



ARTIGO ORIGINAL

ÁLCOOL E DIREÇÃO: ATITUDES EM ACADÊMICOS DE DIREITO**ALCOHOL AND DIRECTION: ATTITUDES IN LAW ACADEMICS**Maria Bernadete Galrão de Almeida Figueiredo¹Gustavo Henrique Barboza Nascimento²Renata Lima Batalha de Andrade³Yasmim Anayr Costa Ferrari⁴Carla Viviane Freitas de Jesus⁵Sonia Oliveira Lima⁶**RESUMO**

Objetivo: Relacionar o consumo alcoólico com o ato de dirigir entre os acadêmicos de Direito. Método: Trata-se de um estudo transversal, com estudantes do curso de Direito de uma Instituição de Ensino Superior particular, em Aracaju/SE. Utilizou-se três questionários de autopreenchimento. Resultados: Da amostra de 360 estudantes, dirigir sob efeito de álcool nos últimos 12 meses correspondeu a 21,2% dos alunos. A prevalência de estudantes que pegaram carona com motorista alcoolizado foi de 33%. O grupo de consumo de risco tem uma chance de 2,33 vezes de dirigir sob efeito de álcool. Conclusão: Embora seja uma população de ensino superior e conhecedora da legislação, há elevada prevalência do uso do álcool associado ao ato de dirigir, o que implica na necessidade de melhorias nas campanhas de prevenção de dirigir sob efeito do álcool.

Descritores: Bebidas Alcoólicas; Dirigir Sob a Influência; Estudantes.

ABSTRACT

Objective: Relate alcohol consumption to driving among law students. Methods: This is a cross-sectional study, with students from the Law course of a private Higher Education Institution, in Aracaju/SE. Three self-administered questionnaires were used. Results: Of the sample of 360 students, driving under the influence of alcohol in the last 12 months corresponded to 21.2% of the students. The prevalence of students hitchhiking with a drunk driver was 33%. The risky drinking group has a 2.33-fold chance of driving under the influence of alcohol. Conclusion: Although it is a population of higher education and familiar with the legislation, there is a high prevalence of alcohol use associated with driving, which implies the need for improvements in campaigns to prevent driving under the influence of alcohol.

¹ Mestre e Doutoranda em Saúde e Ambiente pela Universidade Tiradentes. Aracaju, Sergipe. Professora adjunta da Universidade Tiradentes. Brasil. gbafigueiredo@gmail.com

² Graduado em Medicina da Universidade Tiradentes, Aracaju, Sergipe, Brasil. gustavohbn@hotmail.com

³ Universitária, Departamento de Medicina, Universidade Tiradentes, Aracaju, Sergipe, Brasil. renatinhalba05@gmail.com

⁴ Mestre em Saúde e Ambiente da Universidade Tiradentes, Aracaju, Sergipe, Brasil. yasmimanayr@hotmail.com

⁵ Doutoranda em Saúde e Ambiente pela Universidade Tiradentes. Aracaju, Sergipe, Brasil. carlavfj@gmail.com

⁶ Mestre e Doutora em Clínica Cirúrgica pela Universidade de São Paulo. Professora Titular do Programa de Pós-Graduação em Saúde e Ambiente, Universidade Tiradentes, Aracaju, Sergipe, Brasil. sonialima.cirurgia@gmail.com



Keywords: Alcoholic Beverages; Driving Under the Influence; Students.

INTRODUÇÃO

O uso de álcool é amplamente disseminado no mundo e relacionado com a história da humanidade. Seu consumo é ligado a acontecimentos festivos, celebrações, cerimônias religiosas, entre outras. Como é uma substância psicoativa pode alterar a percepção e comportamento, aumentando a agressividade e diminuindo a atenção¹.

Ao passo que os níveis de álcool no sangue aumentam, a chance de um acidente de trânsito fatal também aumenta. Jovens que dirigem constituem uma alta percentagem de acidentes envolvendo álcool maior que qualquer outro grupo etário. Motoristas abaixo de 20 anos de idade possuem 5 vezes mais risco em média de se envolver em um acidente relacionado ao álcool do que se comparado a outros motoristas acima dos 30 anos^{2,3}.

O binômio beber e dirigir é uma conduta comum que pode trazer prejuízos. Esse antagonismo entre o consumo de álcool e condução dos veículos motores é evidente, mas, muitos dirigem depois de beber e durante o ato de dirigir também. É mundialmente conhecido que o uso do álcool está relacionado às mortes por acidentes de trânsito e, em cerca de 35% a 50% dos casos nas vias se constata a presença de álcool².

No ano de 2014, segundo o Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM, ocorreram 42.002 mortes por acidente de transporte, representando 30,48% dos óbitos por causas evitáveis entre 5-74 anos, somente atrás de agressões que corresponderam a 42,03%. Esses dados indicam a necessidade de intervenções entre as áreas da saúde, trânsito e sociedade⁴. Isto correlaciona-se com os dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, que os acidentes de trânsito no Brasil matam cerca de 45 mil pessoas por ano e deixam cerca de 300 mil pessoas com lesões graves. Os custos desses eventos são altos, os acidentes em rodovias custam à sociedade brasileira cerca de R\$ 40 bilhões por ano, enquanto os acidentes nas áreas urbanas correspondem a cerca de R\$ 10 bilhões, grande parte devido à perda de produção seguido pelos custos hospitalares⁵.

O consumo abusivo do álcool entre os jovens tem potencial para representar um grave problema de saúde pública, e essa é uma situação que inclui os universitários⁶. Segundo o I Levantamento Nacional sobre o uso de álcool, tabaco e outras drogas realizado com universitários das 27 capitais brasileiras, entre os respondentes do questionário, 18% relataram que dirigiram sob efeito do álcool nos últimos 12 meses⁷.



A instituição de normas sobre o uso de álcool e outras drogas no ato de dirigir é recente, dois momentos são de grande importância. A Lei Nº 11.705 de 19 de junho de 2008, conhecida como Lei Seca, alterou o Código de Trânsito, em que “Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência” torna esse ato uma infração gravíssima, recebendo multa e perda do direito de dirigir durante 12 meses, e como medida administrativa é feito o recolhimento do documento de habilitação, assim como a retenção do veículo até a apresentação de um condutor habilitado⁸. Através da Lei Nº 12.760 outras mudanças ocorrem, o agente de trânsito passa utilizar outros métodos, tais como depoimentos de terceiros, fotos e vídeos para evidenciar que o condutor ingeriu bebida alcoólica antes de dirigir. O motorista pode sofrer detenção de seis meses a três anos, se “concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar”⁹

O uso do álcool traz consequências físicas e psicológicas ao corpo humano afetando a sua percepção e trazendo prejuízos. O ato de beber e dirigir afeta esses sentidos, trazendo consequências que muitas vezes terminam em fatalidades, visto que a maioria dos acidentes que ocorrem envolvem motoristas com concentrações de álcool positivas no sangue. Dessa forma, objetivou-se relacionar o consumo alcoólico com o ato de dirigir entre os acadêmicos de Direito de uma universidade privada do estado de Sergipe, uma vez que essa população se constitui de estudantes conhecedores da lei.

METODOLOGIA

Trata-se de um estudo transversal de abordagem quantitativa, e caráter descritivo. O estudo foi realizado com acadêmicos devidamente matriculados no curso de graduação em Direito de uma universidade privada do estado de Sergipe.

Os critérios de inclusão da amostra foram os acadêmicos maiores de 18 anos regularmente matriculados no curso de Direito da UNIT, e aceitaram participar voluntariamente da pesquisa.

Os critérios de exclusão da amostra eram indivíduos que se encontravam em licença escolar nas datas de aplicação dos questionários. A amostragem foi aleatória estratificada e a coleta de dados em relação ao consumo de bebida alcoólica e risco de direção de forma individual.

A fórmula utilizada para o cálculo amostral foi a de *Pocock*. A amostra mínima calculada para o presente estudo foi de 344 universitários. Estimou-se uma prevalência esperada de 50%, margem de erro de 5% e intervalo de confiança de 95%.



Antes de responder aos questionários, foram esclarecidos quanto aos objetivos da pesquisa, ao sigilo e proteção da imagem e aqueles que aceitaram assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido – TCLE.

A aplicação dos questionários aos estudantes foi realizada em sala reservada da instituição de ensino superior, antes das aulas, em horários preestabelecidos, em datas que não houvesse provas, seminários ou eventos avaliativos. Os questionários foram depositados em envelope opaco após o seu preenchimento. Os pesquisadores tiveram capacitações e foram periodicamente supervisionados durante a pesquisa. A coordenação responsável pelo curso de Direito da instituição participante assinou um termo de permissão para utilização do espaço físico.

Foram construídos dois questionários de elaboração própria, baseado em questões de outros questionários relevantes sobre o tema. Para avaliar o perfil sócio demográfico e acadêmico, foram elaboradas questões com base no I levantamento nacional sobre o uso de álcool, tabaco e outras drogas entre universitários das 27 capitais brasileiras Seção A – dados sócios demográficos e Seção B – informações acadêmicas. As questões de 1 a 3 tem a finalidade de avaliar o perfil sócio demográfico, a questão 4 tem como objetivo avaliar se o indivíduo possui carteira de habilitação, a questão 5 com quem o indivíduo mora e as questões de 6 a 8 questionam acerca de informações acadêmicas.

Outro questionário de elaboração própria foi desenvolvido para verificar os indivíduos que bebem e dirigem, que foi baseado em questões que abordam o consumo de álcool do I Levantamento Nacional sobre o uso de álcool, tabaco e outras drogas entre universitários das 27 capitais brasileiras e em questões baseadas no Youth Risk Behavior Survey (YRBS)⁷.

Para avaliar o padrão do consumo de álcool foi utilizado o questionário autoaplicável, desenvolvido pela OMS, composto por 10 questões relacionadas ao consumo de álcool nas versões brasileiras do Alcohol Use Disorders Identification Test (AUDIT) a fim de se rastrear o consumo alcoólico nos últimos 12 meses. Recomenda-se que todo indivíduo com escore de AUDIT maior ou igual a 8 seja considerado consumidor alcoólico de risco. De 0 a 7 pontos classifica-se como consumo de baixo risco ou abstinência, 8 a 15 pontos padrão de consumo de risco, 16 a 19 pontos padrão de consumo nocivo e maior ou igual a 20 pontos possível dependência de álcool¹⁰.

Todos os dados sistematizados alimentaram uma planilha do Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) versão 16.0. As variáveis categóricas foram descritas por meio frequências absolutas e relativas percentuais. As associações entre variáveis categóricas foram testadas por meio dos testes Qui-Quadrado de Pearson (Q), Qui-Quadrado de Pearson com simulação de Monte-Carlo (QM) e exato de Fisher (F). Foram estimadas as razões de chances brutas para as variáveis que na análise univariada



obtiveram $p < 0,2$ e ajustadas para as variáveis que conjuntamente foram significativas a 5%. As variáveis categóricas ainda foram analisadas por meio de Mapa Perceptual estimado por Análise de Correspondência Múltipla. O software utilizado foi o R Core Team 2019 e o nível de significância adotado foi de 5%.

A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Tiradentes sob o número do parecer 2.500.207.

RESULTADOS

Entrevistou-se 360 acadêmicos de Direito do 1º ao 10º período, com média de idade de 21,7 anos, de 18 anos a 60 anos (Mediana=21 anos). Destes, 185 (51,4%) eram do sexo feminino e 175 (48,6%) do masculino. Predominou solteiros 349 (96,9%), residentes com pais/padrastos/outros familiares 290 (80,6%). Portador de carteira de habilitação, 183 (50,83%) a possuíam enquanto 177 (49,17%) não eram habilitados.

Quando ao uso do álcool e direção nos últimos 12 meses, 76 (21,2%) dirigiram sob efeito de álcool, sendo que desses 26 (7,3%) após ter ingerido quantidade superior a 5 doses. A prevalência de estudantes que pegaram carona com motorista alcoolizado foi de 118 (33,0%), de acidentes em que ninguém se machucou 21 (5,9%), e que alguém se machucou 4 (1,1%), foi advertido pela polícia 1 (0,3%), bebeu e foi o motorista da vez 64 (17,9%), pegou carona com um motorista da vez que fez o uso de álcool 95 (26,9%) (Tabela 1).

Com relação ao uso de celular enquanto dirigia um veículo, 113 (31,4%) fizeram nos últimos 30 dias. O percentual de estudantes que nos últimos 30 dias dirigiram um veículo quando estava bebendo foi de 29 (8,1%). Quanto a estar em um veículo em que o condutor estava bebendo foi relatado por 108 (30,2%) alunos nos últimos 30 dias, com sua maior frequência desse ato em 2 ou 3 vezes nesse período 53 (14,8%) (Tabela 2).

Dentre os estudantes que beberam e dirigiram nos últimos 12 meses, sobre de onde estava dirigindo a maioria o fez de um pub/bar/clube/restaurante (48,7%); sobre o tempo entre o último drink alcoólico e começou a dirigir, a grande parte (33,3%) fez em menos de meia hora; a prevalência maior foi durante o período da noite (46,1%) e no fim de semana (sexta-feira a domingo) (85,5%).

De acordo a classificação AUDIT o consumo de risco foi verificado em (30,8%) e a abstinência/baixo risco em (69,2%). Quanto a frequência de consumo de bebidas com álcool nos últimos 12 meses, (29,3%) referiram nunca ter praticado; (33,5%) uma vez por mês ou menos; (30,4%) duas a quatro vezes por mês; (6,3%) duas a três vezes por semanas; (0,6%) quatro ou mais vezes por semana.



A população abstinentemente que não dirigia sob efeito do álcool (83,3%), foi estatisticamente maior que ato de dirigir sob efeito (p-valor: 0,001 Q). Não houve diferença significativa entre os grupos sobre as variáveis dirigir após ter ingerido quantidade superior a 5 doses (p-valor: 0,510 F); pegar carona com motorista alcoolizado (p-valor: 0,972 Q); acidentes em que ninguém se machucou (p-valor: 0,626 F); acidentes que alguém se machucou (p-valor: 0,313 F); ser advertido (p-valor: 1,000 F); ser o motorista da vez (p-valor: 0,456 F) pegar carona com um motorista da vez (p-valor: 0,106 Q); nenhuma das alternativas (p-valor: 0,608 Q) (Tabela 3).

Não foi notada diferença significativa em quanto a estar em um veículo conduzido por alguém que estava bebendo álcool nos últimos 30 dias (p-valor: 0,413 QM); em dirigir um veículo quando estava bebendo álcool nos últimos 30 dias (p-valor: 0,817 QM) e quantos dias enviou mensagem de texto ou e-mail enquanto dirigia um veículo nos últimos 30 dias (p-valor: 0,173 QM).

Entre os grupos consumo de risco (68,2%) e abstinentes (83,3) foi notada diferença estatisticamente significativa para não dirigir poucas horas após entre os abstinentes (p-valor: 0,001 Q).

Outro dado significativo foi quando indagados sobre de onde estava dirigindo após beber, a variável dirigindo de pub/bar/clube/restaurante (57,1%) foi significativa no grupo dos consumidores de risco. Não houve diferença estatística para o tempo de ingestão da última dose e começar a dirigir (p-valor: 0,535 QM) e também para a variável qual era a hora do dia que dirigiu um veículo motorizado e ingeriu álcool (p-valor: 1,000 QM) e nem qual dia da semana aconteceu tal fato (p-valor: 1,000 F).

Segundo os consumidores de risco, houve diferença significativa para os consumidores que fizeram uso de duas a quatro vezes por mês (59,5%), duas a três vezes por semana (17,1%) e quatro ou mais vezes por semana (1,8%) (p-valor: <0,001 QM).

De acordo com as razões de chances, os indivíduos com faixa etária entre 21-25 anos e > 26 tem 2,66 e 1,94 mais chances do comportamento de risco. O sexo masculino tem 2,2 mais chances de ter o padrão de consumo alcóolico de risco. Foi observado que os estudantes dos últimos períodos têm chances maiores de assumir esse padrão. No grupo de consumo de risco foi notado maior risco de dirigir sob efeito de álcool correspondendo a 2,33 mais chances (Tabela 4).

Na figura 1 estão representadas as variáveis estatisticamente significantes segundo a análise multivariável de regressão logística associadas ao consumo de álcool de risco foram: sexo masculino, cursar últimos períodos (entre 8º e o 10º), dirigir sob efeito de álcool e pegar carona com um motorista da vez.



DISCUSSÃO

A amostra do presente estudo predominou indivíduos do sexo feminino, solteiros, com idade média de 21,7 anos. Dados semelhantes com pesquisa em estudantes do curso de direito de universidade particular na cidade de Montes Claros-MG com 56,1% do sexo feminino¹¹. O que demonstram a homogeneidade de sexo em acadêmicos do curso de direito e o perfil constituído basicamente por jovens, onde a maioria da população é solteira.

No presente estudo, foi visto que nos últimos 12 meses, 21,2% dos estudantes referiram dirigir sob efeito de álcool e 7,3% o fizeram após ter ingerido quantidade superior a 5 doses (uso pesado), sendo a maioria do sexo masculino. Estudos nacionais realizado por Malta et al.¹², a Vigitel e a PNS¹³, mostram que a proporção de adultos de carro ou moto que dirigiram logo após beber foi maior no sexo masculino, na Vigitel (29,3%) e no PNS (24,4%). Essa proporção aumentada também foi notada em indivíduos jovens com a faixa etária variando de 18 a 29 anos. Esses dados epidemiológicos possibilitam identificar que o hábito de dirigir após ingestão de bebida alcóolica em qualquer quantidade nas capitais brasileiras varia de cerca de um terço dos motoristas adultos na Vigitel e um quarto dos adultos no PNS. Em estudo executado com 383 estudantes universitários, a prevalência de pessoas que dirigiram sob influência do álcool foi de 22,7%¹⁴. Embora a amostra seja de indivíduos no ensino superior, muitos deles praticam o ato de beber e dirigir, ressaltando a importância da necessidade de medidas de controle e conscientização mais eficazes.

Quanto a classificação AUDIT, foi verificado que 69,2% dos estudantes entrevistados tem um padrão de consumo de abstinência/consumo de baixo risco, sendo no sexo feminino encontrada a maior prevalência desse padrão. Enquanto o padrão de consumo de risco foi notado em 30,8% da amostra, com a maior prevalência no sexo masculino. No estudo realizado por Silva et al.¹¹ com estudantes de direito foi verificado que 79,1% se enquadravam na classificação de baixo risco. Em pesquisa feita por Silva e Tucci¹⁵, com estudantes das áreas de exatas, ambientais e farmacêuticas foi observado um percentual maior de abstinência/baixo risco (88,7%), sendo que esse número foi maior entre o sexo feminino (91,9%). De acordo com amostra com estudantes de ciências da saúde mostrou que 78,9% puderam ser classificados como abstinentes ou usuários de baixo risco⁶. Esses dados corroboram para que mesmo sendo de áreas diferentes o perfil de consumo alcóolico de baixo risco entre os universitários é semelhante. Pode-se levar em conta aspectos históricos e culturais, onde o público masculino é incentivado a ingerir bebidas alcóolicas de forma mais intensa que o sexo feminino.

Nos últimos 12 meses 70,7% dos universitários entrevistados fizeram uso de álcool, o percentual de abstinência foi mais observado no sexo feminino. No II LENAD (Levantamento Nacional de Álcool



e Drogas), a prevalência total de abstinentes foi de 50% e outros 50% consumiram álcool nos últimos 12 meses. Os homens correspondem a 62% dos não abstinentes e as mulheres 38%¹⁶. A discrepância observada na porcentagem de uso de álcool no último ano pode ser atribuída ao fato do estudo ter sido realizado com faixas etárias mais velhas e também com vários setores da sociedade. É importante ressaltar que o consumo entre os universitários é mais frequente e intenso do que na população em geral².

Foi notado no presente estudo, que os homens têm 2,2 vezes mais chances de consumo de risco, associado aos últimos períodos essa chance também aumenta no intervalo entre o 8º e o 10º período, além de ter um risco de 2,33 vezes de dirigir sob efeito de álcool. Mendonça, Jesus e Lima⁶ mostraram que os consumidores de risco apresentaram maior chance de dirigir sob efeito do álcool (OR = 1,85) e de pegar carona com motorista alcoolizado (OR = 3,16). De acordo com Munhoz et al.¹⁷ as diferenças entre padrões de consumo abusivo de álcool entre os gêneros, ocorrem em indivíduos mais jovens e envolvem uma série de fatores como características biológicas e sociais. Damacena et al.¹⁸ falam que o consumo abusivo e frequente de álcool é mais prevalente entre os homens jovens e solteiros.

É importante destacar que os universitários pesquisados têm conhecimento jurídico sob leis, inclusive sob as possíveis penalidades no trânsito, mas mesmo assim apresentam o comportamento de risco de dirigir sob a influência do álcool. Há um risco aumentado de acidentes automobilísticos quando comparados com quem não faz uso do álcool quando vai dirigir. A população universitária é mais vulnerável ao consumo de bebidas alcoólicas, pela grande possibilidade de acesso e situações que proporcionam seu uso, assim como por vivenciarem situações de estresse¹⁹. Muitas vezes a decisão de dirigir e beber é influenciada pelo comportamento do seu ciclo de amizade e contexto social²⁰. Isso demonstra a necessidade da implementação de medidas educativas e maior divulgação das mesmas para que até mesmo os futuros agentes da lei possam segui-la.

O reconhecimento do padrão de consumo de bebidas alcoólicas pode ser bastante útil para que se tenha um melhor entendimento da distribuição dos aspectos ligados a este ato. Dessa forma, tendo essas características sociodemográficas podem ser traçadas políticas de saúde pública mais efetivas²¹.

O uso do álcool é um sério problema de saúde pública tendo em vista que as doenças associadas ao abuso dessa substância vêm aumentando nas últimas décadas, causando prejuízos aos sistemas de saúde. É importante que se dê seguimento a pesquisas com relação ao uso do álcool, visto que o consumo alcoólico abusivo pelos jovens implica em transtornos na saúde física e mental e aliado a direção veicular põe em risco a vida dos mesmos, o que implica na necessidade de inclusão de campanhas de prevenção de dirigir sob efeito do álcool no meio universitário.



CONCLUSÕES

Embora seja uma população de ensino superior e conhecedora da legislação, há elevada a prevalência dos acadêmicos de Direito que utilizaram bebida alcoólica e dirigiram (21,2%) e que pegaram carona com motoristas alcoolizados nos últimos 12 meses (33%). Os estudantes que realizavam consumo de risco, tiveram 2,33 mais chances de dirigir sob efeito de álcool, quando comparado com os estudantes que não faziam consumo de risco.

REFERÊNCIAS

1. Carmo DRP, Faria FL, Pelzer MT, Terra MG, Santos MA, Pillon SC. **Motivações atribuídas por adultos ao consumo de bebidas alcoólicas no contexto social**. Revista Psicologia-Teoria e Prática [Internet]. 2018; [cited 2020 Mar 02] 20(2): 225-239.
2. Antunes ÂT, Fernandes LJ, Costa NLF, Wessler LB, Pacheco A, Ambrosio PG et al. **Perfil dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito por ingestão de álcool em um município do sul-catarinense**. RELATOS DE CASOS [Internet]. 2019; [cited 2020 Mar 02] 63(1): 54-61.
3. Keall MD, Frith WJ, Patterson TL. **The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time risk of driver fatal injury in New Zealand**. Accident Analysis & Prevention [Internet]. 2004; [cited 2020 Mar 02] 36(1), 49-61.
4. Ministério da Saúde. DATASUS. **Tecnologia da Informação a Serviço do SUS, 2014**. Available: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/evitb10uf.def>.
5. Brasil. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea): Estimativa dos custos dos acidentes de trânsito no Brasil com base na atualização simplificada das pesquisas anteriores do Ipea – relatório de pesquisa**. 2015.
6. Mendonça AKRH, Jesus CVF, Lima SO. **Factors associated with high-risk alcohol consumption among health science undergraduate students**. Revista Brasileira de Educação Médica [Internet]. 2018; [cited 2020 Mar 02] 42(1): 207-215.
7. Brasil. **Presidência da República. Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas. I Levantamento Nacional sobre o Uso de Álcool, Tabaco e Outras Drogas entre Universitários das 27 Capitais Brasileiras/Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas; GREA/IPQ-HCFMUSP. Org: Andrade AG, Duarte PAV, Oliveira LG**. Brasília: SENAD, 2010.
8. Brasil. **Lei n. 11.705, de 19 de junho de 2008**. Brasília, 2008. Available: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm#art5.
9. Brasil. **Lei n. 12.760, de 20 de dezembro de 2012**. Brasília, 2012. Available: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm#art1.
10. Babor TF, Fuente JR, Saunders J, Grant M. **The Alcohol Use Disorders Identification Test: Guidelines for use in**. 2 ed. Geneva: Publication WHO/MSD/MSB; 2001.



11. Silva EM, Souza MCJ, Jones KM, Soares WD. **Consumo de álcool entre os acadêmicos do curso de direito.** Revista Eletrônica Gestão e Saúde [Internet]. 2015; [cited 2020 Mar 02] (3): 2723-2738.
12. Malta DC, Bernal RTI, Mascarenhas MDM, Silva MMAD, Szwarcwald CL, Morais Neto OLD. **Consumo de bebidas alcoólicas e direção de veículos nas capitais brasileiras e no Distrito Federal, segundo dois inquéritos nacionais de saúde.** Revista Brasileira de Epidemiologia [Internet]. 2015; [cited 2020 Mar 02] 18: 214-223.
13. Matijasevich A. **Tendências de consumo abusivo de álcool nas capitais brasileiras entre os anos de 2006 a 2013: análise das informações do VIGITEL.** Cadernos de Saúde Pública [Internet]. 2017; [cited 2020 Mar 02] 33: e00104516.
14. Jacobina OMP, Ventura CAA. **PERCEPÇÃO DE RISCO E CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR SOB EFEITO DE ÁLCOOL E MACONHA DE ESTUDANTES DE UMA UNIVERSIDADE PÚBLICA.** Texto & Contexto-Enfermagem [Internet]. 2019; [cited 2020 Mar 02] 28(SPE).
15. Silva ÉC, Tucci AM. **Padrão de consumo de álcool em estudantes universitários (calouros) e diferença entre os gêneros.** Temas em Psicologia [Internet]. 2016; [cited 2020 Mar 02] 24(1): 313-323.
16. Laranjeira R, org. **II Levantamento Nacional de Álcool e Drogas (LENAD).** São Paulo: Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia para Políticas Públicas do Álcool e Outras Drogas (INPAD)/UNIFESP; 2014. 85 p.
17. Munhoz TN, Santos IS, Nunes BP, Mola CLD, Silva ICMD, Matijasevich A. **Tendências de consumo abusivo de álcool nas capitais brasileiras entre os anos de 2006 a 2013: análise das informações do VIGITEL.** Cadernos de Saúde Pública [Internet]. 2017; [cited 2020 Mar 02] 33: e00104516.
18. Damascena GN, Malta DC, Boccolini CS, Souza Júnior PRBD, Almeida WDS, Ribeiro LS, Szwarcwald CL. (2016). **Consumo abusivo de álcool e envolvimento em acidentes de trânsito na população brasileira, 2013.** Ciência & Saúde Coletiva [Internet]. 2016; [cited 2020 Mar 02] 21: 3777-3786.
19. Ferro LRM, Trigo AA, Oliveira AJ, Almeida MAR, Tagava RF, Meneses-Gaya C. **ESTRESSE PERCEBIDO E O USO DE ÁLCOOL, TABACO E OUTRAS DROGAS ENTRE UNIVERSITÁRIOS.** Saúde e Pesquisa [Internet]. 2019; [cited 2020 Mar 02] 12(3): 573-581.
20. Paixão LAR, Abreu AMM, Lima JMB. **Rastreamento do uso de álcool entre motoristas, após a implementação da Lei Seca.** Rev enferm UERJ [Internet]. 2015; [cited 2020 Mar 02] 23(6): 799-804.
21. Mendonça AKRH, Jesus CVF, Figueiredo MBGA, Valido DP, Nunes MAP, Lima SO. **Consumo de álcool e fatores associados ao binge drinking entre universitárias da área de saúde.** Escola Anna Nery [Internet]. 2018; [cited 2020 Mar 02] 22(1): 1-10.

**Tabela 1** – Atitudes relacionadas ao álcool e direção nos últimos 12 meses dos estudantes de direito entrevistados no período de fevereiro a março de 2018, da cidade de Aracaju/SE (n=360).

	N	%
Dirigi sob efeito de álcool		
Sim	76	21,2
Não	282	78,8
Dirigi após ter ingerido quantidade superior a 5 doses alcoólicas (para homens) ou quantidade superior a 4 doses alcoólicas (para mulheres) dentro de um período de 2 horas		
Sim	26	7,3
Não	332	92,7
Peguei carona com motorista alcoolizado		
Sim	118	33,0
Não	240	67,0
Me envolvi (no caso de ser motorista) ou fui envolvido (no caso de ser passageiro) em acidentes de trânsito em que ninguém se machucou		
Sim	21	5,9
Não	337	94,1
Me envolvi (no caso de ser motorista) ou fui envolvido (no caso de ser passageiro) em acidentes de trânsito em que alguém se machucou		
Sim	4	1,1
Não	354	98,9
Fui advertido e/ou multado pela polícia por estar dirigindo embriagado		
Sim	1	0,3
Não	357	99,7
Fui o motorista da vez (aquele que deu carona porque não bebeu)		
Sim	64	17,9
Não	294	82,1
Fui o motorista da vez (aquele que deu carona porque não bebeu)		
Sim	95	26,9
Não	258	73,1
Nenhuma das alternativas		
Sim	150	41,9
Não	208	58,1



Tabela 2 – Atitudes relacionadas ao uso do álcool, direção e mensagens de texto nos últimos 30 dias dos estudantes de direito entrevistados no período de fevereiro a março de 2018, da cidade de Aracaju/SE (n=360).

	N	%
Durante os últimos 30 dias, quantas vezes você estava em um carro ou outro veículo conduzido por alguém que estava bebendo álcool?		
0 vezes	251	69,9
1 vez	39	10,9
2 ou 3 vezes	53	14,8
4 ou 5 vezes	11	3,1
6 ou mais vezes	5	1,4
Durante os últimos 30 dias, quantas vezes você dirigiu um carro ou outro veículo quando estava bebendo álcool?		
Eu não dirigi um carro ou outro veículo nos últimos 30 dias	189	52,6
0 vezes	141	39,3
1 vez	15	4,2
2 ou 3 vezes	14	3,9
Durante os últimos 30 dias, em quantos dias você enviou texto ou e-mail enquanto dirigia um carro ou outro veículo?		
Eu não dirigi um carro ou outro veículo nos últimos 30 dias	189	52,5
0 dias	58	16,1
1 ou 2 dias	23	6,4
3 a 5 dias	23	6,4
6 a 9 dias	18	5,0
10 a 19 dias	20	5,6
20 a 29 dias	11	3,1
30 dias	18	5,0

**Tabela 3** – Classificação AUDIT entre os grupos consumo de risco e abstinência nos estudantes de direito entrevistados no período de fevereiro a março de 2018, da cidade de Aracaju/SE (n=360).

	Classificação AUDIT		p-valor
	Consumo de risco N (%)	Abstinência N (%)	
Dirigi sob efeito de álcool			
Sim	35 (31,8)	40 (16,7)	0,001 ^Q
Não	75 (68,2)	200 (83,3)	
Dirigi após ter ingerido quantidade superior a 5 doses alcoólicas (para homens) ou quantidade superior a 4 doses alcoólicas (para mulheres) dentro de um período de 2 horas			
Sim	10 (9,1)	16 (6,7)	0,510 ^F
Não	100 (90,9)	224 (93,3)	
Peguei carona com motorista alcoolizado			
Sim	36 (32,7)	79 (32,9)	0,972 ^Q
Não	74 (67,3)	161 (67,1)	
Me envolvi (no caso de ser motorista) ou fui envolvido (no caso de ser passageiro) em acidentes de trânsito em que ninguém se machucou			
Sim	5 (4,5)	15 (6,3)	0,626 ^F
Não	105 (95,5)	225 (93,8)	
Me envolvi (no caso de ser motorista) ou fui envolvido (no caso de ser passageiro) em acidentes de trânsito em que alguém se machucou			
Sim	0 (0)	4 (1,7)	0,313 ^F
Não	110 (100)	236 (98,3)	
Fui advertido e/ou multado pela polícia por estar dirigindo embriagado			
Sim	0 (0)	1 (0,4)	1,000 ^F
Não	110 (100)	239 (99,6)	
Fui o motorista da vez (aquele que deu carona porque não bebeu)			
Sim	17 (15,5)	46 (19,2)	0,456 ^F
Não	93 (84,5)	194 (80,8)	
Peguei carona com o motorista da vez			
Sim	35 (32,7)	58 (24,4)	0,106 ^Q
Não	72 (67,3)	180 (75,6)	
Nenhuma das alternativas			
Sim	44 (40)	103 (42,9)	0,608 ^Q
Não	66 (60)	137 (57,1)	

Legenda: n – frequência absoluta. % – frequência relativa percentual. ^Q Teste Qui-Quadrado de Pearson. ^{QM} Teste Qui-Quadrado de Pearson com simulações de Monte-Carlo. ^F Teste Exato Fisher.

Tabela 4 – Razões de chances bruta entre os grupos consumo de risco e abstinência nos estudantes de direito entrevistados no período de fevereiro a março de 2018, da cidade de Aracaju/SE (n=360).

Faixa Etária	CLASSIFICAÇÃO AUDIT		p-valor
	RC (IC95%)	RCa (IC95%)	
18-20	1		



21-25	2,66 (1,28-5,55)		
>26	1,94 (1,19-3,17)		
Sexo			
Feminino	1	1	
Masculino	2,20 (1,39-3,49)	1,94 (1,18-3,20)	0,009
Qual o semestre que você está cursando?			
1,0	1	1	
2,0	1,01 (0,29-3,51)	0,79 (0,22-2,86)	0,725
3,0	1,82 (0,61-5,45)	1,93 (0,63-5,91)	0,249
4,0	0,89 (0,24-3,37)	0,69 (0,18-2,67)	0,586
5,0	1,15 (0,43-3,08)	0,80 (0,28-2,25)	0,673
6,0	0,55 (0,13-2,31)	0,44 (0,10-1,90)	0,272
7,0	2,72 (1,01-7,35)	1,66 (0,58-4,73)	0,343
8,0	5,46 (1,93-15,45)	4,16 (1,43-12,11)	0,009
9,0	4,25 (1,53-11,81)	3,61 (1,27-10,28)	0,016
10,0	4,03 (1,47-10,99)	3,14 (1,11-8,83)	0,030
Dirigi sob efeito de álcool			
Sim	2,33 (1,38-3,95)		
Não	1		
Peguei carona com um motorista da vez			
Sim	1,51 (0,91-2,49)		
Não	1		
Em quantos dias você enviou texto ou e-mail enquanto dirigia um carro ou outro veículo?			
Eu não dirigi um carro ou outro veículo nos últimos 30 dias			
0 dias	0,89 (0,46-1,71)		
1 ou 2 dias	0,48 (0,16-1,47)		
3 a 5 dias	2,27 (0,93-5,54)		
6 a 9 dias	2,27 (0,85-6,02)		
10 a 19 dias	1,51 (0,59-3,90)		
20 a 29 dias	0,85 (0,22-3,33)		
30 dias	0,65 (0,20-2,06)		
Dirigiram poucas horas depois de ter bebido nos últimos dozes meses			
Se Aplica	2,32 (1,37-3,93)	2,38 (1,31-4,33)	0,005
Não se Aplica	1	1	

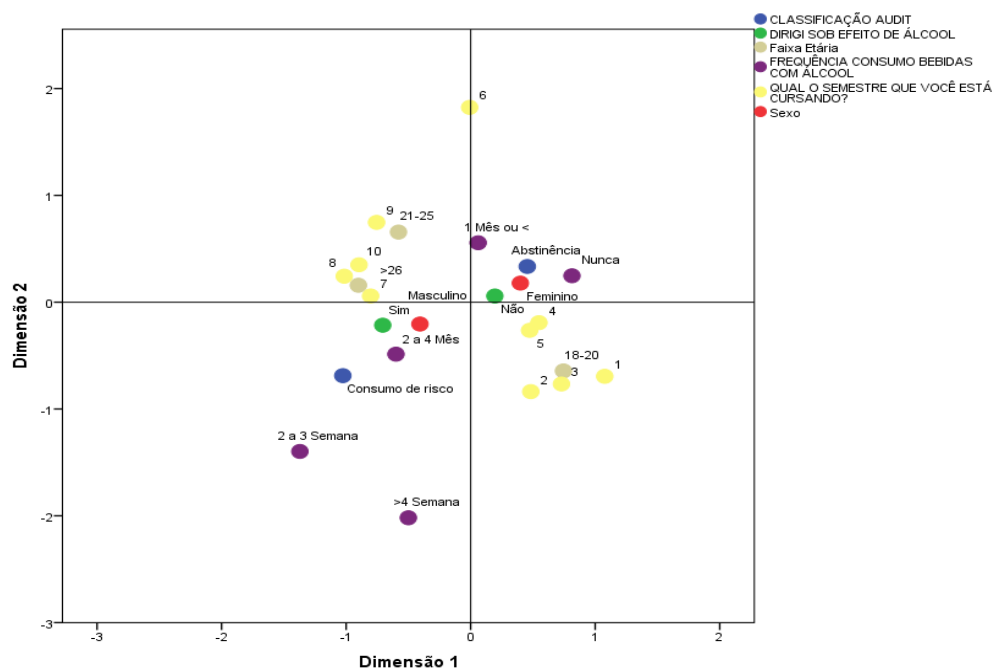


Figura 1 - Mapa Perceptual estimado por Análise de Correspondência Múltipla