

Álcool e direção veicular: atitudes em acadêmicos de Direito

Alcohol and direction vehicle: attitudes in Law academics

Alcohol y dirección de vehículos: actitudes en Derecho académico

Recebido: 18/11/2020 | Revisado: 29/11/2020 | Aceito: 01/12/2020 | Publicado: 05/12/2020

Maria Bernadete Galrão de Almeida Figueiredo

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9961-5360>

Universidade Tiradentes, Brasil

E-mail: gbafigueiredo@gmail.com

Gustavo Henrique Barboza Nascimento

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6102-1081>

Universidade Tiradentes, Brasil

E-mail: gustavohbn@hotmail.com

Renata Lima Batalha de Andrade

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7531-2311>

Universidade Tiradentes, Brasil

E-mail: renatinhalba05@gmail.com

Yasmim Anayr Costa Ferrari

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1766-341X>

Universidade Federal de Sergipe, Brasil

E-mail: yasmimanayr@hotmail.com

Carla Viviane Freitas de Jesus

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7775-6610>

Universidade Tiradentes, Brasil

E-mail: carlavfj@gmail.com

Sonia Oliveira Lima

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3257-2412>

Universidade Tiradentes, Brasil

E-mail: sonialima.cirurgia@gmail.com

Resumo

Objetivou-se avaliar o comportamento de acadêmicos do curso de Direito, em relação ao consumo de álcool e direção. Estudo transversal, com estudantes de Direito de uma

instituição de ensino particular, em Aracaju/SE. Para avaliar o perfil sócio demográfico e acadêmico, e verificar os indivíduos que bebem e dirigem, foram elaboradas questões com base no I Levantamento Nacional sobre o uso de Álcool, Tabaco e outras Drogas, complementou-se com o *Youth Risk Behavior Survey* (YRBS). Para avaliar o padrão do consumo de álcool foi utilizado o *Alcohol Use Disorders Identification Test* (AUDIT). Utilizou-se os testes Qui-Quadrado de Pearson, Qui-Quadrado de Pearson com simulação de Monte-Carlo e exato de Fisher. 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%. Avaliou-se 358 acadêmicos com média de idade de 21,7 anos, 51,4% do sexo feminino, 96,9% solteiros. Dos alunos, 21,2% dirigiram sob efeito de álcool nos últimos 12 meses. A prevalência de estudantes que pegaram carona com motorista alcoolizado foi de 33%. Apenas um acadêmico foi multado pela polícia por estar dirigindo embriagado. (0,3%). O grupo de consumo de risco tem uma chance de 2,33 vezes de dirigir sob efeito de álcool. Conclui-se que 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 e fiscalização de dirigir sob efeito do álcool.

Palavras-chave: Bebidas alcoólicas; Dirigir sob a influência; Estudantes.

Abstract

The objective was to evaluate the behavior of undergraduate Law students, in relation to alcohol consumption and driving. Cross-sectional study with law students from a private educational institution in Aracaju/SE. To assess the socio-demographic and academic profile, and to verify the individuals who drink and drive, questions were elaborated based on the I National Survey on the use of Alcohol, Tobacco and other Drugs, complemented with the Youth Risk Behavior Survey (YRBS). The Alcohol Use Disorders Identification Test (AUDIT) was used to assess the pattern of alcohol consumption. Pearson's chi-square, Pearson's chi-square tests with Monte-Carlo simulation and Fisher's exact test were used. Crude odds ratios were estimated for the variables that obtained $p < 0.2$ in the univariate analysis and adjusted for the variables that together were significant at 5%. 358 students were evaluated, with an average age of 21.7 years, 51.4% female, 96.9% single. Of the students, 21.2% drove under the influence of alcohol in the last 12 months. The prevalence of students hitchhiking with a drunk driver was 33%. Only one academic was fined by the police for driving while intoxicated (0.3%). The risky drinking group has a 2.33-fold chance of driving

under the influence of alcohol. It is concluded that although it is a population of higher education and knowledgeable about the legislation, there is a high prevalence of alcohol use associated with driving, which implies the need for improvements in the prevention and inspection campaigns of driving under the influence of alcohol.

Keywords: Alcoholic beverages; Driving under the influence; Students.

Resumen

El objetivo fue evaluar el comportamiento de estudiantes de licenciatura en Derecho, en relación al consumo de alcohol y la conducción. Estudio transversal con estudiantes de derecho de una institución educativa privada en Aracaju/SE. Para evaluar el perfil sociodemográfico y académico, y verificar las personas que beben y conducen, se elaboraron preguntas a partir de la I Encuesta Nacional sobre el uso de Alcohol, Tabaco y otras Drogas, complementada con la Encuesta de Conductas de Riesgo en Jóvenes (YRBS). Se utilizó la Prueba de Identificación de Trastornos por Consumo de Alcohol (AUDIT) para evaluar el patrón de consumo de alcohol. Se utilizaron las pruebas de chi-cuadrado de Pearson, chi-cuadrado de Pearson con simulación de Monte-Carlo y prueba exacta de Fisher. Se estimaron odds ratios brutas para las variables que obtuvieron $p < 0,2$ en el análisis univariante y se ajustaron para las variables que juntas resultaron significativas al 5%. Fueron evaluados 358 estudiantes, con una edad promedio de 21,7 años, 51,4% mujeres, 96,9% solteros. De los estudiantes, el 21,2% condujo bajo los efectos del alcohol en los últimos 12 meses. La prevalencia de estudiantes que hacen autostop con un conductor ebrio fue del 33%. Solo un académico fue multado por la policía por conducir en estado de ebriedad (0,3%). El grupo de consumidores de riesgo tiene una probabilidad 2,33 veces mayor de conducir bajo la influencia del alcohol. Se concluye que si bien se trata de una población de estudios superiores y conocedora de la legislación, existe una alta prevalencia de consumo de alcohol asociado a la conducción, lo que implica la necesidad de mejoras en las campañas de prevención e inspección de la conducción bajo los efectos del alcohol.

Palabras clave: Bebidas alcohólicas; Conducir bajo la influencia; Estudiantes.

1. 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 atenção (Carmo et al., 2018).

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 (Antunes et al., 2019; Keall et al., 2004).

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 álcool (Antunes et al., 2019).

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 sociedade (Ministério da Saúde, 2014). 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 e 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 hospitalares (Brasil, 2015).

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 universitários (Mendonça, Jesus & Lima, 2018). 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 de álcool, nos últimos 12 meses. Esse ato foi relatado, com maior frequência, entre os universitários de Instituições de Ensino Superior (IES) privada (19%); já os universitários de IES pública, correspondem a 16% (Brasil, 2010).

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 habilitado (Nascimento & Menandro, 2016; Brasil, 2008). Outras mudanças ocorreram através da Lei Nº 12.760, quando 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 for constatada uma “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” (Brasil, 2012).

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

2. Metodologia

Trata-se de um estudo transversal de abordagem quantitativa e caráter analítico. 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, e que aceitaram participar, voluntariamente, da pesquisa. Foram excluídos os questionários com preenchimento inadequado, que prejudicavam a interpretação dos dados.

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 (1996). 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 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, 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.

Outro questionário, de elaboração própria, foi desenvolvido para verificar os indivíduos que bebem e dirigem. 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) (Brasil, 2010).

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 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 álcool (Babor et al., 2001).

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 das 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.

3. Resultados

Entrevistou-se 360 estudantes do curso de Direito, do 1º ao 10º período, sendo excluídos dois questionários por preenchimento inadequado. Dessa forma, no presente estudo avaliou-se 358 acadêmicos com média de idade de 21,7 anos, com o mínimo de 18 anos e máximo de 60 anos. Destes, 184 (51,4%) eram do sexo feminino e 174 (48,6%) do sexo masculino. Houve predomínio de estudantes solteiros 349 (96,9%) e residentes com pais/padrastos/outros familiares 290 (80,6%). Portadores de carteira de habilitação foram 182 (50,8%), enquanto que 176 (49,2%) não eram habilitados.

No que se refere às características sobre uso do álcool e direção nos últimos 12 meses, 76 (21,2%) dirigiram sob efeito de álcool, sendo que desses 26 (7,3%) dirigiram 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%); de acidentes que alguém se machucou 4 (1,1%); foi advertido pela polícia 1 (0,3%); foi o motorista da vez 64 (17,9%); pegou carona com um motorista da vez 98 (27,4%) (Tabela 1).

Tabela 1 – Atitudes relacionadas ao álcool e direção veicular nos últimos 12 meses dos estudantes de direito, da cidade de Aracaju/SE (n=358).

	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
Peguei carona com o motorista da vez (aquele que deu carona porque não bebeu)		
Sim	98	27,4
Não	260	72,6
Nenhuma das alternativas		
Sim	150	41,9
Não	208	58,1

Fonte: Autores.

O percentual de estudantes que, nos últimos 30 dias dirigiram um veículo quando estava bebendo, foi de 29 (8,1%). 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).

Tabela 2 – Atitudes relacionadas ao uso do álcool, direção veicular e mensagens de texto nos últimos 30 dias dos estudantes de direito, da cidade de Aracaju/SE (n=358).

	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	250	69,8
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	188	52,5
0 vezes	141	39,4
1 vez	15	4,2
2 ou 3 vezes	14	3,9

Fonte: Autores.

Sobre de onde estava dirigindo, a maioria dos estudantes que beberam e dirigiram nos últimos 12 meses, iniciou o percurso de um pub/bar/clube/restaurante 37 (48,7%); sobre o tempo entre o último drink alcoólico e começou a dirigir, a grande parte fez em menos de

meia hora 26 (34,2%); a prevalência maior foi durante o período da noite 35 (46,1%) e no fim de semana (sexta-feira a domingo) 65 (85,5%) (Tabela 3).

Tabela 3 – Lugares, tempo, parte do dia e dia da semana depois de ter bebido dos estudantes de direito, da cidade de Aracaju/SE (n=358).

	N	%
Dirigiram poucas horas depois de ter bebido nos últimos dozes meses		
Se aplica	76	21,2
Não se aplica	282	78,8
Pensando sobre a última vez que você dirigiu um veículo motorizado após ter bebido, de onde você estava dirigindo?		
Eu estava dirigindo da minha casa	17	22,4
Eu estava dirigindo da casa de um amigo/parente	18	23,7
Eu estava dirigindo de um pub/bar/clube/restaurante	37	48,7
Eu estava dirigindo de outro lugar	4	5,3
Aproximadamente quanto tempo você diria entre terminar de beber seu último drink alcoólico e começar a dirigir?		
Menos de meia hora	26	34,2
Entre meia hora e uma hora	16	21,1
Entre uma e duas horas	13	17,1
Entre duas e quatro horas	11	14,5
Mais de quatro horas	6	7,9
Não sei / não me lembro	4	5,3
Pensando sobre a última vez que você dirigiu um veículo motorizado e ingeriu álcool, qual hora do dia era?		
Foi durante o dia	9	11,8
Era a noite	35	46,1
Era tarde da noite	26	34,2
Era a manhã depois que eu tinha bebido	6	7,9
Pensando sobre a última vez que você dirigiu um veículo motorizado e ingeriu álcool, foi em um dia da semana ou no fim de semana?		
Foi no fim de semana (sexta-feira a domingo)	65	85,5
Era um dia de semana (segunda-feira a quinta-feira)	11	14,5

Fonte: Autores.

De acordo a classificação AUDIT o consumo de baixo risco ou abstinência foi verificado em 244(68,2%), consumo de risco em 94(26,3%), nocivo em 16(4,5%) e possível dependência em 4(1,1%). Quanto a frequência de consumo de bebidas com álcool nos últimos 12 meses, 105(29,3%) referiram nunca ter praticado; 119(33,2%) uma vez por mês ou menos; 108(30,2%) duas a quatro vezes por mês; 23(6,4%) duas a três vezes por semanas; 3(0,9%) quatro ou mais vezes por semana.

A população abstinentes, que não dirigia sob efeito do álcool, foi de 204 (83,6%), estatisticamente maior que ato de dirigir após ter ingerido bebida alcoólica (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 4).

Tabela 4 – Classificação AUDIT entre os grupos consumo de risco e abstinência nos estudantes de direito, da cidade de Aracaju/SE (n=358).

	Classificação AUDIT		p-valor
	Consumo de risco N (%)	Abstinência N (%)	
Dirigi sob efeito de álcool			
Sim	36 (31,6)	40 (16,4)	0,001 ^Q
Não	78 (68,4)	204 (83,6)	
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 (8,8)	16 (6,6)	0,510 ^F
Não	104 (91,2)	228 (93,4)	
Peguei carona com motorista alcoolizado			
Sim	37 (32,5)	81 (33,2)	0,972 ^Q
Não	77 (67,5)	163 (66,8)	
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	6 (5,3)	15 (6,1)	0,626 ^F
Não	108 (94,7)	229 (93,9)	
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 (1,6)	0,313 ^F
Não	114 (100)	240 (98,4)	
Fui advertido e/ou multado pela polícia por estar dirigindo embriagado			
Sim	0 (0)	1 (0,4)	1,000 ^F
Não	114 (100)	243 (99,6)	
Fui o motorista da vez (aquele que deu carona porque não bebeu)			
Sim	18 (15,8)	46 (18,8)	0,456 ^F
Não	96 (84,2)	199 (81,2)	
Peguei carona com o motorista da vez (aquele que deu carona porque não bebeu)			
Sim	37 (32,5)	61 (25,0)	0,106 ^Q
Não	77 (67,5)	183 (75,0)	
Nenhuma das alternativas			
Sim	46 (40)	104 (42,9)	0,608 ^Q
Não	68 (60)	140 (57,1)	

Legenda: n – frequência absoluta. % – frequência relativa percentual. ^Q Teste Qui-Quadrado de Pearson. ^F Teste Exato Fisher. Fonte: Autores.

Quanto a estar em um veículo conduzido por alguém que estava bebendo álcool, nos últimos 30 dias, não houve diferença significativa entre os grupos (p-valor: 0,413 QM); também não houve diferença em dirigir um veículo quando estava bebendo álcool nos últimos 30 dias (p-valor: 0,817 QM) (Tabela 5).

Tabela 5 – Classificação AUDIT entre os grupos consumo de risco e abstinência nos estudantes de direito, da cidade de Aracaju/SE (n=358).

	Classificação AUDIT		p-valor
	Consumo de risco	Abstinência	
	N (%)	N (%)	
Quantas vezes você estava em um carro ou outro veículo conduzido por alguém que estava bebendo álcool?			
0 vezes	75 (65,8)	175 (71,7)	0,413 ^{QM}
1 vez	16 (14,0)	23 (9,4)	
2 ou 3 vezes	17 (14,9)	36 (14,6)	
4 ou 5 vezes	5 (4,4)	6 (2,5)	
6 ou mais vezes	1 (0,9)	4 (1,8)	
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	57 (50,0)	131 (53,7)	0,817 ^{QM}
0 vezes	47 (41,2)	94 (38,5)	
1 vez	6 (5,3)	9 (3,7)	
2 ou 3 vezes	4 (3,5)	10 (4,1)	

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

Entre os grupos consumo de risco (69,3%) e abstinentes (83,2%) 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 (58,3%) 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 de qual era a hora do dia que dirigiu um veículo motorizado e ingeriu álcool (p-valor: 1,000 QM) e nem de qual dia da semana aconteceu tal fato (p-valor: 1,000 F) (Tabela 6).

Tabela 6 – Classificação AUDIT entre os grupos consumo de risco e abstinência nos estudantes de direito, da cidade de Aracaju/SE (n=358).

	Classificação AUDIT		p-valor
	Consumo de risco	Abstinência	
	N (%)	N (%)	
Dirigiram poucas horas depois de ter bebido nos últimos dozes meses			
Se aplica	35 (30,7)	41 (16,8)	0,001 ^Q
Não se aplica	79 (69,3)	203 (83,2)	
Pensando sobre a última vez que você dirigiu um veículo motorizado após ter bebido, de onde você estava dirigindo?			
Eu estava dirigindo da minha casa	5 (13,9)	12 (30)	0,024 ^{QM}
Eu estava dirigindo da casa de um amigo/parente	6 (16,7)	12 (30)	
Eu estava dirigindo de um pub/bar/clube/restaurante	21 (58,3)	16 (40)	

Eu estava dirigindo de outro lugar	4 (11,1)	0 (0)	
Aproximadamente quanto tempo você diria entre terminar de beber seu último drink alcoólico e começar a dirigir?			
Menos de meia hora	13 (37,1)	13 (31,7)	0,535 ^{QM}
Entre meia hora e uma hora	9 (25,7)	7 (17,1)	
Entre uma e duas horas	7 (20)	6 (14,6)	
Entre duas e quatro horas	4 (11,4)	7 (17,1)	
Mais de quatro horas	1 (2,9)	5 (12,2)	
Não sei / não me lembro	1 (2,9)	3 (7,3)	
Pensando sobre a última vez que você dirigiu um veículo motorizado e ingeriu álcool, qual hora do dia era?			
Foi durante o dia	4 (11,4)	5 (12,2)	1,000 ^{QM}
Era a noite	17 (48,6)	18 (43,9)	
Era tarde da noite	12 (34,3)	14 (34,1)	
Era a manhã depois que eu tinha bebido	2 (5,7)	4 (9,8)	
Pensando sobre a última vez que você dirigiu um veículo motorizado e ingeriu álcool, foi em um dia da semana ou no fim de semana?			
Foi no fim de semana (sexta-feira a domingo)	31 (86,1)	34 (85)	1,000 ^F
Era um dia de semana (segunda-feira a quinta-feira)	5 (13,9)	6 (15)	

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. Fonte: Autores.

Segundo os consumidores de risco, houve diferença significativa para os consumidores que fizeram uso de duas a quatro vezes por mês (58,8%), duas a três vezes por semana (17,5%) e quatro ou mais vezes por semana (2,6%) (p-valor: <0,001 QM) (Tabela 7).

Tabela 7 – Classificação AUDIT entre os grupos consumo de risco e abstinência nos estudantes de direito, da cidade de Aracaju/SE (n=358).

	Classificação AUDIT		p-valor
	Consumo de risco N (%)	Abstinência N (%)	
Frequência consumo bebidas com álcool			
Nunca	0 (0)	105 (43)	<0,001 ^{QM}
Uma vez por mês ou menos	24 (21,1)	95 (39)	
Duas a quatro vezes por mês	67 (58,8)	41 (16,8)	
Duas a três vezes por semanas	20 (17,5)	3 (1,2)	
Quatro ou mais vezes por semana	3 (2,6)	0 (0)	

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

De acordo com as razões de chances, os indivíduos com faixa etária entre 21-25 anos e > 26 têm 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 8).

Tabela 8 – Razões de chances bruta entre os grupos consumo de risco e abstinência nos estudantes de direito, da cidade de Aracaju/SE (n=358).

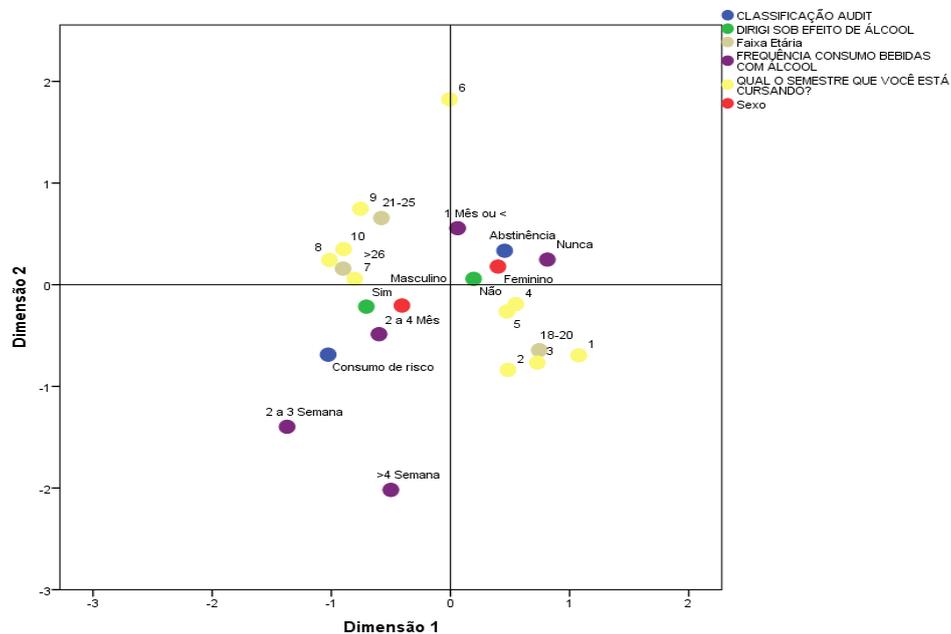
	CLASSIFICAÇÃO AUDIT		p-valor
	RC (IC95%)	RCa (IC95%)	
Faixa Etária			
18-20	1		
21-25	2,66 (1,28-5,55)		
>26	1,94 (1,19-3,17)		
Sexo			
Feminino	1	1	
Masculino	2,20 (1,39-3,49)	1,94 (1,18-3,20)	0,009
Qual o semestre que você está cursando?			
1,0	1	1	
2,0	1,01 (0,29-3,51)	0,79 (0,22-2,86)	0,725
3,0	1,82 (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	1		
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	

Fonte: Autores.

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.

Figura 1 - Mapa Perceptual estimado por Análise de Correspondência Múltipla.



Fonte: Autores.

4. Discussão

No presente estudo, a maioria dos acadêmicos eram solteiros, com idade média de 21,7 anos e 51,4% do sexo feminino. Dados semelhantes com pesquisa em estudantes do curso de Direito de universidade particular na cidade de Montes Claros-MG com 56,1% do sexo feminino e 49,5% solteiros (Silva et al., 2015). Esses resultados 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.

Nos últimos 12 meses verificou-se que 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). Em estudo executado com 383 estudantes universitários, a prevalência de pessoas que dirigiram sob influência do álcool foi, também, de 22,7% (Mendes, Mann & Khenti, 2019). 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 (Malta et al., 2015; Munhoz et al., 2017). Ainda que 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 68,2% dos estudantes entrevistados têm um padrão de consumo de abstinência/consumo de baixo risco, enquanto o padrão de consumo de risco foi notado em 30,8% da amostra. Em estudo realizado com estudantes de Direito, foi verificado que 79,1% se enquadravam na classificação de baixo risco (Silva et al., 2015). Em pesquisa feita com acadêmicos das áreas de exatas, ambientais e farmacêuticas foi observado um percentual de abstinência/baixo risco de 88,7%, com 91,9% do sexo feminino (Silva & Tucci, 2016). De acordo com amostra com estudantes de Ciências da Saúde verificou-se que 78,9% puderam ser classificados como abstinentes ou usuários de baixo risco (Mendonça, Jesus & Lima, 2018). Esses dados corroboram que, mesmo sendo de áreas diferentes, o perfil de consumo alcoólico de baixo risco, entre os universitários, é semelhante.

Nos últimos 12 meses 70,7% dos universitários entrevistados fizeram uso de álcool. É importante ressaltar que o consumo, entre os universitários, é mais frequente e intenso do que na população em geral (Antunes et al., 2019). 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% (Laranjeira et al., 2014). A discrepância observada na porcentagem de uso de álcool pode ser atribuída ao fato do levantamento nacional ter sido realizado com faixas etárias mais velhas e, também, com vários setores da sociedade, e não só com universitários.

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 Lima (2018) 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. (2017) 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. (2016) falam que o consumo abusivo e frequente de álcool é mais prevalente entre os homens jovens e solteiros. Pode-se levar em conta aspectos históricos e culturais, onde o público masculino é incentivado a ingerir bebidas alcoólicas de forma mais intensa que o sexo feminino.

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 estresse (Ferro et al., 2019). Por muitas vezes, a decisão de dirigir e beber é influenciada pelo comportamento do seu ciclo de amizades e contexto social (Paixão, Abreu & Lima, 2015). 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, com o conhecimento dessas características sociodemográficas, podem ser traçadas políticas de saúde pública mais efetivas (Mendonça et al., 2018). Isso demonstra a necessidade da implementação de medidas educativas com maior divulgação.

Apesar de ser considerado um dos países com o trânsito mais violento do mundo, o Brasil apresenta, conforme estudo realizado em 2015 pela Organização das Nações Unidas, uma das legislações com normas mais punitivas entre os países desenvolvidos, relacionadas à direção sob efeito do álcool (ONU, 2015). Dirigir alcoolizado, além de acarretar penalidades administrativas é considerado crime, segundo o atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei 9.503 da Constituição Federal de 1988 (Abreu, Souza & Mathias, 2018; Souza et al., 2020).

Na presente pesquisa observou-se que apenas um, dentre os 358 estudantes entrevistados, foi advertido e/ou multado pela polícia por estar dirigindo embriagado. Ao analisar o trânsito no Brasil, se observa que há uma tendência da população achar que os acidentes de trânsito são fatalidades ou um comportamento individual irresponsável. Existem vários fatores que corroboram para a falta de uma "cultura de segurança no trânsito" no Brasil, entre eles, a fiscalização precária e a falta de punição. Assomados a esses fatores, existe a falta de recursos financeiros, humanos e de equipamentos, e a corrupção inerente a cultura (Pechansky et al., 2009; Staton et al., 2016).

Os estudantes de Direito avaliados no presente estudo, ainda que conhecedores do rigor da Lei Seca do CTB, transgridem essa lei, talvez por saberem da possibilidade de cometer um crime e não receberem punição. No entanto, o conhecimento das leis não reflete em comportamento adequado no trânsito. Estima-se que a falha atribuída ao componente humano, seja por erros ou por violações às leis, esteja envolvida em 90% dos acidentes de trânsito (Bottesini & Nodari, 2012; Goi & Goi, 2020).

Os acidentes de trânsito são preveníveis e previsíveis. Por essas razões, 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 quando aliado à direção veicular, põe em risco a vida dos mesmos e de terceiros. Existe uma real necessidade de inclusão de campanhas de prevenção de dirigir sob efeito do álcool, no meio universitário. 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. Além disso, o ato de dirigir ou pegar carona com motorista alcoolizado é ainda realizado. Dessa maneira, o desenvolvimento de tecnologias para aplicação com maior eficiência e rapidez de penalidades, podem ajudar à dissuasão dos comportamentos indevidos dos condutores e, conseqüentemente, a melhoria da segurança do trânsito.

5. Conclusão

Embora seja uma população de ensino superior e conhecedora da legislação, há elevada prevalência dos acadêmicos de Direito que utilizaram bebida alcoólica e dirigiram e que pegaram carona com motoristas alcoolizados nos últimos 12 meses. 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.

Os resultados da presente pesquisa, mostram a vulnerabilidade da população avaliada diante do consumo de álcool e direção veicular. Portanto, torna-se relevante a realização de novos estudos que avaliem o ato de dirigir, em outras situações de risco, que provoquem incidentes e infrinjam as leis vigentes.

Referências

Abreu, D. R. D. O. M., Souza, E. M. D., & Mathias, T. A. D. F. (2018). Impacto do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei Seca na mortalidade por acidentes de trânsito. *Cadernos de Saúde Pública*, 34, e00122117.

Antunes, Â. T., Fernandes, L. J., Costa, N. L. F., Wessler, L. B., Pacheco, A., Ambrosio, P. G., & Madeira, K. (2019). Perfil dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito por ingestão de álcool em um município do sul-catarinense. *Relatos De Casos*, 63(1), 54-61.

Babor, T. F., de la Fuente, J. R., Saunders, J., & Grant, M. (2001). The Alcohol Use Disorders Identification Test: Guidelines for use in. (2a ed.), Geneva: Publication WHO/MSD/MSB; 2001.

Bottesini, G., & Nodari, C. (2012). Influência de medidas de segurança de trânsito no comportamento dos motoristas. 2011. *Transportes*, 19(1), 77-86.

Brasil. (2008). Lei n. 11.705, de 19 de junho de 2008. Brasília. Recuperado de: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm#art5.

Brasil. (2010). 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 PCAV, Oliveira LG. Brasília: SENAD.

Brasil. (2012). Lei n. 12.760, de 20 de dezembro de 2012. Brasília. Recuperado de: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm#art1.

Brasil. (2015). 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.

Carmo, D. R. P., Faria, F. L., Pelzer, M. T., Terra, M. G., dos Santos, M. A., & Pillon, S. C. (2018). Motivações atribuídas por adultos ao consumo de bebidas alcoólicas no contexto social. *Revista Psicologia-Teoria e Prática*, 20(2).

Castaño-Perez, G. A., & Calderon-Vallejo, G. A. (2014). Problems associated with alcohol consumption by university students. *Revista latino-americana de enfermagem*, 22(5), 739-746.

Damacena, G. N., Malta, D. C., Boccolini, C. S., Souza Júnior, P. R. B. D., Almeida, W. D. S. D., Ribeiro, L. S., & Szwarcwald, C. L. (2016). Consumo abusivo de álcool e envolvimento em acidentes de trânsito na população brasileira, 2013. *Ciência & Saúde Coletiva*, 21, 3777-3786.

Ferreira, L. N., Sales, Z. N., Casotti, C. A., Bispo Júnior, J. P., & Braga Júnior, A. C. R. (2011). Perfil do consumo de bebidas alcoólicas e fatores associados em um município do Nordeste do Brasil. *Cadernos de Saúde Pública*, 27, 1473-1486.

Ferro, L. R. M., Trigo, A. A., Oliveira, A. J., de Almeida, M. A. R., Tagava, R. F., Meneses-Gaya, C., & Rezende, M. M. (2019). Estresse percebido e o uso de álcool, tabaco e outras drogas entre universitários. *Saúde e Pesquisa*, 12(3), 573-581.

Goi, E. A., & Goi, M. E. J. (2020). A educação para o trânsito: uma temática a ser trabalhada na experimentação em química. *Research, Society and Development*, 9(3), e125932684-e125932684.

Keall, M. D., Frith, W. J., & Patterson, T. L. (2004). The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time risk of driver fatal injury in New Zealand. *Accident Analysis & Prevention*, 36(1), 49-61.

Laranjeira, R., Madruga, C. S., Pinsky, I., Caetano, R., Mitsuhiro, S. S., & Castello, G. (2014). II Levantamento Nacional de Álcool e Drogas (LENAD)–2012. *São Paulo: Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia para Políticas Públicas de Álcool e Outras Drogas (INPAD), UNIFESP.*

Malta, D. C., Bernal, R. T. I., Mascarenhas, M. D. M., Silva, M. M. A. D., Szwarcwald, C. L., & Morais Neto, O. L. D. (2015). 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*, 18, 214-223.

Mello Jorge, M. H. P., & Adura, F. E. (2013). Álcool e direção veicular. *Revista USP*, (96), 23-36.

Mendes, J. A. D. A., Mann, R., & Khenti, A. (2019). Percepção De Risco E Condução De Veículo Automotor Sob O Efeito De Maconha: Um Estudo Com Universitários De Uma Instituição Particular. *Texto & Contexto-Enfermagem*, 28(SPE).

Mendonça, A. K. R. H., Jesus, C. V. F. D., & Lima, S. O. (2018). Factors associated with high-risk alcohol consumption among health science undergraduate students. *Revista Brasileira de Educação Médica*, 42(1), 207-215.

Ministério Da Saúde. (2014). DATASUS. Tecnologia da Informação a Serviço do SUS. Recuperado de: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/evitb10uf.def>.

Munhoz, T. N., Santos, I. S., Nunes, B. P., Mola, C. L. D., Silva, I. C. M. D., & Matijasevich, A. (2017). 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*, 33, e00104516.

Nascimento, A. D. S., & Menandro, P. R. M. (2016). Bebida alcoólica e direção automotiva: relatos de Policiais Militares sobre a “Lei Seca”. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 36(2), 411-425.

Nunes, J. M., Campolina, L. R., Vieira, M. A., & Caldeira, A. P. (2012). Consumo de bebidas alcoólicas e prática do binge drinking entre acadêmicos da área da saúde. *Rev Psiq Clín.*, 39(3), 94-9.

Organização das Nações Unidas (ONU). (2015). Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável Nova York. Recuperado de: www.sustainabledevelopmentun.org.

PaixãoI, L. A. R., AbreuII, A. M. M., & de LimaIII, J. M. B. (2015). Rastreamento do uso de álcool entre motoristas, após a implementação da Lei Seca. *Rev enferm UERJ*, 23(6), 6):799-804

Pechansky, F., De Boni, R., Von Diemen, L., Bumaguin, D., Pinsky, I., Zaleski, M., & Caetano, R. (2009). Alta prevalência relatada de beber e dirigir no Brasil: dados do primeiro estudo representativo realizado em domicílios. *Revista Brasileira de Psiquiatria*, 31(2).

Pereira, S. M. (2012). O estudo da prevalência da fobia social entre estudantes universitários de direito. [Dissertação]. Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora.

Pocock, S. J. (2013). *Clinical trials: a practical approach*. John Wiley & Sons; 1996. 288.

Silva, É. C., & Tucci, A. M. (2016). Padrão de consumo de álcool em estudantes universitários (calouros) e diferença entre os gêneros. *Temas em Psicologia*, 24(1), 313-323.

Silva, E. M., Souza, M. C. J., Jones, K. M., & Soares, W. D. (2015). Consumo de álcool entre os acadêmicos do curso de direito. *Revista Eletrônica Gestão e Saúde*, (3), 2723-2738.

Souza, J. S., de Miranda, R. B., Oliveira, J. S., & Lopes, G. S. (2020). Consumo de bebida alcoólica e trânsito entre estudantes universitários: uma revisão integrativa. *Research, Society and Development*, 9(10), e1459108535-e1459108535.

Staton, C., Vissoci, J., Gong, E., Toomey, N., Wafula, R., Abdelgadir, J., & Ratliff, C. D. (2016). Road traffic injury prevention initiatives: a systematic review and metasummary of effectiveness in low and middle income countries. *PloS one*, 11(1), e0144971.

Tavares-Jomar, R., & Santos-Silva, E. (2013). Consumo de bebidas alcoólicas entre estudantes de Enfermagem. *Aquichan*, 13(2), 226-233.

WHO (World Health Organization). (2007). *Beber e Dirigir: Manual de Segurança de Trânsito para Profissionais de Trânsito e Saúde*. Genebra: Global Road Safety Partnership.

Zador, P. L., Krawchuk, S. A., & Voas, R. B. (2000). Alcohol-related relative risk of driver fatalities and driver involvement in fatal crashes in relation to driver age and gender: an update using 1996 data. *Journal of studies on alcohol*, 61(3), 387-395.

Porcentagem de contribuição de cada autor no manuscrito

Maria Bernadete Galvão de Almeida Figueiredo – 25%

Gustavo Henrique Barboza Nascimento – 15%

Renata Lima Batalha de Andrade – 10%

Yasmim Anayr Costa Ferrari – 10%

Carla Viviane Freitas Jesus – 20%

Sonia Oliveira Lima – 20%