

Álcool e direção: uma abordagem preventiva entre clientes de bares

Alcohol and driving: a preventive approach among bar customers

Bernardo Pires Sampaio¹, Leonardo de Lima Rosas¹, Vanessa Brito Miguel Couto¹, Roberto Almeida Rego de Souza¹, Ana Lúcia de Camargo Corrêa¹, Kadja de Moraes Correia¹, Ana Carla Santana Costa¹, Gabriela Santos Silva¹, Ravel Sousa Alves¹, Carlos Vitório de Oliveira¹, Irany Santana Salomão¹

RESUMO

Objetivo: Identificar em clientes de bares atitudes de risco e conscientizá-los, via abordagem preventiva, sobre os perigos desses comportamentos. **Método:** Trabalho descritivo transversal realizado com 119 clientes de bares entrevistados em maio de 2016, em Ilhéus, Bahia. Aplicou-se questionário semiestruturado acerca das variáveis: sexo, etnia, idade, grau de escolaridade, uso de cinto de segurança, consumo de álcool no momento da entrevista, responsabilidade pela condução veicular no período da realização da entrevista, hábito de dirigir alcoolizado, histórico de acidente de trânsito sob o efeito de bebidas alcoólicas e local de residência. Durante a realização do questionário foi promovida uma abordagem preventiva sobre os riscos de dirigir alcoolizado e sem cinto de segurança. **Resultados:** Predominaram indivíduos do sexo masculino (53,8%), caucasianos (41,1%), com idade média de 27 anos — a faixa etária entre 25 e 34 anos compôs mais da metade da amostra (52,9%) — e cursando ensino superior (47,8%). Grande parte dos entrevistados usava cinto de segurança enquanto motoristas (76,4%) ou como passageiros (72,2%). Prevaleram entrevistados que consumiam bebidas alcoólicas no momento da pesquisa (73,9%), com predomínio daqueles que não conduziram veículos após a saída do estabelecimento (57,9%). Preponderaram motoristas que têm hábito de dirigir sob a influência de álcool (64,7%), dos quais parcela importante já se envolveu em acidente de trânsito em decorrência de tal prática (17,6%). A maioria dos entrevistados residia em Ilhéus (71,4%). **Conclusão:** Dirigir alcoolizado ainda é uma prática corriqueira. Contudo, os entrevistados se mostraram receptivos a intervenções preventivas acerca de acidentes de trânsito.

Palavras-chave: acidentes de trânsito; prevenção de acidentes; bebidas alcoólicas; cintos de segurança; educação em saúde.

ABSTRACT

Objective: To identify in bar customers risk attitudes and to make them be aware about the dangers of these behaviors via preventive approach. **Method:** Descriptive transversal study carried out with 119 bar customers interviewed in May 2016, in Ilhéus, Bahia, Brazil. A semi-structured questionnaire was used about the following variables: gender, ethnicity, age, educational level, habit of using seat belts, alcohol consumption at the time of the interview, the vehicle driving responsibility during the period of the interview, habit of drunk driving, traffic accident history in alcohol effect and place of residence. During the questionnaire, a preventive approach was taken on the risks of drunk driving and without a seat belt. **Results:** There was a predominance of male individuals (53.8%), Caucasians (41.4%), and mean age of 27, whose age ranged from 25 to 34 years old made up more than half the sample (52.9%), and enrolled in college (47.8%). Most of the interviewees used seat belts while drivers (76.4%) or as passengers (72.2%). Prevalied interviewees who were consuming alcoholic beverages in the interview (73.9%), with predominance of those who would not drive vehicles after leaving the establishment (57.9%). Predominated drivers who have the habit of driving under the influence of alcohol (64.7%), among which an important part was already involved in a traffic accident as a result of this practice (17.6%). The majority of the interviewees resided in Ilhéus (71.4%). **Conclusion:** Drunk driving is still a common practice. However, the interviewees were receptive to preventive interventions about traffic accidents.

Keywords: accidents, traffic; accident prevention; alcoholic beverages; seat belts; health education.

¹Universidade Estadual de Santa Cruz, Liga Acadêmica de Trauma e Emergências Professor Irany Salomão – Ilhéus (BA), Brasil. Autor correspondente: Bernardo Pires Sampaio – Universidade Estadual de Santa Cruz – Departamento de Ciências da Saúde – Campus Soane Nazaré de Andrade – Rodovia Jorge Amado, km 16 – Salobrinho – CEP: 45662-900 – Ilhéus (BA), Brasil – E-mail: berna-pires@hotmail.com

Recebido em 24/01/2017. Aceito para publicação em 10/07/2017.

INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito constituem um importante problema de saúde pública mundial. Segundo o Relatório sobre a Situação Global da Segurança no Trânsito de 2015 da Organização Mundial de Saúde (OMS), os ferimentos provocados pelo trânsito são responsáveis por lesões e sequelas em 50 milhões de vítimas e pela morte de mais de 1.2 milhão de pessoas anualmente. Quando se trata de jovens entre 15 e 29 anos, tais eventos constituem a principal causa de morte e representam um custo global de US\$ 518 bilhões/ano.¹

Em destaque, os países em desenvolvimento representam cerca de 90% dos óbitos supracitados, comprometendo cerca de 3% do produto interno bruto (PIB) em consequência dos acidentes automobilísticos.¹ Em 2011, o Brasil registrou cerca de 43 mil fatalidades, ocupando o 5º lugar no *ranking* da OMS entre os países com mais mortes no trânsito, atrás de China, Índia, Rússia e EUA.² Nesse mesmo ano, somando os custos nas rodovias do país e os custos decorrentes de acidentes de trânsito nos aglomerados urbanos, foram gastos R\$ 44,6 bilhões.² Todavia, o sofrimento e os transtornos psicossociais são imensuráveis.

Dessa forma, transporte e mobilidade são questões centrais para o desenvolvimento sustentável, a equidade social e a saúde pública.³ A partir desse entendimento abrangente da representação socioeconômica da mobilidade urbana, a Organização das Nações Unidas (ONU) definiu o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, pactuando uma meta global de reduzir as mortes causadas pelo trânsito.⁴ Tal compromisso foi firmado sobre cinco pilares de intervenção (fortalecimento da gestão; investimento em infraestrutura viária; segurança veicular; comportamento e segurança dos usuários do trânsito; atendimento pré-hospitalar e hospitalar ao trauma), os quais podem ser simplificados no tripé do trânsito (engenharia, educação e fiscalização).^{4,5}

Assim, as ocorrências no trânsito são provenientes de um conjunto de circunstâncias e fatores ligados ao veículo, à via pública e ao indivíduo, destacando-se não uso de cintos de segurança e a direção sob a influência de álcool, pressupondo uma abordagem integral e multissetorial.³⁻⁵ O Brasil promoveu avanços legislativos importantes no intuito de inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, como a Lei nº 11.705, de 2008 (“Lei Seca”), e a Lei nº 12.760, de 2012 (“nova Lei Seca”), o que culminou com a redução dos acidentes automobilísticos e o decréscimo de atendimentos nos primeiros anos após a implementação dos marcos legais supracitados.⁶ Entretanto, nos anos posteriores à aprovação da lei, a fiscalização foi deixada em segundo plano, dando à população um senso de impunidade, provocando uma tendência ao aumento dos índices de acidentes.⁷⁻¹⁰ Nesse contexto, a educação é essencial para promover mudanças em longo prazo no perfil dos condutores.

Diante do exposto, este estudo buscou identificar em clientes de bares atitudes de risco e conscientizá-los simultaneamente, por meio de uma abordagem preventiva, sobre os perigos de tais comportamentos.

MATERIAIS E MÉTODOS

O material a ser apresentado corresponde a uma pesquisa de opinião realizada seguindo as diretrizes da Resolução nº 510, de 07 de abril de 2016, do Conselho Nacional de Saúde, referentes às pesquisas na área das Ciências Humanas e Sociais.

Trata-se de um estudo descritivo com 119 clientes de bares entrevistados em maio de 2016, em Ilhéus, Bahia. Aplicou-se um questionário semiestruturado acerca das seguintes variáveis: sexo, etnia, idade, grau de escolaridade, uso de cinto de segurança, consumo de álcool no momento da entrevista, responsabilidade pela condução veicular no período da realização da entrevista, hábito de dirigir sob a influência de álcool, histórico de envolvimento em acidente de trânsito sob o efeito de bebidas alcoólicas e local de residência. A avaliação dos dados deu-se por meio de estatística descritiva simples.

Os dados foram coletados por monitores e membros da Liga Acadêmica do Trauma e Emergências Professor Irany Salomão da Universidade Estadual de Santa Cruz (LATE-UESC), os quais foram previamente treinados para aplicar o questionário, incluindo um momento de pré-teste para avaliação da uniformidade da ação dos entrevistadores. Para a escolha dos entrevistados, foram abordados todos os clientes nos bares nos períodos de coleta de dados; os candidatos foram esclarecidos acerca dos objetivos, do sigilo e do anonimato do estudo, o que lhes permitiu tomar a decisão de participar ou não da pesquisa; os que concordaram assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE). Durante a aplicação do questionário, os entrevistados foram provocados a refletir acerca das próprias respostas e/ou sobre as afirmativas de seus companheiros, principalmente quanto aos riscos de dirigir após o consumo de bebidas alcoólicas e à importância do uso do cinto de segurança.

RESULTADOS

Predominaram indivíduos do sexo masculino (53,8%), caucasianos (41,4%), com idade média de 27 anos — a faixa etária entre 25 e 34 anos compôs mais da metade da amostra (52,9%) (Figura 1) — e cursando o ensino superior (47,8%) (Figura 2). Grande parte dos entrevistados costumava usar

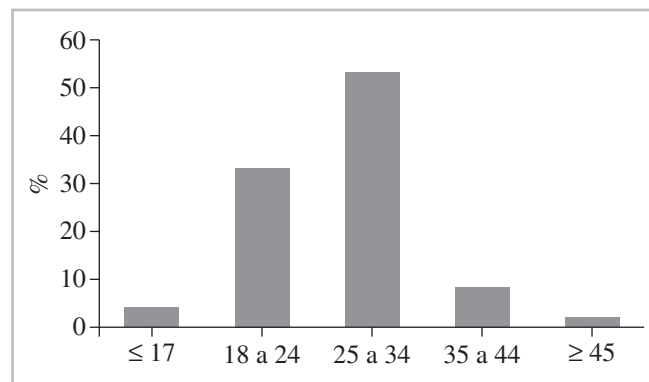


Figura 1. Faixa etária dos entrevistados.

cinto de segurança enquanto motoristas (76,4%) ou como passageiros (72,2%) (Figura 3). No momento da intervenção, prevaleceram entrevistados que consumiam bebidas alcoólicas (73,9%) (Figura 4), com predomínio daqueles que

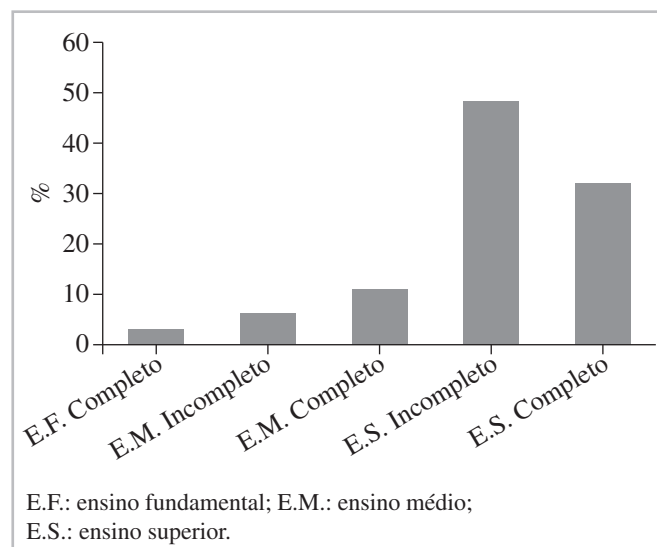


Figura 2. Grau de escolaridade.

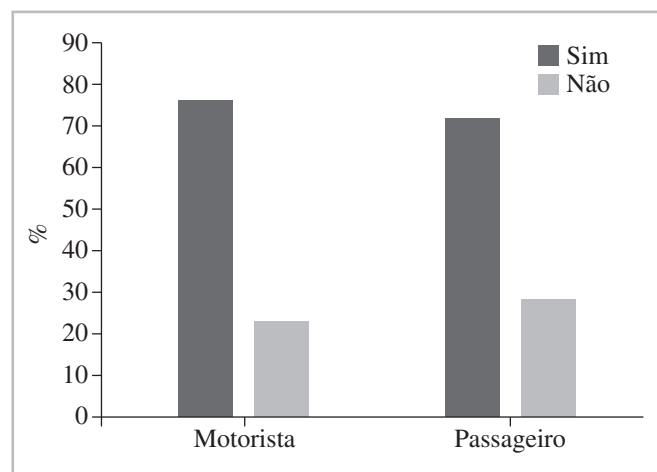


Figura 3. Distribuição do uso de cinto de segurança enquanto motorista ou passageiro.

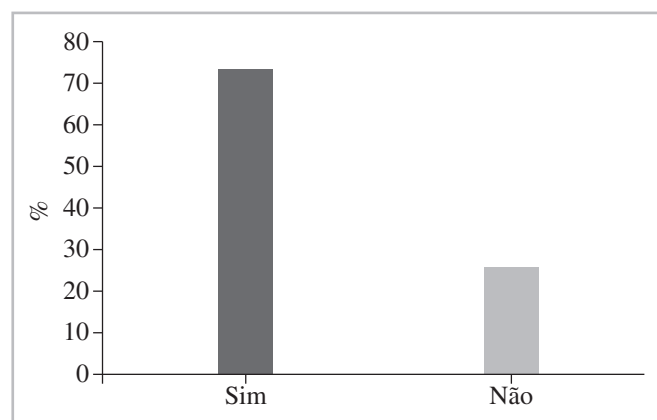


Figura 4. Consumo de álcool no momento da entrevista.

não conduziriam veículos após a saída do estabelecimento (57,9%) (Figura 5). Contudo, preponderaram motoristas que têm o hábito de dirigir sob a influência de álcool (64,7%) (Figura 6), dos quais uma parcela importante já se envolveu em algum acidente de trânsito em decorrência de tal prática (17,6%) (Figura 7). A maioria dos entrevistados residia em Ilhéus (71,4%) (Figura 8). No desenvolvimento da ação educativa, quase todos os participantes se mostraram receptivos e interessados no diálogo estabelecido para a construção da prática de prevenção de acidentes automobilísticos.

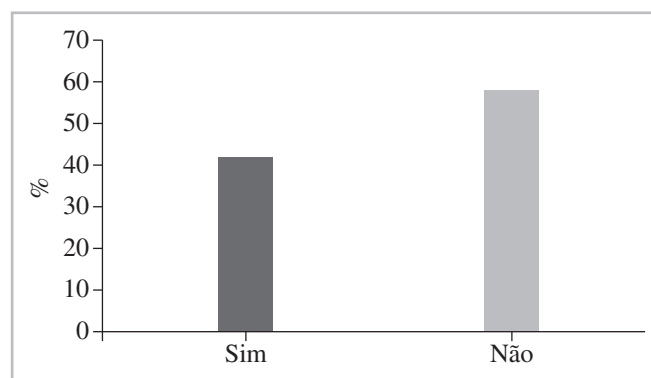


Figura 5. Responsabilidade pela condução veicular.

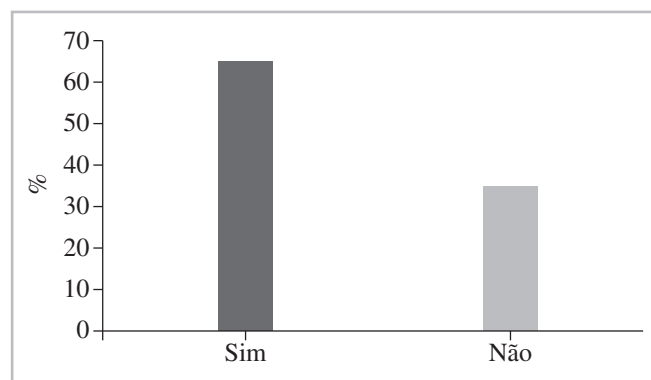


Figura 6. Hábito de dirigir sob a influência de álcool.

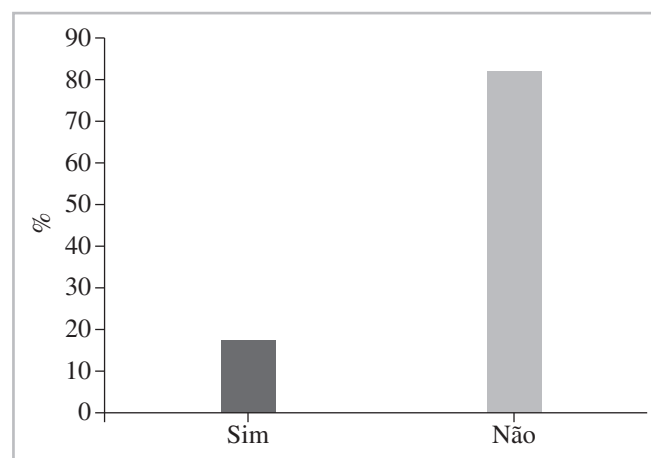


Figura 7. Histórico de acidente de trânsito sob o efeito de álcool.

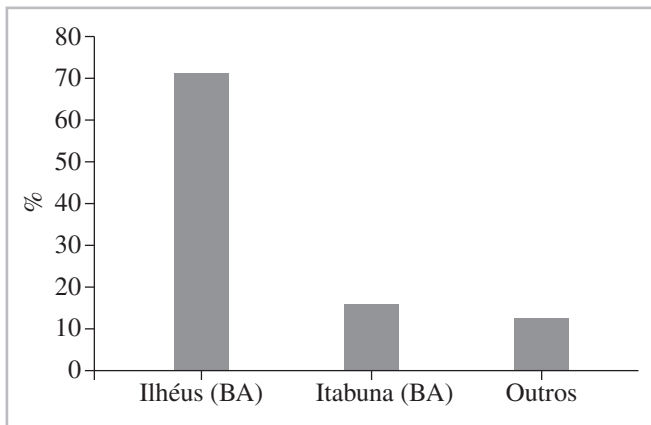


Figura 8. Local de residência.

DISCUSSÃO

A caracterização dos clientes entrevistados quanto ao gênero se aproximou dos dados consolidados pelo I Levantamento Nacional sobre os Padrões de Álcool na População Brasileira, com percentuais de 65% entre os homens e 41% entre as mulheres.¹¹ Segundo o mesmo estudo, adultos entre 25 e 34 anos apresentaram os maiores índices de consumidores, perfazendo 24% dos participantes.¹¹ Tais dados concordam com os resultados do presente trabalho, em que a faixa etária entre os frequentadores de bares fez a maioria dos entrevistados (53%), sugerindo maior envolvimento desses com ambientes propícios ao consumo de álcool.

No presente estudo, a frequência do uso do cinto de segurança foi similar ao encontrado por Souza et al. para motoristas e passageiros: 85 e 75%, respectivamente.¹² O cinto de segurança é um dispositivo simples que serve para proteger vidas e diminuir as consequências dos acidentes, tanto para motoristas quanto para passageiros, constituindo-se em item de segurança exigido legalmente em 111 países.¹ O simples ato de usá-lo reduz o risco de lesões fatais em mais de 50% para ocupantes de bancos dianteiros e em mais de 75% para passageiros do banco de trás.¹ De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é obrigatório o uso de cinto de segurança para condutores e passageiros, constituindo infração de trânsito grave deixar de usar tal item, cabendo aplicação de multa e retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.¹³

O I Levantamento Nacional Domiciliar sobre Padrões de Consumo de Álcool indicou prevalência de 35% do hábito de beber e dirigir (43% para homens e 9% para mulheres),¹¹ uma proporção inferior à identificada entre os participantes do presente estudo (65%). Na determinação multifatorial dos acidentes de trânsito, o álcool é um importante fator a considerar, sendo objeto de estudos em vários países, de modo que há registro de prevalências de 6 a 34% de alcoolemia positiva entre vítimas não fatais de diferentes causas externas admitidas em serviços de emergência.^{14,15} No Brasil, o Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes (VIVA) indicou que suspeita de consumo de bebida alcoólica pelo paciente

foi registrada em 15,8% dos atendimentos, sendo maior entre os homens (18,8%) do que entre as mulheres (7,5%) nos 11 municípios selecionados para o estudo.¹⁶ Entre os entrevistados deste trabalho, encontramos uma estatística próxima, em que 18% já havia se envolvido com acidentes após consumo de álcool.

Debruçando-nos sobre a epidemiologia do município de Ilhéus, observamos que, em 2010, foram registrados 38 óbitos decorrentes de acidentes de trânsito, dos quais a maior parte das vítimas era do sexo masculino (73%), com predomínio de ocorrências envolvendo veículos de passeio, embora participação de motocicletas estivesse em ascensão.¹⁷ O Instituto de Promoção da Segurança Pública Municipal (PROSEM) da referida cidade identificou finais de semana, feriados e meses de alta estação (dezembro, janeiro, fevereiro e março) como períodos de maior frequência de acidentes automobilísticos, destacando o crescimento da frota veicular, a embriaguez e o excesso de velocidade como fatores que favorecem o sinistro.¹⁷ Essa caracterização de cidade de Ilhéus fortalece os resultados do presente estudo, que evidenciou predomínio de homens mais expostos aos fatores de risco para o envolvimento em acidentes automobilísticos, principalmente relacionado ao consumo de álcool.

CONCLUSÕES

Apesar da proibição de dirigir após consumo de bebida alcoólica, percebe-se nos resultados desta pesquisa uma realidade preocupante, uma vez que quase a metade daqueles que estavam consumindo alguma bebida alcoólica ia dirigir após aquele momento e parcela majoritária possui o hábito de dirigir sob a influência de álcool. Para corroborar o risco dessa atitude, aproximadamente um em cinco dos participantes que possuem esse hábito já sofreram algum acidente automobilístico. Assim, dirigir alcoolizado ainda é uma prática corriqueira. Contudo, os entrevistados se mostraram receptivos a intervenções preventivas acerca de acidentes de trânsito.

REFERÊNCIAS

1. World Health Organization. Global status report on road safety. Genebra: WHO; 2015.
2. Waiselfisz JJ. Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Estudos Latinos Americanos; 2013.
3. Brasil. Ministério das Relações Exteriores. Nota 460: Declaração de Brasília: Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados [Internet]. Brasília: Ministério das Relações Exteriores; 2015 [acesso em 30 nov. 2016]. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/12508-segunda-conferencia-global-de-alto-nivel-sobre-seguranca-no-transito>
4. World Health Organization. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. Genebra: WHO; 2011.

5. Aguilera SLVU, Moysés ST, Moysés SJ. Intervenções de segurança viária e seus efeitos nas lesões causadas pelo trânsito: uma revisão sistemática. *Rev Panam Salud Publica*. 2014;36(4):257-65.
6. Malta DC, Berna RTI, Silva MMA, Claro RM, Silva Júnior JB, Reis AAC. Consumo de bebidas alcoólicas e direção de veículos, balanço da lei seca, Brasil 2007 a 2013. *Rev Saúde Pública*. 2014;48(4):692-6. DOI: 10.1590/S0034-8910.2014048005633
7. Bacchiari G, Barros AJD. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. *Rev Saúde Pública*. 2011;45(5):949-63. DOI: 10.1590/S0034-89102011005000069
8. Abreu AMM, Jomar RT, Thomaz RGF, Guimarães RM, Lima JMB, Figueiró RFS. Impacto da Lei Seca na mortalidade por acidentes de trânsito. *Rev Enferm UERJ*. 2012;20(1):21-6. DOI: 10.12957/reuerj.2012.3970
9. Martins RHG, Ribeiro CBHR, Fracalossi T, Dias NH. A lei seca cumpriu sua meta em reduzir acidentes relacionados à ingestão excessiva de álcool? *Rev Col Bras Cir*. 2013;40(6):438-42. DOI: 10.1590/S0100-69912013000600003
10. Almeida ND. Os acidentes e mortes no trânsito causados pelo consumo de álcool: um problema de saúde pública. *Rev Dir Sanit*. 2014;15(2):108-25. DOI: 10.11606/issn.2316-9044.v15i2p108-125
11. Brasil. I Levantamento Nacional sobre Padrões de Consumo de Álcool na População Brasileira. Brasília: Secretaria Nacional Antidrogas; 2007.
12. Souza RMS, Felisbino Júnior P, Braga FM, Costa Neto SD, Belo FM, Reginaldo SS, et al. Uso correto do cinto de segurança e dos dispositivos de restrição infantil em automóveis de Goiânia. *Rev Bras Ortop*. 2014;49(4):340-4. DOI: 10.1016/j.rbo.2013.09.002
13. Brasil. Presidência da República. Casa Civil. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código Trânsito Brasileiro [Internet]. 1997 [acesso em 26 nov. 2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L9503.htm
14. Gazal-Carvalho C, Carlini-Cotrim B, Silva OA, Sauer N. Prevalência de alcoolemia em vítimas de causas externas admitidas em centro urbano de atenção ao trauma. *Rev Saúde Pública*. 2002;36(1):47-54. DOI: 10.1590/S0034-89102002000100008
15. Arnauts I, Oliveira MLF. Padrão de consumo do álcool por jovens vítimas de trauma e usuários de álcool. *Rev Min Enferm*. 2012;16(3):410-8. <http://www.dx.doi.org/S1415-27622012000300013>
16. Brasil. Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes (Viva): 2009, 2010 e 2011. Brasília: Ministério da Saúde; 2013.
17. Instituto de Promoção da Segurança Pública Municipal. Diagnóstico da violência e criminalidade em Ilhéus. Ilhéus: PROSEM; 2011.

Como citar este artigo:

Sampaio BP, Rosas LL, Couto VBM, Souza RAR, Corrêa ALC, Correia KM, et al. Álcool e direção: uma abordagem preventiva entre clientes de bares. *Rev Fac Ciênc Méd Sorocaba*. 2018;20(1):18-22. DOI: 10.23925/1984-4840.2018v20i1a5