



**Universidade Fernando Pessoa**  
**Faculdade de Ciências Sociais e Humanas**  
**1º Ciclo em Criminologia**

## **Projecto de Graduação**

**Crime de condução em estado de embriaguez: um estudo exploratório  
na população juvenil**

**José Carlos de Sá Cardoso**

**Porto, 2015**





**Universidade Fernando Pessoa**  
**Faculdade de Ciências Sociais e Humanas**  
**1º Ciclo em Criminologia**

## **Projecto de Graduação**

**Crime de condução em estado de embriaguez: um estudo exploratório  
na população juvenil**

**José Carlos de Sá Cardoso**

Projecto de Graduação apresentado à  
Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da  
Universidade Fernando Pessoa, para a  
obtenção do Grau de Licenciado do Curso de  
Criminologia, sob a orientação da Professora  
Doutora Marta Matos.

## **Agradecimentos**

Em primeiro lugar, agradeço à Universidade Fernando Pessoa e a todos os professores que me acompanharam ao longo destes três anos de licenciatura.

Em segundo lugar e não menos importante, quero agradecer do fundo do coração aos meus pais, Maria de Fátima e José Carlos, por todo o apoio, esforço, sacrifício, compreensão, amor que sempre me deram ao longo da vida.

Ao meu irmão, João Cardoso por todos os momentos e pelo seu companheirismo.

Um obrigado muito especial aos meus avós paternos, Otília Dias e José Cardoso por todo o amor, apoio e educação que sempre me deram, por serem uns verdadeiros segundos pais para mim.

Obrigado a toda a minha família por sempre me ter apoiado nesta caminhada de 3 anos e sempre me ter transmitido força. Em especial à minha tia Ercília e ao meu tio Rui Cardoso, por em especial me darem conselhos e força e não esquecendo as minhas primas Ana Rita Cardoso e Diana Cardoso!

Agradecer aos meus melhores de amigos, um grupo muito especial que sempre me apoiou e esteve sempre lá para todos os momentos bons e maus deste 3 anos e por sempre terem acreditado em mim, um obrigado Sílvia Silva, Stéphanie Pais, Neuza Soares, Sofia Gomes, Daniela Martins, Diana Sanches, Daniela Rocha, Diogo Mendes, Alexandre Costa. À minha madrinha de praxe, do qual me orgulho bastante Joana Mota. Em especial a estes mas também a outros que me acompanham à bastante tempo, muito obrigado por me terem dado a conhecer o verdadeiro significado de uma amizade, amizade esse que vem desde a infância.

À Diana, à Ana, ao Marco, ao Diogo, à Daniela, à Marta, à Sara, à Lúcia, à Joana e ao Hugo a estes que formam o meu grupo de amigos na faculdade, um muito obrigado por me terem acompanhado sempre e meterem apoio nos momentos mais difíceis e de partilharmos os bons momentos.

À minha orientadora, Professora Doutora Marta Matos, por ter acreditado nas minhas capacidades.

A todos um bem-haja!

## **Resumo**

A proposta de estudo aqui presente, pretende retratar o panorama sobre o “Crime de Condução em Estado de Embriaguez”, sendo a mesma apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Fernando Pessoa do Porto, sendo parte integrante do 1º ciclo da licenciatura em Criminologia, com o objectivo para a obtenção do grau de licenciado.

Tem como principal objectivo traçar e identificar o perfil do individuo que por norma, comete o crime em causa.

Este estudo seria feito através da administração de inquéritos elaborado pelo investigador para uma determinada população alvo.

A escolha deste tema para a elaboração do estudo, surge após ter concluído o estágio integrado na licenciatura em criminologia que decorreu na Policia Municipal do Porto.

Uma vez que este órgão não tem qualquer tipo de ligação a este crime, seria então uma mais-valia para a PMP, perceber o fenómeno em causa, possibilitando assim uma melhor percepção do mesmo e podendo assim juntar o conhecimento de três fenómenos distintos, que é o funcionamento da PMP, o de conhecimentos adquiridos em sala de aula durante três anos da licenciatura e de revisão da literatura nacional e internacional.

## **Palavras-chave**

Condução rodoviária; Álcool; embriaguez; Criminalidade; tipos de infractores

## **Abstract**

The proposed study here present, seeks to portray the panorama of the "Crime of Driving in State of Drunkenness", being the same presented to the Faculty of Social Sciences and Humanities at the Fernando Pessoa University of Porto, and is part of the 1st cycle of the Criminology degree, in order to obtain the graduate degree.

It aims to trace and identify the individual's profile that normally commits the crime in question.

This study would be done by administering prepared surveys by the researcher for a certain target.

The theme choice for the elaboration of the study comes after completing the integrated internship in the Criminology degree, that took place in Porto's Municipal Police.

Since this entity does not have any kind of connection to this crime, it would be an asset to the PMP, to understand the phenomenon in cause, thus enabling a better understanding of it and being able to join the knowledge of the three distinct phenomena, which is the operation of the PMP, the acquired knowledge in the classroom during the three years of the Criminology Degree and the review of the national and international literature.

## **Keywords:**

Driving; Alcohol; Drunken; Crime; Driver Offenders

## **Índice**

<b>Índice de Tabelas.....</b>	<b>9</b>
<b>Índice de Gráficos .....</b>	<b>10</b>
<b>Índice de siglas.....</b>	<b>11</b>
<b>Índice de anexos .....</b>	<b>12</b>
<b>I- Introdução.....</b>	<b>13</b>
<b>II- Enquadramento teórico .....</b>	<b>15</b>
<b>1. Nota histórica sobre o álcool.....</b>	<b>15</b>
<b>1.1. Dados Epidemiológicos sobre o consumo de álcool.....</b>	<b>15</b>
<b>1.2. Definição de álcool.....</b>	<b>16</b>
<b>1.3. Conceito de alcoolismo.....</b>	<b>16</b>
<b>1.4. Consequências para o individuo no desempenho da condução.....</b>	<b>18</b>
<b>1.5. O que é a Alcoolemia na prática de condução .....</b>	<b>18</b>
<b>1.6. Enquadramento legal.....</b>	<b>21</b>
<b>1.7. Consequências para a saúde do individuo .....</b>	<b>22</b>
<b>2. Dados estatísticos e estudos científicos sobre a condução associada ao consumo de álcool .....</b>	<b>23</b>
<b>2.1. Número de infracções detetadas na condução sob efeito de embriaguez</b>	<b>23</b>
<b>2.2. Número de acidentes associados a esta infracção.....</b>	<b>24</b>
<b>2.3. Horário a que ocorre com mais frequência este crime .....</b>	<b>26</b>
<b>2.4. Idade e Sexo dos indivíduos envolvidos em acidentes .....</b>	<b>27</b>
<b>2.5. Outros factores .....</b>	<b>28</b>
<b>III - Estudo Empírico.....</b>	<b>30</b>
<b>1. Objectivo .....</b>	<b>30</b>
<b>1.1. Geral.....</b>	<b>30</b>
<b>1.2. Específico.....</b>	<b>30</b>
<b>2. Método.....</b>	<b>30</b>

<b>3. Tipo de estudo.....</b>	<b>31</b>
<b>4. Amostra.....</b>	<b>31</b>
<b>5. Procedimentos.....</b>	<b>32</b>
<b>6. Instrumento .....</b>	<b>32</b>
<b>7. Considerações sobre os resultados esperados.....</b>	<b>33</b>
<b>IV- Conclusão .....</b>	<b>35</b>
<b>Bibliografia .....</b>	<b>37</b>

## **Índice de Tabelas**

**Tabela 1 - Taxa de álcool no sangue para os homens estimada a partir da relação entre a massa corporal e diferentes quantidades de álcool (1 dose = 35ml).....19**

**Tabela 2 - Taxa de álcool no sangue para as mulheres estimada a partir da relação entre a massa corporal e diferentes quantidades de álcool (1 dose =35ml).....20**

**Tabela 3 – Numero de condutores intervenientes em acidentes no ano 2014 segundo grupo etário e sexo.....28**

## **Índice de Gráficos**

**Gráfico 1: Número de autos registados em Portugal entre 2010 até 2013.....23**

**Gráfico 2: Numero de mortos em acidentes que envolveram condutores com excesso de álcool (igual ou superior a 0.5g/l) para os anos de 2010 a 2013.....25**

**Gráfico 3: Horário das Ocorrências.....27**

## **Índice de siglas**

**CVEE – Crime de condução de veículo em estado de embriaguez;**

**PM – Policia Municipal;**

**PMP – Policia Municipal do Porto;**

**PSP- Policia de Segurança Publica;**

**GNR – Guarda Nacional Republicana;**

**DGRSP – Direcção Geral de Reinserção e Serviços Prisionais;**

**CISA – Centro De Informação sobre Saúde e Álcool ;**

**TAS – Taxa de Álcool no Sangue;**

**OCDE – Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económico;**

**INE – Instituto Nacional de Estatística;**

**ANSR – Associação Nacional de Segurança Rodoviária;**

**CE – Código da Estrada;**

**CPP – Código Processual Português;**

**CP- Código Penal;**

**g/l – gramas por litro;**

**CMP – Câmara Municipal do Porto;**

**U.E – União Europeia;**

**PLA – Problemas Ligados ao Álcool;**

## Índice de anexos

Questionário.....	41
-------------------	----

## **I- Introdução**

O tema escolhido do “Crime de condução em estado de embriaguez” despertou o interesse para desenvolver o seguinte projecto de graduação, inserido na licenciatura do curso de criminologia da Universidade Fernando Pessoa, na cidade do Porto, pois é um problema cada vez mais presente nos dias de hoje, uma vez que os jovens iniciam o consumo de bebidas alcoólicas precocemente, tendo também tendência para possuírem o título de condução mal atinjam a idade de 18 anos.

Se esse consumo de bebidas alcoólicas acontece cada vez mais cedo e adquirem a carta de condução mal tenham os 18 anos de idade completos pode vir a existir uma relação entre ambos, pois a grande maioria pretende adquirir esse título para ganhar alguma independência dos progenitores e assim ganhar alguma liberdade própria da idade.

Durante o estágio curricular, na Polícia Municipal do Porto foi possível constatar a grande quantidade de infracções associadas à pratica de condução nesta região metropolitana.

Assim, este projecto de graduação divide-se em vários capítulos que passamos a apresentar. A seguir a esta Introdução (I), segue-se o enquadramento teórico, onde se abordam varias noções sobre o consumo de bebidas alcoólicas e temáticas relacionadas, tais como dados epidemiológicos, o enquadramento legal sobre este consumo associado à pratica da condução, as consequências para a saúde do individuo, etc.

Ainda dentro deste mesmo capítulo, apresenta-se alguns dados estatísticos, tais como o número de infracções detectadas na condução sob o efeito de embriaguez (2.), número de acidentes associados a esta infracção (2.1.), o horário mais frequente para a ocorrência deste crime (2.2.), a idade, sexo dos indivíduos envolvidos em acidentes por este crime (2.3.), e outros factores associados ao nosso tema de estudo (2.4.).

No terceira parte (III) apresentamos o estudo empírico e sua metodologia quanto aos objectivos (geral e específicos), ao método e tipo de estudo, a amostra, os procedimentos e o instrumento, que consiste na elaboração de um questionário com o objectivo de traçar e identificar o(s) perfil(s) dos indivíduos que praticam este crime, e por fim os resultados esperados com este estudo.

Por último apresentamos considerações e conclusões finais.

## **II- Enquadramento teórico**

### **1. Nota histórica sobre o álcool**

Antes de se iniciar o projecto foi feita uma breve pesquisa sobre o alcoolismo fazendo também um breve levantamento histórico sobre o consumo de álcool por parte da sociedade e logo de seguida serão apresentados conceitos sobre o álcool.

A palavra álcool deriva do árabe “alkuhl”, investigadores acreditam que a bebida alcoólica teve origina na pré-história mais precisamente no período Néolítico na China.

Estas bebidas com teor alcoólico resultam da fermentação de grãos (cevada). No século XVI o álcool aí chamado de espirituoso começou a ser utilizado com fins médicos.

#### **1.1.Dados Epidemiológicos sobre o consumo de álcool**

Estudos comprovam que a Europa é região do mundo onde mais se consome bebidas alcoólicas. As bebidas mais consumidas pelos cidadãos europeus são inúmeras, mas em primeiro lugar a cerveja cerca de 45%, seguida do vinho com 32% e em ultimo as bebidas brancas com 23%.

De acordo um estudo publicado pela OCDE sobre o consumo nocivo de álcool e o seu impacto na saúde pública entre 1992 e o ano de 2012 verificamos, que no último ano deste mesmo estudo Portugal se encontrava em nono lugar dos países da União Europeia que mais consumia bebidas alcoólicas com uma media de 11 litros per capita enquanto a media da OCDE era de 9,1%.

Esta lista era então liderada pela Estónia, seguida da Áustria e em terceiro lugar a França com um consumo de álcool a rondas os 12 litros. Contudo durante este estudo Portugal foi o quinto pais que mais baixou o consumo de álcool desde 1992 até à conclusão deste mesmo estudo em 2012, tendo uma quebra no consumo de 20%.

Este estudo revela ainda que o nível de instrução e a classe económica tem interferência no consumo de álcool de forma exagerada, ou seja em Portugal, homens com uma instrução mais elevada tem menor risco de ter este comportamento abusivo por sua vez com as mulheres é o contrário, mulheres com maior instrução tem uma maior probabilidade.

Quanto ao nível socioeconómico são os homens com menos estatuto que tem tendência a adquirir este comportamento mais abusivo, enquanto que as mulheres de estatuto socioeconómico mais elevado tem maior probabilidade de ter este comportamento abusivo.

## **1.2. Definição de álcool**

Álcool é o nome dado ao composto químico etanol ou então também designado na linguagem do dia-a-dia de álcool etílico. É um líquido incolor e inflamável, que a sua fórmula química é  $\text{CH}_3\text{-CH}_2\text{-OH}$  onde o seu ponto de abolição dá-se a  $78^\circ\text{C}$ .

Esta substância também se encontra presente na preparação de algumas bebidas alcoólicas, algumas delas são obtidas através da fermentação como é o caso do vinho e da cerveja ou então através da destilação como é o caso dos licores, sendo que cada tipo de bebida alcoólica tem percentagens diferentes de álcool, por exemplo o vinho contém em média 15% de álcool, a cerveja tem em média 5% e alguns licores podem conter até 50%.

O álcool etílico é uma droga psicoactiva que afecta o sistema nervoso do ser humano como mais à frente vai ser falado. (Analice Gigliottia & Marco Antonio Bessa, 2004)

“O álcool é uma molécula, natural ou sintética, designada por etilálcool ou etanol cujo efeito é, simultaneamente, sedativo e hipnótico” (Doron e Parot, 2001 cit. In Nunes e Jóluskin, 2010, p.187).

## **1.3. Conceito de alcoolismo**

Desde a antiguidade que são conhecidos os efeitos do álcool, mas a sociedade ignora todos os outros e apenas a embriaguez é referida como sendo uma perturbação ligada ao álcool (Mello, Barrias e Breda, 2001)

Edwards e Gross em 1970 apresentaram o conceito de “Síndrome de Dependência do Álcool” para complementar a definição de alcoolismo que defendia o alcoolismo como um tudo ou nada, logo o individuo era considerado alcoólico ou não alcoólico.

A partir de então a dependência do álcool passou a ser um conjunto de factores e sinais tais como o aspecto físico, o estado psicológico do individuo e de factores sociais

que iam variando de individuo para individuo. (Edwards & Gross, 1970, *cit in* Marques 2001)

Assim sendo, o alcoolismo caracteriza-se pelo consumo excessivo e prolongado de bebidas alcoólicas, consistindo na ingestão compulsiva e regular das mesmas.

O alcoolismo é uma doença crónica, que leva à dependência com todas as suas consequências para os indivíduos que dela sofrem.

Posto isto não devemos confundir alcoolismo agudo com alcoolismo crónico, o alcoolismo agudo caracteriza-se pela ingestão de bebidas alcoólicas em apenas um dia ou num espaço de tempo o que leva a tonturas e na pior da hipóteses ao coma alcoólico, por sua vez o alcoolismo crónico é a ingestão regular de varias doses ao longo do dia diariamente mantendo assim o estado de embriaguez de forma prolongada. (OMS, 2015)

Segundo a OMS alcoólico é um individuo que bebe de forma excessiva já estando dependente do álcool e essa dependência é acompanhada por perturbações mentais, do seu comportamento social e das relações com o outro.

Dubowski afirma que existem vários, sinais comuns entre o alcoolismo agudo e o alcoolismo crónico, que permitem identificar facilmente se determinado individuo está embriagado entre eles de salientar:

- Rubor e edema moderado da face;
- Edemas das pálpebras;
- Olhos lacrimejantes;
- Eritrose palmar;
- Hálito alcoólico;
- Falta de coordenação motora;
- Vertigens e desequilíbrio;
- Suores;
- Tremor fino nas extremidades.

(Dubowski, 1985)

#### **1.4. Consequências para o indivíduo no desempenho da condução**

Existem vários efeitos que afectam a condução, provocada pela ingestão de bebidas alcoólicas. Sobretudo os indivíduos mais jovens, procuram no consumo de bebidas alcoólicas um mundo de novas sensações e experiências que por vezes aliado à inexperiência na condução pode levar a acidentes.

Os principais efeitos do álcool na condução são a perda da capacidade sensorial em relação ao meio que envolve o indivíduo e a sua condução, afectando assim a capacidade de concentração e de reacção do indivíduo (Carpenter, 1961 e 1963; Polaino, 1985).

Por exemplo, a visão é afectada, ficando assim distorcida e mais reduzida, ou seja o campo de visão e audição é mais pequeno (Malka e cols., 1988). O tempo de recuperação após um encandeamento aumenta, os olhos demoram mais a recuperar.

Estes factores interligados levam a que o indivíduo não tenha capacidade para avaliar as distâncias, os riscos e até mesmo a velocidade podendo levar assim o indivíduo a sofrer um acidente.

#### **1.5. O que é a Alcoolemia na prática de condução**

Alcoolemia é a quantidade de álcool permitida em média no sangue por lei.

Em Portugal o permitido por lei é de 0,5g/l para a população geral, sendo que essa mesma taxa foi reduzida em 2015 para 0,2g/l direccionada aos indivíduos recém encartados (possuidores de título de condução com menos de três anos).

De acordo uma notícia do Jornal Publico (9.1.2013) “Taxa de alcoolemia superior a 2.0 pode aumentar em 80 vezes o risco de acidente” na condução.

O aumento, do risco de se envolver em acidentes aumente de 2 vezes até 16 vezes mais, se existir uma taxa de alcoolemia no sangue presente no sangue.

Um indivíduo com uma taxa de álcool presente no sangue igual à permitida por lei de 0.5 gramas por litro de sangue o risco aumenta em duas vezes mais a probabilidade de se envolver em acidentes.

Se a taxa for de 1.2 gramas por litro de sangue, o que já é considerado crime e punido por lei o risco de envolvimento em acidentes aumenta dezasseis vezes.

Para além disso um condutor, que tenha uma taxa de alcoolemia no sangue à meia-noite, só estará apto para conduzir novamente as 20:00 horas do dia seguinte, pois esse processo de eliminação do álcool é um processo lento, o que significa que ao meio dia do dia seguinte ainda terá 0.8 gramas por litro no sangue o que criminalmente incorre numa contra ordenação grave.

As seguintes tabelas sobre a Taxa de álcool no sangue (TAS), segundo o CISA representam os valores médios para cada individuo (de ambos os sexos), essa representação das taxas de alcoolemia estão em gramas de etanol por litro no sangue (g/l).

Importa também salientar, que nas tabelas a seguir apresentadas, quando se fala em doses são, 35ml, e que são dados estimados pela relação, entre a massa ponderal e a quantidade de álcool ingerido.

**Tabela 1 - Taxa de álcool no sangue para os homens estimada a partir da relação entre a massa corporal e diferentes quantidades de álcool (1 dose = 35ml)**

**HOMENS**

		PESO (KG)									
		41	45	55	64	73	82	91	100	109	
<b>NÚMERO DE DOSES</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Única dose segura para direção
	1	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	Infração administrativa
	2	0,8	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	
	3	1,1	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	
	4	1,5	1,2	1,1	0,9	0,8	0,8	0,7	0,7	0,6	Crime
	5	1,9	1,6	1,3	1,2	1,1	0,9	0,9	0,9	0,8	
	6	2,3	1,9	1,6	1,4	1,3	1,1	1,0	1,0	0,9	
	7	2,6	2,2	1,9	1,6	1,5	1,3	1,2	1,2	1,1	
	8	3,0	2,5	2,1	1,9	1,7	1,5	1,4	1,4	1,3	
	9	3,4	2,8	2,4	2,1	1,9	1,7	1,5	1,5	1,4	
	10	3,8	3,1	2,7	2,3	2,1	1,9	1,7	1,7	1,6	

Fonte: CISA, 2012

Tabela 2 - Taxa de álcool no sangue para as mulheres estimada a partir da relação entre a massa corporal e diferentes quantidades de álcool (1 dose =35ml)

**MULHERES**

		PESO (KG)									
		41	45	55	64	73	82	91	100	109	
NÚMERO DE DOSES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Única dose segura para direção
	1	0,5	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	Infração Administrativa
	2	1,0	0,9	0,8	0,7	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	
	3	1,5	1,4	1,1	1,0	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6	Crime
	4	2,0	1,8	1,5	1,3	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8	
	5	2,5	2,3	1,9	1,6	1,4	1,3	1,1	1,0	0,9	
	6	3,0	2,7	2,3	1,9	1,7	1,5	1,4	1,2	1,1	
	7	3,5	3,2	2,7	2,3	2,0	1,8	1,6	1,4	1,3	
	8	4,0	3,6	3,0	2,6	2,3	2,0	1,8	1,7	1,5	
	9	4,5	4,1	3,4	2,9	2,6	2,3	2,0	1,9	1,7	
	10	5,1	4,5	3,8	3,2	2,8	2,5	2,3	2,1	1,9	

Fonte: CISA, 2012

Existem inúmeros factores que interferem na TAS de acordo a ANSR. Esses factores são de ordem pessoal tais como o estado de fadiga do individuo, a idade, o peso, bem como uma série de factores orgânicos como por exemplo ser filho de pais alcoólicos, problemas de foro digestivo, pessoas que tenham sofrido traumatismos cranianos, entre outros.

Assim sendo podemos afirmar que a mesma taxa de álcool presente na mesma bebida pode afectar de formas diferentes os indivíduos que consumam a mesma bebida alcoólica, sendo que o mesmo individuo ao consumir a mesma bebida pode ter presente, taxas de alcoolemia diferentes devido ao seu estado psicológico/emocional bem como pode variar dependendo da sua forma de ser ingestão.

## **1.6. Enquadramento legal**

Segundo o artigo 81º do Código de Estrada (pág. 38 do mesmo) do n.º1, é proibido conduzir sob influência de álcool.

No n.º2 do mesmo artigo, considera-se sob influência de álcool o condutor que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l.

Posto isto quem for detectado na prática da condução e infrinja as normas previstas nos artigos acima referidos, é sancionado com uma coima de valor de 250 € a 1250 €, se a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l, já se a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,8 g/l e inferior a 1,2 g/l a coima vai de 500 € a 2500 €.

De acordo o decreto-lei 124/90, de 14 de Abril que foi o primeiro decreto-lei que aborda a condução sob influência de álcool, foi tipificado e previsto no Código Penal o ilícito e Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência e estupefacientes ou substâncias psicotrópicas previsto no artigo 292º do mesmo Código Penal que prevê “quem, pelo menos por negligência, conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada, com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2g/l, é punido com pena de prisão até um ano ou com pena de multa até 120 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal.”

A 1 de Janeiro de 2015 entrou em vigor a nova lei que regula a taxa de álcool para os novos condutores sendo esta reduzida de 0,5g/l para 0,2g/l, ou seja esta taxa está implementada para os condutores em regime probatório durante três anos também sendo a mesma aplicada a condutores de veículos de passageiros, de mercadorias perigosas e de emergência.

Foi também aprovada no dia 21 de Maio de 2015 em Conselho de Ministros a carta por pontos sendo esta mais uma forte medida na punição do álcool ao volante. Esta lei irá retirar pontos aos condutores que inicialmente começam com 12 pontos, por cada contra ordenação grave o condutor é penalizado na perda de dois pontos mas por uma condução com excesso de álcool o condutor é penalizado em três pontos, já as contra ordenações muito graves o condutor perde cinco pontos.

## **1.7. Consequências para a saúde do individuo**

Portugal é dos países da U.E com maior taxa de consumo de bebidas alcoólicas e com maior numero de PLA (Problemas Ligados ao Álcool), estimando-se assim que cerca de 10% da população apresenta graves problemas relacionados com o consumo de bebidas alcoólicas (Mello, Barrias & Breda 2001).

O alcoolismo geralmente pode levar ao aparecimento de 61 doenças entre elas a hepatite alcoólica, cirrose, o cancro do fígado, estômago, boca e na mama, sendo também a principal causa de acidentes com vítimas mortais nas estradas.

Ainda dentro das consequências, podemos incluir comportamentos de risco tais como doenças sexualmente transmissíveis.

Plant & Plant em 1997 afirmam que a associação entre álcool e VIH/SIDA existe, devido à culturalidade do consumo de bebidas alcoólicas, podendo assim fazer-se uma relação entre estes dois factores: o primeiro pela forte crença de que o álcool aumenta a capacidade e a performance sexual, e a forte conexão entre o uso de álcool e os encontros sexuais. (Plant & Plant, 1997 cit. in Boletim 2006)

Estudos realizados nesta área apontam para uma forte, relação devido à desinibição provocada pelo consumo de álcool facilitando assim a socialização entre as pessoas e pela crença de que sob o efeito do álcool a performance sexual aumenta (Martin & Hasin, 1991 cit. in Boletim 2006)

Inicialmente em 1989 Plant e seus colaboradores realizaram um estudo sobre as implicações do álcool, drogas e industria do sexo para a taxa de infecção pelo VIH e os comportamentos sexuais de risco, estão geralmente associados ao consumo de álcool.

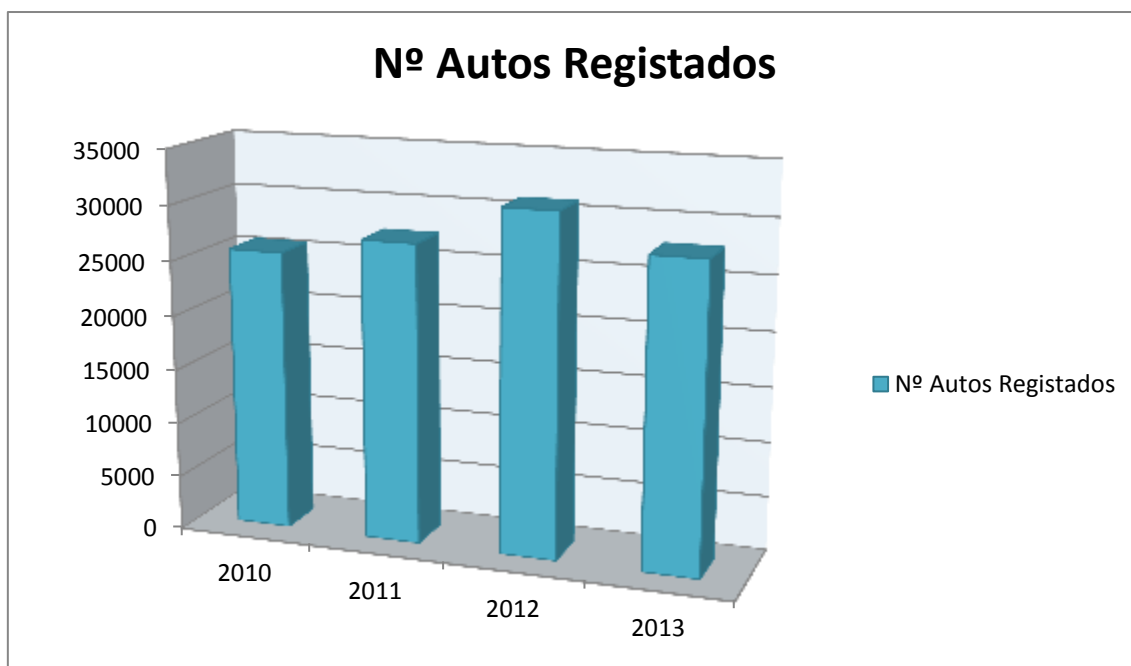
Dois anos depois em 1992, McEwan et al. promoveram um outro estudo, que tinha como objectivo, investigar comportamentos sexuais sob influência do álcool e as relações entre o habito de consumo de bebidas alcoólicas e sexo inseguro. Chegaram então à conclusão de que os participantes que tem um consumo abusivo têm mais probabilidade de praticar sexo inseguro como sexo de uma noite sem usar preservativo e também uma maior probabilidade de ter relações com uma pessoa que já teve vários parceiros sexuais. (McEwan et al. 1992, cit in. Boletim 2006)

## 2. Dados estatísticos e estudos científicos sobre a condução associada ao consumo de álcool

### 2.1. Número de infracções detetadas na condução sob efeito de embriaguez

A análise ao gráfico 1, mostra o número de infracções detetadas ao longo de quatro anos consecutivos a nível nacional, desde 2010 até 2013, de acordo o Sistema de Gestão de Autos da ANSR.

Gráfico 1: Número de autos registados em Portugal entre 2010 até 2013



Fonte: ANSR, 2015

Ao analisarmos então este gráfico podemos constatar que não foram quatro anos sempre constantes, foram sim quatro anos em que observamos mais aumentos deste tipo de infracções em vez de diminuição.

Ou seja em 2010 foram detectadas 25.683 infracções, no ano seguinte houve um aumento para o número total de 27.387 mais duas mil que no ano anterior, de 2011 então para o ano de 2012 temos aqui um aumento bastante significativo, foram mais de quatro mil as infracções que no ano anterior. Por sua vez em 2013 já houve uma diminuição significativa e passamos de novo para as 27.878.

Como poderemos então justificar esta diminuição dos dados do ano de 2012 para o ano de 2013?

Com base na experiência pessoal, podemos afirmar que esta diminuição se deve a vários factores, um desses factores pode ser o facto de os indivíduos estarem mais conscientes, devido a campanhas de sensibilização dos riscos e cada vez mais adotarem atitudes mais cívicas e não levarem carro para a noite quando vão beber, optando pelos transportes públicos, ou pela boleia de amigos que não consomem bebidas alcoólicas.

Um estudo publicado na Revista Toxicodependências (2011), mostra que actualmente os jovens preferencialmente preferem os transportes privados, mas já se começa a ver um aumento da procura de táxis no regresso a casa.

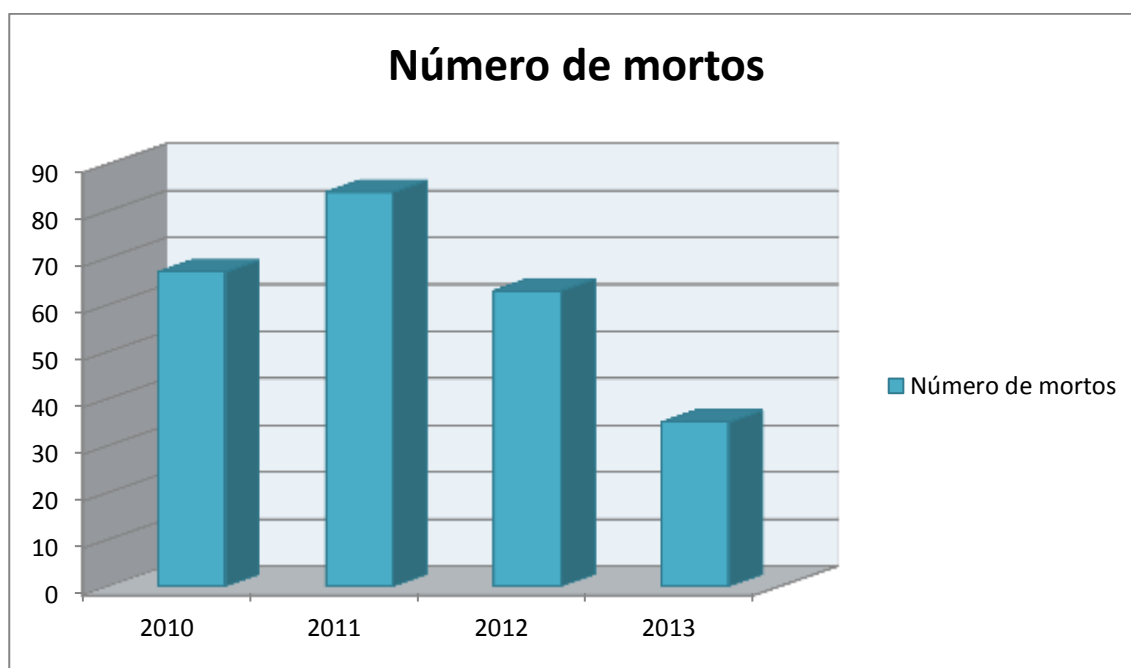
Pode também ser pelo simples facto de ter existido um controlo menor, por parte das autoridades, logo não houve tantos indivíduos interceptados, pois não poderia existir controlo em todas as áreas;

Estes números mostram que o consumo de bebidas alcoólicas por parte dos condutores em Portugal, ainda continua a ser elevado, se bem que o número de autos registados pela prática da condução sob efeito de bebidas alcoólicas tenha diminuído.

## **2.2. Número de acidentes associados a esta infracção**

De acordo com dados fornecidos pela ANSR, de 2010 até 2013 morreram nas estradas vítimas de acidentes de viação, um total de 249 pessoas. Em todos estes acidentes uma das partes envolvidas, apresentava uma TAS superior ou igual a 0.5g/l ou seja, com esta taxa, estávamos perante uma situação punível pela lei Portuguesa neste período de 2010/2013.

Gráfico 2: Numero de mortos em acidentes que envolveram condutores com excesso de álcool (igual ou superior a 0.5g/l) para os anos de 2010 a 2013



Fonte: ANSR, 2015

Analisando estes dados fornecidos, podemos então concluir que em 2010 foram 67 mortos, em 2011 foram 84 mortos, em 2012 foram 63 mortos e em 2013 foram 35 o que faz então o total referido em cima de 249. (ANSR, 2015)

Fazendo uma reflexão sobre estes dados, podemos concluir que também estes dados decresceram significativamente, e se relacionarmos com o gráfico anterior podemos, observar que a maior descida se dá entre o ano de 2012 e o ano de 2013 o que leva a apontar que os condutores estão muito mais conscientes e empenhados em adotar atitudes mais corretas.

Pois se estes optam por não levar carro quando vão beber e utilizar os transportes públicos, ou boleia de amigos, logo os acidentes que envolvam indivíduos com álcool no sangue também vai diminuir pois existe uma maior consciencialização dos condutores.

### **2.3.Horário a que ocorre com mais frequência este crime**

Parreira (2015) surge com um estudo, que inclui indivíduos que cometeram o crime de condução de veículo em estado de embriaguez e que tiveram como injunção, frequentar o programa “Taxa Zero”, que é um programa aplicado a indivíduos que são identificados a conduzir sob o efeito do álcool com uma taxa crime.

Estes indivíduos vão beneficiar de uma suspensão provisória do processo, caso seja a primeira vez que incorrem neste tipo de crime. Este programa é dado pelos técnicos da reinserção social, numa sessão em grupo ou individualmente.

O Programa “Taxa Zero” tem como principal objetivo incentivar estes indivíduos a não consumirem álcool excessivamente quando conduzem, e ajudar a adotar alternativas para o retorno a casa, tais como, utilizar os transportes públicos, a boleia de amigos entre outros. (Parreira, 2015)

Após esta intervenção, caso os indivíduos sejam, intersecados pela polícia com uma taxa superior ou a igual a 1,2g/l, estes não podem beneficiar novamente do programa “TaxaZero”.

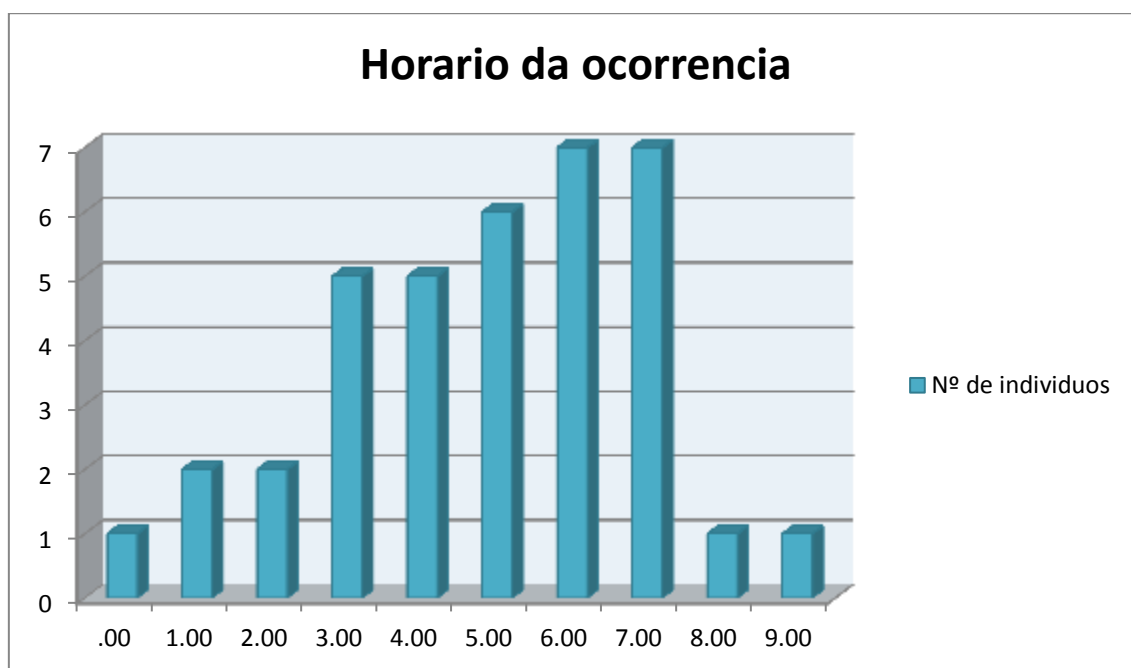
O seguinte gráfico mostra de forma simples o horário das ocorrências mais frequentes, de 42 indivíduos de ambos os sexos que frequentaram este programa, todos eles do distrito de Aveiro.

Analisando o gráfico podemos observar, que o pico deste tipo de crime, dá-se entre as três horas da manhã e as sete da manhã.

Uma possível explicação para tal é que uma vez que este crime é mais frequente ao fim de semana, estes horários permitem supor e segundo alguns estudos como nós é mostrado na Revista Toxicodpendências, com o estudo de Lomba, (2011), pois é quando os indivíduos identificados se encontravam a ir embora dos bares, discotecas ou de actividades nocturnas associadas ao lazer.

Lomba, et al., 2011 apresentam um estudo sobre “Jovens portugueses que frequentam ambientes recreativos nocturnos. Quem são e comportamentos que adoptam” onde abordam exactamente este problema, a iniciação precoce de ambientes recreativos nocturnos e todas as suas implicações que aí advêm.

Gráfico 3: Horário das Ocorrências



Fonte: DGRSP, 2015

#### 2.4. Idade e Sexo dos indivíduos envolvidos em acidentes

Laapotti & Keskwen em 2004 apresentam estudos que mostram que o envolvimento em acidentes de aviação é diferente em ambos os sexos.

Analisando o relatório anual da ANSR de 2014, os indivíduos envolvidos em acidentes de viação, são em grande maioria do sexo masculino em comparação com o sexo feminino que apresenta resultados bem menos elevados.

Em ambos os casos a idade media, onde se nota o maior pico é sem duvida, é entre os 18 anos e os 39 anos.

Dai para a frente já vamos observando alguma diminuição nas ocorrências, mas sempre de uma forma muito calma, o que nos leva a deduzir que os indivíduos com o passar dos anos vão amadurecendo e vão começando a ter comportamentos mais correctos no que toca à prática da condução.

Tabela 3 – Numero de condutores intervenientes em acidentes no ano 2014 segundo grupo etário e sexo

	Feminino	Masculino	Total cond./ 100hab
< =14	16	171	0
15 – 19	385	1357	3
20 – 24	1590	3192	9
25 – 29	1589	3052	8
30 – 34	1733	3285	8
35 – 39	1861	3718	7
40 – 44	1832	3327	7
45 – 49	1400	3020	6
50 – 54	1167	2769	6
55 – 59	871	2459	5
60 – 64	588	1965	4
65 – 69	388	1603	4
70 – 74	264	1361	4
>= 75	181	1977	2
N.D.	5	51	-
<b>Total</b>	<b>13870</b>	<b>33307</b>	-

Fonte: ANSR, 2014

## 2.5.Outros factores

Segundo a literatura já existente até então, existe uma série de outros factores que podem ser factores associados, na prática deste crime.

Esses factores de carácter sócio demográfico, são considerados variáveis de influência social, como por exemplo as habilitações literárias dos indivíduos, o estado civil e a existência de filhos.

No que diz respeito as habilitações literárias, estas são vistas de forma mais simples como um indicador de estatuto social, ou seja um individuo com elevado grau académico, são vistos como indivíduos mais influentes e com estatuto mais elevado na

sociedade onde estão inseridos. Mas servem também para explicar a percepção do risco, que cada um tem.

Ou seja, estudos apontam que condutores com maiores habilitações literárias têm maior percepção do risco, em comparação com os condutores com habilitações literárias mais baixas.

Isto pode ser explicado pelo facto, de os indivíduos com mais formação académica provavelmente pertencem a famílias onde houve um maior investimento nas medidas de segurança. Também provavelmente por terem empregos mais elevados estes conduzam carros mais modernos e mais seguros, em oposição dos indivíduos com menor formação académica que tem características opostas a este desde as noções de segurança até aos carros que conduzem. (Nordjaern & Roundmo, 2009)

Quanto ao estado civil e à existência de ter filhos ou não, um estudo desenvolvido por Al-Madani e Al-Janahi em 2002, veio mostrar que os condutores casados e com filhos têm uma condução mais prudente, acabando por ser mais segura que os condutores solteiros sem filhos, pois os primeiros já têm mais noção dos pros e contras e das suas responsabilidades preferindo assim, optar pela segurança dos filhos e da deles.

Este mesmo estudo, ainda veio mostrar que a percepção e compreensão dos sinais e normas de transito é melhor por parte dos condutores do sexo masculino, que do sexo feminino. (Al-Madani & Al Janahi, 2002)

Outro estudo, que pondera uma outra dimensão em termos intergeracionais, é publicado por Bianchi e Summala (2006) na Revista Interamericana de Psicologia, demonstrara uma significativa correlação entre o tipo de condução por parte dos progenitores e o tipo de condução praticada por parte dos filhos.

Deste modo a transgressão das regras por parte dos filhos era mais frequente quando os pais tinham também uma tendência infractora quanto às regras de trânsito.

Com isto podemos afirmar que se os pais tiverem uma condução defensiva e mais segura, a geração seguinte adoptara os mesmos comportamentos, na condução.

### **III - Estudo Empírico**

#### **1. Objectivo**

##### **1.1.Geral**

Com esta proposta de estudo, pretende-se estudar o crime de condução associado ao efeito do álcool.

##### **1.2.Específico**

Como objectivos específicos o que é pretendido com este estudo é fazer o levantamento de elementos que contribuam para traçar perfis sociodemográficos, psicossociológicos e culturais de indivíduos que conduzem tendo consumido bebidas alcoólicas. Ou seja pretendemos identificar algumas características predominantes em indivíduos com este tipo de comportamento infractor. Tipos ou grupos de indivíduos esses que constituam alguma representatividade estatística quanto ao fenómeno da condução rodoviária após a ingestão de bebidas alcoólicas;

#### **2. Método**

“A investigação científica é um processo sistemático de colheita de dados observáveis e verificáveis no mundo empírico, isto é, no mundo que é acessível aos nossos sentidos, com vista a descrever, explicar, predizer ou controlar fenómenos” (Seaman, 1997 p. 5, cit. in Fortin, 2006).

Assim sendo, vamos abordar e apresentar o tipo de estudo, a amostra, os procedimentos, os instrumentos utilizados e por fim a análise de dados.

Este estudo tem um carácter exploratório que é familiarizarmo-nos com um assunto ainda pouco conhecido e pouco explorado, assim no fim desta pesquisa pretendemos conhecer mais sobre o assunto neste caso o crime de condução sob efeito de bebidas alcoólicas e aptos a construir hipóteses; (Campenhoudt & Quiyy, 2005)

Têm também um carácter descritivo pois possui também o objectivo de descrever características de uma determinada população ou fenómeno. (Gil, 2008)

### **3. Tipo de estudo**

“Importa, acima de tudo, que o investigador seja capaz de conceber e de pôr em prática um dispositivo para a elucidação real, isto é, no seu sentido mais lato, um método de trabalho.” (Campenhoudt & Quiyy, 1998)

O tipo de estudo proposto tem um carácter descritivo-exploratório do tipo quantitativo, devido as características sociodemográficas e objectivos deste estudo, que terá como objectivo traçar e identificar as características do individuo, que comete o crime descrito ao longo deste trabalho, o crime de condução sob o efeito de embriaguez.

### **4. Amostra**

População segundo Fortin (2003), são todos os indivíduos que entre si apresentam algumas características em comum.

“ A população alvo é o conjunto das pessoas que satisfazem os critérios de selecção definidos previamente e que permitem fazer generalizações.” (Fortin, 2006, p.311)

Assim sendo, os participantes da amostra para este estudo, seriam indivíduos de ambos os sexos do ensino superior, titulares do título de condução de veiculo, com idade a partir dos 18anos de idade, independentemente do curso em que se encontram e do grau académico, da Universidade Fernando Pessoa.

Para tal a amostra seleccionada seria 150 indivíduos, ou seja 75 indivíduos do sexo masculino e 75 do sexo feminino.

Assim o estudo teria uma amostra da população relativamente significativa tanto de indivíduos do sexo masculino tanto como do sexo feminino, o que já permitiria, obter resultados significativos, para se poder levar a cabo e cumprir os objectivos propostos com esta proposta de estudo.

## **5. Procedimentos**

Visto que este estudo é desenvolvido e proposto por um aluno da Universidade Fernando Pessoa do Porto, seria necessário pedir o parecer à Comissão de Ética da UFP, para se poder avançar com este mesmo projecto.

Na fase seguinte deste projecto, dar-se-ia início à passagem dos questionários para que se pudesse efectuar a recolha de dados. Para tal o investigador iria junto da população alvo dar uma breve explicação do tema de modo breve e explicando o objectivo do estudo. Para garantir a total confidencialidade e anonimato dos dados recolhidos, num primeiro momento seria passado aos indivíduos seleccionados uma declaração de consentimento informado, onde de novo se explicaria todos os objectivos deste estudo.

Este questionário teria uma administração directa, uma vez que cada inquirido completa o respectivo questionário (Campenhoudt & Quiyy, 2005).

Para responder a este questionário os inquiridos teriam um tempo 15 minutos a 20 minutos, sendo que qualquer duvida que pudesse ir surgindo, poderia ser esclarecida pelo investigador ao longo da realização do mesmo.

## **6. Instrumento**

Para a realização do estudo proposto, utilizar-se-ia um inquérito.

Este inquérito foi construído, especificamente com o propósito de estudar o fenómeno em causa tendo como finalidade principal recolher e analisar os dados sobre, o crime de condução sob o efeito de embriaguez.

A escolha da realização de um inquérito, por questionário, tem como justificação o facto de este possibilitar e facilitar o acesso a dados e a um número de pessoas significativo, num determinado espaço temporal e com baixos custos.

Neste inquérito temos presentes dois tipos de perguntas, ou seja tem uma estrutura semifechada, pois temos perante quase todo o questionário perguntas fechadas, e perguntas abertas, onde os inquiridos podem dar a sua opinião em relação ao tema.

O inquérito proposto está dividido em quatro grupos de questões, em cada grupo tem questões chave.

O primeiro grupo, são questões sobre os dados sociodemográficos, onde pretendemos recolher informações sobre, o sexo, a idade, situação profissional, agregado familiar entre outros.

De seguida o grupo dois, está todo ele relacionado com a condução, ou seja questões onde pretendemos saber se o individuo possui título de condução, com que idade tirou a carta, se reprovou alguma vez nas aulas de código/condução...

Já o grupo três, são questões ligadas ao consumo de álcool por parte dos indivíduos, para tentarmos perceber como é o consumo de álcool por parte dos inquiridos.

Por fim o quarto e último grupo de questões, faz uma relação directa entre a condução e o consumo de bebidas.

## **7. Considerações sobre os resultados esperados**

Os dados serão então depois analisados e tratados estatisticamente através em programa SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*), de forma a ser possível e de forma simples, indicar os perfis dos indivíduos que cometem este tipo de crime (condução sob efeito de embriaguez).

Podemos ainda prever alguns resultados possíveis, analisando o que a literatura já existente nesta área nos indica.

Como previsto neste projecto, é pretendido fazer o levantamento de elementos que contribuam para traçar perfis sociodemográficos, psicossociológicos e culturais de indivíduos que conduzem tendo consumido bebidas alcoólicas.

Ao reflectir nos dados que iremos obter com o questionário, um dos principais perfis-tipo, e que provavelmente encontraremos em maioria segundo a análise da literatura, será o perfil onde os principais infractores da lei no que diz respeito a esta temática, serão indivíduos do sexo masculino, com idades compreendidas geralmente entre os 18anos e os 30anos, pois ainda se encontram numa fase de afirmação perante os outros, indivíduos esses que por vezes bebem de forma social com os amigos, para se

afirmarem no seu círculo de amigos não sabendo os seus limites e achando que estão com as suas capacidades completamente perfeitas para a prática de condução.

Um dos elementos que encontramos, neste tipo de perfil é que a condução associada ao consumo de álcool vai em grande parte relacionar-se com os hábitos de lazer nocturnos, com bares, restaurantes e discotecas, que muito se têm implementado nos grandes centros urbanos. Esta ideia vai também no sentido do estudo realizado por Lomba e col. (2011) a cerca do comportamento dos jovens em Portugal na relação com ambientes recreativos nocturnos.

Esses indivíduos serão ainda, na sua grande maioria, solteiros e sem filhos, como nos foi mostrado por Al-Madani e Al-Janahi em 2002, na revisão da bibliografia feita anteriormente.

#### **IV- Conclusão**

Actualmente existem muitos estudos desenvolvidos, que exploram a temática do álcool e o consumo de álcool por parte dos jovens na fase da adolescência, mas por sua vez o estudo do crime de condução em estado de embriaguez é uma temática pouco desenvolvida, o que veio a dificultar a pesquisa.

Existe muita falta de estudos que relacionem o consumo de álcool, com a pratica de condução, que é o que dá origem a este crime, previsto e tipificado no artigo 81º do Código da Estrada e no artigo 292º do Código Penal Português.

Este mesmo estudo, pretendeu explorar a temática até então pouco desenvolvida como já foi referido anteriormente, tentando assim traçar o perfil do individuo que comete este tipo de ilícito, tentando perceber algumas características sociodemográficas dos mesmos.

Este projecto, torna-se assim útil para ajudar a perceber o fenómeno do crime de condução em estado de embriaguez e podendo levar assim até à elaboração de novos projectos nesta temática.

Numa segunda fase deste estudo, seria então pertinente, sugerirmos algumas soluções ou até mesmo criar novas medidas de prevenção e de repreensão para os indivíduos que são notificados neste tipo de crime.

Uma medida que poderia ser proposta seria então a administração de um inquérito aos jovens antes de iniciarem as aulas de código/condução e outro já no fim das mesmas, quando estes já são possuidores do título de condução, havendo um “follow-up” com a função de se perceber qual seria a noção, que estes indivíduos tinham da condução e da ingestão de bebidas alcoólicas em paralelo, antes e depois das aulas.

Poderiam também ser implementadas mais sessões de prevenção nesta área a indivíduos em fase de aulas de código/condução, para que estes já comecem a estar sensibilizados para os riscos que advêm da prática de condução em estado de embriaguez tanto para eles como para terceiros.

Pois como em 2010 Sanz e Guillén mostram, que o crime não é um fenómeno que se encontre distribuído de forma aleatória no espaço e no tempo, mas sim que

ocorre em lugares e momentos particulares, assim como exemplo disso é este mesmo crime abordado ao longo de todo o projecto, que é o crime de condução em estado de embriaguez, que segundo a literatura analisada, ocorre sobretudo nas grandes cidades, ao fim de semana e durante a madrugada.

## Bibliografia

ACP. (2010). Álcool e Condução. (em linha) Disponível em < <http://www.acp.pt/defesa-do-automobilista/seguranca-rodoviaria/entity/alcool-e-conducao?bl=1> > [Consultado em 13/06/2015]

Al-Madani, H., & Al-Janahi, A.R. (2002). Assessment of driver's comprehension of traffic signs based on their traffic, *Psychology and Behaviour*, 5, 63-76.

ANSR. (2014). Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária. (em linha). Disponível em < [http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2014/RELAT%C3%93RIO%20ANUAL%20-%20V%C3%8DTIMAS%20A%2030%20DIAS/Rel\\_2014\\_30dias.pdf](http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2014/RELAT%C3%93RIO%20ANUAL%20-%20V%C3%8DTIMAS%20A%2030%20DIAS/Rel_2014_30dias.pdf) > [consultado em 09/06/2015]

Autoridade nacional de segurança rodoviária. (2013). O álcool e a condução. (Em linha). Disponível em < <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Conselhos/Documents/O%20%C3%81LCOOL%20E%20A%20CONDU%C3%87%C3%83O.pdf> > [Consultado em 07/04/2015].

Bianchi , A. & Summala , H. (2004 ) . Os "genética" de comportamento do condutor : estilo de condução dos pais prediz estilo de condução de seus filhos. *Análise e Prevenção de Acidentes* , 36, 655-659 .

Campenhoudt, Lue Van & Quivy, Raymond (2005). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa, Gradiva, 4.<sup>a</sup> edição.

Carpenter, J. A. (1961). Alcohol and higher-order problem solving. *Journal Study on Alcohol*, 22, 183-222. (Em linha). Disponível em <<http://psycnet.apa.org/index.cfm?fa=search.displayRecord&UID=1963-06282-001>> [Consultado em 7/10/2015]

Carpenter, J. A. (1963). Effects of alcohol on psychological processes. *Quart Journal of Alcohol*, 23, 274-314.(Em linha) Disponível em

<[http://www.safetylit.org/citations/index.php?fuseaction=citations.viewdetails&citationIds%5B%5D=citjournalarticle\\_82133\\_1](http://www.safetylit.org/citations/index.php?fuseaction=citations.viewdetails&citationIds%5B%5D=citjournalarticle_82133_1)> [Consultado em 7/10/2015]

Código da estrada (2013). Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (Em linha). Disponível em

<[http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/CodigoDaEstrada/Documents/Codigo\\_Estrada\\_2014\\_versaoWEB.pdf](http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/CodigoDaEstrada/Documents/Codigo_Estrada_2014_versaoWEB.pdf)> [Consultado em 07/04/2015]

Dubowski KM. Absorption, distribution and elimination of alcohol: highway safety aspects. J Stud on Alcohol 1985; (Suppl.10):98-108.

Fortin, Marie – Fabienne (2003). O processo de investigação: da conceção à realização. Loures, Lusociência.

Fortin, M. (2006). Fundamentos e etapas do processo de investigação. Canada, Lusociência.

Fundação Para Um Mundo Livre de Droga. (S/D). A Verdade Sobre o Álcool. (Em Linha) Disponível em  
<<http://br.drugfreeworld.org/drugfacts/alcohol.html#alcoholcontent>> [Consultado em 14/04/2015]

Gil, A. C. (2008). Como elaborar projetos de pesquisa. 5ª edição, São Paulo, Atlas.

Laapotti, S., Keskinen, E., & Rajalin, S. (2003) Comparison of young male and female driver's attitude and self-reported traffic behavior in Finland in 1978 and 2001. Journal of Safety Research, 34, 579-587. (em linha ). Disponível em <<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/14733992>> [consultado em 20/8/2015]

Lomba, L., Apóstolo, J., Mendes, F., et al. (2011). Jovens portugueses que frequentam ambientes recreativos nocturnos. Quem são e comportamentos que adoptam. Revista Toxicodependências, Vol.17, 3-15

Malka, R. e cols. (1988). Manual de alcoholología. Masson. (Em linha). Disponível em <<http://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=133648>> [ Consultado em 7/10/2015]

Mello, M., Barrias, J., Breda, J. (2001). Álcool e comportamentos ligados ao álcool em Portugal. Lisboa, Direcção Geral da Saúde.

Mendes, P. (2013). Código de Processo Penal. Coimbra, Almedina.

Mendes, P. (2013). Código Penal. Coimbra, Almedina.

Nordjaern, T., & Rundmo, T. (2009). Perceptions of traffic risk in a industrialized and a developing country. *Transportation Research Part F*, 12, 91-98.

Nunes, L. M. e Jóluskin, G. (2010). Drogas e comportamentos de adicção – 2ª edição. Porto, Universidade Fernando Pessoa.

OCDE. (2015). Portugal é dos países da OCDE com maior consumo de álcool. *Economico* (em linha) . Disponível em < [http://economico.sapo.pt/noticias/portugal-e-dos-paises-da-ocde-com-maior-consumo-de-alcool\\_218197.html](http://economico.sapo.pt/noticias/portugal-e-dos-paises-da-ocde-com-maior-consumo-de-alcool_218197.html) > [consultado em 12/05/2015]

Panichi, R.M.D., Wagner, A. (2006). Comportamento de Risco no Trânsito: Revisando a Literatura sobre as Variáveis Predictoras da Condução Perigosa na População Juvenil. *Revista Interamericana de Psicologia*, Vol.40, 159-166.

Parreira, D., (2015). Perfis de Risco na condução de veículo em estado de embriaguez – Programa Taxa Zero, Porto, Universidade Fernando Pessoa.

Pimentão, C., (2011). Análise do comportamento rodoviário de risco a partir da Teoria do Comportamento Planeado: o papel das crenças atitudinais e normativas na condução sob influência do álcool. *Coruña, Universidade da Coruña*. 1, 1-577.

Polaino, L. A. (1985). Psicopatología del alcoholismo e inseguridad comportamental. *Primera Reunión Internacional de Psicología de Tráfico y Seguridad Vial*. DGT.

Santos, R. B., (09/01/2013). Taxa de alcoolemia superior a 2,0 pode aumentar em 80 vezes o risco de acidente. *Publico*. (em linha). Disponível em < <http://www.publico.pt/sociedade/noticia/taxa-de-alcoolemia-superior-a-20-pode-aumentar-em-80-vezes-o-risco-de-acidente-1580041> > [consultado em 15/01/2015]

Sanz, L. V., Guillén, C. S. J. (2010). Criminología ambiental: Ecología del delito y de la seguridad. Barcelona, Editorial Universitat Oberta de Catalunya. (em linha). Disponível em < [file:///C:/Users/joao/Downloads/Dialnet-ElEstudioCientificoDelMiedoAlDelito-4875953%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/joao/Downloads/Dialnet-ElEstudioCientificoDelMiedoAlDelito-4875953%20(1).pdf) > [consultado em 20/07/2015]

Teixeira, Z. (2006). Alcoolismo e Modernidade. Revista Boletem, 1, 4-77

World Healyh Organization. (2015). Alcohol. (em linha) Disponível em < <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs349/en/> > [Consultado em 10/5/2015]

# Anexos

Este questionário foi desenvolvido no âmbito do Projecto de Graduação, que se encontra inserido na licenciatura em Criminologia, da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Fernando Pessoa do Porto.

O objectivo deste questionário é ajudar a perceber hábitos de consumo de bebidas alcoólicas e traçar perfis dos indivíduos que cometem este delito, ou seja o Crime de condução de veículo em estado de embriaguez, que se encontra previsto no artigo 292º do presente Código Penal Português.

Cada individuo é livre de aceitar participar ou não, pelo que as respostas a este questionário, são totalmente confidenciais e anónimas.

Caso então aceite, participar neste questionário é fundamental que leia mais a baixo o consentimento informado e o preencha devidamente, para garantir o total anonimato e confidencialidade como acima referido é importante que não escreva o nome em nenhuma página deste questionário nem qualquer outro elemento de identificação.

Qualquer outra dúvida que possa surgir em relação a este estudo, poderá contactar com o autor do mesmo através do endereço de correio electrónico: 27918fp.edu.pt

### **Consentimento informado**

Declaro ter lido e compreendido este documento, bem como toda a informação dada pelo autor do mesmo estudo.

Desta forma, confirmo que aceito participar nesta investigação, permitindo assim a utilização das informações que eu me declaro a prestar de forma voluntária e consciente, que apenas serão utilizadas de forma anónima e confidencia para este estudo.

Sim, aceito participar.

Data: ..... /..... /.....

## Identificação

**Sexo:**

F  M

**Idade:** \_\_\_\_\_

**Estado Civil:**

Solteiro  Casado  União de Facto  Viúvo  Divorciado

**Nacionalidade:**

Portuguesa  Outra

**Concelho:** \_\_\_\_\_ **Distrito:** \_\_\_\_\_

**Habilitações Literárias:**

- |                           |                          |                          |
|---------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Ensino Básico 1º Ciclo | <input type="checkbox"/> |                          |
| b) Ensino Básico 2º Ciclo | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Ensino Básico 3º Ciclo | <input type="checkbox"/> |                          |
| d) Ensino secundário      | <input type="checkbox"/> |                          |
| e) Ensino Superior        | <input type="checkbox"/> |                          |

**Situação Profissional:**

- |                 |                          |
|-----------------|--------------------------|
| a) Empregado    | <input type="checkbox"/> |
| b) Desempregado | <input type="checkbox"/> |
| c) Reformado    | <input type="checkbox"/> |
| d) Doméstica    | <input type="checkbox"/> |
| e) Incapacitado | <input type="checkbox"/> |

**Filhos:**

- a) Tem  Se tem, quantos?
- b) Não tem

**Número de Pessoas do Agregado Familiar:** \_\_\_\_\_

## I Condução

1. Com que idade começou a conduzir? \_\_\_\_\_

(Preencha de acordo a opção mais indicada)

2. Com que frequência conduz?

Sempre	As vezes	Raramente	Pouco	Muito Pouco

3. Possui veículo próprio?

Sim  Não

4. Se conduz em que zonas?

- Meios Rurais?
- Grandes Cidades?

5. Alguma vez esteve envolvido em algum acidente?

Sim  Não

6. Teve dificuldades em obter o título de condução (carta de condução)?

Sim  Não

7. Reprovou alguma vez nas aulas de condução?

Sim  Não

8. Como caracteriza o comportamento dos seus pais no código da estrada?

- Cumpridores das normas
- Nem sempre respeitam as normas

## II Consumo de bebidas alcoólicas

1. **Consome bebidas alcoólicas?**

Sim  Não

2. **Que tipo de bebidas alcoólicas consome?**

- a) Cerveja
- b) Vinho
- c) Espirituais
- d) Brancas
- e) Shots

3. **Quando conduz, consome bebidas alcoólicas?**

Sim  Não

4. **Se sim, de que modo ou em que quantidade?**

- 1 a 2 cervejas
- 2 a 4 cervejas
- 4 a 8 cervejas
- $\geq 8$  cervejas

5. **Por vezes, consome num curto espaço de tempo vários tipos de bebidas (por exemplo jantar e depois noite)?**

Sempre	As Vezes	Raramente	Quase Nunca	Nunca
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### III Condução sob efeito de embriaguez

1. Alguma vez fez o teste do “balão” em alguma operação STOP?

Sim  Não

2. Em que período(s) do dia?

- Entre as 9h e as 21h
- Entre as 21h e as 9h

3. Alguma vez foi autuado?

Sim  Não

3.1. Se sim, com que taxa de alcoolemia?

- $\leq 0.2$
- $\geq 0.2 - 0.4$
- $\geq 0.5 - 0.7$
- $\geq 0.8 - 1.1$
- $\geq 1.2$

3.2. Qual ou quais a sanção judicial que lhe foi aplicada?

---

---

---

3.3. Foi orientado para algum programa de reinserção?

---

---

---

3.4. Desde que foi autuado, o seu comportamento alterou-se?

---

---

---