comportamento, Weinstein e Sandman (1992, citados por Lima, 2005) discutem um processo de adoção de precauções antes da tomada de qualquer decisão de saúde: 1) perceber que existe um determinado risco; 2) perceber que é um risco importante e que pode afetar pessoas e 3) perceber que elas próprias são vulneráveis ao risco. Dessa forma, há de se considerar a interação entre probabilidade de acontecimentos e a sua gravidade. Uma das conclusões importantes é que a abordagem do comportamento de risco descreve uma diminuição do risco percebido como resultado da exposição continuada a fontes de risco. Sobre isso, Botterill e Mazur (2004) afirmam que na medida em que a pessoa se familiariza com o risco, o mesmo parece ser percebido como menos perigoso. Dessa forma, medidas de segurança ou familiarização com o risco fazem com que o comportamento de risco aumente, pois a percepção do risco diminui. Assim, o contato com as situações de perigo produziriam uma banalização do risco, uma habituação à presença do risco, particularmente no caso de riscos voluntários e quando as consequências e os impactos são pouco visíveis.

Para Lima (1995) o principal fator que interfere na adoção de comportamentos seguros é o medo. A autora identifica uma relação importante entre controle e conhecimento,

resultando em mais medo ou menos medo. Assim, quanto mais conhecida é a situação, maior a crença na capacidade de controlá-la, portanto, o indivíduo tem menos medo; tendo menos medo ele se arriscará mais; arriscando mais haverá maior probabilidade de envolvimento em acidentes. Wilde (1994) postula que há sempre uma homeostase entre a quantidade de risco que as pessoas estão dispostas a correr e a implementação de dispositivos ou condições de segurança; ou seja, quanto mais seguras forem as condições, mais o indivíduo assumirá riscos. Portanto, a literatura indica que a familiaridade com a situação engendra uma percepção distorcida dos riscos que pode estar na origem dos chamados acidentes (Thielen, 2002).

Botterill e Mazur (2004) também afirmam que medidas de segurança deixam as pessoas confortáveis, podendo fazer com que aumentem seu comportamento de risco, já que diminuem a percepção do risco. As autoras afirmam que é necessário que o estudo da avaliação dos riscos leve em consideração a influência dos fatores não racionais na avaliação dos riscos. Para as autoras, os indivíduos que se deparam com incertezas tendem a contar com heurísticas, já citadas acima.

A percepção de risco tem um papel muito importante no início do comportamento de saúde, mas deixa de ser tão importante na fase de manutenção em que há uma tendência a subavaliar a importância do grupo na previsão dos comportamentos de risco e uma tendência a subavaliar os riscos que corremos em comparação aos riscos que os outros correm (otimismo comparativo). Weinstein (1981) descreve como otimismo irreal o erro de julgamento que uma pessoa comete ao achar que é invulnerável, acreditando que os outros podem ser vítimas de infortúnios, mas não ele próprio. Ele afirma que pesquisas concernentes a acidentes de automóvel, crimes e doenças obtiveram como resultado que a maioria das pessoas acredita que seu risco seja menor que a média.

Weinstein (1981) demonstra o resultado de dois estudos que realizou, para testar 6 hipóteses que foram todas confirmadas: 1) de que as pessoas acreditam que eventos negativos

são menos prováveis de acontecer consigo próprias e mais prováveis de acontecer aos outros e que os eventos positivos são mais prováveis de acontecer consigo do que com outros; 2) quanto mais indesejável for o evento, maior a tendência de acreditar que não acontecerá consigo. E ao contrário, quanto mais desejável for o evento, maior a tendência em acreditar que o evento acontecerá consigo; 3) quanto maior a probabilidade percebida de ocorrer um evento, mais forte é a tendência da pessoa em acreditar que suas próprias chances são menores que a média; 4) experiências pessoais prévias com um evento aumentam a probabilidade da pessoa acreditar que ocorrerá novamente com ela; 5) quanto maior a probabilidade de controlar eventos negativos, maior a tendência da pessoa acreditar que as chances de ocorrência são menores do que a média. 6) quando existe um estereótipo de um tipo particular de pessoa a quem normalmente um evento negativo ocorre, há tendência em acreditar que a chance de passar por tal evento é menor que a média, já que acredita que é o outro que está mais suscetível.

A última abordagem descrita por Lima (2005) é a abordagem social que entende a percepção de risco como resultado da interação social. Segundo ela, Slovic (1993) reconhece que a psicologia individual não consegue dar conta adequadamente da percepção de risco e do conflito acerca dos riscos. Para tal abordagem, a percepção de riscos seria considerada um tipo de pensamento moldável às influências do contexto social. Como estamos vivendo em uma sociedade de riscos (sociais, políticos, ecológicos e individuais), o conceito de avaliação de riscos seria assim típico da modernidade, fazendo com que as pessoas acreditem que a ciência e a técnica podem avaliar esses riscos e preveni-los. Giddens (1991, 1994, 1999, citado por Lima, 2005) considera que o risco é uma característica nova e essencial para a compreensão da fase atual de desenvolvimento da sociedade, pois as pessoas confiam na técnica, na ciência e nas instituições, podendo resultar em uma sensação de que os riscos estão controlados ou são menores.

Ainda na abordagem social, Lima (2005) relata que diversos estudos reforçam a ideia de que as mulheres apresentam níveis mais elevados de percepção de risco do que os homens, devido a questões biológicas (manter integridade dos filhos) e sociais (desconfiam das tecnologias e as conhecem menos). Os grupos socialmente menos favorecidos também têm uma percepção mais elevada dos riscos. Lima (2005) refere que a percepção mais elevada dos riscos, em mulheres e em grupos socialmente menos favorecidos, se deve ao fato de que ambos os grupos conhecem menos a tecnologia, são mais vulneráveis e confiam menos na ciência, no governo e no poder.

Lima (2005) afirma que a abordagem social postula que a seleção dos riscos varia em diversos grupos culturais e tem relação com a preservação dos valores desses grupos. A autora destaca a Teoria Cultural que indica como os discursos sobre o risco refletem diferenças de poder e visões do mundo, identificando quatro visões do mundo: individualista, hierárquica, igualitária e fatalista. Assim, tal teoria postula diversas visões face ao risco a partir das inserções organizacionais e das correspondentes visões do mundo.

Lima (2005) propõe uma representação do modelo da amplificação social do risco, no qual tudo se inicia com um acontecimento de risco, podendo ser inesperado ou de rotina. Esses acontecimentos ocorrem a partir de nossa experiência pessoal, de comunicação direta ou indireta e tendem a vir amplificados por algumas estações sociais. Cada receptor tem também a sua própria estação de amplificação, que origina as respostas comportamentais (ignorar, aceitar, agir contra o risco e etc.). Esses impactos primários podem dar origem a impactos secundários (aumento dos valores de seguros e etc.), e ambos podem fazer com que os níveis objetivos de risco mudem. Desta forma, tal modelo é importante pois faz uma ligação entre o contexto social e a percepção de riscos.

A Psicologia Social também contribui com essa abordagem, identificando alguns fatores sociais que moldam a percepção de riscos. Há uma tendência do sujeito a construir o

outro como inferior para consolidar a sua identidade social, como se os riscos estivessem associados aos outros, dando falsa sensação de segurança, validando e reforçando os estereótipos sobre os outros, desumanizando os membros desses grupos. Os sujeitos justificam que os “seus” problemas ambientais são muito menos preocupantes do que os dos “outros”. Trata-se do nível intraindividual no qual o otimismo comparativo permite criar uma ilusão de invulnerabilidade, dando a falsa impressão de que se está seguro, salvo, pois o risco está no outro (Lima, 2005). O nível interpessoal faz com que as pessoas que são mais queridas e das quais temos uma visão positiva, nos pareçam ser mais seguras do que a maioria. Por fim, tem-se o nível intergrupar, no qual percebe-se que o grupo como um todo é de algum modo um super grupo, capaz de ultrapassar todos os riscos que se achessem no caminho das ações desejadas pelo grupo. Assim, quanto mais as pessoas se identificam com um lugar, menos provável consideram a ocorrência de algo ruim nessa região. Mas se o risco tiver uma conotação positiva, nesse caso, o grupo superavalia os riscos a que seu grupo está exposto, também por conta da identificação com o grupo. Assim, conclui-se que “a percepção de risco não é um tipo de cognição isolada ou uma estimativa de probabilidades feita num vácuo de acontecimentos neutros, mas que é apoiada por um conjunto de crenças que a tornam significativa e resistente a mudança” (Lima, 2005, p. 236).

Lima (2005) conclui, por fim, que todas as quatro abordagens (abordagem da tomada de decisão com enfoque cognitivo, abordagem psicométrica, abordagem do comportamento de risco e abordagem social) partilham a ideia de que a percepção do risco é uma representação cognitiva, não sendo um retrato perfeito da realidade. A autora acredita que a diferença entre percepção de riscos e avaliação de risco não pode ser resolvida com mais informação e mais educação. Sendo assim, a percepção dos riscos é uma representação construída com base numa multiplicidade de fatores, que incorpora simultaneamente a experiência pessoal e as dimensões da realidade que transparecem nas avaliações técnicas.

Com base nos teóricos da percepção de risco, percebe-se a importância de mapear os fatores presentes na percepção de riscos do consumo de álcool e sua relação com o comportamento de dirigir veículos. A compreensão da relação entre percepção de risco do consumo de álcool e direção de veículos permitiria desenvolver processos educativos abordando aspectos psicológicos que constituem essas percepções. A ausência de compreensão da constituição de percepções equivocadas tem gerado ações infrutíferas no controle da violência no trânsito, como por exemplo, a ineficácia das campanhas publicitárias sobre o tema.

Um dos fatores importantes na tomada de decisões no trânsito diz respeito à maneira como os riscos são percebidos. Se os riscos não são percebidos os indivíduos não adotam comportamentos de prevenção. Contrariando as estatísticas que indicam o elevado número de mortes associados aos riscos decorrentes do trânsito, há uma percepção individual de ausência de risco por parte do condutor (Thielen, 2002), pois os riscos percebidos estão descontextualizados e tornam-se genéricos a ponto de não influenciar a adoção de comportamentos seguros. No entanto, apesar da percepção individual de ausência de risco por parte do condutor, o trânsito encontra-se como a segunda maior causa de mortalidade (grupo das causas externas) (Thielen, 2002).

Tanto a crença que o acidente só acontecerá com o outro, quanto a aceitação da ideia de fatalismo contribuem perigosamente para que não se adote meios para evitar a probabilidade de se envolver num acidente.

Parece haver um predomínio da crença de que o acidente é fruto do azar, gerado de maneira espontânea e imprevisível, acontecendo independente da vontade ou ação humana e fazendo parte do destino (Hoffman e González, 2003). Os acidentes de trânsito não são acontecimentos fortuitos ou imprevisíveis e não dependem somente da sorte ou do azar, ao

contrário, acidentes são sempre consequências. São previsíveis, com faixa etária delimitada, e os sujeitos do sexo masculino são aqueles mais expostos aos riscos (DENATRAN, 2010).

Segundo Mineto (2005), existe a “aversão à ambiguidade”, que corresponde ao fato de que as pessoas preferem assumir riscos com base em probabilidades conhecidas, em vez de probabilidades desconhecidas, resultando em que o volume e a qualidade das informações pessoais importam, decisivamente, para a tomada de decisão.

Conforme já indicado por Slovic (1987), Botterill e Mazur (2004) e Lima (2005), a importância da avaliação subjetiva do risco é também enfatizada por autores que abordam o trânsito. O condutor normal responde ao risco percebido, e mudanças no risco percebido podem influenciar seu comportamento, porém esta percepção depende da avaliação subjetiva do risco e não dos fatos objetivos associados ao perigo real (Dejoy, 1989). Segundo Vieira (1999), um sujeito ao volante, age de acordo com o risco percebido por ele e não ao risco real. Mesmo havendo muitos perigos em uma rodovia, nem sempre o condutor está preparado para perceber.

O condutor tem normalmente um comportamento otimista, considerando-se quase sempre mais habilidoso ou pelo menos mais seguro e com menor probabilidade de se envolver num acidente que os demais (Dejoy, 1989). Um motorista iniciante, na medida em que ganha experiência, perde a sensação de incerteza e ganha habilidade, fazendo crescer sua autoconfiança (Summala, 1988). Ou seja, devido a processos perceptivos, cognitivos e de motivação do ser humano, os motoristas se adaptam aos riscos, pois em função da experiência, dirigir se torna um hábito, uma atividade automatizada. Quanto maior a familiaridade com a situação, maior a percepção de controle, gerando mais comportamentos de risco.

Rozestraten (1988) destaca que o fator humano está relacionado a 85% dos acidentes enfatizando três categorias de fatores humanos acidentogênicos: 1) ligados a processos

básicos (tomada de informação, processamento da informação, tomada de decisão, reação, feedback); 2) ligados à personalidade (propensão ao acidente, desajuste social, desajuste pessoal, estilo perceptivo, uso do veículo para fins secundários) e 3) fatores passageiros (fadiga, drogas, álcool).

Embora o álcool esteja relacionado como “fator passageiro”, Rozestraten (1988) indica que o comportamento do motorista é o principal fator responsável pelos acidentes de trânsito, no que se refere à observação de sinais, velocidade e decisões no momento de ultrapassar outro carro ou de cruzar uma via. Ou seja, nas três categorias de fatores acidentogênicos o álcool exerce influência determinante já que interfere na percepção do risco e, principalmente no tempo de reação, que é fator decisivo para os comportamentos seguros.

Decorrem daí várias questões: os integrantes do trânsito têm consciência dos riscos relacionados ao consumo de álcool? Quais são os principais riscos percebidos? Qual a relação entre a habilidade que o motorista supõe ter e sua exposição aos riscos quando dirige sob efeito de álcool? Quais os principais fatores de risco percebido no trânsito?

Este trabalho pretende avaliar a percepção de risco caracterizando os fatores preponderantes que afetam essa percepção, tais como controle, confiança, consciência do risco, confronto entre risco objetivo e risco percebido, grau de familiaridade com o risco, gravidade do risco, extensão dos danos e responsabilidade pela prevenção (Lima, 2005; Botterill e Mazur, 2004; Weinstein, 1981; Slovic, 1987; Summala, 1988; Thielen, 2002), focalizando um dos grupos integrantes do trânsito: motoristas de carro de passeio; em duas situações diferentes: estar no bar ingerindo bebida alcoólica e estar em algum ponto do centro da cidade, sem estar na situação de risco. A essa pesquisa em duas situações diferentes, Gold (1993, 1998) denomina de grupo online e offline. O grupo online se refere à pesquisa *in locu*, na qual a pessoa está efetivamente vivenciando a situação de risco, o comportamento de risco. A pesquisa com o grupo offline refere-se ao sujeito que está falando da situação e

comportamento de risco, fora dela, ou seja, em outros ambientes desvinculados do risco. O parâmetro legal deverá ser investigado para permitir uma articulação entre risco percebido e risco objetivo definido como infração.

2. METODOLOGIA

A pesquisa focalizou o tema da Percepção de Risco acerca do comportamento de beber e dirigir, buscando caracterizar os fatores presentes nesse contexto, a partir daqueles investigados em outras vertentes do comportamento humano. Como a relação entre consumo de álcool e direção tem sido destacada como muito relevante em relação aos acidentes de trânsito, optou-se por delimitar um estudo que pudesse investigar especificamente fatores relacionados ao uso de bebidas alcoólicas e a direção de veículos. Diversos estudos internacionais sobre o tema foram encontrados. No site web of knowledge, digitando as palavras “acidente de trânsito” e “álcool”, entre os anos de 2004 a 2009, foram encontrados 189 artigos de diversos países, todos com resultados similares, indicando aumento do número de acidentes ou sua gravidade e o uso de álcool na direção de veículos. Tais estudos enfatizam a seriedade que é a questão do álcool no trânsito e chamam a atenção das autoridades para desenvolver ações mais efetivas nessa área.

O método proposto para investigar a percepção de risco no trânsito a partir da visão dos motoristas que ingerem álcool, da cidade de Curitiba, focalizou aspectos qualitativos e quantitativos, identificando os fatores presentes na percepção dos motoristas e sua articulação.

2.1 PARTICIPANTES

Foram estudados os motoristas de carro de passeio que fazem uso de bebida alcoólica, de ambos os sexos, maiores de 18 anos de idade, que estão vivendo a situação de risco de beber e que posteriormente vão dirigir e os motoristas de carro de passeio que fazem uso de bebida alcoólica, de ambos os sexos, maiores de 18 anos de idade, que não estão no momento vivendo a situação de risco.

Foram delimitados dois grupos para a investigação, pois conforme Gold (1993) há

diferenças importantes nas percepções quando os indivíduos se encontram na situação de risco ou fora dela. O primeiro deles denominado online, sendo constituído pelos participantes que estavam ingerindo bebidas alcoólicas em bares da cidade de Curitiba, Paraná, Brasil. A coleta de dados foi realizada no período noturno. O segundo grupo foi constituído por participantes que se encontravam fora da situação de ingestão de bebida alcoólica, em ruas da mesma cidade e a coleta foi realizada durante o dia.

Foram entrevistados 200 motoristas, sendo 100 motoristas (50 homens e 50 mulheres) escolhidos por conveniência, entrevistados em bares da cidade de Curitiba, que estavam ingerindo bebida alcoólica e 100 motoristas (50 homens e 50 mulheres) que estavam passando pela rua, em situação casual, sem envolvimento momentâneo com bebida alcoólica, mas que faziam uso eventual de bebida alcoólica. Constatou-se, após a coleta de dados que os grupos são semelhantes, em idade, escolaridade e tempo de direção (ver resultados). Os participantes foram escolhidos seguindo as especificações contidas no Projeto aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos, sob nº CEP/SD: 969.094.10.07 e CAAE: 0056.0.091.000-10.

Os sujeitos da pesquisa deveriam preencher os seguintes critérios de inclusão:

- 1.Portar Carteira Nacional de Habilitação.
- 2.Ser motorista de carro de passeio, maior de 18 anos.
- 3.Se estiver no bar, estar ingerindo bebida alcoólica (grupo 1).
- 4.Se estiver no centro da cidade, ter o hábito de ir a bares e fazer uso de bebida alcoólica (grupo 2).
- 5.Aceitar participar do estudo, assinando o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

2.2 LOCAL

Com relação à coleta de dados do grupo 1 - online, foi realizada a pesquisa em 4 bares da cidade de Curitiba de diferentes pontos da cidade. Os donos do estabelecimento foram sempre muito solícitos, e aceitaram a realização da pesquisa e ficaram com cópia de autorização para o procedimento de coleta de dados.

Já com relação à coleta do grupo 2, a pesquisadora foi às ruas do centro da cidade em que costuma haver movimento de pedestres e abordava os sujeitos.

2.3 MATERIAL

Como material utilizou-se cópia do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Anexo A), bem como instrumento para grupo online (Anexo B) ou grupo offline (Anexo C), conforme coleta que estava sendo realizada.

2.4 INSTRUMENTOS (EM ANEXO)

O instrumento foi composto por três grupos de questões:

a) referentes a dados sócio demográficos;

b) referentes a informações sobre a atividade de dirigir (há quanto tempo dirige, há quanto tempo possui a CNH, atividade profissional, se possui multas de trânsito, motivo das multas, frequência que vai à bares, frequência no consumo de álcool, entre outras);

c) referentes a informações específicas que abordam a percepção de riscos definidas a partir da literatura com relação ao comportamento de dirigir após o consumo de álcool (consciência de risco, a familiaridade com o risco, a confiança, comportamentos de risco, a percepção de risco frente à legislação de trânsito vigente, risco percebido e risco real e extensão dos danos).

O instrumento foi composto por 18 questões abertas e fechadas, foi elaborado com perguntas embasadas na revisão de literatura sobre o tema, para o grupo 1: online (jovens motoristas falando sobre a percepção de risco estando no contexto de bares e fazendo uso de bebida alcoólica – Anexo B) e o mesmo foi adaptado para o grupo 2: offline (jovens motoristas falando sobre a mesma percepção, fora de ambientes de bares – Anexo C). As perguntas para ambos os grupos foram as mesmas, apenas com adequação da linguagem. O preenchimento do questionário foi realizado pela pesquisadora.

2.5 PROCEDIMENTOS

Para fazer a comparação entre os grupos, foi realizada uma pesquisa bibliográfica sobre o tema, que inclui estudos sobre álcool e direção tanto no Brasil, quanto em diversos países. Também foi realizado um estudo abordando as teorias sobre Percepção de Risco, para poder compreender os fatores que são referenciados.

Após a elaboração do instrumento, foi realizada uma aplicação piloto, para analisar eventuais adaptações. Foi aplicado o instrumento 1 em dez sujeitos, e o instrumento 2 em 10 sujeitos. Após o teste piloto, modificou-se três perguntas para facilitar a compreensão das mesmas sem induzir a nenhuma resposta, e acrescentou-se outras duas, para complementar a pesquisa.

As informações para a pesquisa foram coletadas mediante entrevista individual com os sujeitos, por meio da aplicação do instrumento de pesquisa. A pesquisadora abordava o sujeito, explicava sobre a pesquisa e perguntava se o sujeito preenchia os critérios de inclusão. Uma vez que o sujeito aceitasse participar do estudo, tendo preenchido os critérios de inclusão, assinava o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido e na sequência respondia às perguntas do instrumento, feitas pela pesquisadora, que anotava as respostas.

Com relação ao grupo online, para evitar que as respostas fossem induzidas pelo uso do álcool, a pesquisadora ia aos bares no início da noite e abordava sujeitos que não estavam com sinais de embriaguez, realizando as entrevistas durante 1 a 2 horas no máximo no estabelecimento considerando então o início da noite dos sujeitos, e início da ingestão de álcool. Para identificar os sinais de embriaguez, foi utilizado o Termo de Constatação de Embriaguez da Polícia Municipal do Paraná. Tal termo busca identificar se há sinal de embriaguez por intermédio dos seguintes critérios: a) quanto à aparência: sonolência, olhos vermelhos, vômito, soluço, desordem nas vestes, odor de álcool; b) quanto à atitude: agressiva, arrogância, exaltado, irônico, falante, disperso; c) quanto à orientação: sabe onde está, sabe data e hora, sabe seu endereço, lembra dos atos cometidos; d) quanto à capacidade motora e verbal: tem dificuldade no equilíbrio e fala alterada. Assim, caso houvesse sinais de embriaguez, o sujeito não participava da pesquisa, sendo excluído dela.

De todos os sujeitos abordados no grupo online, apenas quatro se recusaram a participar da pesquisa. O acesso aos sujeitos foi facilitado pela disponibilidade do estabelecimento e dos sujeitos, que respondiam à pesquisa de forma bastante participativa. A entrevista ao grupo online aconteceu de forma tranquila, com abundância de sujeitos, o que facilitou a conclusão da coleta para este grupo, sendo que cada entrevista teve duração média de 10 a 15 minutos. Ao final da entrevista os motoristas do grupo foram orientados a não dirigir e a adotar o taxi como transporte.

Já na coleta de dados com o grupo offline muitas pessoas relatavam não ter interesse em participar da pesquisa e outras tantas que eram abordadas, não preenchiam aos critérios de inclusão, o que dificultou sobremaneira a coleta dos dados com este grupo. Quando preenchiam os critérios de inclusão e aceitavam participar da pesquisa, os sujeitos deste grupo respondiam ao questionário de forma mais pontual, se atendo apenas àquilo que era perguntado, sendo o tempo médio de cada entrevista de 5 a 10 minutos.

Após a coleta, procedeu-se a análise dos resultados.

2.6 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Para analisar comparativamente a percepção de risco de dirigir sobre o efeito de álcool em dois grupos de motoristas de carro de passeio, algumas etapas principais para análise foram definidas:

- 1) verificar qual a percepção de risco que os motoristas dos dois grupos têm acerca do comportamento de beber e dirigir;
- 2) verificar se há diferença nas respostas entre o grupo que está na situação de risco e está fazendo uso de bebida alcoólica e o grupo que está falando sobre a situação de risco, estando fora dela;
- 3) buscar fazer uma articulação entre risco percebido e risco objetivo.

Para as questões cujas respostas eram abertas foi feito um procedimento de categorização com base em unidades significativas em quatro etapas descritas por Giorgi (1985): 1) apreensão do sentido geral; 2) delimitação de unidades de significado; 3) organização de grupos de categorias com base nos temas identificados na literatura; 4) descrição das categorias.

Eis como Giorgi (1985) as descreve: 1) leitura de todos os dados colhidos para apreender o sentido geral; 2) discriminação das unidades de significado com foco no fenômeno pesquisado; 3) agrupamento por temas como categorias abertas; 4) realização da descrição das categorias e insights contidos nas unidades de significado sintetizadas na etapa anterior. Os dados são analisados a partir do referencial da análise qualitativa buscando identificar os conteúdos significativos das falas dos sujeitos entrevistados.

Todas as respostas foram codificadas numericamente, para facilitar a análise e a tabulação. Assim sendo, todos os dados de ambos os grupos foram colocados em uma

planilha de Excel, para posterior análise. Cada linha correspondia a um sujeito e cada coluna, a uma pergunta do questionário. Como muitas perguntas permitiam múltiplas respostas, em algumas delas, há mais de uma coluna, cada coluna para uma resposta emitida pelo sujeito. Ex: No item “Tipos de multas” há 10 colunas, pois um sujeito teve 10 multas e em cada coluna foi colocada uma multa, com seu respectivo código.

Para as respostas qualitativas, houve uma primeira análise identificando uma série de códigos para cada resposta (em algumas perguntas até 51 códigos diferentes). Houve necessidade de agrupar esses códigos em categorias mais amplas, para posterior análise. Desta forma, recorreu-se aos fatores de percepção de risco para a consolidação das categorias. Foram delimitadas diferentes categorias conforme o tipo de questão em análise. Por exemplo, os 51 códigos referidos anteriormente foram agrupados em 9 categorias. Apenas com esta classificação, já havia a possibilidade de correlacionar a teoria com os dados coletados, mas ainda havia a necessidade de proceder a comparação entre os grupos. Foi organizada uma tabela geral com os dados dos 200 sujeitos, separados em grupo 1 e grupo 2, que permitiu a elaboração de tabelas e figuras comparativas entre os grupos.

Para comparar os grupos foram utilizados filtros para as colunas para que fosse possível trabalhar com elas de forma independente. E para ter-se a junção dos códigos nas categorias, utilizou-se a fórmula ‘=CONT.SE’. A fórmula agrupava os códigos da planilha nas categorias pré-definidas, fazendo com que houvesse o número exato de respostas em cada categoria, e em cada um dos grupos pesquisados. Com tal procedimento, as respostas qualitativas foram transformadas em dados quantitativos, facilitando a análise. Para não perder a riqueza dos relatos das entrevistas, foram utilizadas as falas mais significativas para ilustrar as categorias (ver resultados e discussão).

Após esse tratamento dos dados, procedeu-se a elaboração das tabelas e figuras das categorias de cada grupo, e comparação entre grupo 1 e grupo 2, para identificar os fatores

preponderantes que afetam a percepção dos riscos com relação ao comportamento de dirigir sob efeito do álcool, qual a percepção de risco que os motoristas dos dois grupos têm acerca do comportamento de beber e dirigir e se há diferença nas respostas entre os grupos.

Resumindo, os fatores mais frequentes e preponderantes foram identificados a partir de análise quantitativa. A análise de cada resposta, ou grupo de respostas, permitiu consolidar as características da percepção de riscos dos motoristas que consomem álcool, identificando se eles concordam com a nova lei do trânsito de alcoolemia zero, se dirigem sob efeito do álcool ou não e se o fazem, por que razão o fazem. Finalmente, fez-se uma comparação entre os dois grupos, para verificar se as respostas variam ou não entre eles.

A metodologia qualitativa foi utilizada, privilegiando a profundidade de análise bem como a investigação das explicações e significados que os motoristas atribuíam aos riscos do consumo de álcool e o trânsito em relação aos seus comportamentos. Esta etapa privilegiou as justificativas e a seleção daqueles depoimentos que ilustravam as percepções.

Assim, os mesmos fatores que serviram de base para a organização do instrumento de pesquisa foram os organizadores das discussões, no entanto, a partir das respostas dos motoristas é que foi possível verificar em que medida os diversos fatores potencializam os efeitos da percepção distorcida dos riscos dos motoristas que dirigem sob efeito do álcool.

3. RESULTADOS

Os dados foram organizados e serão apresentados obedecendo a três etapas: descrição dos dados, apresentação da Tabela correspondente e uma análise dos dados que poderá ser realizada para cada tabela ou para um conjunto de tabelas conforme for requerido.

O grupo é composto por 200 sujeitos, 100 sujeitos do grupo 1 – online (em situação de risco) e 100 sujeitos do grupo 2 – offline (fora da situação de risco). Foram entrevistados 50% de homens e 50% de mulheres nos dois grupos.

Os dados demográficos estão representados nas Tabelas 1, 2 e 3.

Tabela 1. Idade dos sujeitos por grupo

IDADE	ONLINE	OFFLINE	TOTAL	%
19 a 24	27	18	45	22,5
25 a 29	33	22	55	27,5
30 a 34	14	19	33	16,5
35 a 39	10	6	16	8
40 a 44	11	9	20	10
45 a 49	2	14	16	8
50 a 54	3	7	10	5
55 a 59	0	2	2	1
60 a 64	0	1	1	0,5
65 a 69	0	2	2	1
TOTAL	100	100	200	100

A Tabela 1 apresenta os agrupamentos de idade indicando que 27,5% do grupo (55 sujeitos) está na faixa de 25 a 29 anos, sendo esta a faixa da maior parte dos entrevistados, nos dois grupos. Consta-se que os grupos são semelhantes em relação à idade e gênero. Seguindo desta primeira faixa etária, tem-se 22,5% da amostra na faixa de 19 a 24 anos, 16,5% na faixa de 30 a 34 anos, 10% na faixa de 40 a 44 anos e 8% na faixa de 35 a 39 anos e 45 a 49 anos, como as idades mais significativas, ou seja, 92,5% tem até 49 anos. A média ponderada da idade no total foi de 32,5 anos. Para o grupo online, a média foi de 29,94 anos e para o grupo offline de 35,06 anos.

Com relação à escolaridade, tem-se a caracterização na Tabela 2, que indica que nos dois grupos, a maioria dos sujeitos (48,5% do total da amostra) completou o Ensino Superior.

Novamente, demonstra a paridade de perfil do grupo 1 e grupo 2. O Ensino Médio Completo aparece em 24,5% e o Ensino Superior Incompleto em 22%, como resultados mais relevantes.

Tabela 2. Escolaridade dos sujeitos por grupo em porcentagem

ESCOLARIDADE	ONLINE	OFFLINE	TOTAL
Ens Fund. Completo	1,00%	3,00%	2,00%
Ensino MedioIncom	1,00%	5,00%	3,00%
Ensino MedioCompl	17,00%	32,00%	24,50%
Ensino SupIncom	20,00%	24,00%	22,00%
Ensino SupCompl	61,00%	36,00%	48,50%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%

Já com relação ao estado civil, é possível verificar na Tabela 3 que a maioria dos sujeitos é solteiro (51,5%), seguido de 34,5% que é casado e 7% que são divorciados ou possuem união estável. É possível que a variável estado civil possa interferir nos resultados encontrados, uma vez que há indicativo de maior número de solteiros no grupo online que no offline. Na presente pesquisa não houve aprofundamento dessa investigação.

Tabela 3. Estado Civil dos sujeitos por grupo

ESTADO CIVIL	ONLINE	OFFLINE	TOTAL
Solteiro	68,00%	35,00%	51,50%
Casado	21,00%	48,00%	34,50%
Divorciado	9,00%	5,00%	7,00%
União Estável	2,00%	12,00%	7,00%
Viúvo	0,00%	0,00%	0,00%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%

Na Tabela 4 é possível visualizar o tempo de carteira de habilitação dos sujeitos, sendo bastante diversificada a situação. A maior parte do grupo (20% = 40 sujeitos) possui carteira de habilitação de 1 a 3 anos, curiosamente, 20 sujeitos do grupo online e 20 sujeitos do grupo offline; 16,5% da amostra com CNH de 4 a 6 anos; 16% com CNH de 7 a 9 anos; 14% com CNH de 10 a 12 anos; 8% com CNH de 19 a 21 anos e 5,5% com CNH de 13 a 15 anos, como dados mais significativos.

Tabela 4. Tempo de Carteira de Habilitação dos sujeitos por grupo

Tempo de Carteira	ONLINE	OFFLINE	TOTAL
até 11 meses	4	1	5
1 a 3 anos	20	20	40
4 a 6 anos	17	16	33
7 a 9 anos	19	13	32
10 a 12 anos	15	13	28
13 a 15 anos	5	6	11
16 a 18 anos	2	7	9
19 a 21 anos	9	7	16
22 a 24 anos	7	3	10
25 a 27 anos	0	6	6
28 a 30 anos	0	2	2
31 a 33 anos	1	2	3
34 a 36 anos	1	0	1
37 a 39 anos	0	1	1
40 a 43 anos	0	2	2
47 a 49 anos	0	1	1
TOTAL	100	100	200

A Tabela5 indica o tempo diário que os sujeitos passam dirigindo o veículo, e se constata que 59% do grupo passa de 1 a 2,9 horas por dia dirigindo o veículo, sendo este o maior registro tanto no grupo 1 como no grupo 2. Nos relatos qualitativos do grupo os sujeitos relatavam que usavam o carro apenas para ir e voltar do trabalho ou faculdade. Isso pode explicar também o motivo do segundo resultado mais expressivo ter sido menos de uma hora, com 16%, seguindo de 3 a 4,9 horas por dia com 15,5%.

Tabela 5. Tempo por dia dirigindo o veículo por grupo

Tempo	ONLINE	OFFLINE	TOTAL
menos de 1h	23	9	32
1 a 2,9h	52	66	118
3 a 4,9h	17	14	31
5 a 6,9h	3	5	8
7 a 8,9h	3	2	5
9 a 10,9h	2	3	5
11 a 12,9h	0	1	1
TOTAL	100	100	200

Assim, tem-se que a amostra é constituída em sua maioria por sujeitos de 25 a 29 anos, solteiros, com ensino superior completo e que possuem carteira de habilitação de 1 a 3 anos e passam 1 a 2,9 horas por dia dirigindo o veículo.

A quantidade de multas nos dois últimos anos está representada na Tabela 6. No grupo online há declaração de um número 3 vezes maior de multas, sendo 122 multas distribuídas entre os 100 sujeitos e, no grupo offline há 36 multas distribuídas entre os 100 sujeitos. Na amostra total há 158 multas para os 200 sujeitos. Na Tabela 6 é possível visualizar os tipos de multas cometidas por ambos os grupos.

Nos dois grupos o maior número de multas deveu-se ao excesso de velocidade (50% das multas), seguido de multa por estacionamento irregular (30,4%). Na sequência tem-se 7% de multas por falar em celular e 5,7% por furar o sinal vermelho, como as mais significativas.

Tabela 6. Tipos de multas por grupo

MOTIVOS	ONLINE	OFFLINE	TOTAL
Estacionamento irregular	37	11	48
Excesso de Velocidade	64	15	79
Falar em celular	6	5	11
Sem cinto de segurança	2	1	3
Conversão local proibido	3	1	4
Furar sinal vermelho	7	2	9
Documento irregular	1	0	1
Rodízio em SP	1	0	1
Repasse de pontos de outros	1	0	1
Licenciamento atrasado	0	1	1
TOTAL	122	36	158

Para visualizar qual a distribuição de multas por sujeito, em cada um dos grupos e em ambos os grupos, os dados foram organizados na Tabela 7, na qual é possível perceber que a maioria dos sujeitos relata não ter tido nenhuma multa nos dois últimos anos (62% da amostra total); 21 sujeitos no grupo online e 14 sujeitos do grupo offline com uma multa apenas (17,5% do total), seguidos por 16 sujeitos do grupo online e 09 sujeitos do grupo

offline com duas multas em dois anos (total de 12,5%). No grupo offline, além destes resultados, uma pessoa faz referência a ter tido 4 multas. Já no grupo online aparecem sujeitos com 3, 4, 5 e até 10 multas.

Tabela 7. Distribuição de Multas por número de sujeitos, por grupo

Quantidade de Multas	ONLINE	OFFLINE	TOTAL	%
0	48	76	124	62
1	21	14	35	17,5
2	16	9	25	12,5
3	6	0	6	3
4	4	1	5	2,5
5	3	0	3	1,5
10	2	0	2	1
TOTAL	100	100	200	100

O mesmo tipo de tabela se aplica à quantidade de acidentes. Na Tabela 8 é possível visualizar a distribuição de acidentes por sujeitos, nos últimos dois anos que indica que 59,5% dos sujeitos fazem referência a não ter se envolvido em nenhum acidente nos últimos dois anos (50 sujeitos do grupo online e 69 sujeitos do grupo offline); 32% relata ter se envolvido em um acidente (43 grupo online e 21 grupo offline), seguidos por 4,5% com dois acidentes.

Tabela 8. Distribuição de acidentes por número de sujeitos, por grupo

Quantidade de Acidentes	ONLINE	OFFLINE	TOTAL	%
0	50	69	119	59,5
1	43	21	64	32
2	3	6	9	4,5
3	1	3	4	2
4	2	1	3	1,5
6	1	0	1	0,5
TOTAL	100	100	200	100

Os motivos dos acidentes podem ser visualizados na Tabela 9. No grupo online, foram 66 acidentes distribuídos pelos 100 sujeitos e no grupo offline, 45 acidentes, totalizando 111 acidentes para os 200 sujeitos da amostra total. A colisão foi o acidente mais

cometido por ambos os grupos tendo 93,7% como índice, seguido de queda e capotamento (2,7% cada) e atropelamento (0,9%).

Tabela 9. Tipos de acidentes por grupo

Tipos de Acidentes	ONLINE	OFFLINE	TOTAL	%
Colisão	63	41	104	93,7
Queda	1	2	3	2,7
Capotamento	1	2	3	2,7
Atropelamento	1	0	1	0,9
TOTAL	66	45	111	100

Na Tabela 10 é possível visualizar a frequência de idas a bares por mês, tanto da amostra total, como de ambos os grupos. A maioria da amostra (28,5% do total) sai 04 vezes por mês (uma vez por semana), porém tal número de saídas não é o maior para o grupo offline, que indicou a frequência de 2 vezes por mês. Após as 4 saídas, a maioria sai duas vezes por mês (22%), seguidos por uma saída por mês (18,5%) e 08 saídas por mês (9,5%).

Tabela 10. Frequência que sai por mês, por grupo

Freq. De Saída/mês	ONLINE	OFFLINE	TOTAL	%
01	14	23	37	18,5
02	17	27	44	22
03	3	13	16	8
04	36	21	57	28,5
05	3	2	5	2,5
06	3	1	4	2
08	10	9	19	9,5
09	2	1	3	1,5
12	11	2	13	6,5
16	0	1	1	0,5
18	1	0	1	0,5
TOTAL	100	100	200	100

Na Tabela 11 tem-se a forma como os sujeitos vão até o bar, sendo que cada sujeito poderia assinalar mais de uma opção. Em ambos os grupos, a maioria dos sujeitos relata ir dirigindo até o bar (60,1%), seguidos de 35,5% que relata ir de carona e 2,2% que relata ir de ônibus. Nas respostas abertas, muitos diziam ir ou de carona ou dirigindo.

Tabela 11. Distribuição da forma como vão ao bar, por grupo

Como vai até o bar	ONLINE	OFFLINE	TOTAL	%
Dirigindo	70	67	137	60,1
Carona	41	40	81	35,5
Taxi	3	1	4	1,8
Ônibus	1	4	5	2,2
Caminhando	0	1	1	0,4
TOTAL	115	113	228	100

A Tabela 12 apresenta os dados sobre o uso de bebida no bar e considerando todos os sujeitos, 82,5% refere beber enquanto está no bar, seguido de 17% que diz não beber em bares, e um sujeito que disse que depende, ou seja, que bebe se estiver de carona.

Tabela 12. Consumo de bebida alcoólica nos bares, por grupo

Bebe no Bar	ONLINE	OFFLINE	TOTAL	%
Sim	85	80	165	82,5
Não	15	19	34	17
Depende	0	1	1	0,5
TOTAL	100	100	200	100

Nos dois grupos os sujeitos relatam que fazem uso de bebida, no grupo online, 85 dos 100 sujeitos relatam que bebem enquanto estão no bar, já no offline, 80 sujeitos. Os dados deste item são semelhantes em ambos os grupos.

Na Tabela 13 têm-se os dados referentes à forma como os sujeitos relatam voltar dos bares, sendo que podiam marcar mais de uma opção nesta questão. Percebe-se uma variação, no grupo online, a maioria faz referência a voltar dirigindo, tendo 69 respostas para esta categoria. Já no grupo offline, a maioria relata voltar de carona, com 57 respostas. No total, tem-se que 52,1% dos sujeitos se refere a voltar dirigindo, seguidos por 42,3% que diz voltar de carona e 3,4% que volta de taxi.

Tabela 13. Distribuição da forma como voltam do bar, por grupo

Como volta do bar	ONLINE	OFFLINE	TOTAL	%
Dirigindo	69	53	122	52,1
Carona	42	57	99	42,3
Taxi	3	5	8	3,4
Ônibus	0	4	4	1,7
Caminhando	0	1	1	0,4
TOTAL	114	120	234	100

A partir da Tabela 14, o foco das questões diz respeito à percepção de risco dos sujeitos acerca do comportamento de beber e dirigir, além de explicações para tal comportamento. Sendo perguntas abertas havia possibilidade de cada sujeito se expressar livremente para justificar sua resposta, resultando em múltiplas justificativas. Como explicado na metodologia, os inúmeros códigos foram transformados em categorias, que foram posteriormente agrupadas para facilitar a análise.

Tabela 14. Percepção de risco para beber e dirigir, por grupo

Acha que é risco	ONLINE	OFFLINE	TOTAL	%
Sim	91	89	180	90
Não	2	6	8	4
Depende	7	5	12	6
TOTAL	100	100	200	100

Na Tabela 14 visualiza-se que 90% do grupo acredita que seja um risco dirigir após fazer uso de bebida alcoólica. No grupo online 91 sujeitos relatam ser um risco e no grupo offline, 89 sujeitos; 6% indica que depende, principalmente da quantidade de bebida que ingere, seguido de 4% que declara não ser um risco.

A Figura 1 apresenta os resultados referentes às justificativas que os sujeitos de ambos os grupos, comparativamente, atribuem para dizer porque é um risco beber e dirigir. Nesta pergunta há 23 diferentes códigos, que foram agrupados em 5 categorias: 1 – “não é um risco” (códigos 1, 2, 11, 16 e 21); 2 – “age com risco” (códigos 13, 17, 18, 20 e 23); 3 – “alterações fisiológicas” (códigos 4, 5, 6, 9, 12, 14 e 19); 4 – “risco aos demais” (códigos 3, 7 e 8) e 5 – “outros” (códigos 10 e 15). Após a apresentação da Figura 1, segue a análise dos

resultados com a complementação dos códigos e categorias que foram definidos. O código 22 – *porque é repugnante*¹ e completamente errado, não foi incluído em nenhuma categoria por entender que trata-se mais de um julgamento moral do que uma justificativa em si.

Por que é risco beber e dirigir?

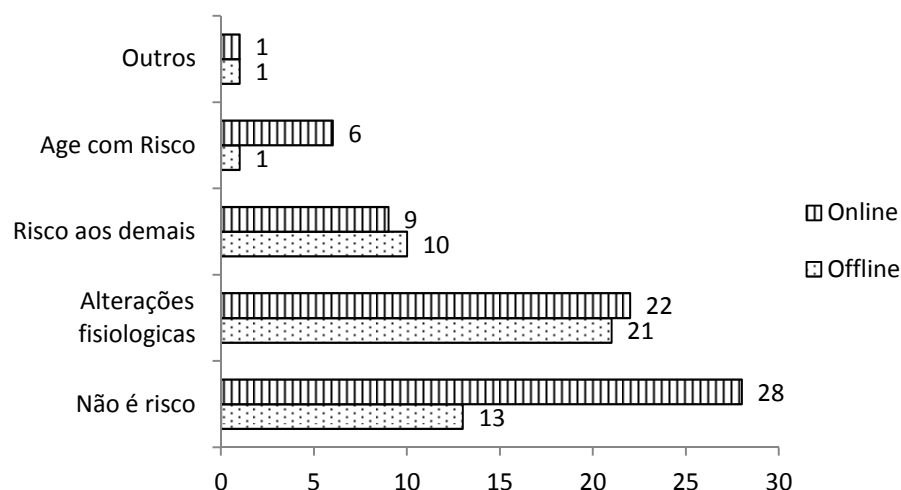


Figura 1. Justificativas para o motivo de beber e dirigir ser ou não um risco.

Dentro da categoria “*Não é risco*” que foi a mais representativa para o grupo online, há cinco códigos diferentes: 1 - *depende a quantidade que bebe*; 2 – *eu nunca bati em ninguém*; 11 - *cada organismo é diferente do outro*; 16 - *do jeito que faço não é risco, porque bebo um ou dois copos e depois só água* e 21 - *não se souber o que está fazendo*. O nome dos códigos está em itálico, porque são falas dos participantes da pesquisa, e foram mantidas da forma original. Apesar de apenas dois sujeitos do grupo online terem dito que não é um risco beber e dirigir e sete sujeitos terem dito que depende, é possível visualizar na Figura 1 que existem vinte e oito respostas do grupo online afirmando que não é risco ou que depende. Mesmo alguns sujeitos que diziam ser risco (Tabela 14), na hora de justificar, diziam que

¹Todos os depoimentos ilustrativos são reproduzidos em itálico, tanto nos resultados como na discussão. Desta forma, a fala do sujeito é preservada, garantido a manutenção do caráter qualitativo da pesquisa.

dependia da quantidade ou respostas incluídas com outros códigos. No grupo online, seis sujeitos disseram que não é risco e cinco disseram que depende, porém nas justificativas que são visualizadas na Figura 1 são treze respostas dentro da categoria “não é risco”. É possível perceber com isso que na hora de classificar se é um risco beber e dirigir a grande maioria diz que sim, inclusive no grupo online há 91 pessoas que dizem ser risco e no grupo offline 89 sujeitos (vide Tabela 14), mas na hora de justificar, percebe-se que o grupo online considera menos risco do que no grupo offline, invertendo essa concepção.

A segunda categoria mais citada é a que justifica que é um risco beber e dirigir porque o consumo de álcool gera “Alterações Fisiológicas”. Dentro dessa categoria são identificados sete códigos para as respostas: 4 - *causa lentidão*; 5 - *porque a pessoa fica alterada, percepção alterada, reflexo alterado*; 6 - *altera o sistema neurológico, os sentidos*; 9 - *perde o senso de direção, diminui ou perde o reflexo*; 12 - *pode dormir no volante*; 14 - *porque perde a concentração, a atenção*; 19 - *perde o controle dos atos*. No grupo online há vinte e duas respostas de alteração fisiológica e no grupo offline, vinte e uma respostas, indicando semelhança entre os grupos com relação a essa categoria.

A terceira categoria mais citada afirma que beber e dirigir é um risco devido ao “Risco aos demais”. Dentro dessa categoria têm-se os seguintes códigos: 3 - *pode causar acidentes*; 7 - *coloca a vida dos outros em risco e a sua também*; 8 - *coloca famílias em risco*. Para a presente categoria, visualiza-se na Figura 1, nove respostas do grupo online e dez respostas do grupo offline.

Na quarta categoria, “Age com risco”, tem-se os seguintes códigos: 13 - *perde a noção de risco, de perigo*; 17 - *acha que pode dirigir mas não pode*; 18 - *fica imprudente, perde seu limite*; 20 - *fica irresponsável* e 23 - *porque quando bebe o cara não é mais quem era*. No grupo online notam-se seis respostas nesta categoria e no grupo offline apenas uma.

A última categoria “Outros” tem como códigos: 10 - *fica violento, corajoso, vira o herói, arrisca mais* e 15 – *aumenta a sensação de segurança e poder*. Esta teve apenas uma resposta no grupo online e uma resposta no grupo offline.

Por fim, analisando a Figura 1 é curioso perceber que o risco em beber e dirigir está mais associado com alterações fisiológicas do que com risco aos demais e a si próprio por agir com risco. Também é bastante interessante notar o aumento de respostas dentro da categoria “Não é risco” que aparece na Figura 1 em comparação com a Tabela 14, ou seja, embora os participantes da pesquisa admitam haver riscos em beber e dirigir, de fato, nas justificativas essa percepção não se confirma.

A Tabela 15 indica se os sujeitos acreditam que os seus reflexos ficam alterados com o uso de bebida alcoólica. Há 94 sujeitos do grupo online e 85 do grupo offline que acreditam que seus reflexos se alteram com o uso de bebida, totalizando 89,5% da amostra. Os demais disseram que beber não altera seus reflexos ou altera na dependência da quantidade ingerida.

Tabela 15: Reflexos alterados com o uso de bebida, por grupo

Reflexos	ONLINE	OFFLINE	TOTAL	%
Sim	94	85	179	89,5
Não	3	9	12	6
Depende	3	6	9	4,5
TOTAL	100	100	200	100

A justificativa para saber como os sujeitos percebem que seus reflexos estão alterados está representada na Figura 2, que indica comparativamente os resultados referentes às justificativas que os sujeitos de ambos os grupos apresentam. As respostas para esta questão foram agrupadas em quatro categorias, a partir de 37 diferentes códigos. As categorias são: 1 – “depende a quantidade” (códigos 1, 8, 9, 17, 18, 19, 24 e 29); 2 – “alteração fisiológica” (códigos 2, 4, 5, 6, 7, 10, 26, 30 e 35); 3 – “alteração de percepção” (códigos 3, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20, 21, 23, 25, 27, 28, 31, 33, 34 e 37); 4 – “fica melhor” (códigos 22, 32 e 36).

Por que reflexos ficam alterados?

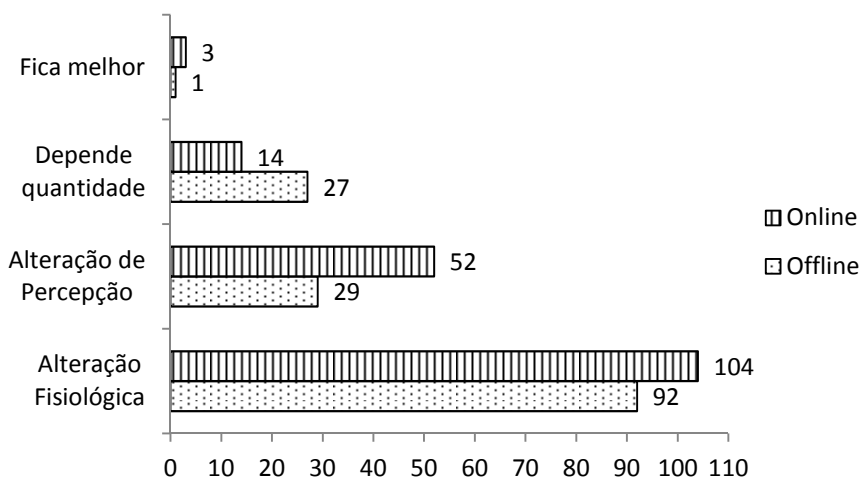


Figura 2. Justificativas dos sujeitos para alteração de reflexo.

A categoria “Alteração Fisiológica” é a mais citada. Tal categoria é composta por nove códigos: 2 – *tontura*; 4 – *sensação de lentidão e lentidão de reação*; 5 – *fico sonolento*; 6 – *a pessoa fica toda alterada*; 7 – *não fica da mesma maneira*; 10 – *vista nebulosa*; 26 – *diminui meus reflexos*; 30 – *não consigo andar em linha reta*; 35 – *a atenção fica mais baixa*. Para o grupo online tem-se 104 respostas dentro desta categoria, e 92 respostas do grupo offline. No total da amostra, o código mais citado foi o código 4 – *sensação de lentidão e lentidão de reflexo*, com setenta e três respostas, seguido de vinte e cinco respostas para o código 26 – *diminuição de reflexo* e dez respostas para o código 10 – *vista nebulosa*. Os três códigos mais citados para a presente categoria interferem sobremaneira na forma de dirigir, e são referenciados como principais consequências do uso de bebida alcoólica.

A segunda categoria mais citada é “Alteração de Percepção”. Esta categoria é composta por dezessete códigos, sendo estes: 3 – *fico mais solto*; 11 – *fico sem limites*; 12 – *fico mais agressivo*; 13 – *fico mais corajoso e destemido*; 14 – *riso excessivo*; 15 – *fica parecendo criança*; 16 – *perco a noção de distância*; 20 – *perco a noção de perigo*; 21 – *fico esperto, agitado*; 23 – *fico desligado, desatento*; 25 – *perco a noção de velocidade*; 27 – *fico com a sensação de dirigir melhor mas na verdade é uma sensação errada*; 28 – *perco o*

sentido de direção; 31 - passo a ser controlado pelo álcool; 33 - fico trocando as palavras, língua enrolada; 34 - em balada, que não se come, é ainda pior e 37 - não lembra como fez pra chegar em casa. No grupo online aparecem cinquenta e duas respostas para a presente categoria contra vinte e nove respostas do grupo offline, ou seja, as pessoas que estão no bar fazendo uso de bebida alcoólica fazem mais referência a alterações de percepção do que o grupo que está fora do bar. Dentre os códigos, o mais citado pelos dois grupos foi o código 16 - *perco a noção de distância*, com doze respostas.

A seguir tem-se a categoria “Depende a quantidade” com oito códigos: 1 - *depende a quantidade que bebo; 8 - só quando bebo demais; 9 - mesmo a menor quantidade altera as percepções; 17 - ingiro pouca quantidade; 18 - bebo bem pouco; 19 - bebo só até onde aguento para dirigir bem; 24 - não passo do limite, sei do meu limite; 29 - só com excesso de álcool.* O grupo online aparece com quatorze respostas e o offline, vinte e sete respostas, ou seja, o grupo que está fora da situação de ingestão de bebida alcoólica acredita que os efeitos do álcool estão associados à quantidade. Para a os dois grupos, o código mais citado foi o 1 - *depende a quantidade que bebo*, com dezessete respostas.

A categoria menos citada foi “Fica melhor” com apenas três respostas no grupo online e uma resposta no grupo offline. Os três códigos que compõem esta categoria são: 22 - *dirijo bem mais consciente, mais tranquilo, dirijo melhor; 32 - fico mais atencioso e 36 - fico mais confiante, mais impulsivo.* Destes, no código 22 – *dirijo mais consciente, mais tranquilo*; foram classificadas duas respostas.

A Tabela 16 apresenta as respostas com relação ao conhecimento sobre a legislação (lei seca).

Tabela 16: Conhecimento sobre a Lei Seca, por grupo

Conhece lei	ONLINE	OFFLINE	TOTAL	%
Sim	95	99	194	97
Não	5	1	6	3
TOTAL	100	100	200	100

A Tabela 16 mostra que 194 sujeitos (97% do grupo) conhecem a Lei Seca, 95 do grupo online e 99 do grupo offline. Quando o sujeito relatava desconhecer a lei, a mesma era explicada para o sujeito, para dar prosseguimento com a aplicação do questionário.

A Tabela 17 indica se os sujeitos concordam ou não com a lei. No grupo online 74 sujeitos concordam com a lei, 16 não concordam e 10 concordam em parte. No grupo offline tem-se 81, 13 e 6 respostas respectivamente, indicando que 77,5% da amostra concorda com a lei. Para saber por que razão concordam totalmente, em parte ou não concordam com a lei, pode-se observar a Figura 3. Para tal pergunta, foram identificados 49 códigos, agrupados em 4 categorias.

Tabela 17: Concordância com a Lei Seca, por grupo

Concorda Lei	ONLINE	OFFLINE	TOTAL	%
Sim	74	81	155	77,5
Não	16	13	29	14,5
Em partes	10	6	16	8
TOTAL	100	100	200	100

A Figura 3 diz respeito às justificativas que os participantes ofereceram com relação à concordância ou discordância com a lei seca.

Por que concorda ou não com a lei?

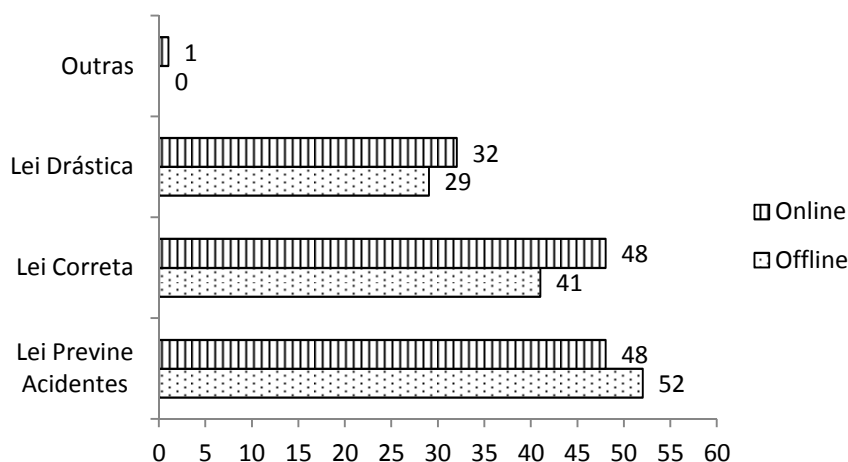


Figura 3. Justificativas dos sujeitos para a concordância e discordância com a lei seca.

Na Figura 3, a categoria mais citada foi pelo grupo offline foi “Lei Previne Acidentes” com cinquenta e duas respostas deste grupo contra quarenta e oito respostas do grupo online. Esta categoria faz parte do grupo que diz concordar com a lei. Os nove códigos presentes nesta categoria são: 4 - *previne acidentes e mortes, diminui o número de acidentes*; 8 - *válida para tentar diminuir o número de acidentes*; 12 - *válida a tentativa de fazer as pessoas tomarem consciência dos riscos*; 13 - *proporciona segurança para outras pessoas*; 18 - *sim, pois evita mortes*; 20 - *tem gente que abusa demais e coloca a vida dos outros em risco*; 35 - *porque a maioria dos acidentes são causados por pessoas alcoolizadas*; 38 - *a lei diminuiu os índices de acidente* e 42 - *foi projetada para evitar a imprudência*. O código mais citado foi o código 4 - *previne acidentes e mortes, diminui o número de acidentes*, com trinta e oito respostas, seguido do código 13 - *proporciona segurança para outras pessoas* (vinte e cinco respostas) e código 12 - *válida a tentativa de fazer as pessoas tomarem consciência dos riscos* (vinte respostas).

A categoria “Lei Correta” vem na sequência com quarenta e oito respostas do grupo online (mesma quantidade da categoria anterior) e quarenta e uma respostas do grupo offline.

Esta categoria também faz parte do grupo que diz concordar com a lei. Os quatorze códigos presentes aqui são: 5 - *tem muita gente sem consciência*; 7 - *somente assim para as pessoas terem um limite*; 9 - *tem que ter alguma maneira de punir quem é irresponsável*; 10 - *acho que a lei está correta, pois não pode dirigir bêbado*; 15 - *porque as pessoas só aprendem quando perdem dinheiro, carteira e pagam pelo que fazem*; 16 - *porque inibe um pouco o uso de bebida*; 32 - *precisa ter um controle pra molecada mais nova*; 36 - *porque o carro é uma arma*; 37 - *regras dão mais efeito que as campanhas de conscientização*; 40 - *as pessoas deveriam ter consciência e fazer rodízio*; 41 - *tem que ser rígida mesmo, senão abre margem para abusos, tem que ir preso, perder carteira*; 47 - *a lei tá certa, errado é a gente que não cumpre as leis*; 48 - *a lei do cinto demorou, mas pegou, essa também aí pegar*; 49 - *depois da lei comecei a pegar taxi*. O código mais citado foi o código 7 - *somente assim para as pessoas terem um limite*, com dezessete respostas, seguido do código 16 - *porque inibe um pouco o uso de bebida*, com onze respostas e do código 9 - *tem que ter alguma maneira de punir quem é irresponsável*, com sete respostas.

Na sequência tem-se a categoria “Lei Drástica” que indica discordância da lei ou concordância em parte. Como resultado há trinta e duas respostas para o grupo online e vinte e nove respostas para o grupo offline. Foram quinze os códigos aqui presentes: 1 - *muito drástica, porque beber um copo não altera a pessoa, deveria ter tolerância mínima*; 2 - *sou a favor do bafômetro*; 3 - *cada um tem o direito de fazer o que quer*; 6 - *sem fiscalização não adianta nada*; 11 - *mesmo com a lei o povo continua bebendo*; 14 - *sem campanha de educação não adianta, a lei pune mas não educa*; 17 - *deveria ser mais rigorosa, ter mais fiscalização, bafômetro*; 19 - *tinha que ser aplicada para os bêbados*; 30 - *concordava com o limite de 0,06 , mas com fiscalização*; 31 - *porque acabam subornando os policiais*; 34 - *a lei proíbe mas não resolve*; 39 - *poderia ter tolerância a uma certa quantidade*; 44 - *falta instrução, educação pro povo, a lei não vai adiantar*; 45 - *tem coisa mais eficaz do que a lei*

que poderia ser feita e 46 - a lei só serve pra arrancar dinheiro, pra ter suborno. Destes os mais citados foram o código 1 - *muito drástica, porque beber um copo não altera a pessoa, deveria ter tolerância mínima*, com dezenove respostas, o código 6 - *sem fiscalização não adianta nada*, com doze respostas e o código 17 - *deveria ser mais rigorosa, ter mais fiscalização, bafômetro*, com sete respostas.

Dentro da categoria “Outras” não há resposta no grupo offline e há uma resposta no grupo online. Aparecem nesta categoria dois códigos: 33 - *nunca refleti sobre* e 43 - *muita gente segue, funciona pra quem começa agora, mas não pros mais velhos*. Os códigos 24 ao 29 foram excluídos na análise por não representarem opinião de fato acerca da concordância com a lei.

A Figura 4 representa as opiniões dos sujeitos com relação à pergunta: “Por que você acha que mesmo havendo a lei, as pessoas continuam bebendo e dirigindo?”.

Por que outros bebem e dirigem?

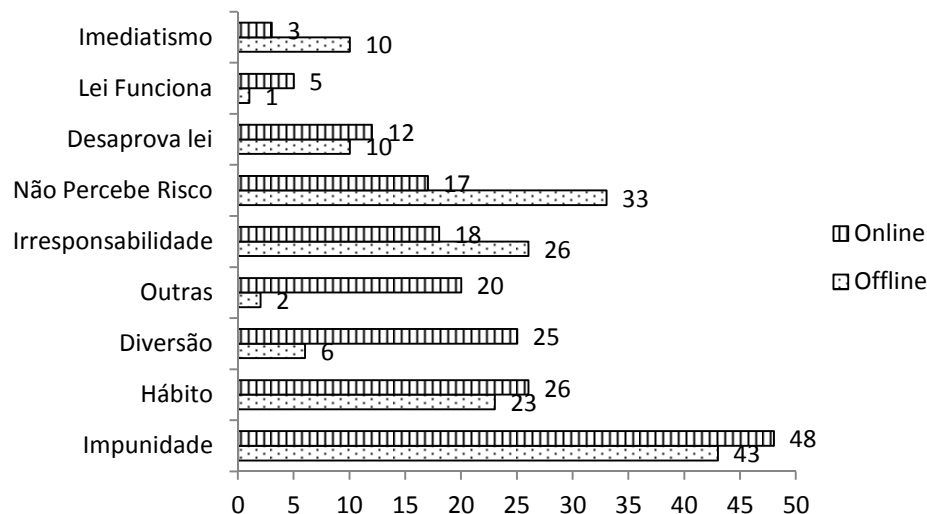


Figura 4. Justificativas dos sujeitos para o motivo que os outros bebem e dirigem.

Para tal pergunta foram obtidos cinquenta e um códigos, agrupados em nove categorias. A ordem das categorias será apresentada com base no grupo online. Na categoria

“Impunidade” aparecem quarenta e oito respostas do grupo online e quarenta e três respostas do grupo offline. A categoria é composta por quatro códigos: 3 - *não há fiscalização, nunca vi ninguém parado em blitz*; 7 - *de que adianta se ficam impunes*; 37 - *não é obrigado a fazer bafômetro* e 38 - *porque sabem q não vai acontecer nada com elas*. Destes, o código mais citado foi o 3 - *não há fiscalização, nunca vi ninguém parado em blitz*, com cinquenta e cinco respostas, seguido por 7 - *de que adianta se ficam impunes*, com trinta respostas.

A seguir, tem-se a categoria “Hábito” com vinte e seis respostas no grupo online e vinte e três respostas no grupo offline. Esta categoria possui cinco códigos: 2 - *hábito, o povo brasileiro é ligado à hábitos*; 10 - *brasileiro não consegue ter limites*; 11 - *está enraizado na cultura brasileira*; 12 - *brasileiro é sem vergonha, aprende a infringir as leis com os políticos (corrupção) desrespeita as leis* e 15 - *não respeita e não leva a lei a sério*. O código mais citado pelo total da amostra foi o 2 - *hábito, o povo brasileiro é ligado à hábitos*, com quinze respostas, seguido do código 15 - *não respeita e não leva a lei a sério*, com doze respostas e o código 12 - *brasileiro é sem vergonha, aprende a infringir as leis com os políticos (corrupção) desrespeita as leis*, com dez respostas.

A categoria “Diversão” vem na sequência com vinte e cinco respostas do grupo online e seis respostas do grupo offline. São sete os códigos que compõem essa categoria: 26 - *pessoas às vezes não planejam beber, daí bebe e dirige pra não deixar o carro na rua*; 27 - *porque não querem deixar de se divertir, bebem por lazer*; 28 - *carro é o único meio de locomoção*; 29 - *mídia faz propagandas de carro e festa e incentiva beber e dirigir*; 30 - *muitos não têm como ir embora, daí preferem dirigir*; 31 - *é inviável sair e não beber* e 33 - *taxi é muito caro*. O código mais citado foi o 33 - *taxi é muito caro*, com nove respostas, seguido por 27 - *porque não querem deixar de se divertir, bebem por lazer*, com oito respostas.

A categoria “Outras” mostra vinte respostas no grupo online e duas respostas no grupo offline. Os doze códigos desta categoria são: 34 – *hipocrisia*; 35 - *deveria ser proibido vender bebida após meia noite*; 36 - *ainda não houve adaptação de não poder beber e dirigir*; 39 - *porque o proibido é mais gostoso*; 41 - *falta orientação e entendimento do povo*; 42 - *povo é sem noção*; 44 - *porque bebendo ele é o cara, machão*, 45 - *índole da pessoa, educação*; 46 - *confiança excessiva*; 48 - *falta incentivo para pessoal ir pra casa sem gasto*; 49 - *bêbado nunca acha, nunca admite que tá bêbado* e 51 - *porque estar bêbado é uma delícia, deixa tudo mais divertido e mais animado*. Destes códigos os mais citados foram os códigos 36 e 49, ambos com quatro respostas cada.

A categoria “Irresponsabilidade” vem a seguir, com dezoito respostas no grupo online e vinte e seis respostas no grupo offline. Tem-se três códigos: 4 - *peessoas não tem consciência*, 9 - *são irresponsáveis* e 14 - *por ignorância*. O código mais citado foi o 9 – *são irresponsáveis*, com trinta e uma respostas, seguidos do código 4 – *peessoas não tem consciência*, com onze respostas.

A seguir, na categoria “Não percebem risco” tem-se dezessete respostas do grupo online e trinta e três respostas do grupo offline. Com relação ao grupo offline esta é a segunda categoria em que mais há respostas. São seis os códigos: 5 - *o ser humano acha que nunca vai acontecer nada com ele*; 8 - *não pensam nas famílias que podem prejudicar, nas consequências*; 19 - *não se dão conta de como é perigoso*; 22 - *o ser humano gosta de provar que pode, acha que pode tudo*; 21 - *porque nunca aconteceu nada grave com elas* e 25 - *porque bebem e acham que ainda estão no controle, que podem dirigir*. O código mais citado foi 5 - *o ser humano acha que nunca vai acontecer nada com ele*, com vinte e três respostas, seguido por 19 - *não se dão conta de como é perigoso*, com treze respostas e 25 - *porque bebem e acham que ainda estão no controle, que podem dirigir*, com oito respostas.

A categoria “Desaprova a Lei” refere-se àquelas pessoas que discordam da lei e justificam o uso de álcool pelos demais pelo fato da lei não ser válida. Há doze respostas no grupo online e dez respostas no grupo offline. Foram sete os códigos: 1 - *a lei é estupidez, muito radical*; 6 - *não foi feito um trabalho de reeducação*; 13 - *a lei tem que ser mais rígida*; 23 - *a lei é pouco divulgada*; 32 - *até 0,06 pode beber e dirigir*; 40 - *porque a lei não está sendo aplicada* e 50 - *a lei não foi bem implantada*. O código mais citado foi 40 - *porque a lei não está sendo aplicada*, com sete respostas e 6 - *não foi feito um trabalho de reeducação*, com seis respostas.

A penúltima categoria “Lei funciona” é o contrário da descrita acima. São os sujeitos que vão justificar sua resposta dizendo que a lei está funcionando. Cinco respostas do grupo online e uma resposta do grupo offline aparecem nesta categoria, que possui três códigos: 16 - *a população está mais consciente*; 43 - *houve conscientização depois da lei, eu mudei meu hábito um pouco* e 47 - *diminuiu com a lei o uso de álcool*. Nesta categoria, os três códigos possuem duas respostas cada.

A última categoria, “Imediatismo” foi citada três vezes no grupo online e dez vezes no grupo offline. Nesta, aparecem quatro códigos: 17 - *beber traz status*; 18 - *porque só pensam no prazer imediato*; 20 - *porque não sabem beber pouco* e 24 - *porque elas conseguem dirigir e beber*. O código 18 - *porque só pensam no prazer imediato*, aparece com nove respostas, seguido por 17 - *beber traz status*, com duas respostas.

Na Figura 5 temos as opiniões dos sujeitos com relação à pergunta: “Por que você continua bebendo e dirigindo mesmo após a lei ou mesmo concordando com a lei?” nos casos em que houve concordância com a mesma. Para tal pergunta foram obtidos 42 códigos, agrupados em 9 categorias. As categorias foram as mesmas da Figura 4, para que possa ser feito um comparativo entre as respostas dadas sobre porque “o outro” bebe e dirige e porque “eu” bebo e dirijo. A ordem das categorias será apresentada com base no grupo online.

Como algumas pessoas, principalmente do grupo offline, relataram não beber e dirigir nos bares, existem sujeitos que não responderam esta pergunta.

Por que você bebe e dirige?

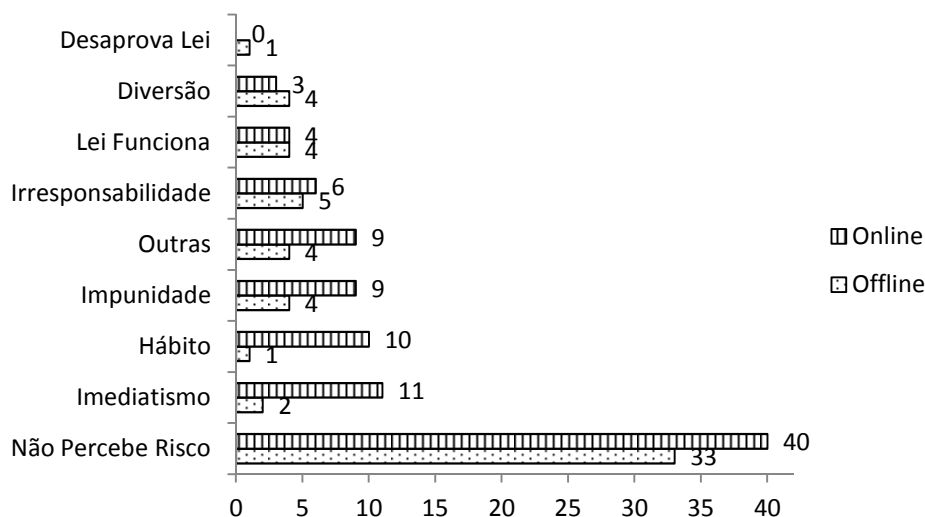


Figura 5. Justificativas dos sujeitos para os motivos que os levam a beber e dirigir.

A categoria “Não percebe risco” é a mais citada pelos grupos, com quarenta respostas no grupo online e trinta e três respostas no grupo offline. Esta categoria é composta por treze códigos: 2 - *porque bebo pouco, moderadamente*; 3 - *quando bebo muito, outro dirige por mim*; 4 - *sei que quando dirijo estou bem*; 5 - *não tem perigo porque vou mais devagar*; 6 - *porque conheço meu limite*; 9 - *porque na hora você não pensa nos riscos e consequências do que está fazendo*; 21 - *dobro o cuidado quando bebo e vou dirigir, vou devagar*; 31 - *otimismo*; 34 - *presto mais atenção quando bebo e vou dirigir*; 36 - *a gente acha que se garante*; 37 - *uma amiga ajuda a outra, a gente reveza*; 38 - *recupero com água e refrigerante antes e ir embora* e 40 - *antes achava que nada ia acontecer comigo, hoje enxergo*. Os códigos mais citados foram: 2 - *porque bebo pouco, moderadamente*, com trinta e duas respostas, seguido por 6 - *porque conheço meu limite*, com onze respostas e 5 - *não tem perigo porque vou mais devagar*, com oito respostas.

A seguir tem-se a categoria “Imediatismo”, que aparece com onze respostas no grupo online e duas respostas do grupo offline. São sete os códigos: 11 - *porque bebo só na entrada*; 23 - *na hora que saio, não tem mais transporte coletivo e moro longe*; 25 - *mais cômodo, porque posso ir embora a hora que quero*; 28 - *mais seguro em relação à violência, assaltos*; 33 - *porque saio muito pouco*, 35 - *porque estou sozinho, namorada não dirige daí volto com o carro* e 41 - *prefiro dirigir do que voltar de carona com outra pessoa que bebe mais do que eu*. Destes, o código 25 - *mais cômodo, porque posso ir embora a hora que quero*, aparece com mais frequência tendo seis respostas, seguido por 23 - *na hora que saio, não tem mais transporte coletivo e moro longe*, com duas respostas.

A categoria “Hábito” aparece em terceiro com dez respostas no grupo online e apenas uma resposta do grupo offline. A composição da categoria é de três códigos: 18 - *tenho consciência*; 24 - *hábito* e 29 - *para aliviar o estresse*. O que mais obteve resposta foi 24 - *hábito*, com cinco respostas seguido pelo código 18 - *tenho consciência*, com quatro respostas.

A categoria “Impunidade” aparece com nove respostas do grupo online e quatro respostas do grupo offline. Esta categoria é composta por seis códigos: 15 - *nunca aconteceu nada*; 20 - *é mais difícil pararem alguém da minha idade*; 22 - *porque não tem fiscalização*; 26 - *se a lei fosse aplicada, eu acataria*; 27 - *impunidade* e 43 - *sei que não vão me pegar*. Destes, o mais frequente foi o código 22 - *porque não tem fiscalização*, com oito respostas.

A categoria “Outras” também aparece com nove respostas no grupo online e quatro respostas no grupo offline, assim como a categoria “Impunidade”. Esta foi composta por dois códigos: 10 - *não sei o que responder* e 17 - *falta de opção, fica mais econômico dirigir, taxi é caro*. O código 17 - *falta de opção*, obteve doze respostas.

Na sequência aparece a categoria “Irresponsabilidade”, com seis respostas do grupo online e cinco respostas do grupo offline. Esta é composta por cinco códigos: 1 - *porque*

posso fazer isso; 8 - *porque saio sem noção do que estou fazendo*; 13 – *irresponsabilidade*; 32 - *sou irresponsável, imprudente* e 39 - *sou idiota, tive sorte de não ter morrido ou matado alguém*. Foram dezoito respostas do grupo online e vinte e seis respostas do grupo offline. O código 13 – *irresponsabilidade*, aparece com quatro respostas, seguido por 1 - *porque posso fazer isso*, com três respostas. Depois, aparece a categoria “Lei funciona” com quatro respostas do grupo online e quatro respostas do grupo offline. É composta por dois códigos: 7 - *quando bebo, não dirijo*, que obteve sete respostas, e 30 - *uso taxi pra voltar, não pela lei, mas pelo perigo que é de assalto*, que obteve uma resposta.

A penúltima categoria é “Diversão” que obteve três respostas no grupo online contra quatro respostas do grupo offline. A categoria é composta por quatro códigos: 12 - *porque pra mim é lazer*; 14 - *Embalado dos amigos, estou com os amigos e acabo bebendo*; 16 - *pra fazer um social* e 19 - *porque quero me divertir*. Os códigos 12, 14 e 16 obtiveram duas respostas cada e o código 19, uma resposta. Por fim, tem-se a categoria “Desaprova a lei”. Esta aparece com apenas uma resposta do grupo offline. Há nessa categoria apenas um código, 42 - *acho que é possível beber até um ponto e estar bem pra dirigir*.

Para que possamos comparar as respostas do grupo online quando fala de si e quando fala dos outros, e também comparar o grupo offline com relação ao mesmo critério, tem-se a Tabela 18.

Tabela 18: Comparação de respostas com relação aos outros e a si próprio entre o grupo online e o grupo offline

Online – Outros bebem e dirigem	Online – Eu bebo e dirijo	Offline – Outros bebem e dirigem	Offline – Eu bebo e dirijo
1) Impunidade	1) Não percebe risco	1) Impunidade	1) Não percebe risco
2) Hábito	2) Imediatismo	2) Não percebe risco	2) Irresponsabilidade
3) Diversão	3) Hábito	3) Irresponsabilidade	3) Outras
4) Outros	4) Impunidade	4) Hábito	Diversão
5) Irresponsabilidade	Outras	5) Desaprova a lei	Lei funciona
6) Não percebe risco	5) Irresponsabilidade	Imediatismo	Impunidade
7) Desaprova a Lei	6) Lei funciona	6) Diversão	4) Imediatismo
8) Lei funciona	7) Diversão	7) Outras	5) Hábito
9) Imediatismo	8) Desaprova a Lei	8) Lei funciona	Desaprova a lei

Com relação à comparação de opinião auto e hetero dirigida no grupo online é possível visualizar na Tabela 18 que nenhuma categoria se equivale (colunas 1 e 2). O grupo online acredita que “os outros” bebem e dirigem devido principalmente à impunidade, hábito, diversão, outras e irresponsabilidade. Já eles próprios dizem beber e dirigir devido ao fato de não perceberem risco, imediatismo, hábito, impunidade, outras. Apesar de não se equipararem, as categorias Impunidade, Hábito e Outras aparecem como centrais nos dois pontos de vista. As duas categorias que chamam a atenção são: Imediatismo e Não percebe risco. A categoria “Imediatismo” aparece em última opção quando se referem aos outros e em segunda opção quando falam de si. A segunda categoria “Não percebe risco” aparece como primeira opção quando falam de si e em sexto lugar quando falam dos outros.

Focalizando o grupo offline, com relação à comparação de opinião auto e hetero dirigida, é possível verificar também que nenhuma categoria se equivale (colunas 3 e 4 da Tabela 18). O grupo offline acredita que “os outros” bebem e dirigem devido principalmente à impunidade, não percebe risco, irresponsabilidade, hábito, desaprova a lei e imediatismo. Já eles próprios dizem beber e dirigir devido ao fato de não perceberem risco, irresponsabilidade, outras, diversão, Lei funciona e Impunidade. Apesar de não se equipararem, as categorias Impunidade, Não percebe risco, e Irresponsabilidade aparecem como centrais nos dois pontos de vista. A categoria que chama a atenção é “Outras”. Tal categoria aparece em sétima opção quando se referem aos outros e em terceira opção quando falam de si. Ainda no grupo offline é possível verificar que há resultados iguais para algumas categorias, principalmente no que se refere às categorias da coluna 4, porque eu bebo e dirijo. É importante lembrar que no grupo offline 53 sujeitos referem voltar dirigindo quando saem para bares, o que pode explicar o número baixo de respostas no grupo offline para a questão porque você bebe e dirige.

Buscando fazer uma comparação entre o grupo online e offline dentro das respostas auto e hetero dirigidas, pode-se notar que a primeira escolha de ambos os grupos é exatamente igual: tanto o grupo online quanto o grupo offline citaram mais a categoria “Impunidade” para se referirem a porque os demais bebem e dirigem (colunas 1 e 3 da Tabela 18) e citaram a categoria “Não percebe risco” para justificar porque bebem e dirigem (colunas 2 e 4 da mesma tabela). Nas demais categorias não há equivalência de escolhas em nenhum dos grupos.

Assim, é possível verificar todos os resultados obtidos com a pesquisa e suas respectivas comparações. Agora, há necessidade de discuti-las com base na teoria.

4. DISCUSSÃO

Segundo o Ministério da Saúde, no ano de 2009, a faixa etária de maior abuso de álcool está entre 25 a 34 anos. Conforme pesquisas referentes a álcool e trânsito, identifica-se que o maior risco de acidentes ocorre com homens na faixa de 18 a 35 anos de idade (Anpaa et al., 2008; Arreola-Rissa, Santos-Guzman et al., 2008; Ladeira e Barreto, 2008 e Modelli, Pratesi e Tauil, 2008). Comparando tais dados com a presente pesquisa, tem-se que o grupo pesquisado apresentou em sua maioria idade variando entre 19 a 34 anos de idade (66,5%), indicando que encontra-se na faixa etária de risco descrita tanto pela Organização Mundial de Saúde como pelo Ministério da Saúde. Registra-se que o grupo pesquisado abrange também a faixa de 19 a 24 anos, mais jovem que a faixa registrada pelo Ministério da Saúde. Ou seja, a faixa etária do grupo da pesquisa está de acordo com o descrito pela literatura nacional e internacional acerca do tema, além de reafirmar o perfil da população de motoristas que faz uso de álcool. Uma vez que o foco da pesquisa é a percepção de risco dos motoristas sobre o comportamento de beber e dirigir e não o perfil da população que faz isto, a pesquisadora optou por selecionar 100 mulheres e 100 homens, assim sendo, não é possível afirmar com esta pesquisa que homens são mais vulneráveis a acidentes, como apontam os estudos que compuseram a revisão teórica. O perfil demográfico do grupo pesquisado indica que a maioria possui ensino superior completo (48,5%) ou está concluindo o ensino superior (22%). Este grau elevado de escolaridade pode ter ocorrido devido aos bairros e tipos de bares que a pesquisadora escolheu para fazer a pesquisa.

O grupo pesquisado é bastante variado com relação ao tempo de carteira: de 11 meses de carteira (carteira provisória) até 49 anos de CNH, sendo que a maioria possui carteira e habilitação de 1 a 9 anos (52,5%). Em função dessa variabilidade, não foram observadas respostas que tivessem sido influenciadas pelo tempo de CNH. Ou seja, o mesmo

tipo de resposta foi encontrado em sujeitos com CNH obtida há 1 ano, 5 anos, 10 anos ou mais de 40 anos.

Com relação ao tempo diário que os sujeitos passam dirigindo o veículo, é possível perceber que a maioria dos sujeitos dos grupos utiliza o carro apenas para ir e vir do trabalho, o que justifica o fato de 59% do grupo dirigir de 1 a 2,9 horas e 16% dirigir menos de uma hora. Isso indica que a população pesquisada é de motoristas não profissionais, sendo assim, as respostas dadas pelos sujeitos à pesquisa, são de um grupo mais similar à população geral, o que confirma que a pesquisa é significativa para representar a percepção de risco dos motoristas sobre a temática.

Com relação ao número de multas e sua distribuição, é possível verificar que a maioria dos sujeitos não possui multas ou possui apenas uma: no grupo offline 76% relatou não possuir nenhuma multa, seguido de 14% que relatou ter uma multa, sendo que no grupo online, 48% relatou não ter nenhuma multa, seguidos de 21% que relatou ter uma multa. No grupo online há sujeitos com mais de 5 multas chegando a até 10 multas, o que não aparece no grupo offline, que no máximo relata ter 4 multas.

Com relação ao tipo de multas, a maioria dos sujeitos de ambos os grupos (79%) relatou excesso de velocidade como infração, seguido por estacionamento irregular (48%), falar ao celular (11%) e furar o sinal vermelho (9%). O que se observa é que os quatro tipos de infrações mais cometidas pelos sujeitos da pesquisa, são também as infrações mais fiscalizadas pelos órgãos da prefeitura. Excesso de velocidade e avançar o sinal vermelho são fiscalizados pelos equipamentos eletrônicos fixos e móveis, enquanto que estacionamento irregular e uso de celular são fiscalizados pelos agentes de trânsito.

Com relação ao número de acidentes, a distribuição entre os dois grupos é semelhante. A maioria dos participantes da pesquisa relata não ter se envolvido em acidente ou ter se envolvido em apenas um acidente. O grupo online indicou ter se envolvido em mais

acidentes que o grupo offline, sendo que 50 sujeitos que frequentam bares relataram ter de um a seis acidentes, contra 31 sujeitos do grupo offline que relatam ter sofrido de um a quatro acidentes. Nos relatos dos sujeitos do grupo online, há um sujeito que disse ter sofrido três acidentes em decorrência do uso de álcool, tendo colidido contra o muro de uma casa no mais sério. O mesmo sujeito declarou: *“tenho sorte de estar vivo hoje e não ter matado ninguém, ainda bem que hoje minha mulher não bebe e dirige, porque beber é uma delícia”*. Outro sujeito disse: *“já dormi no volante e bati em um poste quando voltava da balada, nesse dia eu tinha me passado um pouquinho”*. Um sujeito do sexo feminino relatou: *“já subi com o carro no meio fio saindo da balada”*. E existem outros relatos do grupo online que faziam a relação de alguns dos seus acidentes com o uso de álcool, o que não aconteceu nos relatos do grupo offline. O grupo fora dos bares dizia ter tido acidentes de colisão por avançar via preferencial, furar sinal vermelho, e etc., todos de dia, sendo que nenhum sujeito do grupo offline fez menção a acidente relacionado a álcool como aconteceu no grupo online.

Com relação à frequência com que os sujeitos frequentam bares por mês é possível constatar a diferença entre o grupo online e o grupo offline. O grupo offline relatou que sai, em sua maioria, duas vezes por mês (27%). Já o grupo online relata que sai quatro vezes ao mês (36%). Assim, o grupo online relata sair o dobro de vezes do grupo offline. Isso interfere na medida em que o grupo online, frequentando mais vezes bares, pode fazer uso de álcool mais frequentemente que o grupo offline, se colocando em risco mais vezes. Além disso, tal aspecto faz com que o grupo online adquira maior familiaridade com a situação de beber e dirigir. Segundo Botterill e Mazur (2004) à medida que a pessoa se familiariza com o risco, o mesmo parece ser percebido como menos perigoso, desta forma, a pessoa passa a não temê-lo mais. O medo é citado por Lima (1995) como o principal fator que interfere na adoção de comportamentos seguros, pois quanto mais conhecida é a situação, maior a crença na capacidade de controlá-la, assim, tendo menos medo, o sujeito se arriscará mais, e arriscando-

se mais, haverá maior possibilidade de envolvimento em acidentes. Desta forma, relacionando a teoria à pesquisa, percebe-se que o grupo online refere sair mais vezes e também refere ter mais acidentes do que o grupo offline, sendo que esta relação entre maior frequência de saídas a bares e mais acidentes pode ser explicada com base no conceito de familiaridade de Botterill e Mazur (2004) e no medo como fator central que interfere na percepção de risco, citado por Lima (1995), uma vez que o grupo online acaba estando mais exposto ao risco do que o grupo offline.

Tanto o grupo online como o offline referem que vão dirigindo aos bares (60,1%) fazem uso de bebida alcoólica (82,5%) e voltam dirigindo (52,1%). O grupo online assumiu que vai dirigindo e volta dirigindo, apenas uma pessoa disse que vai dirigindo, bebe e volta de carona, as demais afirmam ir e voltar dirigindo. No grupo offline há mais sujeitos que referem beber e voltar de carona, o que indica que o grupo offline toma mais medidas preventivas que o grupo online. Estes números mostram a gravidade da situação, uma vez que os dados retratam a realidade do período pós a implementação da Lei nº 11705/08, a chamada “lei seca”. A pesquisa realizada pelo Núcleo de Estudos e Pesquisa em Trânsito e Álcool (Nepta) da UFRGS em parceria com o SENAD no ano de 2010 indica semelhança dos dados encontrados pela presente pesquisa, pois o número de pessoas que admitiu que iria dirigir após fazer uso de bebida alcoólica numa amostra de 1070 condutores, foi de 51%. Lembrando que nesta pesquisa este número foi igual a 52,1%. Outro dado da pesquisa desenvolvida pela UFRGS, é que 63% dos sujeitos garantiram ser favoráveis à Lei Seca. Na presente pesquisa 77,5% dos sujeitos afirmam ser favoráveis à Lei, sendo 74% do grupo online e 81% do grupo offline.

Apesar de inúmeras pesquisas nacionais e internacionais indicarem a relação entre acidentes e uso de álcool (Dualibi, Pinski e Laranjeira, 2007; Rozestraten, 1988; Abreu, Lima e Silva, 2007; Modelli, Pratesi e Tauil, 2008; Valencia-Martin, Galán & Rodriguez-Artalejo,

2008; Nagata, Setoguchi, Hemenway e Perry, 2008; Arreola-Rissa, Santos-Guzman, Esquivel-Guzman e Mock, 2008; Far et al., 2008; Ahlm, Bjornstig e Ostrom, 2009; Constant et al., 2009 e Tsui et al., 2010) os sujeitos desta pesquisa declaram que são favoráveis à lei, mas mantêm o comportamento de beber e dirigir, o que indica que a percepção do risco associado ao “beber e dirigir” ainda apresenta distorções que indicam o otimismo irrealista abordado por Weinstein (1981) e a ilusão de que o sujeito que bebe tem controle sobre seu comportamento e não oferece risco. Isso porque segundo o autor, as pessoas acreditam que seu risco seja menor que a média e que eles próprios controlam suas atitudes, mas não os “outros”.

Desta forma, os dados encontrados na presente pesquisa indicam que a problemática do álcool associado à direção ainda possui altos índices de incidência, mesmo após a “lei seca”. E que álcool e direção estão relacionados aos acidentes de trânsito. Ou seja, os dados aqui encontrados corroboram os achados da pesquisa realizada pela UFRGS sobre o uso da bebida e a direção de veículos.

Acerca da pergunta é um risco fazer uso de bebida alcoólica e depois dirigir, houve pouca diferença entre o grupo online e o grupo offline: 90% dos sujeitos pesquisados afirmou que é um risco, 6% que depende a quantidade ingerida e apenas 4% que não é um risco fazer uso de bebida alcoólica e depois dirigir. A justificativa recorrente para não ser um risco foi que depende da quantidade de bebida que se ingere. Apesar deste alto índice de concordância com a lei, interessante notar que 91% dos sujeitos do grupo online afirma que é um risco fazer uso de bebida alcoólica e depois dirigir mas, no momento de justificar sua resposta, a afirmativa é que não é um risco, principalmente dependendo da quantidade ingerida. Ou seja, no momento de justificar a resposta, os sujeitos mudaram sua opinião, uma vez que havia dois sujeitos que afirmaram que não era risco e sete sujeitos responderam que dependia da quantidade ingerida, mas no momento de justificar, esse número passa para vinte e oito.

Assim, os sujeitos do grupo online minimizaram o impacto de seu comportamento, já que afirmam um controle que de fato não possuem, atestando a ilusão de controle abordada por Weinstein (1981). Esse fato não foi tão significativo no grupo offline, já que seis sujeitos haviam dito que não era risco e cinco sujeitos, que dependia da quantidade. Desta forma, apenas dois sujeitos alteraram sua opinião na hora de justificar.

Para aqueles que disseram que é um risco fazer uso de bebida e depois dirigir, foram identificadas justificativas que faziam referências a riscos produzidos em decorrência de “Alterações Fisiológicas” (perder senso de direção, alteração dos reflexos, perda de concentração e atenção, além de sono ao volante). Todos estes fatores são importantes e relevantes para o comportamento de dirigir, pois como afirmam Dualibi, Pinski e Laranjeira (2007), a bebida proporciona aos motoristas um falso senso de confiança, prejudicando a atenção, coordenação e tempo de reação, aumentando as chances de ocorrerem acidentes, mesmo com a ingestão de pequenas quantidades de álcool, ou seja, 89,5% dos sujeitos de ambos os grupos (94% do grupo online e 85% do grupo offline) conhecem as alterações fisiológicas ocasionadas pela ingestão de bebida alcoólica, mas esse conhecimento não é suficiente para produzir mudança em seu comportamento, pois 69% do grupo online e 53% do grupo offline afirmam que vão retornar a suas casas após ingerir bebida alcoólica, também afirmando que bebem e dirigem.

Da mesma forma, os sujeitos conhecem as consequências de dirigir sob efeito de bebida alcoólica: causar acidentes, colocar em risco sua vida, dos demais, das famílias. Também conhecem as decorrências para o comportamento de quem bebe: perder a noção de perigo, imprudência, ilusão de controle, tendo justificado que o sujeito que bebe e depois dirige perde a noção do perigo, fica imprudente, acha que pode dirigir mas não pode, e fica irresponsável, pois perde o controle dos seus atos. E mesmo esse conhecimento não altera seu comportamento de beber e dirigir.

Os sujeitos acreditam que beber e dirigir é um risco mais pelas *alterações fisiológicas* que acontecem com o sujeito que bebe do que ao *risco a si e aos demais*. Muitos justificaram que o risco estaria na dependência da quantidade ingerida, mas as pesquisas indicam que qualquer quantidade de bebida alcoólica aumenta o risco de acidentes. A lei anterior permitia alcoolemia de 0,06 g/dl e foi alterada para alcoolemia zero para evitar acidentes. Sob tal aspecto da pesquisa, pode-se discutir a questão do risco percebido e do risco objetivo. A teoria afirma que os sujeitos respondem ao risco percebido e não ao risco real, já que a percepção depende de uma análise subjetiva do risco e não de fatos objetivos relacionados ao perigo real (Dejoy, 1989; Vieira, 1999 e Schiffman & Kanuk, 1997). Ou seja, segundo os autores a avaliação de risco difere da percepção de risco exatamente porque na percepção de risco o que acaba prevalecendo é a subjetividade do sujeito, ou seja, sua opinião pessoal sobre o risco, sendo uma opinião de leigo, contrária à avaliação de risco, baseada em dados concretos e realizada por peritos. Entretanto, não é o que pôde ser confirmado na pesquisa, afinal, as respostas dos sujeitos indicam que eles conhecem os riscos concretos aos quais estão se expondo. Eles indicam perceber o risco, pois: eles conhecem as alterações fisiológicas, conhecem danos aos outros, conhecem que o álcool produz a ilusão de controle, então, não é conhecimento que falta. Eles dizem que há risco, mas “só se for em grande quantidade”, ou seja, eles aparentemente conhecem e fazem uma avaliação correta dos riscos, mas distorcem a realidade, ou ainda, minimizam os efeitos de seus atos e diferenciam o “seu” comportamento do comportamento “dos outros”.

Além das justificativas apresentadas acima, ainda há mais um ponto que confirma que os sujeitos conhecem os riscos, mas mesmo assim, se expõem a eles. A pergunta feita aos sujeitos sobre a alteração de reflexo percebida por eles, com o uso de álcool, obteve como resultados que 89,5% do grupo pesquisado afirma que os reflexos ficam alterados com o uso do álcool (94% do grupo online e 85% do grupo offline. Ou seja, o grupo online refere

perceber mais as alterações de reflexo que o grupo offline. Dentre as justificativas apresentadas, as mais citadas são: lentidão, sonolência, diminuição de reflexo, vista nebulosa, diminuição de atenção e tontura, perda da noção de distância, agitação, fala enrolada, não lembram como chegaram em casa, entre outras, sendo que todas interferem sobremaneira no comportamento de dirigir.

Além das alterações fisiológicas e de percepção, apareceram ainda como justificativa para o risco respostas tais como: *“só quando bebo demais, depende a quantidade que bebo, mesmo a menor quantidade altera a percepção, bebo só até onde aguento para dirigir bem, não passo do meu limite, sei do meu limite, dirijo bem mais consciente, fico mais tranquilo quando bebo; dirijo melhor, fico mais confiante”*. É sabido que o álcool é uma substância que gera uma falsa sensação de segurança e de bem estar. Segundo a Secretaria Nacional Antidrogas (2009) os efeitos das bebidas alcoólicas acontecem em duas fases. Na primeira delas o álcool age como um estimulante, e deixa a pessoa mais eufórica e desinibida, mas à medida que as doses vão aumentando e o tempo vai correndo, passa-se à segunda fase, na qual começam a surgir os efeitos depressores do álcool levando à diminuição da coordenação motora, dos reflexos e tornando a pessoa sonolenta. Ou seja, enquanto a alcoolemia está subindo, ainda no primeiro ou segundo copo de bebida, o álcool é uma droga que induz a uma falsa sensação de poder e alegria e à medida em que o tempo passa, o álcool provoca exaustão e sono, exatamente as alterações relatadas pelos sujeitos da pesquisa. Assim, quanto mais alta a concentração de álcool no sangue, mais a bebida atua como depressora e não como estimulante. Isso não quer dizer que em poucas quantidades o álcool não provoque alterações, apenas que em menor quantidade ainda há o estágio de euforia, mas já com alterações significativas ao sujeito. E este estágio de euforia, induz à falsa sensação de estar melhor, podendo fazer com que o sujeito se coloque em situação de risco por acreditar estar bem, por promover essa falsa sensação de poder e segurança. Fazendo a correlação destes aspectos com

a presente pesquisa, percebe-se que os sujeitos de ambos os grupos relataram alterações das duas etapas, sem discriminá-las, ou seja, nenhum sujeito relatou que no início da ingestão de bebida alcoólica sentem uma coisa e depois sentem outra, mas citaram alterações de ambas as etapas, mostrando que conhecem as consequências do álcool no organismo, mas que não discriminam em que etapa do consumo essas reações aparecem. Portanto, não sabem identificar se estão no estágio da euforia ou da depressão provocada pelo álcool. Então pode-se fazer a seguinte reflexão: eles conhecem o risco, mas não o percebem? Por quê? A teoria indica (Lima, 1995) que a percepção de risco pressupõe uma integração dessas informações de maneira articulada ao contexto.

Com relação à discordância da “lei seca”, tem-se que 26% dos sujeitos do grupo online e 19% dos sujeitos do grupo offline, afirmaram não concordar com a lei ou discordar de parte dela. As justificativas apresentadas estão ligadas ao fato dos sujeitos acreditarem que não adianta impor uma lei que não será cumprida, que não será “cobrada” de fato através de fiscalização e programas de educação, mas não há nenhuma resposta que diga que beber e dirigir não é um risco. Um sujeito disse: *“eles criam uma lei, implantam a lei, mas você vê blitz por aí? Você conhece alguém que foi parado em blitz depois de sair da balada? Eu não conheço! Então para que a lei? Só para dizer que tem uma lei que proíbe? Assim eu não concordo!”*. Esta fala aparece de forma similar no discurso de algumas pessoas entrevistadas. Outro sujeito disse: *“No começo eu concordava, até parei de beber e dirigir, mas daí vi que a lei não estava sendo cumprida, que não tinha fiscalização, que ninguém fazia blitz, daí voltei a beber.”* Os que afirmaram concordar em parte com a lei justificaram que a mesma é muito rígida, e afirmam que beber um ou dois copos não interfere, ou seja, eram a favor da alcoolemia anteriormente permitida de 0,06 g/dl, mas enfatizando o papel da fiscalização para coibir o uso abusivo de bebida. Ou seja, todos os sujeitos indicam que beber e dirigir é um comportamento de risco. Aqueles que afirmaram não concordar ou concordar em parte fazem

referências principalmente ao processo de fiscalização para assegurar o cumprimento da lei. E alguns depoimentos indicam que *“a lei não estava sendo cumprida, que não tinha fiscalização, e daí voltei a beber”*. Esta afirmativa indica a contradição entre a percepção do risco de ser multado e do risco decorrente do uso da bebida alcoólica e a direção de veículos, já descrita por Thielen (2002). Na afirmativa está explícito que se não houver fiscalização não há motivo para o cumprimento da lei. Ou seja, o risco percebido é da multa e não dos danos de “beber e dirigir”.

Já as justificativas para os que concordam com a lei dizem à prevenção de acidentes, além de indicar que a lei é correta. Nota-se que as justificativas estão relacionadas a fazer com que os sujeitos tomem consciência dos riscos a que se submetem ao beber e dirigir, diminuir o risco aos demais contra os que bebem e dirigem, além de punir os que infringem a lei. Há ainda, uma percepção de que a maioria dos acidentes são causados por pessoas alcoolizadas. O que chama a atenção é que os riscos aparecem na fala dos sujeitos, mas não os inibem de continuar bebendo e dirigindo. Lima (2005) e Slovic (1987) discutem que os resultados da avaliação dos riscos são muito diferentes dos resultados da percepção de risco. Assim, o risco objetivo de beber e dirigir é avaliado pelos sujeitos da mesma maneira que para os especialistas. Em contrapartida, o risco percebido, que indicaria que o próprio sujeito está submetido a ele, sofre uma distorção e pode ser caracterizado como risco não percebido. Ou seja, a avaliação objetiva caminha paralelamente, mas não se integra na percepção do sujeito, como se fossem dois aspectos distintos que remetem ao “eu” como invulnerável ou aos “outros” que são os responsáveis pelos danos decorrentes do consumo de álcool e direção de veículos. Weinstein (1981) afirma que há um otimismo irreal e que esse otimismo irreal é um erro que as pessoas cometem ao achar que são invulneráveis, acreditando que os outros podem ser vítimas de infortúnios, mas ele próprio não.

Para verificar se há diferença ou não entre a auto e hetero-percepção foram feitas as perguntas: “Por que você acha que mesmo havendo a lei seca, as pessoas ainda continuam bebendo e dirigindo, mesmo sabendo dos riscos?” e “Por que você continua bebendo e dirigindo mesmo havendo a lei e sabendo dos riscos?”

Essas duas questões focalizam a investigação centralizando as análises em dois aspectos: “os outros” e “eu”, ou seja, na primeira questão o motorista aborda o comportamento das outras pessoas e permite a ele um olhar externo sobre o comportamento, além disso, ele fica livre para identificar os motivos que permeiam sua percepção; na segunda questão ele vai centrar a resposta em seu próprio comportamento, também identificando livremente as justificativas para seu posicionamento. A análise dessas respostas permite identificar os aspectos que foram consolidados nos estudos abordando a percepção de risco, para caracterizar a percepção desses dois grupos. Para efeito de comparação entre o grupo offline e online, as mesmas categorias foram identificadas nos dois grupos, assim tem-se a comparação entre grupo offline e online e entre a percepção auto e hetero dirigida.

Sobre a pergunta referente à hetero percepção (Figura 1) a auto percepção (Figura 2) tem-se as seguintes categorias, já citadas no capítulo anterior, mas aqui retomadas, para facilitar a compreensão: Impunidade, Hábito, Diversão, Outras, Irresponsabilidade, Não percebe o risco, Desaprova a lei, Lei funciona e Imediatismo.

Com relação à hetero percepção, a categoria mais citada pelo grupo online (48 respostas) e offline (43 respostas), foi a categoria “Impunidade”, ou seja, os sujeitos acreditam que as pessoas bebem e dirigem por haver escassez de controle por parte do Estado, apesar da implantação da lei. E depois o “Hábito” foi citado nos dois grupos como o segundo fator (26 respostas no grupo online e 23 respostas no grupo offline). O hábito gera uma sensação de familiaridade, o que acarreta uma falsa sensação de controle. Os motoristas se adaptam aos riscos, pois em função da frequência com que frequentam bares e fazem uso de bebida

alcoólica, o ato de beber e dirigir sob efeito do álcool torna-se um hábito, uma atividade automatizada, e assim, quanto maior a familiaridade com a situação, maior a percepção de controle, gerando mais comportamentos de risco (Dejoy, 1989 e Lima, 2005).

A categoria “não percebe o risco” foi mais citada pelo grupo online que percebe ser este um motivo relevante para os “outros” beberem e dirigirem. Para o grupo offline esse não é um motivo relevante, pois aparece em sexto lugar. Assim, é possível notar que a percepção de risco do grupo online e offline quanto aos motivos pelos quais as pessoas continuam bebendo e dirigindo mesmo sabendo dos riscos e da lei, são diferentes, com exceção da categoria mais citada, que foi “Impunidade”. Tal aspecto corrobora com a teoria de Gold (1993), que afirma que há diferenças importantes nas percepções quando os indivíduos se encontram na situação de risco ou fora dela. Tem-se assim que, para o grupo online, depois da categoria “Impunidade” vem “Hábito” e “Diversão”, já para o grupo offline, após “Impunidade” vem “Não percebe risco” e “Irresponsabilidade”. A irresponsabilidade é citada pela primeira vez na pesquisa, ou seja, quando se trata dos outros, a irresponsabilidade aparece como fator, mas não quando falam de si.

Na questão em que abordam a auto percepção (Figura 2) a categoria “Não percebe risco” é a mais citada pelos grupos (40 respostas no grupo online e 33 respostas no grupo offline). As demais categorias aparecem com no máximo 11 respostas no grupo online e 5 respostas no grupo offline.

Assim, é possível confirmar que a percepção de risco para ‘mim’ é diferente da percepção de risco que é atribuída aos ‘outros’, corroborando estudos já citados (Lima, 2005; Slovic, 1987 e Weinstein, 1981). Há nitidamente uma distorção na percepção quando se trata do próprio indivíduo ou do outro. Os sujeitos acreditam que bebem e dirigem por não perceber os riscos, embora tenham identificado corretamente quais são os riscos e quais suas consequências. Ou seja, quando se trata do motivo pelo qual os outros bebem e dirigem,

aparece “Impunidade”, “Hábito” e “Irresponsabilidade”, mas quando se trata do motivo pelo qual avaliam as razões deles próprios beberem e dirigem, aparece “Não percebe o risco” como sendo o principal fator. Assim, eles afirmam que conhecem, mas não percebem. Mas os “outros” não, os “outros” percebem e arriscam porque são irresponsáveis e não são punidos. Essa contradição é central, pois aborda um problema importante: percepção não é só conhecimento. Existe, além do conhecimento, a questão da ilusão de controle e o medo.

O fato dos sujeitos perceberem que correm menos risco do que os “outros” resulta em que elas não tomem atitudes de precaução antes da tomada de decisão. Lima(2005) aborda o processo de adoção de precaução referenciado por Weinstein e Sandman que estabelece 3 etapas: 1) perceber que existe um risco, 2) perceber que este risco é importante e pode afetar pessoas e 3) perceber que elas próprias são vulneráveis ao risco. Porém eis um fato curioso. Numa etapa anterior da pesquisa foi perguntado aos sujeitos se beber e dirigir era um risco e porque, e os sujeitos disseram que era um risco e citaram uma série de alterações de percepção e fisiológicas para justificar porque beber antes de dirigir era um risco, além de dizer que pode causar acidentes e prejudicar a si e aos outros, como já foi citado. Ou seja, preenchem as três etapas citadas por Lima (2005): percebem que existe um risco, percebem que pode afetar pessoas e afirmam que também podem sofrer danos, porém, contrariando essas etapas, mesmo preenchendo estes três critérios, ainda assim os sujeitos não tomam precaução para evitar o risco e continuam bebendo e dirigindo. É a análise do componente definido como familiaridade que pode elucidar esse posicionamento dos entrevistados. Lima(2005) afirma que quanto mais conhecida é a situação, maior a crença na capacidade de controlá-la já que o indivíduo tem menos medo, arriscando-se mais e aumentando suas probabilidades de envolver-se em acidentes. No grupo online a maioria dos sujeitos frequenta bares ao menos uma vez por semana e faz uso de álcool antes de dirigir e no grupo offline, saem ao menos duas vezes ao mês. O hábito de sair frequentemente e fazer uso de bebida

pode, então, estar diminuindo a percepção de risco dos sujeitos sobre beber e dirigir, devido à familiaridade com este comportamento, uma vez que a familiaridade com a situação engendra uma percepção distorcida dos riscos que pode estar na origem dos acidentes. Se não percebem um risco, não irão tomar atitudes para preveni-lo, mantendo o comportamento de risco (Thielen, 2002).

Além disso, há ainda o otimismo irreal abordado por Weinstein(1981) que focaliza no erro de julgamento que a pessoa comete por achar que é invulnerável, podendo os outros ser vítimas de infortúnios, mas não ela própria. Ou seja, as pessoas acreditam que suas chances de sofrer algo são menores que a média, o que poderia explicar porque os sujeitos da pesquisa foram tão categóricos ao afirmar que beber e dirigir era um risco e ao avaliar porque as pessoas continuando bebendo e dirigindo mesmo após a lei, e foram mais brandos e condescendentes ao justificar a realização de tal comportamento por eles próprios.

Existe diferença de julgamento entre o grupo online e o grupo offline nas categorias “Imediatismo”, (11 respostas no grupo online e 2 respostas do grupo offline), sendo a segunda mais citada pelo grupo online e a sétima mais citada pelo grupo offline e na categoria “Hábito” que aparece em terceiro para o grupo online (10 respostas) e em oitavo para o grupo offline (1 resposta). Estas diferenças comprovam que o grupo online e o grupo offline diferem quanto ao seu ponto de vista, como citado por Gold (1993). O grupo online atribui ao hábito de beber e dirigir o fato de reincidir nesta infração, o que não é tido como justificativa para o grupo offline. De fato o grupo online refere frequentar bares mais vezes por mês do que o grupo offline, podendo este aspecto gerar mais familiaridade do grupo online quanto a este comportamento, fazendo-o adquirir mais confiança, e portanto, ver a situação como menos perigosa. O imediatismo é relatado referindo-se ao prazer imediato, não considerando o momento pós saída do bar, mas este aspecto também foi referido como significativo apenas para o grupo online.

A categoria “Irresponsabilidade” (6 respostas do grupo online e 5 respostas do grupo offline) aparece como a sexta citada para o grupo online e a segunda mais citada para o grupo offline. O que este dado mostra é que quando se trata de si, o grupo online não indica que seu ato é de irresponsabilidade, como indicou quando referiu-se aos “outros”. Já o grupo offline parece possuir uma visão mais similar entre o julgamento que faz de si e do outro, pois cita a “Irresponsabilidade” como fator determinante quando se refere ao seu comportamento e ao do outro.

A abordagem psicométrica desenvolvida por Slovic e Fischhoff citada por Lima (2005) afirma que existe uma associação entre riscos e benefícios, assim sendo, quanto mais benefícios uma atividade permite, maiores os riscos que a sociedade está disposta a correr, principalmente se for uma atividade voluntária, como sair com os amigos e fazer uso de bebida, por exemplo. Este fator pode explicar porque o item diversão entra como justificativa para o fato de beberem e dirigirem e de os “outros” fazerem o mesmo.

Corroborando essas análises e para efeito de comparação das respostas do grupo online quando fala de si e quando fala dos outros (percepção auto e hetero dirigida), e também comparar o grupo offline com relação ao mesmo critério, retoma-se a Tabela 18, na qual se observa que nenhuma categoria se equivale (colunas 1 e 2 da tabela). O grupo online acredita que “os outros” bebem e dirigem devido principalmente à “Impunidade”, “Hábito”, “Diversão” e “Irresponsabilidade”, sendo que a impunidade se destaca entre as justificativas, ou seja, fatores externos justificariam a ação. Porém o grupo online também atribui aos outros a “Irresponsabilidade” como característica marcante, sendo que em sua auto-avaliação, as justificativas tornam-se mais brandas, invertendo as ordens das justificativas, ou seja, eles próprios bebem e dirigem por “Não perceber o risco”, “Imediatismo”, “Hábito” e “Impunidade”, o que não corresponde com suas respostas sobre os riscos identificados.

O “Hábito” foi citado pelo grupo online como sendo a segunda causa do por que os outros bebem e dirigem e a terceira causa do motivo pelo qual eles bebem e dirigem. No Brasil é um hábito o uso de bebidas alcoólicas ao reunir-se com amigos, nas reuniões de família, churrascos e demais eventos. Este hábito pode fazer com que o grupo pesquisado minimize os riscos, pela familiaridade em beber em situações sociais, uma vez que a familiaridade faz com que o risco seja percebido como menor (Botterill e Mazur, 2004).

Focalizando o grupo offline, com relação à comparação de opinião auto e hetero dirigida, é possível verificar também que nenhuma categoria se equivale (colunas 3 e 4 da Tabela 18). O grupo offline acredita que os outros bebem e dirigem devido principalmente à “Impunidade” (categoria mais citada pelo grupo online e offline), “Não percebe risco”, “Irresponsabilidade”, “Hábito”, “Desaprova a lei” e “Imediatismo”. Já eles próprios dizem beber e dirigir devido ao fato de “Não perceber o risco”, “Irresponsabilidade”, “Outras”, “Diversão”, “Lei funciona” e “Impunidade”. Apesar de não se equipararem, as categorias “Impunidade”, “Não percebe risco”, e “Irresponsabilidade” aparecem como centrais nos dois pontos de vista. Ainda no grupo offline é possível verificar que há empates entre algumas categorias, principalmente no que se refere às categorias da coluna 4 da tabela que aborda “porque eu bebo e dirijo”.

Mas como os sujeitos não percebem que eles próprios estão sujeitos ao risco de acidentes, o que sinalizaram para justificar tal comportamento de beber e dirigir é que fazem isso por não haver fiscalização. Ou seja, há um deslocamento do risco de dano para o risco específico da multa, como já verificado e discutido por Thielen (2002). Dessa forma, parece que os sujeitos acham que o risco que correm é o de serem multados ou ainda, presos ou perderem suas carteiras de habilitação. Assim sendo, para eles, este risco parece ser mais real do que o risco de sofrer ou provocar danos aos outros em colisões ou atropelamentos.

Por fim, para fazer uma comparação entre o grupo online e offline abordando as percepções auto e hetero dirigidas, pode-se notar que a primeira escolha de ambos os grupos é exatamente igual: tanto o grupo online quanto o grupo offline citaram mais a categoria “Impunidade” para se referirem ao motivo dos demais beberem e dirigem (colunas 1 e 3 da Tabela 1) e citaram a categoria “Não percebe risco” para justificar os motivos de seu próprio comportamento (colunas 2 e 4 da mesma tabela). Nas demais categorias não há equivalência de escolhas em nenhum dos grupos.

Desta forma, confirma-se que a percepção de risco para “mim” é diferente da percepção de risco que é atribuída aos “outros”, corroborando as teorias já citadas (Lima, 2005; Slovic, 1987 e Weinstein, 1981). E ainda, que o grupo offline aparenta possuir uma auto e hetero percepção mais semelhante do que a percepção auto e hetero dirigida do grupo online. O grupo online estava de fato bebendo e iria dirigir, o offline era composto por pessoas que estavam falando sobre a situação, sem estar nela. Levanta-se a hipótese de que este aspecto faz com que o grupo offline tenha suas opiniões de auto e hetero percepção mais semelhantes do que o grupo online, já que está falando de fora da situação, ou seja, mesmo que fale de si, não está na situação, o que pode fazer pensar que agiria como os outros agem, ou seja, faz com que suas respostas se assemelhem à resposta que daria com relação aos outros, pois não está se vendo na situação. Mas mesmo assim, o grupo offline foi mais condescendente consigo do que com os demais.

É possível verificar que as respostas dadas pelos sujeitos, confirmam as afirmativas de Dejoy (1989), Vieira (1999) e Schiffman & Kanuk (1997), ao indicar que no caso do trânsito o condutor responde ao risco percebido e não ao risco real. Todas as pesquisas afirmam e reafirmam que beber mesmo a menor quantidade de álcool interfere na direção e também, correlacionam acidentes ao uso do álcool, sendo que quanto maior o consumo de álcool, mais grave o acidente. Os sujeitos entrevistados dizem que é um risco beber e dirigir,

mas no momento de justificar, alegam que dependia da quantidade. Tal aspecto é importante na medida em que os teóricos que investigam a percepção de risco afirmam que os indivíduos não adotam comportamentos de prevenção se os riscos não são percebidos. Mas a pesquisa mostrou que os sujeitos percebem os riscos, mas os minimizam quando tratam de si, pois não há nenhuma resposta que diga que beber e dirigir não é um risco, assim, embora nenhum deles ignore que beber e dirigir é um risco eles agem de maneira diferente. Assim, a pesquisa indica que há diferenças maiores de respostas ao se comparar percepção auto e hetero dirigida, do que entre o grupo online e offline, que tem uma opinião mais semelhante com relação à percepção de risco.

Para Pidgeon (1992) citado por Lima (2005) as percepções de risco compreendem um conjunto de crenças e valores que dão significado ao evento ameaçador, pois são feitas em função das experiências e representações dos indivíduos. Na cultura brasileira a inserção da cerveja é um fator a ser considerado, além do uso das demais bebidas alcoólicas ao reunir-se com amigos, nas reuniões de família, churrascos e demais eventos, durante os quais assumem que é comum o uso de bebida alcoólica. Este hábito pode fazer com que o grupo pesquisado minimize os riscos, pela familiaridade com o beber e dirigir, uma vez que a familiaridade faz com que o risco seja percebido como menor (Botterill e Mazur, 2004). Para Botterill e Mazur (2004), a familiarização com o risco faz com que o comportamento de risco aumente, já que a percepção de risco diminui, assim sendo, o contato frequente com situações de perigo gera uma habituação à presença do risco, particularmente no caso de riscos voluntários. Lima (1995) afirma que quanto mais conhecida é a situação, maior a crença na capacidade de controlá-la já que o indivíduo tem menos medo, arriscando-se mais e aumentando suas probabilidades de envolver-se em acidentes. No grupo online a maioria dos sujeitos sai ao menos uma vez por semana e faz uso de álcool antes de dirigir e no offline, saem ao menos duas vezes ao mês. O hábito de sair frequentemente e fazer uso de bebida pode, então,

minimizar a percepção de risco dos sujeitos sobre beber e dirigir, devido à familiaridade com este comportamento.

A abordagem psicométrica desenvolvida por Slovic e Fischhoff (2001) afirma que existe uma associação entre riscos e benefícios, assim sendo, quanto mais benefícios uma atividade traz, maiores os riscos que a sociedade está disposta a correr, principalmente se for uma atividade voluntária, como sair com os amigos e fazer uso de bebida, por exemplo. Tal aspecto se confirma na pesquisa ao se analisar as justificativas para beber e dirigir citadas pelos sujeitos da pesquisa: diversão, hábito e imediatismo. Ou seja, há um benefício percebido pelos sujeitos em beber com os amigos que os faz assumir o risco de beber e depois dirigir. Se os sujeitos conhecem os riscos mas, mesmo assim não tomam medidas preventivas para evitá-los, é porque familiarizam-se com os riscos, e tem uma ilusão de controle que lhes faz ter confiança de que controlam seu comportamento e sua direção, mesmo não o fazendo. Por isso Lima (2005) afirma que conhecer não basta para modificar o comportamento, fato este confirmado por esta pesquisa, já que como já citado, os sujeitos de ambos os grupos citaram alterações fisiológicas e de percepção associadas ao uso do álcool, mostrando que conhecem as consequências do álcool no organismo. Lima (1995) afirma que a percepção de risco pressupõe uma integração das informações de maneira articulada ao contexto, não bastando o conhecimento. Assim, o conhecimento seria apenas uma primeira etapa na tomada de medidas preventivas ao risco, não resolvendo o problema, exatamente por haver outros componentes, relacionados com a motivação: o desejo da segurança, o medo do dano, os benefícios, a familiaridade com o risco, além da ilusão de controle. Assim, os sujeitos conhecem os riscos, mas não os percebem como fazendo parte de sua realidade, apenas da realidade dos demais, pois eles próprios podem controlar e evitar estes riscos.

Segundo Thielen (2002), esta ausência de percepção de risco por parte do condutor deve-se ao fato dos riscos percebidos estarem descontextualizados, tornando-se genéricos a

ponto de não influenciar a adoção de comportamentos seguros, uma vez que para as pessoas ou o risco está no outro, ou os acidentes acontecem devido a uma fatalidade, sendo fruto do azar, contrariando a literatura que indica que os acidentes são previsíveis e consequências de maus comportamentos (DENATRAN, 2010).

Desta forma, como os sujeitos não percebem que eles próprios estão sujeitos ao risco de acidentes, o que sinalizaram para justificar tal comportamento de beber e dirigir é que fazem isso por não haver fiscalização. No caso dos sujeitos pesquisados, o que vale é o risco de ser multado ou ter a Carteira de Habilitação suspensa e não as consequências advindas do uso do álcool associados à direção de veículos, além do fato de que eles próprios assumem que controlam a situação. Tal fato indica então que, se houvesse mais fiscalização, mais controle por parte do Estado, os sujeitos se sentiriam mais inibidos em beber e dirigir, pois se percebem o risco, tomam atitudes e mudanças de comportamento para evita-lo. Tal aspecto não é o ideal, mas ao menos assinala uma solução a curto prazo até que seja possível a criação de novas estratégias mais eficazes de conscientização, que considerem o processo de tomada de decisão e a percepção de risco que os sujeitos possuem acerca de beber e dirigir.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivos verificar qual a percepção de risco que os motoristas têm acerca de beber e dirigir estando na situação (online) e fora dela (offline), verificar se há diferença nas respostas entre o grupo online e offline e buscar fazer uma articulação entre risco percebido e risco objetivo. Para tal, buscou avaliar a percepção de risco caracterizando os fatores preponderantes que afetam essa percepção segundo a literatura, tais como controle, confiança, consciência do risco, confronto entre risco objetivo e risco percebido, grau de familiaridade com o risco e responsabilidade pela prevenção (Botterill e Mazur, 2004; Lima, 2005; Slovic, 1987; Thielen, 2002; Weinstein, 1981).

Exatamente para se efetuar essa comparação, a caracterização dos grupos quanto idade, escolaridade, estado civil, tempo de carteira e tempo que passa por dia dirigindo o veículo, foram bastante semelhantes. O que pôde ser percebido com a pesquisa é que o grupo offline costuma frequentar bares com menos frequência, possui menos multas e menos acidentes do que o grupo online. Além disso, há certa diferença na forma de perceber o risco, porém não na justificativa mais atribuída sobre o por que bebem e dirigem e por que os “outros” o fazem, que foi a mesma para os dois grupos (não percebe o risco para si e impunidade para os outros). Ainda, o grupo offline referiu voltar de carona mais frequentemente após beber do que o grupo online. Nos demais aspectos ambos os grupos tiveram respostas muito semelhantes: relataram consumo de bebida alcoólica nos bares, relataram perceber os riscos de beber e dirigir e as mesmas justificativas de porque é um risco fazê-lo, relataram perceber as alteração de reflexo e de percepção com o uso do álcool e concordância com a lei e justificativas de porque concordam, semelhantes.

Assim sendo, a diferença entre respostas do grupo online e do grupo offline não são tão acentuadas quanto às respostas de ambos os grupos com relação à auto e hetero percepção.

Os sujeitos de ambos os grupos mostraram-se mais complacentes ao referirem-se ao porque eles próprios fazem uso de bebida alcoólica e depois dirigem. Diziam não perceber os riscos, o que contraria suas próprias respostas, pois identificaram todos os fatores relacionados ao risco e mostraram conhecimento sobre eles. Já quando se referiram ao porque os “outros” bebem e depois dirigem, foram mais rígidos, mais severos, dizendo que as pessoas bebem e dirigem porque não há fiscalização e nem punição para quem age assim, e ainda, por irresponsabilidade. A irresponsabilidade também apareceu nas respostas do grupo offline para justificar o porque eles próprios bebem e dirigem, mostrando que a percepção de risco do grupo offline é mais semelhante que a do grupo online quanto a auto e hetero percepção, mas ainda assim foram mais condescendentes consigo do que com os outros nas demais justificativas.

Os riscos citados pelos sujeitos da pesquisa para o uso do álcool associado à direção incluiu alterações fisiológicas, infligir risco aos demais e agir com risco a si próprio. Além disso, citaram que a lei está correta, pois evita acidentes, e gera mais segurança aos demais. Na hora de justificar esses riscos, o grupo online dizia que os riscos dependiam da quantidade de álcool ingerida, justificativa essa que apareceu também no grupo offline, mas com menos incidência e que contraria a opinião dos próprios sujeitos da pesquisa.

Mas se não há nenhuma resposta que diga que fazer uso de bebida e depois dirigir não é um risco, se os integrantes do trânsito têm consciência dos riscos relacionados ao consumo de álcool, se percebem os riscos aos quais se submetem e infligem aos demais, se percebem um decréscimo de suas capacidades cognitivas com o uso do álcool e concordam com a lei, porque ainda continuam fazendo uso de bebida alcoólica e dirigindo na sequência?

Assim, percebe-se que há uma contradição nas respostas: ao mesmo tempo em que declaram conhecer os riscos, nominando-os, de acordo com as estatísticas e as avaliações técnicas, não se confirma a percepção do risco, que demanda uma articulação de fatores,

sendo o conhecimento apenas um dos aspectos. Assim, o risco objetivo e o risco percebido realmente não são a mesma coisa para os sujeitos da pesquisa. O que se constata é que mesmo conhecendo os riscos, os sujeitos do grupo online não se percebem como executando voluntariamente e conscientemente um comportamento de risco. Novamente confirma-se a teoria de otimismo irrealista definido por Weinstein (1981) como o erro de julgamento que uma pessoa comete ao achar que é invulnerável, acreditando que os outros podem ser vítimas de infortúnios, mas não ele próprio, pois seu risco é menor que a média.

Pode-se fazer a seguinte reflexão: eles conhecem o risco, mas não o percebem? Por quê? A teoria indica (Lima, 1995) que a percepção de risco pressupõe uma integração dessas informações de maneira articulada ao contexto. Não basta conhecer, como já foi discutido no capítulo anterior. Isso porque a perspectiva cognitiva não é suficiente para prover as respostas, conhecer é apenas a primeira etapa, assim só conhecimento não muda o comportamento. Por isso a percepção é importante, ela tem diversas facetas, entre elas a de conhecimento, mas possui outros componentes, relacionados com a motivação: o desejo da segurança, o medo do dano, os benefícios, a familiaridade com o risco, além da ilusão de controle. Ora, se a atividade de beber socialmente é vista como benéfica, mesmo incluindo a direção de veículo na sequência, os sujeitos acabam optando por correr o risco, devido à esse benefício. Se a familiaridade advinda da repetição do comportamento traz uma falsa sensação de segurança e uma ilusão de controle, logo, o medo diminui. Diminuindo o medo, a adoção de medidas preventivas também não é adotada, pois o risco não é percebido como sendo real, o que confirma as afirmativas de Dejoy (1989), Vieira (1999) e Schiffman e Kanuk (1997), ao afirmar que no caso do trânsito o condutor responde ao risco percebido e não ao risco real.

A pesquisa mostrou que os sujeitos percebem os riscos, mas os minimizam quando tratam de si. Esta ausência de percepção de risco por parte do condutor deve-se ao fato dos riscos percebidos estarem descontextualizados (Thielen, 2002), tornando-se genéricos a ponto

de não influenciar a adoção de comportamentos seguros. Isto porque para as pessoas ou o risco está no outro, ou os acidentes acontecem devido a uma fatalidade, sendo fruto do azar.

Sendo assim, como têm essa percepção descontextualizada, o que sinalizaram para justificar tal comportamento de beber e dirigir é que fazem isso por não haver fiscalização, como já citado por Thielen (2002). Desta forma, os sujeitos acham que o risco que correm é o de serem multados, presos ou perderem suas carteiras de habilitação, sendo que este risco parece ser mais real do que o risco de sofrer um acidente. Por tal fator, acredita-se que, se houvesse mais fiscalização, mais controle por parte do Estado, os sujeitos se sentiriam mais inibidos em beber e dirigir, pois se percebem o risco, tomam atitudes e mudanças de comportamento para evita-lo. O foco em fiscalização é controverso, mas integra o tradicional tripé da segurança do trânsito. Portanto, não se indica que essa medida seja algo que possa auxiliar definitivamente na questão da bebida associada à direção, porém, assinala ao menos uma solução a curto prazo até que seja possível a criação de novas estratégias mais eficazes de conscientização, que considerem o processo de tomada de decisão e a percepção de risco que os sujeitos possuem acerca de beber e dirigir.

A utilização de pesquisas exploratórias baseadas na percepção dos sujeitos ainda é um desafio. Há amplitude de variáveis cuja investigação deveria ser aprofundada, por exemplo, a relação com a legislação e a fiscalização, assim sendo, sugere-se novos estudos.

Um dos problemas para pesquisas que envolvem o uso de álcool é com relação à influência desta substância nas respostas dos sujeitos. E mecanismos utilizados para verificar a quantidade ingerida: uso de etilômetros, uso de exames de sangue. A maior parte das pesquisas utiliza alguma forma de constatação mensurável. Não foi o caso deste estudo. E, talvez isso possa limitar as generalizações, embora tenha havido o cuidado na identificação dos sinais de embriaguez impeditivos para a participação na pesquisa. As informações prestadas pelos sujeitos de ambos os grupos indicam a coerência com pesquisas anteriores e

possibilitaram ampliar a perspectiva de análise incluindo a inserção da perspectiva dos próprios sujeitos sobre o comportamento de risco de “beber e dirigir”.

A necessidade de replicações é apontada por este estudo como sendo de extrema importância. Sugere-se a replicação da pesquisa em demais localidades do Brasil, para maior validade das inferências. Assim sendo, o presente estudo aponta direcionamentos para pesquisas futuras sobre a investigação da percepção de risco dos motoristas, pois qualquer intervenção que pretenda modificar o comportamento de “beber e dirigir” deverá considerar essas ambivalências e contradições internas, já que são essas percepções que dirigem a tomada de decisão. E os dados indicam que os riscos não estão sendo percebidos como sendo produto de seus próprios comportamentos. E dessa forma, as intervenções não serão necessárias para si próprio, mas sempre para os outros, já que eles é que são o problema.

Portanto, a perspectiva dos próprios motoristas que adotam comportamentos de risco tem que ser compreendida para ser incorporada nos diversos âmbitos de ação visando a segurança no trânsito, simbolizados pelo triplo “E”: engenharia, esforço legal e educação. Qualquer mudança de comportamento deverá focalizar as percepções que fundamentam a tomada de decisão.

REFERÊNCIAS

- Abreu, A.M.M., Lima, J.M.B.E., Silva, L.M. (2007) Níveis de Alcoolemia e Mortalidade por acidentes de trânsito na cidade do Rio de Janeiro. *Esc Anna Nery Rev Enfermdez*; 11 (4): 575 - 80.
- Ahlm, M., Bjornstig, U. e Ostrom, M. (2009) Alcohol and drugs in fatally and non-fatally injured motor vehicle drivers in northern Sweden. *Accidental Analysis and Prevention*; 41(1): 129 – 136.
- Anpaa, Fleury, B., Craplet, M. et al (2008). Alcohol problems in drinking drivers and clinical management methods. *Revue D Epidemiologie et de Sante Publique*, v. 56,pp. 109-116.
- Aquino, R. P. (2007) Percepção de risco e taxistas. Relatório Preliminar de Pesquisa. Núcleo de Psicologia do Trânsito da Universidade Federal do Paraná. Não publicado.
- Arreola-Rissa, C, Santos-Guzman, J, Esquivel-Guzman E A, Mock, CN. (2008) Traffic related deaths in Nuevo Leon, Mexico: causes and associated factors. *Salud Publica de Mexico*; 50: 48 – 54.
- Bjerre, B. e Thorsson, U. (2008) Is an alcohol ignition interlock programme a useful tool for changing the alcohol and driving habits of drink-drivers? *Accident Analysis and Prevention*, vol. 40, pp. 267-273.
- Botterill, L. & Mazur, N. (2004). Risk & Risk Perception: a literature review. *Rural Industries Research and Development Corporation*, no 04/43.
- Constant, A., Lafont, S., Chiron, M. et al (2009). Failure to reduce drinking and driving in France: a 6-year prospective study in the GAZEL cohort. *Addiction*, no. 105, pp. 57-61.
- De Boni, R.;Benzano D.;Leukefeld, C. e Pechansky, F. (2008) Uso de bebidas alcoólicas em postos de gasolina de Porto Alegre: estudo piloto. *Rev Psiquiatr RS.*;30(1):65-68.
- Dejoy, D. M. (1989) *The optimism bias and traffic accident risk perception*. *Accid. Anal. & Prev.* V21. Nº 4 p. 333-340. London.
- DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em <http://www2.cidades.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=115>. Acesso em 10 de março de 2010.
- DETRAN/PR - Departamento Estadual de Trânsito do Paraná. Anuário Estatístico. Disponível em <http://www.pr.gov.br/detran/> - acesso em 10 de março de 2010.
- Dualibi, S.; Pinsky, I E Laranjeira, R. (2007) Prevalência do beber e dirigir em Diadema, estado de São Paulo. *Rev Saúde Pública*;41(6):1058-61.
- Far, A.C., Roig, D.A., Jerez, M.J., Franzke, N.T.B. (2008) Relationship between alcohol, drug use and traffic accidents related to nightlife among a Spanish youth sample in three Autonomous Communities 2007. *Revista Espanola de Salud Publica*; 82(3): 323-331.
- Fonseca, M.G.U, Peres, F., Firmo, J.O.A., Uchôa, E. (2007) *Risk perception: thinking and acting modes in pesticide management*. *Ciência e saúde coletiva*. Rio de Janeiro, v. 12, n. 1.

- Freitas, E.A.M de, Mendes, I.D. e Oliveira, L. C.M. de. (2008) Ingestão alcoólica em vítimas de causas externas atendidas em um hospital geral universitário. *Rev Saúde Pública*;42(5):813-21.
- Galduroz, J.C. E Caetano, R. (2004) Epidemiologia do uso de álcool no Brasil. *Rev Bras Psiquiatria* ;26(Supl I):3-6.
- Giorgi, A. (1985). "Sketch of a psychological phenomenological method".In A. Giorgi (Ed.) *Phenomenology and psychological research*. Pittsburgh: Duquesne University Press. 1985.
- Gold, R.S. (1993) On The Need to Mind the Gap: on-Line versus Offline Cognitions Underlying Sexual Risk-Taking. In Terry, D.J., Gullois, C. and McCamish, M. *The Theory of Reasoned Action: its application to Aids – Preventive Behaviour*. Cap. 12, pp. 227-252. Oxford: Pergamon Press.
- Gold, R S. e Rosenthal, D.A. (1998) Examining self-justifications for unsafe sex as a technique of AIDS education: the importance of personal relevance. *Internations Journal of STD & AIDS*; 9: 208-213.
- Hoffmann, M. H. & Gonzalez, L.M. (2003) Acidentes de Trânsito e Fator Humano in Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M; Alchieri, J. C. Comportamento Humano no Trânsito. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Jackson, E. L. & Mukerjee, T. (1974). Human adjustment to the earthquake hazard of San Francisco, California. In G. F. White (ed.) *Natural Hazards: Local, National and Global*. New York: Oxford University Press.
- Ladeira, R.M. e Barreto, S.M. (2008) Fatores associados ao uso de serviço de atenção pré-hospitalar por vítimas de acidentes de trânsito. *Caderno de Saúde Pública*, vol. 24(2), pp. 287-294.
- Lehman, D. R., & Taylor, S. E. (1987) Date with an earthquake coping with a probable, unpredictable disaster. *Personality and Social Psychology Bulletin*, vol. 13 (4), 546-555.
- Lima, M. L. (1993) *Percepção do risco sísmico: medo e ilusões de controlo*. Tese de doutoramento. Lisboa: ISCTE.
- Lima, M. L. (1995). *Viver com o risco: abordagens da Psicologia Social Ambiental*. Inforgeo, 9-10, 39-54.
- Lima, M. L. (1997) Earthquakes are not seen in the same way by everyone: cognitive adaptation and social identities in seismic risk perception. In: RENN, O. (Ed.). *Risk Analysis and management in a global economy*. Vol. 2. pp. 181-201.
- Lima M L. (1998) Factores sociais na percepção de riscos. *Revista da Associação Portuguesa de Psicologia*; 12, n.1:11-28.
- Lima, M. L. & Faísca, L. M. (1994). O ajustamento das populações ao risco de cheias: estudo exploratório em Portugal. In *Recursos Hídricos*. 15(2),3-19.
- Lima, M. L. (2005) Percepção de Riscos Ambientais. In Soczka, L. (Ed.). *Contextos Humanos e Psicologia Ambiental* (pp. 203-245). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkia.
- Mangili, P. R. de C. (2006) Percepção de risco e motociclistas. Monografia de conclusão de graduação em Psicologia. Universidade Federal do Paraná. Não publicado.
- Marin-Leon, L., Vizzotto, M M. (2003) *Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários*. Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, v. 19, n. 2.

- Marín, L. & Queiroz, M. S. (2000) A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cadernos de Saúde Pública*. V. 16, n.1 Rio de Janeiro jan./mar.
- Meloni, J.N., Laranjeira, R. (2004). Custo social e de saúde do consumo do álcool 2004; *RevBrasPsiquiatr*;26(1):7-10.
- Mineto, C.A. (2005). *Percepção ao risco e efeito disposição*: uma análise experimental da teoria dos prospectos. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.
- Ministério da Saúde (2009). Disponível em www.saude.gov.br – acesso em 13 de maio de 2009.
- Ministério da Saúde (2008). Lei seca reduz operações de resgate de urgência. Dados de 14/07/2008. Acesso em 20 de julho de 2008 de http://189.28.128.100/portal/aplicacoes/noticias/noticias_detalhe.cfm?co_seq_noticias=51038
- Modelli, M.E.S., Pratesi, R. e Tauil, P.L. (2008) Alcoolemia em vítimas fatais de acidentes de trânsito no Distrito Federal, Brasil. *Rev Saúde Pública*;42(2):350-2
- Nagata, T, Setoguchi, S, Hemenway, D e Perry, MJ. (2008) Effectiveness of a law to reduce alcohol-impaired driving in Japan. *Injury Prevention*; 14(1): 19 – 23.
- NAS – National Academy of Sciences (1996). Disponível em <http://www.nasonline.org/> - acesso em abril de 2007.
- Nascimento, A. dos S. e Garcia, M.L.T. (2009) Álcool e Direção: uma questão na agenda política brasileira. *Rev. Psicologia & Sociedade*, vol. 21(2), pp. 213 – 222.
- Organização Mundial da Saúde (2004). Disponível em <http://www.who.int/en/> - acesso em 13 de maio de 2009. http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf.
- Organização Mundial da Saúde (2007). Disponível em <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2007/pr17/es/index.html>. Acesso em 13 de maio de 2009.
- Organización Panamericana de la Salud- OPAS (1994) *Las Condiciones de Salud em las Américas*. Washington, D.C.: OPS.
- Panichi, R M D, & Wagner A. (2006) *Comportamento de risco no trânsito*: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Rev. interam. psicol.*, ago., vol.40, no.2, p.159-166.
- Pinsky, I.,Labouvie, E. e Laranjeira, R. (2004) Disposição e alternativas ao dirigir alcoolizado entre jovens paulistanos. *RevBrasPsiquiatr*;26(4):234-41.
- Pires, A. B.; Vasoncellos, E. A. & Silva, A. C., (1997). *Transporte Humano: Cidades com Qualidade de Vida*. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP.
- Ponce, J.de C. & Leyton, V. (2008) Drogas ilícitas e trânsito: problema pouco discutido no Brasil. *Rev. Psiq. Clín* 35, supl1; 65-69.
- Redja, G. E. (1995) *Principles of risk management programs*. New York: Harder Collins College Publishers.

- RENAEST (2010). Disponível em <http://www2.cidades.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=115> – acesso em 10 de março de 2010.
- Rozestraten, R J A. (1998) *Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos*. Editora da USP.
- Schiffman, L. G. e Kanuk, L. (1997) *Comportamento do consumidor*. 6ª ed. Rio de Janeiro: LTC.
- Secretaria Nacional Antidrogas - SENAD (2007) Levantamento Nacional sobre os padrões de consumo de álcool na população brasileira. Elaboração, redação e organização: Ronaldo Laranjeira ...[et al.]; Revisão técnica científica: Paulina do Carmo Arruda Vieira Duarte. Brasília.
- Secretaria Nacional Antidrogas – SENAD (2010) Uso de Bebidas Alcoólicas nas Rodovias Brasileiras e Outros Estudos. Porto Alegre. http://www.obid.senad.gov.br/portais/OBID/conteudo/web/noticia/ler_noticia.php?id_noticia=103818 – acesso em 10 de abril de 2010.
- Silva, S. (1997) Factores cognitivos associados a comportamentos de prevenção face a cheias provocadas pelo rebentamento de barragens. Tese de mestrado, Lisboa: ISCTE.
- Silva, S. & Lima, M. L. (1997). Positive illusions related to dam risks. In A. B. Almeida & T. Viseu (Eds.) *Dams and safety at Downtream Valleys*. pp. 123-126. Rotterdam: A. A. Balkeme.
- Slovic, P. (1987). *Perception of risk*. Science, 236 (17 April): 280-285.
- Slovic, P. (1999). *Trust, emotion, sex, politics, and science: surveying the risk assessment battlefield*. Risk Analysis;19(4):689-701.
- Summala, H. (1988). *Risk control, not risk adjustment: the zero risk theory of driver behaviour and its implications*. Ergonomics 31 (4): 491-506.
- Thielen, I P. (2002). *Percepções de motoristas sobre excesso de velocidade no trânsito de Curitiba, Paraná, Brasil*. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.
- Tsui, K.L., Sze, N.N., So, F.L. e Wong, S.C. (2010) Association between drink driving and severity of crash injuries to road users. *Hong Kong Journal of Emergency Medicine*, vol. 17, pp. 34-39.
- Valencia-Martin, J.L., Galán, I. & Rodriguez-Artalejo, F. (2008) The joint association of average volume of alcohol and binge drinking with hazardous driving behaviour and traffic crashes. *Addiction*, 103, 749-757.
- Valle Real.C; Tavares, H. R. & Andrade, D. F. (2000). *Teoria da Resposta ao Item: Conceitos e Aplicações*. Caxambu: Associação Brasileira de Estatística.
- Vieira H. (1999). Avaliação de Medidas de Contenção de Acidentes: Uma Abordagem Multidisciplinar. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.
- Weinstein N. D. (1981) Unrealistic optimism about future life events. *Journal of Personality and Social Psychology*; 39:806-820.
- Wilde, G J S. (1994) Target risk. Ontario - Canada: PDE Publications and Castor & Columba.

Yates, F. & Stone, E. The Risk Construct. (1992) In: Yates F, organizador. Risk-taking behaviour. Chichester: Wiley.

ANEXOS

ANEXO A

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está sendo convidado a participar, como voluntário, de um estudo intitulado: “PERCEPÇÃO DE RISCO SOBRE CONSUMO DE ÁLCOOL E COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO”. Para poder participar, é necessário que você leia este documento com atenção. Por favor, peça a responsável pelo estudo para explicar qualquer palavra ou procedimento que você não entenda claramente. O objetivo principal desse estudo é verificar a percepção de risco que os motoristas de carro de passeio possuem sobre o comportamento de beber e dirigir. O principal benefício advindo deste estudo é a identificação das justificativas para associar uso de álcool e direção de veículos, subsidiando intervenções junto aos motoristas. Não haverá benefício direto a você, por responder a esta pesquisa, mas você colaborará para o avanço da ciência.

Para participar desse estudo, serão selecionados **motoristas de carro de passeio que possuem Carteira Nacional de Habilitação**. É necessário que os motoristas façam uso de álcool eventualmente. Aceitando participar do estudo, seus dados serão coletados através do preenchimento de um questionário individual, com duração de aproximadamente 20 minutos. A participação nesta pesquisa não apresenta nenhum risco ou prejuízo a você. No decorrer da entrevista, se você sentir qualquer desconforto para responder as questões, você pode interromper a entrevista quando desejar, comunicando sua vontade à pesquisadora.

Sua decisão em participar deste estudo é voluntária. Uma vez que decida participar, você pode retirar seu consentimento e participação a qualquer momento, sem prejuízo algum. Não haverá nenhum custo a você, relacionado aos procedimentos previstos no estudo. Você não será pago por sua participação neste estudo.

Todos os dados coletados sobre você serão mantidos de forma confidencial. As informações prestadas por você serão usadas em publicações científicas sobre o assunto pesquisado, sem que sua identidade seja revelada. O seu nome, porém, nunca será citado.

Esse estudo está sendo realizado durante o curso de Pós Graduação em Psicologia – MESTRADO -, sob a orientação da **Profa. Dra. Iara PicchioniThielen**, telefone [REDACTED]. A psicóloga **Marina Pires Alves Machado** é responsável pelo estudo, e em caso de dúvidas poderá ser contatada através dos telefones [REDACTED], de segunda a sexta-feira após as 18 horas ou [REDACTED], de segunda a sexta-feira das 13 horas às 18 horas.

Eu, _____ (iniciais do nome), estou ciente da natureza e objetivos do estudo do qual fui convidado a participar. Entendo que sou livre para aceitar ou recusar, e que posso interromper minha participação a qualquer momento sem dar uma razão. Eu concordo voluntariamente em participar desse estudo.

_____/_____/_____
Assinatura do Participante Data

_____/_____/_____
Assinatura do Responsável pelo estudo Data

ANEXO B

PESQUISA: Percepção de risco no trânsito: beber e dirigir – Grupo 1

Coordenador: Prof^a. Dr^a. Iara P. Thielen - Pesquisadora: Marina Pires Alves Machado (Mestrado) DATA:

1. Idade: _____
2. Sexo: ☐ Masculino ☐ Feminino
3. Estado Civil: ☐ Solteiro ☐ Casado ☐ Divorciado ☐ Companheiro estável
4. Escolaridade:

o Fundamental Incompleto	o Médio Completo
o Fundamental Completo	o Superior Incompleto
o Médio Incompleto	o Superior Completo
5. Há quanto tempo possui carteira de habilitação? _____
6. Que atividade profissional você desenvolve? _____
7. Você possui multas de trânsito? Quantas? Por qual motivo? _____
8. Já se envolveu em acidente de trânsito? ☐ Sim ☐ Não
De que tipo? _____
9. Quanto tempo por dia você passa na direção do veículo? _____
10. Costuma sair para bares com que frequência? _____
11. De que forma você costuma ir até o bar?
☐ Dirigindo ☐ Carona ☐ Táxi ☐ Ônibus ☐ Caminhando ☐ Bicicleta ☐ Outros
12. Você costuma fazer uso de bebida alcoólica quando está no bar? ☐ Sim ☐ Não
13. Como você volta para casa?
☐ Dirigindo ☐ Carona ☐ Táxi ☐ Ônibus ☐ Caminhando ☐ Bicicleta ☐ Outros
14. Você acha que é um risco fazer uso de bebida alcoólica e depois dirigir? ☐ Sim ☐ Não
Porquê? _____
15. Você acha que **os seus** reflexos ficam alterados com o uso da bebida alcoólica? ☐ Sim ☐ Não
Por _____ que?
16. Você tem conhecimento da lei seca? ☐ Sim ☐ Não
17. Você concorda com essa lei? ☐ Sim ☐ Não
Por que? _____
18. Por que você acha que mesmo havendo a lei seca, as pessoas ainda continuam bebendo e dirigindo, mesmo sabendo dos riscos? (mudar se for o caso do entrevistado: se v. concorda, se sabe que tem riscos, por que faz?) _____
19. Por que você bebe e dirige se concorda com a lei seca? _____

ANEXO C

PESQUISA: Percepção de risco no trânsito: beber e dirigir – Grupo 2

Coordenador: Prof^a. Dr^a. Iara P. Thielen - Pesquisadora: Marina Pires Alves Machado (Mestrado) DATA:

1. Idade: _____
2. Sexo: ☐ Masculino ☐ Feminino
3. Estado Civil: ☐ Solteiro ☐ Casado ☐ Divorciado ☐ Companheiro estável
4. Escolaridade:

Ensino Fundamental Incompleto	Ensino Médio Completo
Ensino Fundamental Completo	Ensino Superior Incompleto
Ensino Médio Incompleto	Ensino Superior Completo
5. Há quanto tempo possui carteira de habilitação?
6. Que atividade profissional você desenvolve?

7. Você possui multas de trânsito? Quantas? Por qual motivo?

8. Já se envolveu em acidente de trânsito? ☐ Sim ☐ Não
De que tipo? _____
9. Quanto tempo por dia você passa na direção do veículo? _____
10. Você costuma ir a bares? ☐ Sim. Com que frequência? _____ ☐ Não
11. De que forma você costuma ir até o bar?
☐ Dirigindo ☐ Carona ☐ Táxi ☐ Ônibus ☐ Caminhando ☐ Bicicleta ☐ Outros
12. Você costuma fazer uso de bebida alcoólica quando está no bar? ☐ Sim ☐ Não
13. Como você volta para casa?
☐ Dirigindo ☐ Carona ☐ Táxi ☐ Ônibus ☐ Caminhando ☐ Bicicleta ☐ Outros
14. Você acha que é um risco fazer uso de bebida alcoólica e depois dirigir? ☐ Sim ☐ Não
Porquê? _____

15. Você acha que os seus reflexos ficam alterados com o uso da bebida alcoólica? ☐ Sim ☐ Não
Porquê? _____

16. Você tem conhecimento da lei seca? ☐ Sim ☐ Não
17. Você concorda com essa lei? ☐ Sim ☐ Não
Porquê? _____

18. Por que você acha que mesmo havendo a lei seca, as pessoas ainda continuam bebendo e dirigindo, mesmo sabendo dos riscos?

19. Por que você bebe e dirige se concorda com a lei seca?

ANEXO D

Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool, e da Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

Art. 2º São vedados, na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, a venda varejista ou o oferecimento de bebidas alcoólicas para consumo no local.

§ 1º A violação do disposto no caput deste artigo implica multa de R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais).

§ 2º Em caso de reincidência, dentro do prazo de 12 (doze) meses, a multa será aplicada em dobro, e suspensa a autorização de acesso à rodovia, pelo prazo de até 1 (um) ano.

§ 3º Não se aplica o disposto neste artigo em área urbana, de acordo com a delimitação dada pela legislação de cada município ou do Distrito Federal.

Art. 3º Ressalvado o disposto no § 3º do art. 2º desta Lei, o estabelecimento comercial situado na faixa de domínio de rodovia federal ou em terreno contíguo à faixa de domínio com acesso direto à rodovia, que inclua entre suas atividades a venda varejista ou o fornecimento de bebidas ou alimentos, deverá afixar, em local de ampla visibilidade, aviso da vedação de que trata o art. 2º desta Lei.

Parágrafo único. O descumprimento do disposto no caput deste artigo implica multa de R\$ 300,00 (trezentos reais).

Art. 4º Competem à Polícia Rodoviária Federal a fiscalização e a aplicação das multas previstas nos arts. 2º e 3º desta Lei.

§ 1º A União poderá firmar convênios com Estados, Municípios e com o Distrito Federal, a fim de que estes também possam exercer a fiscalização e aplicar as multas de que tratam os arts. 2º e 3º desta Lei.

§ 2º Configurada a reincidência, a Polícia Rodoviária Federal ou ente conveniado comunicará o fato ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT ou, quando se tratar de rodovia concedida, à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, para a aplicação da penalidade de suspensão da autorização de acesso à rodovia.

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes modificações:

I - o art. 10 passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXIII:

"Art. 10 XXIII - 1 (um) representante do Ministério da Justiça." (NR)

II - o caput do art. 165 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação." (NR)

III - o art. 276 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 deste Código.

Parágrafo único. Órgão do Poder Executivo federal disciplinará as margens de tolerância para casos específicos." (NR)

IV - o art. 277 passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 277. .

§ 2o A infração prevista no art. 165 deste Código poderá ser caracterizada pelo agente de trânsito mediante a obtenção de outras provas em direito admitidas, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados pelo condutor.

§ 3o Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo." (NR)

V - o art. 291 passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 291.

§ 1o Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei no 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

§ 2o Nas hipóteses previstas no § 1o deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal." (NR)

VI - o art. 296 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 296. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz aplicará a penalidade de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis." (NR)

VII - (VETADO)

VIII - o art. 306 passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo." (NR)

Art. 6º Consideram-se bebidas alcoólicas, para efeitos desta Lei, as bebidas potáveis que contenham álcool em sua composição, com grau de concentração igual ou superior a meio grau Gay-Lussac.

Art. 7º A Lei no 9.294, de 15 de julho de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4o-A:

"Art. 4o-A. Na parte interna dos locais em que se vende bebida alcoólica, deverá ser afixado advertência escrita de forma legível e ostensiva de que é crime dirigir sob a influência de álcool, punível com detenção."

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Fica revogado o inciso Vdo parágrafo único do art. 302 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Brasília, 16 de junho de 2008; 187º da Independência e 120º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Tarso Genro

Alfredo Nascimento

Fernando Haddad

José Gomes Temporão

Marcio Fortes de Almeida

Jorge Armando Felix

Este texto não substitui o publicado no DOU de 20.6.2008