

**FACULDADE PATOS DE MINAS
DEPARTAMENTO GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
CURSO BACHARELADO EM PSICOLOGIA**

NATHÁLIA XAVIER SILVA

**O USO E ABUSO DE ÁLCOOL E O SEU IMPACTO COMO CAUSA DE
ACIDENTES DE TRÂNSITO**

**PATOS DE MINAS
2018**

**FACULDADE PATOS DE MINAS
DEPARTAMENTO GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
CURSO BACHARELADO EM PSICOLOGIA**

NATHALIA XAVIER SILVA

**O USO E ABUSO DE ÁLCOOL E O SEU IMPACTO COMO CAUSA DE
ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Artigo apresentado à Faculdade Patos de Minas como requisito para conclusão do Curso de Graduação em Psicologia para finalidade de obtenção do título de Bacharel, podendo gozar dos direitos de Psicólogo.

Orientadora: Profa. Ma. Delza Ferreira Mendes

Co. orientadora: Profa. Dra. Luciana de Araújo Mendes Silva

**PATOS DE MINAS
2018**

FACULDADE PATOS DE MINAS
DEPARTAMENTO DE GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
Curso Bacharelado em Psicologia

NATHÁLIA XAVIER SILVA

**O USO E ABUSO DE ÁLCOOL E O SEU IMPACTO COMO CAUSA DE
ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Banca Examinadora do Curso de Bacharelado em Psicologia, composta em 28 de junho de 2018.

Orientador: Profa. Ma. Delza Ferreira Mendes
Faculdade Patos de Minas

Examinadora 1: Profa. Ma. Aline Fernandes Alves
Faculdade Patos de Minas

Examinador 2: Profa. Me. Gilmar Antoniassi Júnior
Faculdade Patos de Minas

DEDICO este trabalho aos estudiosos e criadores de leis que proporcionam aos cidadãos um trânsito mais seguro, aos psicólogos e também às pessoas que perderam seus entes queridos em acidentes de trânsito e às vítimas de acidentes.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pela devida graça de realizar cada um dos meus sonhos e fazer com que eles se tornem realidade, a minha família por acreditar em mim e nos meus sonhos, por me ajudar nos momentos em que eu mais precisei e nos dias que me faltavam fé e esperança. Quero agradecer aos meus amigos pelos dias mais lindos da minha vida, pelas palavras de força, pelos gestos de carinho pelas horas me ouvindo, por estar ao meu lado nos momentos mais difíceis pelos momentos de alegria.

E dedico também todo meu agradecimento aos meus professores, em especial a orientadora, por todo conhecimento que me foi proporcionado por horas de aula, por cada dia desses 5 anos de faculdade.

Agradeço ao meu coordenador de curso por cada conselho e pelos momentos que me escutou e me ajudou nas melhores escolhas as quais me fizeram conquistar e realizar vários projetos.

A menos que modifiquemos à nossa maneira de pensar, não seremos capazes de resolver os problemas causados pela forma como nos acostumamos a ver o mundo.

Albert Einstein

O USO E ABUSO DE ÁLCOOL E O IMPACTO COMO CAUSA DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

THE USE AND ABUSE OF ALCOHOL DRINK ANT ITS CONNECTION WITH TRAFFIC ACCIDENTS

Nathália Xavier Silva¹

Delza Ferreira Mendes²

Luciana de Araújo Mendes Silva³

RESUMO

O avanço no consumo de álcool nos dias de hoje é considerado um problema de saúde pública em todo mundo e principalmente no Brasil, ganhando destaque pelo fato do condutor assumir o volante após o consumo de bebida alcoólica. Este estudo objetivou descrever as consequências do consumo de bebida alcoólica por condutores de veículos automotores e as possíveis consequências causadas após o consumo. No Brasil, o número de consumidores de bebida alcoólica se tornou um problema de saúde pública. Apesar da diminuição da ocorrência de acidentes de trânsito devido às medidas adotadas, ainda é notado um impacto relacionado a ingestão de álcool e direção. Como uma das consequências da ingestão de bebida alcoólica existem os sintomas e os sentimentos que influenciam o condutor, que podem tornar seu comportamento agressivo. O condutor pode se tornar prepotente ao assumir o veículo, acreditando ser inatingível, o que pode o levar a agir com imprudência, causando transtornos e até cometendo um ato violento no trânsito. Pode-se concluir que o condutor que consome bebida alcoólica antes de dirigir tem sua atenção diminuída, suas percepções e comportamentos alterados, tornando-o propenso a infringir as leis e também a causar acidentes de trânsito.

Palavras-chave: Álcool. Transito. Redução de Danos. Comportamento. Acidentes.

ABSTRACT

¹ Graduanda em Psicologia pela Faculdade Patos de Minas (FPM). e-mail: nathalia_xavierpsi@outlook.com

² Mestre em Educação Magistério Superior pela Faculdade Centro Universitário do Triângulo (UNITRI). Docente dos cursos de graduação e pós-graduação da Faculdade Patos de Minas e Faculdade Cidade de Coromandel. e-mail: delzafm@yahoo.com.br

³ Doutora em Promoção de Saúde pela (UNIFRAN). Docente dos Cursos de graduação e pós-graduação da Faculdade Patos de Minas e Faculdade Cidade de Coromandel. e-mail: laraujo32016@gmail.com

The increase in the consumption of alcoholic drink nowadays is considered a public health problem round the world. In Brazil the headline has been the fact that the driver would drive after the consumption of alcoholic drink. This study this paper was aimed to describe the consequences of alcohol consumption by drivers. The number of alcoholic drinks consumed has become a public health problem. Despite the decrease in the number related to traffic accident because of new laws, it is still noticeable the connection related to alcoholic drink consumption and driving. One of the consequences of alcohol consumption is the symptoms and feelings which affects the driver and could turn his behavior into an aggressive one. The driver can become arrogant when he is driving and believe he is untouchable and end in carelessness, causing big troubles or even a violent act in traffic. In another words the drivers taht drink alcohol before driving have their attention affected, their perceptions and behavior compromised which can lead to breaking the law and to cause traffic accidents.

Keywords: Alcohol. Traffic. Damage Reduction. Behavior. Accidents.

1 INTRODUÇÃO

No Brasil os acidentes de trânsito são vistos como uma epidemia de violência. Uma das primeiras causas de morte de jovens entre 18 e 39 anos nos países ocidentais são as mortes por acidentes. De acordo com Carvalho (2008) 1,2 milhões de pessoas morrem em todo mundo vítimas de acidentes de trânsito. No Brasil, a estimativa de morte é de 400.000 pessoas por ano. Pesquisas mostram uma cultura de consumo exorbitante do álcool, e de acordo com o I Levantamento Nacional sobre os padrões de consumo de álcool na população brasileira (2007), os indivíduos mais afetados são os jovens, pois eles começam a consumir bebidas alcoólicas mais cedo, e as mulheres por aumentarem gradativamente o consumo de bebidas (Carvalho, 2008).

Diante dessa realidade, Pinsky & Pavarino Filho (2007) dizem que um dos problemas dominantes de saúde pública no Brasil são os acidentes de trânsito que são ocasionados pelo consumo de bebida alcoólica. Essas adversidades podem estar ligadas ao fato de dirigir alcoolizado ou a situações adversas, como a alta velocidade e atitudes inadequadas e também a não utilização de cinto de segurança. Recentemente, há diferentes pesquisas desenvolvidas sobre o consumo de bebidas alcoólicas no Brasil e indícios importantes do peso desse hábito na saúde pública. Para termos como referência dados mais amplos, no Brasil, desde a década de 80

foram feitos cinco levantamentos entre estudantes do nível médio, crianças de rua, domiciliares e clínicas para tratamentos de dependência química.

A cada ano o Brasil aumenta a produção de bebida alcoólica, sendo posicionado no ranking mundial como o terceiro maior produtor de cerveja com 10,5 bilhões de litros/ano. Já na produção de destilados, o país ocupa o primeiro lugar da lista, produzindo cerca de 1,5 bilhões de litro/ano. Esse mercado, além de lucrativo, conta com um trabalho intenso de marketing e propagandas nos meios de comunicação, sendo que o conteúdo é direcionado ao público jovem.

Os dados de acidentes de trânsito do Brasil e do mundo vêm como um alerta sobre a realidade do consumo de álcool e sua influência nos acidentes de trânsito, mas não podemos desconsiderar os fatores humanos e comportamentais. Propomos assim uma reflexão sobre algumas características psicossociais dos problemas relacionados ao uso e abuso de álcool na contemporaneidade, e sua correlação com a violência no trânsito (Carvalho, 2008).

Malta et al. (2016) mencionam que a causa das lesões e mortes no trânsito são abrangentes e substanciais, e podem ser associadas aos fatores de risco como dirigir sob influência de álcool, a alta velocidade na vias (sendo esta excessiva e inadequada), e não utilização de equipamentos de segurança obrigatórios como cinto de segurança, capacete, dispositivos como cadeirinhas para crianças. Estes fatores podem manter uma relação com a incidência dos acidentes automobilísticos, assim como o uso dos equipamentos de segurança supracitados podem reprimir a ocorrência dos mesmos.

Os acidentes de trânsito com vítimas fatais são em parte causados por indivíduos que dirigem após o consumo de álcool, como mostram pesquisas feitas em todo o mundo. Um estudo feito nos Estados Unidos sobre a epidemiologia e as consequências do beber e dirigir ressalta que a maior parte dos acidentes fatais acontecem nos fins de semana nos horários das 18 às 6 horas da manhã, sendo esse risco é mais amplo entre os indivíduos do sexo masculino com idade entre 22 e 45 anos, que não fazem o uso do cinto de segurança, e que apresentam problemas com alcoolismo e sofreram condenação por dirigir sob a influência de álcool. Países desenvolvidos resolveram adotar medidas para redução da mortalidade no trânsito, como: ser obrigatório o uso de equipamentos de segurança (capacete e cinto de segurança), limites de velocidade e limitação da concentração de álcool no sangue

(CAS) em motoristas e o uso de cadeira de segurança para crianças (Campos, Salgado, Rocha, Dualibi, & Laranjeira, 2012).

Considerando os acidentes de trânsito como um problema de saúde pública nos dias atuais que causam prejuízos individuais e sociais, devido ao número de acidentes automobilísticos, e havendo indícios que devem aumentar no futuro, existe a necessidade de medidas preventivas que sejam capazes de assegurar a segurança no trânsito, sendo fundamentais em termos de saúde pública. Enquanto estudos sobre o trânsito indicam que o aspecto humano colabora com a incidência da maior parte dos acidentes e que uma parcela dos acontecimentos é relacionada ao comportamento humano, é visto que estudos específicos sobre as particularidades de cada pessoa que se envolve nas infrações trarão elementos de elucidação para estudos, para que assim sejam estabelecidas políticas públicas distintas, objetivando à redução destas ocorrências (Pasa, 2013).

As medidas preventivas são a redução de danos, que têm como principal objetivo reduzir o consumo de álcool associado a direção de veículos. Dentro desses elementos, as ações para prevenir esses acontecimentos são sensibilização comunitária, a mobilização de organizações governamentais e não-governamentais para discutir e refletir sobre os problemas do consumo de álcool e a direção de veículos (Brasil, 2009).

As políticas que proíbem ou regulam o consumo de álcool têm como objetivo influenciar o comportamento e práticas por meio de ações diretas, partindo do pressuposto de que o abuso do álcool está associado a problemas de saúde ou desvio moral, sendo caracterizado pelo autoritarismo do indivíduo alcoolizado. As políticas de redução de danos, partem do princípio de que o consumo de álcool sempre esteve e continuará presente na sociedade, e sabendo que não pode ser censurado na sociedade, torna-se necessária a criação de estratégias para que haja redução dos danos causados por essa prática, tanto para a sociedade quanto para o indivíduo (Mangueira, Guimarães, Mangueira, Fernandes, & Lopes, 2014).

Este estudo tem como objetivo descrever as consequências do consumo de bebida alcoólica por condutores de veículos automotores e as possíveis consequências causadas após o consumo.

2 O CONSUMO DO ALCÓOL E ACIDENTES DE TRÂNSITO

O consumo do álcool ocorre há anos, o consumo é recorrente em celebrações, em momentos que o indivíduo quer relaxar, momentos de lazer e para ficar mais desinibido, o que torna a bebida uma das drogas mais consumidas na maioria dos países. No século XIX as autoridades começam a vistoriar o consumo de álcool. No início do século XX surgem acidentes decorrentes do consumo de álcool, devido à direção de veículos e também a chegada de transportes de alta velocidade e a introdução de maquinários complexos nas indústrias (Jorge & Adura, 2013).

A partir da Revolução Industrial houve um aumento no consumo e na fabricação da bebida alcoólica, sendo produzida em longa escala. No Brasil, o álcool surge como um problema de saúde pública entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, em razão do seu consumo exagerado, começou a ser visto como um mal que ameaçava o desenvolvimento da nação e dessa forma precisava ser combatido (Gonçalves & Santos, 2014).

De acordo com Fantoni (2014) as diversidades dos países em relação às normas sociais, costumes e práticas podem ter alguma influência na forma como o país debate sobre a relação do consumo de álcool ao volante. Então pode haver influência em dirigir um veículo ou não quando já foi consumido bebida alcoólica, sendo que este quesito irá depender se a cultura aceita o hábito e se há influência a partir do papel da bebida na sociedade e qual o simbolismo que o automóvel, as motocicletas e os outros meios de locomoção exercem na sociedade. À medida que podem exercer influência no comportamento da sociedade em relação ao álcool, direção e os direitos, a liberdade individual, o comportamento da polícia e a ação do governo são essenciais com relação ao cumprimento das leis.

O consumo de bebidas alcoólicas no Brasil é considerado uma das maiores causas de acidentes de trânsito. Os acidentes violentos no trânsito são aproximadamente 70% como causa de morte, sendo o álcool um dos principais responsáveis. Existem estudos que apontam esta realidade, mas pouco se sabe sobre o nível de alcoolemia das vítimas no momento do acidente (Bastos, 2012).

É possível perceber que o uso e abuso do álcool pode ser diferente de acordo com a cultura de cada região brasileira, sendo influenciado por fatores culturais,

ambientais e até mesmo religiosos, entre outros. Esses fatores indicam a dificuldade de estabelecer um padrão mundial de consumo e vem sendo feito um estudo de longa data devido a ocorrência de acidentes e violência devido ao consumo de álcool. O referido estudo deixa claro que o consumo de bebidas alcoólicas favorece de tal maneira comportamentos agressivos do indivíduo que ele chega a ser chamado de 'facilitador' da violência (Jorge & Adura, 2013).

Carvalho (2008) ressalta o impacto das ações fisiológicas do álcool no organismo humano, sendo esse fator um problema. Sendo ainda possível observar uma cultura de consumo do álcool que é uma aliada ao sentimento de mal-estar pós-moderno, que causa uma busca descontrolada pelo prazer, buscando uma superação de todos os limites e ainda sentimentos de onipotência e imortalidade.

O álcool é uma substância psicoativa que pode alterar percepções e comportamentos; aumenta a agressividade e diminui a atenção. É ainda uma substância psicoativa depressora do sistema nervoso central, e, como descrito anteriormente, atua alterando percepções e comportamentos, podendo aumentar a agressividade e diminuir a atenção e também causar dependência, bem como trazer outros efeitos danosos à saúde (Gonçalves & Santos, 2014).

O aumento do número de veículos que circulam pelas vias, a frequência de comportamentos inadequados e a vigilância insuficiente, transformaram os acidentes que são envolvidos por veículos automotores numa causa importante de traumatismos na população mundial, tornando assim um dos fatores que mais contribuem para os acidentes de trânsito. Existem ainda diversos fatores que contribuem para que ocorram esses eventos, como a privação do sono, tempo de trabalho, durabilidade da viagem, escuridão, visão diminuída e consumo de álcool, que potencializam o estado de sonolência, levando o condutor do veículo a dormir ao volante, induzindo, assim, a ocorrência de acidentes (Farias, Rocha, Freitas, Costa, & Dantas, 2009).

O álcool quando ingerido chega ao estômago e o intestino delgado e sua velocidade de absorção por esses órgãos vai depender da concentração de álcool na bebida que foi consumida e se a pessoa está em jejum ou não. E pelo fato do álcool ser facilmente solúvel em água ou gordura a maior parte é absorvida pela mucosa do estômago e se esse órgão estiver vazio a velocidade de absorção é rápida, chegando ao cérebro e fígado mais rápido e assim aumentando o risco a

saúde e o indivíduo chega ao estado de embriaguez, podendo atingir o pico de concentração em meia ou duas horas após a ingestão (Costa, 2003).

O consumo em excesso do álcool pode causar danos a saúde, podendo causar dependência. O consumo prejudicial pode resultar em uma série de complicações como: problemas de saúde, problemas sociais e interpessoais, problemas psicológicos e psiquiátricos e também conflitos com a lei. A proposta para redução de danos causados pelo consumo de álcool e a produção de produtos com baixo teor alcoólico e sua disponibilidade imediata são opções, além da conscientização dos danos associados a bebida alcoólica (Brasil, 2004).

A passagem do álcool para a corrente sanguínea após a ingestão é rápida, cerca de 5 minutos em média, depois, atinge um pico de concentração em 30 a 90 minutos. O álcool é absorvido no estômago e, predominante, no intestino delgado. (Gonçalves & Santos, 2014, p. 52).

O álcool provoca alterações no processamento das informações pelo cérebro, isso ocorre por ele ser uma substância neurotóxica que provoca alterações. Ele prejudica funções visuoespaciais e executivas, a velocidade psicomotora, o desempenho visual e motor, a memória e a tomada de decisões. O efeito do consumo de bebidas alcoólicas causa prejuízo, afetando a percepção e cognição espacial do ser humano (Bachetti, Fukusima, & Quaglia, 2017).

A ingestão de bebida alcoólica é considerada um fator de risco para o condutor de veículo automotor e para os pedestres em trânsito, os jovens do sexo masculino estão diferencialmente representados (com alto percentual) nos acidentes de trânsito que ocorreram devido o consumo de bebida alcoólica (Nascimento & Menandro, 2016).

A habilidade de dirigir é prejudicada após a ingestão de álcool, pois ele causa uma anestesia no sistema nervoso central, tornando lento e menos eficiente a aquisição e o processamento de informações comprometendo a capacidade de distribuir a atenção entre as diversas tarefas e objetos na direção do veículo. Sendo assim, os acidentes de trânsito ocorrem devido às alterações causadas após a ingestão de bebida alcoólica. As funções que sofrem alterações são: sistema motor ocular, visão periférica, processamento de informações, memória, desempenho, função vestibular e controle postural (Gonçalves & Santos, 2014).

As primeiras leis de trânsito no Brasil de imediato avaliavam algumas intervenções em indivíduos acidentados e infratores, mas foi através do Código de Trânsito Brasileiro que foi introduzidos os pontos negativos negativos na carteira de motorista, para registrar infrações às leis de trânsito. Esse registro é uma medida intervencionista para que os condutores que não respeitam as leis e estão acima do limite de pontos deméritos, tenham a carteira de habilitação (CNH) cassada, quando o condutor estiver com 20 pontos em infrações (Lei 9.503/1997, art.259), tornando-se necessária ou obrigatória sessões de terapia individual ou em grupo, ou a licença não é renovada até que uma avaliação psicológica indique que é seguro fazê-lo (Hoffmann, 2005).

A primeira legislação de trânsito no Brasil surgiu em 1910 com a finalidade de disciplinar os serviços de transporte por automóvel. O primeiro código de trânsito do Brasil somente foi aprovado duas décadas após a implantação da indústria automobilística no Brasil, no ano de 1941. Após esse acontecimento houve um aumento da frota de veículos em circulação no país. Havendo esse crescimento foi exigida uma revisão das leis em vigor, culminando com a aprovação da lei n 5.108 de setembro de 1966, instituindo o do código de trânsito (CNT), o qual foi regulamentado dois anos mais tarde (Gonçalves & Santos, 2014).

O Código de Trânsito Brasileiro, foi estabelecido pela Lei nº. 9.503 de Setembro de 1997, que prevê a sinalização das vias, que tem como principal função informar e orientar os usuários garantindo um trânsito organizado e seguro e assim trazendo a normatização das vias urbanas e o cumprimento das normas estabelecidas pelo CTB e pelas resoluções complementares (Freire, 2011).

A lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o código de trânsito brasileiro (CTB), em vigor há pouco mais de 9 anos, já foi alterada sete vezes. As leis nº 9.602/98, 9.792/98, 10.350/01, 10.517/02, 10.830/03, 11.275/06 e 11.334/06 alteraram alguns artigos do CTB visando a melhor forma de adequar a legislação existente à realidade do trânsito, mas é possível perceber que algumas dessas leis vão de encontro com o interesse da coletividade (Gonçalves & Santos, 2014).

Em 20 de dezembro de 2012, foi promulgada a Lei 12.760, que estabeleceu que o crime por dirigir embriagado é de penalidade gravíssima, sendo a multa que era de cinco vezes o valor de multa gravíssima para dez vezes este valor. Com isso, a multa para o infrator que dirigir sob o efeito de álcool ou qualquer substância que possa causar dependência como prevê o artigo 165, do Código de Trânsito

Brasileiro é de R\$1915,40 (um mil e novecentos e quinze reais e quarenta centavos). A Lei 11.705 de 19 de junho de 2008, sofreu alterações no artigo 165, prevê como penalidade a retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação (Barros, 2016).

A mais importante medida relacionada ao trânsito foi decretada pelo Congresso Nacional, quando houve a criação do novo código de trânsito de 1997 e está especificada a Lei 11.705, em 19 de Junho de 2008, popularmente conhecida como “Lei Seca”. Essa lei estabelece alcoolemia zero para os condutores de veículos, sendo proibida a ingestão de álcool quando o motorista for dirigir. O condutor que infringe essa lei é penalizado com multa e tem a carteira de habilitação apreendida, e o carro ou motocicleta apreendido até a apresentação de outro condutor (Oliveira, Abreu, Paixão, & Faria, 2013).

A aplicação da lei mostrou eficácia na redução de acidentes, mas a cultura, de certa forma, aceita o sistema e ainda surgem aspectos contraditórios. Alguns condutores têm resistência a essa lei acreditando que estão sendo privados do livre arbítrio e outros ficam satisfeitos quando os condutores infratores são detectados e punidos; na veracidade, um dilema com características psicológicas.

Segundo estudos relativos a direção de um condutor alcoolizado, é visto que a automática aplicação da lei inicialmente pode afetar o comportamento, mas não consegue afetar atitudes relacionadas a um determinado comportamento. Para que haja adaptação ao comportamento exigido por lei é necessário que aconteça a aplicação da lei por anos e a maciças campanhas na mídia. Esse mecanismo que é extremamente importante para que a lei de trânsito seja eficaz, ainda, não foi compreendido (Hoffmann, 2005).

3 USO DO ÁLCOOL COMO PROBLEMA E SOCIAL

No Brasil existe a falta de reconhecimento que dirigir veículos automotores sob a influência do álcool é um problema de saúde pública (Almeida, 2014).

Nos debates de saúde pública os acidentes de trânsito não são vistos como violência, por tal motivo foram excluídos dos relatórios da Organização Mundial de Saúde (OMS) sobre violência, pois consideram que os acidentes não são intencionais e portanto não são considerados como tal (Brasil, 2004).

Os acidentes de trânsito vêm sendo alvo de destaque nas estatísticas mundiais, sendo que um quarto das mortes com vítimas fatais são decorrentes do consumo de álcool por algum envolvido e o álcool é visto como fator acidentogênico e pode aumentar esse risco. A Organização Mundial de Saúde ressalta que mais de dois bilhões de pessoas consomem bebida alcoólica no mundo, e o número de mortos e feridos a este dado é uma realidade (Fantoni, 2014).

O álcool tem sido reconhecido como um fator causador de inúmeros acidentes. O risco de ocorrer um acidente de trânsito com uma pessoa sob influência de álcool é 7 vezes maior do que um indivíduo sóbrio. O abuso de álcool acarreta um risco maior de envolvimento de acidentes fatais. Nessa perspectiva, pode-se afirmar que, de forma geral, existe um maior risco de colisões resultarem em morte caso o condutor esteja sob o efeito do álcool (Gonçalves & Santos, 2014).

É possível perceber que o álcool é um problema quando associado a direção de veículos. Além de reduzir a atenção, ele causa sérios comportamentos violentos em quem o consome, podendo causar graves acidentes nas vias públicas deixando por vez pessoas violentamente machucadas e com sérias lesões e podendo levar a óbito (Horst, 2016).

De acordo com Almeida (2014), foi feito um estudo onde foi avaliada a presença de álcool em vítimas fatais de acidentes de trânsito no distrito federal, em 2005. Nos resultados constam 442 óbitos, deste número, 16 foram causados por atropelamento, 84 casos de capotagem e 195 de colisão. A alcoolemia foi constatada em 28 dos casos cerca de 53,7%, sendo a maioria das vítimas jovens entre 18 e 35 anos e do sexo masculino. Em meio às vítimas de colisão, em 42,2% havia níveis de alcoolemia acima de 0,6 g/l; nas vítimas de capotagem esse número sobe para um percentual de 57,7% e, entre os pedestres o percentual é de 32,5%. A diferença de álcool no sangue entre as vítimas que sofreram capotagem foi maior que a dos demais.

No Brasil, o acidente de trânsito tem ocupado o segundo lugar nas causas de morte. E nesse acontecimento as vítimas que não vão a óbito têm altas chances de adquirirem deficiências que podem afetar sua vida e a dos membros familiares que o amparam, acarretando um alto custo social. No ano de 2008, ocorreu um estudo feito pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego, onde foi levantado um gasto de pouco mais de R\$100 milhões com pacientes internados através do

Sistema Único de Saúde por acidentes de trânsito, sendo que aproximadamente 4 mil vítimas vieram a óbito (Nunes & Nascimento, 2012).

No Brasil o uso de equipamentos de segurança foi regulamentado na Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 nos artigos 54, a qual regulamenta a obrigatoriedade do uso de capacete de segurança, com viseira ou óculos de proteção, e o artigo 65 o uso obrigatório de cinto de segurança para o condutor e passageiros (Brasil, 2017).

Os acidentes de trânsito têm se tornado um problema de saúde pública no Brasil. De acordo com o Ministério da Saúde, no ano de 2010 vieram a óbito 40.610 pessoas devido a acidentes de trânsito no país. Por meio de uma pesquisa de campo feita em postos de checagem utilizando o bafômetro em Diadema, foi constatado que 23,7% dos motoristas dirigiam com algum nível de álcool no sangue e 19,4% estavam com limite igual ou acima do estabelecido pela lei vigente (0,6 g/L) (Campos et al., 2012).

Esses gastos gerados são referentes às despesas do resgate, a assistência hospitalar, a reabilitação e os anos potenciais de vida perdidos (APVP). Essa sigla merece atenção, pois os acidentes acometem principalmente os jovens. Esse grupo é o que mais está envolvido com o trabalho e compõe a faixa etária que mais influencia a economia, e quando deixa de trabalhar devido a sequelas de acidentes, são geradas despesas previdenciárias.

Quando se refere a acidentes de trânsito causados por seres humanos o álcool tem sido um dos principais fatores que causam acidentes, sendo objeto de estudo em vários países e motivo comprovado por diversas pesquisas. Sob a influência do álcool, os acidentes são mais graves e o índice de mortalidade, maior. No Brasil, a bebida alcoólica é apontada como um dos principais fatores responsáveis por acidentes. O aumento do consumo de bebida alcoólica pela população pode ser motivado por vários fatores, entre eles a fácil disponibilidade, baixo custo e a publicidade (Nunes & Nascimento, 2012).

Os estudos sobre a repercussão das propagandas no consumo de álcool, eram bastante instáveis com objeções de realmente provar sua ligação no aumento do consumo de bebida alcoólica, mesmo que essa ligação fosse óbvia, a indústria do álcool alega que a propaganda é um mecanismo que o consumidor utiliza para escolher a marca do produto já utilizado. Devido a metodologia dessa área ser complexa, não há como medir a exposição do sujeito ou mesmo a propaganda,

podendo ser assim influenciado por diversos fatores. Com a falta do avanço das políticas públicas, um dos fatores que pode intervir na proibição das propagandas é o direito a liberdade de expressão que é buscada pela indústria do álcool (Pinsky & Pavarino Filho, 2007).

O consumo de bebida alcoólica é influenciado pela mídia com várias propagandas e assim ampliando a quantidade de pessoas que a consomem, sendo facilitado por sua fácil disponibilidade no mercado e o seu custo sendo muito baixo as pessoas têm fácil acesso para consumo de álcool (Carvalho, 2008).

Na atualidade, os estudos presentes se tornaram um corpo de conhecimento importante na área. A contar da década de 90, com o fruto do progresso do conhecimento, foram produzidos artigos com a metodologia mais meticulosa evidenciando o efeito da propaganda sobre o consumo. Há então a publicação de dois livros-bíblia do âmbito de políticas públicas do álcool que resumem os avanços feitos no setor, eles foram publicados em 1994 e em 2003 e sintetizam os avanços feitos na área. A primeira obra publicada conclui que além de diferenciar as marcas, a propaganda do álcool pontencializa as práticas de consumo da bebida alcoólica entre indivíduos que já bebem, desanima bebedores a restringir ou parar o consumo e intervir na constituição de políticas públicas. A segunda obra já diz respeito ao marketing de bebidas alcoólicas, mais integrada e destrutiva e valendo-se de conclusões mais elaboradas, é até então resoluto em seus resultados. Os autores relatam que por mais que haja controvérsias, a propaganda, tem influência sobre os jovens, levando ao consumo de bebida alcoólica anteriormente a idade legal para a compra (Pinsky & Pavarino Filho, 2007).

O fato é que todos os dias milhares de pessoas, homens, mulheres ou crianças, em situações cotidianas diversas, são mortas ou feridas devido aos acidentes de trânsito. A estimativa anual em todo mundo gira em torno de 1.2 bilhões de pessoas mortas e 50 milhões de feridos antes hospitalizados, e que muitas vezes não estarão mais capacitadas para o trabalho ou lazer da forma como faziam antes (Nunes & Nascimento, 2012).

Os esforços para a segurança viária são muito pequenos, diante o sofrimento humano decorrente os acidentes. O comportamento de beber e dirigir em sociedade nas quais o automóvel particular é o meio de transporte mais comum e utilizado é o uso de bebida alcoólica e tolerado, é estimulado, resultando em um comportamento considerado 'socialmente aceito (Nascimento & Garcia, 2009).

As circunstâncias ocasionam e agravam as práticas de contravenção e perigo no trânsito. Pode-se constatar que o consumo de álcool manifesta-se como o prevalescente motivo dos acidentes de trânsito, e portanto, ocorrem acidentes e as vítimas começam a fazer parte de estatísticas previsíveis e crescentes em vários países. É possível perceber a importância da educação do homem para o trânsito. O carro se tornou uma forma de transporte bastante desfrutada, passando a ser encarado como um prolongamento da personalidade e do corpo do motorista. Portanto, a cultura do automóvel se transformou num deslumbramento para as pessoas, dando a esses condutores uma postura diferente aos outros agentes do trânsito (Almeida, 2014).

A educação no trânsito é trabalhada com os motoristas somente nas auto-escolas onde é necessário um aprendizado para obter a carteira de habilitação. Ali os indivíduos passam por provas e um breve estudo de leis e regras a serem seguidas nas vias públicas e após esse estudo teórico são submetidos a uma prova escrita, e depois às aulas práticas em veículos. Mesmo com todo esse trabalho existe a necessidade de uma conscientização da população sobre o que é o respeito no trânsito e como agir nas vias públicas (Barbosa, 2017).

É necessário ressaltar que existe uma parte dos cidadãos sem recursos, sem carro e sem circunstâncias seguras para deslocar-se pelas cidades. Essas pessoas são vistas como um obstáculo e, simultaneamente seus direitos são anulados enquanto pessoas (Almeida, 2014).

É possível perceber que as pessoas que se deslocam a pé ou de bicicleta são vistos como obstáculos devido a falta de um espaço para que elas se locomovam com segurança e falta também uma conscientização dos condutores de veículos que devem compreender que o veículo automotor é um prolongamento da sua personalidade e olhando dessa forma há várias personalidades em circulação nas vias públicas (Bartholomeu, 2008).

Na sociedade contemporânea o uso do álcool e outras drogas continuam sendo consumidos pela maior parte das pessoas de uma forma recreativa e, por poucos grupos, de forma ritualística. Essa forma de usar o álcool na recreação e rituais não causa danos ao indivíduo e à sociedade. Ainda assim, estudos atuais apontam que um percentual considerável da população adulta troca os usos festivos e ritualísticos por outros, chamados de riscos e prejudiciais, causador de graves resultados corporais, psicológicos e sociais. Alguns indivíduos que estando em

momentos de lazer e transitando pelas ruas da cidade, podem colocar sua vida e de outros cidadãos em risco, como indicam estudos nacionais (Almeida, 2014).

4 COMPORTAMENTO DO CONDUTOR NO TRÂNSITO

Para que não aconteça algo indesejável no trânsito o condutor precisa dispor do comportamento de beber e dirigir atento para reconhecer e avaliar riscos. Podendo distinguir a ameaça e ao mesmo tempo compreender o seu controle, participa do processo de assimilação do fator de risco. As pessoas inclinam-se para controlar a ameaça e obter formas de reduzi-la (Fantoni, 2014).

Os acidentes de trânsito têm como principal causa o fator humano, sendo os erros do condutor, do pedestre e condições do condutor como fatores centrais dos acidentes. Os comportamentos do condutor podem incluir agressividade ou irresponsabilidade, e comportamentos de risco com relação a ação do motorista seriam os causadores de acidentes. Além disso, dirigir um veículo envolve habilidades motoras e cognitivas, porém não é só isso, pois o condutor possui aspectos volitivos e expressões emocionais, além de ter a necessidade de aprender regras formais e informais que são de extrema necessidade para entender o contexto em que o motorista se encontra e para que ele saiba antecipar uma situação de risco. Todavia o condutor precisa ter a capacidade de adaptar seus sentimentos, adaptando-os de acordo com a situação apresentada no trânsito (Bartholomeu, 2008).

A condução de veículo envolve um complexo de interação de funções psicológicas e cognitivas, sendo que no trânsito os motoristas estão expostos a condições de risco. A habilidade de dirigir um veículo envolve memória, atenção, tomada de medidas em um meio carregado de informações, podemos citar o movimento de pedestres, de demais veículos, diferença de sons e imagens. A variação de aspectos que ocorrem ao dirigir tem influência na ação do homem. Sendo uma circunstância considerável que é apontada na causa de acidentes de trânsito o comportamento dos condutores é, por diversas vezes, o fator humano que é visto como o primeiro agente (Balbinot, Zaro, & Timm, 2011).

O fator humano é visto como a determinante causa de acidentes de trânsito. É possível identificar estados emocionais que também afetam a capacidade de

processamento de informações dos motoristas, sendo eles a raiva, o stresse, a ansiedade, a agressividade e a angústia. E outras emoções que são fatores da personalidade do indivíduo que podem estar ligadas a condutas de risco e a busca por novas emoções e aventuras, as quais pontencializam o envolvimento em condutas de risco e violação das normas do trânsito (Correia & Horta, 2014).

O sistema trânsito é visto em três componentes: o ambiente físico, o veículo e o condutor. Algumas melhorias de segurança têm sido conquistadas pela redução das consequências de acidentes, através da melhoria do ambiente rodoviário e dos veículos. Destacando como algumas das medidas impostas a introdução de barreiras de colisão nas rodovias, cinto de segurança e veículos que não deformam na colisão. Foi observado que a maior parte da redução das mortes por acidentes nas estradas em países industrializados pode ser atribuída a essas medidas. E ao contrário, não tem sido encontradas melhorias do potencial de segurança do próprio condutor. No que diz respeito a circulação humana, o comportamento do condutor é um dos maiores fatores que contribuem para a ocorrência de acidentes, sendo estimado que 90% das ocorrências sejam causadas por erros ou infrações às leis de trânsito (Hoffmann, 2005).

A personalidade é uma estrutura de traços que se constituem por aspectos permanentes que fundam formas de reagir em diversas circunstâncias, a individualidade contém um sistema de características intrapsíquicas que abrange recursos gerais conscientes e inconscientes que se evidencia nas diversidades individuais. A pesquisa para estabelecer um eixo com características que resuma a personalidade de um indivíduo se remete em estabelecer uma sistemática ou um conjunto organizado de características que resuma essa personalidade individual, dos quais o comportamento deste é observado a partir da relação das peculiaridades com os fatores situacionais (Bartholomeu, 2008).

As medidas tomadas pelo motorista na esquematização do trânsito, por conseguinte beber e dirigir, são motivadas por aspectos relativos, contendo particularidades pessoais, como a personalidade, as emoções, o conhecimento, as habilidades, as atitudes e experiências. Também estão incluídas subjetividades coletivas, estabelecida pelo ambiente físico, social, histórico, cultural, político e econômico tal qual a lei se faz presente (Fantoni, 2014).

A subjetividade está presente nos deslocamentos, a forma como nos comportamos no trânsito está relacionado à forma como se estrutura nossos

contextos sociais, econômicos e políticos. Então cada indivíduo lida de forma única e singular com o que ocorre e surge. Existem muitos padrões e saídas universais, homogêneas, que são insuficientes diante das diferenças, da diversidade, da pluralidade dos sujeitos. Na educação é necessário que haja reconhecimento da singularidade do humano e do modo como ele adoece. Assim, para as políticas criadas nos Estados e municípios é necessário ir além da sinalização, fiscalização e educação, pois o ambiente de circulação humana é o único espaço social onde há interação entre todos e pensar em um trânsito mais digno é considerar o desafio de conviver com as diferenças, respeitando os limites individuais e dar prioridade nos valores, melhor qualidade de vida e o bem-estar coletivo (Macêdo, 2006).

Os condutores no trânsito necessitam de atitudes que pedem atenção, percepção e habilidades motoras. Dado como exemplo, reagir a acidentes imprevisíveis, subitamente, uma fissura na via. Assim sendo, é necessário saber a velocidade em que o condutor trafega, pois quanto maior a velocidade menor o tempo de reação do motorista. É visto que os novos condutores são expostos a um maior risco de acidentes, sendo uma das hipóteses para que isso ocorra e a falta de estratégias para possibilitar uma busca visual como é feito por motoristas mais experientes e isso pode ser explicado pelo fato das demandas cognitivas na ação de conduzir um veículo são elevadas, e indivíduos mais jovens não conseguem escolher um satisfatório comando cognitivo visual por causa da sobrecarga, havendo uma tendência a cometer erros que é marcada pela falta de experiência dos motoristas (Balbinot et al., 2011).

Um dos principais fatores responsáveis por acidentes de trânsito é o comportamento do motorista, pois é necessário que ele observe os sinais, a velocidade e saiba tomar decisões para ultrapassar veículos e cruzar uma via. Mas para que possa compreender as atitudes dos motoristas é necessário que se conheça a cultura e as condições de vida locais, para que possa desenvolver programas de capacitação, reabilitação e educação (Polli, Thielen, Hartmann, & Soares, 2010).

Existe a teoria da vontade, em que o agente deseja um resultado e parte em busca dele, e a teoria da representação, na qual o causador não anseia propriamente o resultado, no caso de homicídio, 'matar', mas encarrega-se do risco e compreende que a possibilidade é de sua ocorrência. É necessário sanar que a consciência do risco é diferente da vontade de alcançá-lo (Horst, 2016).

As infrações de trânsito podem ocorrer em ocasiões inesperadas, ou seja, sem previsibilidade de tempo ou de evento. Sendo, assim é esperado que ocorra infrações não podendo determinar se serão de altos ou baixos níveis. Mesmo com as leis alguns condutores continuam a cometer diversas infrações independente da infração da lei. Consequentemente, seria lógico os condutores respondessem por suas transgressões, porém, em vários países essas leis não são recurso para que o comportamento discordante não aconteça (Hoffmann, 2005).

As teorias anteriores foram divergentes e foram atenuadas pela teoria do consentimento, e podendo chegar a conclusão de que o dolo é, ao mesmo tempo, representação e vontade. E esclarece que o dolo é a vontade que embora não seja dirigida diretamente a um resultado previsto como provável ou possível, mas que consente na sua incidência, assumindo o risco e produzi-lo. É necessário que haja uma representação, mas não é suficiente para que exista o dolo, e permitir na ocorrência do resultado é uma forma de querê-lo (Horst, 2016).

De acordo com Fantoni (2014), “não havendo disparidade de costumes os homens vivem calmamente”, (p. 19) porém, diversas condições subjetivas em jogo acometem a uma desordem inevitável no trânsito que precisa ser administrado. É fundamental, portanto, firmar fundamentos sólidos, sendo as leis as cruciais normas que o Estado dispõe para evitar o caos. Manifesta-se a importância das leis, que exercem um papel considerável na junção do homem com seu âmbito, resumindo e familiarizando sua conduta.

No Código de Trânsito brasileiro são encontradas diversas classificações de crimes de perigo que podem ser, entre eles, concreto ou abstrato. Os crimes de perigo impalpável são definidos pela conduta do agente e não pelo fim danoso. Não dependendo somente do resultado, pois o comportamento do condutor em si que ocasiona o perigo. Em crimes de perigo concreto é necessário além da ação que pode provocar danos, a existência de perigo que resultou desta, uma probabilidade maior de sobrevir o fato danoso. No CTB é encontrada a classificação de perigo concreto, pois não há possibilidade de punição por mera conduta desobediente que não ocasione nenhuma lesão ou dano, podendo entender que no CTB a tipificação vigente é de perigo abstrato de periculosidade real, pois o condutor consome substâncias que alteram sua capacidade psicomotora, mas é necessário verificar o nível de influência da substância sobre o indivíduo e sua forma de conduzir (Horst, 2016).

4 CONCLUSÃO

Neste breve estudo pode-se concluir que o consumo de bebida alcoólica e o ato de dirigir após o consumo pode causar danos irreversíveis e até mesmo a morte, e que as demais consequências de dirigir alcoolizado são imensuráveis. A lei aplicou como forma de penalidade seis meses a três anos de reclusão, ter a carteira de habilitação cassada, pagar multa e proibição para dirigir.

Atualmente os acidentes de trânsito se tornaram um problema de saúde pública, devido ao aumento de automóveis em circulação nas vias e juntamente o ato de consumir bebida alcoólica e dirigir, pode ser notado um aumento da frota de veículos automotores e com isso o aumento do índice de infrações e acidentes de trânsito. Pode-se perceber a necessidade das pessoas por praticidade e comodidade que optam por adquirir o veículo próprio, pois é visto que o meio transporte público não traz o conforto e agilidade necessária para suprir a necessidade do indivíduo. Em função dessas escolhas nota-se o aumento de acidentes de forma acima do comum, devido a um trânsito desordenado e onde os condutores agem com imprudência, inaptidão e diligência.

O Congresso Nacional aprovou a Lei Seca nº 11.705/2008 com o intuito de diminuir o número de mortes que são causadas por embriaguez ao volante, que instituiu a tolerância zero no que diz respeito ao uso de substâncias que possam modificar a capacidade psicomotora ou ter como causa a dependência. Mesmo a lei sendo clara e rígida, ela nem sempre é respeitada. Alguns pregadores entendem que o uso do bafômetro pode causar a própria incriminação do condutor e caso o condutor negue a fazer o teste do etilômetro ele pode sofrer sansão administrativa. De acordo com os princípios constitucionais ninguém pode ser obrigado a produzir prova contra si mesmo, e nesse caso o condutor sofre punição administrativa, pois negou a realizar o teste ele limita as chances que tem de se defender.

O comportamento dos condutores tem influência no trânsito, podendo ser os erros cometidos pelos motoristas, por pedestres e as condições em que condutor se encontra alguns dos principais fatores centrais dos acidentes. Os comportamentos que podem ser encontrados são agressividade ou irresponsabilidade, comportamentos de risco com relação à ação do motorista. Apesar de todos esses comportamentos, é necessário para dirigir um veículo as habilidades motoras e

cognitivas, mas não somente isso. É necessário que o condutor possua aspectos volitivos e expressões emocionais, além da necessidade de aprender regras formais e informais que são de extrema necessidade para entender o contexto no qual o motorista se encontra para que assim ele saiba antecipar o risco, tendo em vista que o condutor tenha a capacidade de adaptar seus sentimentos de acordo com a situação apresentada no trânsito.

Assim, entendemos que o sistema de trânsito é visto em três componentes: o ambiente físico, o veículo e o condutor. Ainda se faz necessário que haja melhorias na segurança e nas leis para que seja atingida a redução dos acidentes de trânsito. Para que seja reduzido o número de acidentes devem ser feitos trabalhos de conscientização dos condutores quanto ao consumo de álcool e a alta velocidade na via, que é um dos causadores de acidentes. Também é pertinente a modificação nas leis que punem condutores que dirigem após o consumo de bebida alcoólica e também se faz necessário promover ações que possam trabalhar o comportamento do motorista e de pedestres no trânsito.

REFERÊNCIAS

- Almeida, N. D. (2014). Os acidentes e mortes no trânsito causados pelo consumo de álcool *um Problema de Saúde Pública, Revista direito sanitário*, 15(2), pp.108 - 125.
- Bachetti, L. D., Fukusima, S. S., & Quaglia, M. C. (2017). O efeito do álcool na percepção visuoespacial e na cognição do espaço. *Psicologia, Saúde & Doenças*, 18(2), p. 451-461. doi:<http://dx.doi.org/10.15309/17psd180213>
- Balbinot, A. B., Zaro, M. A., & Timm, M. I. (2011). Funções psicológicas e cognitivas presentes no ato de dirigir e sua importância para os motoristas no trânsito. *Ciências & Cognição*, 16(2), pp.13-19.
- Barbosa, L. L. (2017). Trânsito como espaço social: personalidades e comportamentos. *O portal dos psicólogos*, p. 1-9.
- Barros, E. G. (2016). A prova da embriaguez e as alterações trazidas pela Lei 12.760/2012 no Código de Trânsito brasileiro. *A prova da embriaguez e as alterações trazidas pela Lei 12.760/2012 no Código de Trânsito brasileiro*. Acesso em 2018, disponível em <http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.56423>
- Bartholomeu, D. (2008). Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: um estudo correlacional. *Psicologia argumentativa*, 54(26), pp.193-206.
- Bastos, J. L. (2012). *Contribuição da legislação na redução das infrações de trânsito por alcoolemia*. Instituto Alberto Luis Coimbra de Pós Graduação e Pesquisa de

Engenharia, Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes. Rio de Janeiro: COPPE.

- Brasil. (2004). Álcool e redução de danos: uma abordagem inovadora para países em transição. *Ministerio da Saúde - Secretária de Atenção à saúde*(1), p. 144. Fonte: <http://www.saude.gov.br/editora>
- Brasil. (2009). ABC redução de danos. *Secretaria de Estado da Saúde*, p. 56. Acesso em 01 de 07 de 2018
- Brasil. (2017). Lei nº9.503 de 23 de setembro de 1997. *Subchefia para Assuntos Jurídicos*. Acesso em 16 de 05 de 2018, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm
- Campos, V. R., Salgado, R., Rocha, M. C., Dualibi, S., & Laranjeira, R. (2012). Beber e dirigir: características de condutores com bafômetro positivo. *Revista Psicologia Clinica*, 5(39), pp. 166-77.
- Carvalho, P. M. (2008). Loucura e violência no trânsito. *Mete (embriaguez), apédia (imperícia) e ania (irreflexão) na ultrapassagem de todos os limites*, pp. 9. Fonte: http://www.psicopatologiafundamental.org/uploads/files/iii_congresso/mesas_redondas/loucura_e_violencia_no_transito.pdf
- Correia, J. P., & Horta, M. D. (2014). Personalidade e comportamentos de risco de motoristas: diferenças entre sexos. *Revista Psicologia: Teoria e Prática*, 16(1), 79-90.
- Costa, R. M. (2003). *O álcool e seus efeitos no Sistema Nervoso*. Centro Universitário de Brasília, Licenciatura em Ciências Biológicas. Brasília: Faculdade de Ciência da Saúde. Fonte: <http://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/123456789/2371/2/20023008.pdf>
- Fantoni, R. (2014). *Subjetividade x objetividade na lei de restrição ao consumo de álcool por motoristas ("Lei Seca"): uma reflexão sobre sua implementação no Brasil*. Universidade Federal de Minas Gerais Faculdade de Medicina, Medicina Preventiva Social. Belo Horizonte: Faculdade de Medicina.
- Farias, G., Rocha, K., Freitas, M., Costa, I., & Dantas, R. A. (2009). Acidentes de trânsito de decorrentes da influência do uso do álcool. *Revista Científica Internacional*, 09(2), 1-17.
- Freire, R. T. (2011). Trânsito: um problema urbano. *Escola Politécnica*, pp. 1-86.
- Gonçalves, I. G., & Santos, A. D. (2014). O Consumo de álcool e suas implicações na condução de veículos automotores no Brasil. *Brazilian journal of surgery and clinical research*, 7(1), 50 - 58.
- Hoffmann, M. H. (2005). Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 1(1), 17-24.
- Horst, L. (2016). Acidentes de trânsito por embriaguez ao volante. dolo eventual ou culpa consciente, p. 53.

- Jorge, M. H., & Adura, F. E. (2013). Álcool e Direção Veicular. *Revista USP* (96), 23-36.
- Macêdo, G. M. (2006). Subjetividade e conflitos no trânsito urbano: desafios às políticas públicas de educação e promoção de saúde. *Escola de Saúde Pública do Ceará*, 2(1). Fonte: www.esp.ce.gov.br
- Malta, D. C., et al. (2016). Lesões no trânsito e uso de equipamento de proteção na população brasileira, segundo estudo de base populacional. *Ciência & Saúde Coletiva*, 2(21a), 399-409. doi:10.1590/1413-81232015212.23742015
- Mangueira, S. d., Guimarães, F. J., Mangueira, J. d., Fernandes, A. F., & Lopes, M. V. (2014). Promoção da saúde e políticas públicas do álcool no Brasil: revisão integrativa da literatura. *Psicologia & Sociedade*, 27(1), 157-168.
- Nascimento, A. D., & Garcia, M. L. (2009). Álcool e Direção. *Uma questão na agenda política Brasileira*, 21(2), 213-222.
- Nascimento, A.D., & Menandro, P. R. (2016). Bebida alcoólica e direção automotiva: relatos de policiais militares sobre a lei seca. *Psicologia Ciência e Profissão*, 32(2), 411-425. doi:10.1590/1982-3703000672014
- Nunes, M.N., & Nascimento, L. F. (2012). Análise espacial de óbitos por acidentes de trânsito, antes e após a Lei Seca, nas microrregiões do estado de São Paulo. *Revista Associação Médica Brasileira*, 58(6), 685-690.
- Oliveira, A. P., Abreu, Â. M., Paixão, L. A., & Faria, V. S. (2013). Possível impacto da "lei seca" nos atendimentos a vítimas de acidentes de trânsito em uma unidade de emergência. *Escola de Enfermagem Anna Nery*, 17(1), 54-59.
- Pasa, G. G. (2013). *Impulsividade, busca de sensações e comportamentos de risco no trânsito: um estudo comparativo entre condutores infratores e não infratores*. Dissertação Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul Faculdade de Medicina, Pós-graduação em ciências médicas: Psiquiatria, Rio Grande do Sul.
- Pinsky, I., & Pavarino Filho, R. V. (2007). A apologia do consumo de bebidas alcoólicas e da velocidade no trânsito no Brasil considerações sobre a propaganda de dois problemas de saúde pública. *Revista de Psiquiatria*, 29(1), 110-118.
- Polli, G. M., Thielen, L. P., Hartmann, R. C., & Soares, D. P. (2010). Excesso de velocidade: análise sob a perspectiva da moralidade. *Psicologia ciência e profissão*, 30(1), 86-97.

ENDEREÇO DE CORRESPONDÊNCIA**Autor Orientando:**

Nathalia Xavier Silva

Avenida Lucy Mesquita n°1175

(034) 99887-0247 ou (034)99647-6309

nathalia_xavierpsi@outlook.com

nathaliapsicologia2015@gmail.com

Autor Orientador:

Delza Ferreira Mendes

Avenida Juscelino Kubischek de Oliveira n° 1220

3814-9714

delzafm@yahoo.com.br

Autor Co-Orientador:

Luciana de Araújo Mendes Silva

Avenida Municipal N° 1323

3814-9714

laraujo32016@gmail.com

DECLARAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Patos de Minas, 28 de junho de 2018

Nathália Xavier Silva

Delza Ferreira Mendes

Luciana Araújo Mendes Silva



FACULDADE PATOS DE MINAS



FACULDADE PATOS DE MINAS

Mantenedora – Associação Educacional de Patos de Minas

Portaria de Recredenciamento MEC – DOU N°. 1469 de 10 de Outubro de 2011.

Departamento de Graduação em Psicologia

Curso de Bacharelado em Psicologia

(Formação de Psicólogo)

Curso Reconhecido pela Portaria DIREG/MEC N°. 371 de 30/08/2011, renovado Reconhecimento de Curso pela Portaria DIREG/ME N°. 267 de 03/04/2017, publicado DOU em 04/04/2017, nº. 65, sessão 1, pág. 70-81

“Como Psicólogo, eu me comprometo a colocar minha profissão a serviço da sociedade brasileira, pautando meu trabalho nos princípios da qualidade técnica e do rigor ético. Por meio do meu exercício profissional, contribuirei para o desenvolvimento da Psicologia como ciência e profissão na direção das demandas da sociedade, promovendo saúde e qualidade de vida de cada sujeito e de todos os cidadãos e instituições.”

(Juramento do Psicólogo – Conselho Federal de Psicologia)