



Efectos del alcohol y conducción de vehículos: Creencias y conductas de los jóvenes.

Olivera, C*; Planes, M**; Cunill, M***; Gras, M.E.****

*Becaria FII/FIAP (Generalitat de Catalunya). Área de metodología. Dpto. de Psicología. Universidad de Girona

**Profesora titular. Área de psicología clínica. Departamento de Psicología. Universidad de Girona

***Becaria FPU (Ministerio de Educación y Cultura). Área de psicología clínica. Dpto. de Psicología. Universidad de Girona

****Profesora titular. Área de metodología. Departamento de Psicología. Universidad de Girona

Las autoras forman parte del grupo de investigación sobre comportamientos de riesgo para la salud y de prevención de la enfermedad (CRS) de la Universidad de Girona. Este grupo tiene sus orígenes en los trabajos de Planes (1991) y Gras (1994) sobre los comportamientos de riesgo de contagio con el VIH en adictos a las drogas por vía parental y de accidentes de tráfico respectivamente, los resultados de estos trabajos revelan que existen muchos aspectos comunes entre ellos, así como con cualquier comportamiento que suponga un riesgo para la salud. La constatación de esta similitud, permite el planteamiento de un trabajo conjunto y la ampliación del estudio a otros comportamientos, tales como el consumo de tabaco o alcohol. Este grupo inicia su trabajo durante el curso 1994-95 y desde entonces se han publicado numerosos artículos y se han presentado diversas comunicaciones en congresos nacionales e internacionales.

Resumen

Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de mortalidad entre 1 y 45 años (Generalitat de Catalunya, 1992 ; Montoro, et al., 1995). Numerosos estudios constatan que la siniestralidad viaria está relacionada con el consumo de alcohol (Montoro, 1997). Este problema es especialmente importante en la población joven y se incrementa durante las madrugadas de los fines de semana (Pedragosa, 1995; Summala y Mikkola, 1994). Algunos estudios ponen de manifiesto la falta de información y/o conocimientos de muchos jóvenes sobre la normativa vigente que regula el consumo de alcohol de los conductores, así como de los efectos de esta droga sobre el consumidor (Repetto y Senra, 1997; Turrissi, et al., 1993; Weiss, 1996). Asimismo están muy generalizadas determinadas creencias erróneas respecto a las acciones que un conductor puede realizar para neutralizar los efectos del alcohol antes de situarse ante el volante (La Vanguardia, 1998 ; Viñes, 1990 ; Weiss, 1996). El objetivo de este estudio es evaluar, en estudiantes universitarios, el conocimiento de las normas de comportamiento vial incluidas en el código de circulación y las creencias personales que tienen

— Correspondencia a: _____

Mónica Cunill Olivas • Departamento de Psicología. Universidad de Girona • Plaza Sant Domènec, 9
17071 Girona (Spain) • Telf: 972 41 80 18 • Fax: 972 41 83 45 • e-mail monica.cunill@udg



los jóvenes conductores sobre los efectos del alcohol en la conducción, y por otro, conocer con qué frecuencia y en qué circunstancias conducen algún vehículo después de consumir alcohol. Los resultados obtenidos pueden servir de referencia en la elaboración de campañas preventivas para reducir el consumo de alcohol en jóvenes que conducen vehículos.

Palabras clave

Alcohol, conducción, creencias erróneas

Summary

Traffic accidents are one of the main causes of death for people between 1 and 45 years old (Generalitat de Catalunya, 1992 ; Montoro, et al., 1995). Many studies verify that the road accidents is related with the consumption of alcohol (Montoro, 1997). This problem is specially important in the amongst young people and it is increased during dawns of the weekends (Pedragosa, 1995; Summala and Mikkola, 1994). Some studies underline the lack of information and knowledge of many youny people concerning law on alcohol consummation whwn driving, and the effects of this drug on consumers (Repetto and Senra, 1997;Turrisi, et al., 1993;Weiss, 1996).Another problem is the amount of mistaken beliefs on what to do to neutralise the alcohol's effects before drive (La Vanguardia, 1998 ;Viñes, 1990 ;Weiss, 1996).The objective of our study is to evaluate, in university students, the knowledge of the rules of driving behaviour included in the circulation code and the personal beliefs about the effects of the alcohol in driving, and to find the frecuency and the circumstances in which young people drive after alcohol consummation.The results suggest many actions that may be considered in the desing of preventive campaigns that promotes safety road behaviour in order to increase their effectivity.

Key words

Words:Alcohol, Drinking driving, mistaken' beliefs.

Résumé

Les accidents de la circulation sont la principale cause de mort entre 1 et 45 ans (Generalitat de Catalunya, 1992 ; Montoro, et al., 1995). De nombreuses études constatent que le taux de sinistres est rattaché avec la consommation d'alcool (Montoro,



1997). Ce problème est spécialement important dans la jeune population et augmente à l'aube des week-ends (Pedragosa, 1995; Summala et Mikkola, 1994). Quelques études mettent en évidence le manque d'information et de connaissances de beaucoup de jeunes sur la normative en vigueur que régule la consommation d'alcool des conducteurs en ainsi que des effets de cette drogue sur le consommateur (Repetto et Senra, 1997; Turrisi, et al., 1993; Weiss, 1996). De la même manière sont généralisées certaines croyances erronées en ce qui concerne les actions qu'un conducteur peut réaliser pour neutraliser les effets de l'alcool avant de se situer devant le volant (La Vanguardia, 1998; Viñes, 1990; Weiss, 1996). L'objectif de notre étude est d'évaluer la connaissance des règles de comportement routière rattachées avec le consommation de substances dans le code de circulation et les croyances personnelles que ont les jeunes conducteurs sur les effets de l'alcool sur la conduite et d'autre part de connaître la fréquence et les circonstances qui conduisent certain véhicule après de consumer d'alcool. Les résultats obtenus peuvent servir de référence pour l'élaboration de campagnes préventives afin de réduire la consommation d'alcool des jeunes qui conduisent un véhicule.

Mots clé

Alcool, conduite, croyances erronées

I.- INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de mortalidad entre 1 y 45 años (Generalitat de Catalunya, 1992; Montoro, et al., 1995). Numerosos estudios constatan que la siniestralidad viaria está relacionada con el consumo de alcohol: más de la mitad de los accidentes de tráfico podrían haberse evitado si los conductores implicados no hubiesen consumido esta droga (Mayou y Bryant, 1995; Pedragosa, 1995; Soderstrom, et al., 1996; Waller, Blow, Maio, Singer, Hill y Schaefer, 1997). Este problema es especialmente importante en la población joven y se incrementa durante las madrugadas de los fines de semana (Pedragosa, 1995; Summala y Mikkola, 1994).

Los efectos que el alcohol produce en el conductor no se limitan a alteraciones perceptivo-sensoriales (déficits visuales, pérdida de precisión de los movimientos, disminución de la capacidad de atención, etc.) sino que también genera distorsiones cognitivas (sentimiento de invulnerabilidad, subestimación del riesgo, etc.) y actúa como desinhibidor de comportamientos socialmente reprobados como cometer infracciones de tráfico (Generalitat de Catalunya, 1992; Igualada, et al., 1995; Montoro, 1997; Swonger y Constantine, 1985).

Algunos estudios ponen de manifiesto la falta de información y/o conocimientos de muchos jóvenes sobre la normativa vigente que regula el consumo de alcohol de los conductores, así como de los efectos de esta droga sobre el consumidor (Repetto y Senra,



1997; Turrise, et al., 1993; Weiss, 1996). Asimismo están muy generalizadas determinadas creencias erróneas respecto a las acciones que un conductor puede realizar para neutralizar los efectos del alcohol antes de situarse ante el volante: beber café, tomar aire fresco o una ducha de agua fría, etc. (La Vanguardia, 1998; Viñes, 1990; Weiss, 1996). Como sugiere el modelo de creencias sobre la salud de Becker y Maiman (1975; cf. Rodríguez Marín, 1994) es difícil que una conducta preventiva se realice a no ser que el sujeto considere que la acción es necesaria, de ahí la importancia de proporcionar la información adecuada y de eliminar las falsas creencias (Viñes, 1990).

El objetivo de nuestro estudio es evaluar, en estudiantes universitarios, el conocimiento de las normas de comportamiento vial incluidas en el código de circulación relacionadas con el consumo de sustancias que pueden afectar la conducción. Teniendo en cuenta que recientemente en España se ha producido un cambio en la normativa de tráfico que regula el límite máximo de alcoholemia permitido a los conductores, se pretende evaluar si éstos conocen este cambio. Asimismo se analizan las creencias personales que tienen dichos jóvenes sobre los efectos del alcohol en la conducción, con qué frecuencia y en qué circunstancias conducen algún vehículo después de consumir alcohol y si esta conducta está relacionada con algunas de las anteriores creencias.

2.- MÉTODO

2.1. SUJETOS

La muestra está formada por 321 estudiantes de la Universidad de Girona con edades

comprendidas entre 18 y 39 años siendo la edad media de 21 años ($SD = 2,54$). El 33% de los sujetos son hombres y el 67% mujeres. La selección se realizó a partir de los alumnos matriculados en el curso 1998/99 ($N = 11.319$), a través de un muestreo aleatorio estratificado y por conglomerados. El criterio de estrato fue el curso académico y por tanto partimos de 4 estratos (de primero a cuarto) que formarían parte de la muestra. De acuerdo con la proporción de sujetos de cada estrato, correspondieron tres conglomerados de los cursos de primero, y un conglomerado de cada uno de los cursos de segundo, tercero y cuarto. Forman parte de la muestra todos los estudiantes que asistieron a clase el día en que se aplicó el cuestionario ya que todos ellos decidieron de manera voluntaria participar en nuestro estudio. La información se obtuvo en una única sesión previo acuerdo con el profesor responsable de una asignatura troncal. Las carreras universitarias a las cuales pertenecen los estudiantes de nuestra muestra son: Ciencias Empresariales, Historia, Maestro Especializado de Educación Infantil, Biología, Arquitectura técnica y Derecho.

2.2. INSTRUMENTO

A través de un cuestionario autoadministrado estructurado en cuatro apartados se recogieron los siguientes datos sobre: (1) Datos personales (2) Conocimientos de la Normativa de Tráfico que regula el consumo de alcohol (3) Creencias acerca de los efectos del alcohol en la conducción. Las respuestas se registraban en una escala que iba de 1 ("muy en desacuerdo") y 5 ("muy de acuerdo") (4) Conductas de los jóvenes con relación al consumo de alcohol y la conducción.



TABLA 1: Distribución de la muestra en función de la edad y el sexo n(%)

EDAD	SEXO	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
HASTA 20 AÑOS		51 (16,5 %)	89 (28,7 %)	140 (45,2 %)
DE 21 a 25 AÑOS		43 (13,9 %)	112 (36,1 %)	155 (50 %)
MÁS DE 25 AÑOS		8 (2,6 %)	7 (2,3 %)	15 (4,8 %)
TOTAL		102 (32,9 %)	208 (67,1 %)	310 (100 %)

Las posibles respuestas eran 1 ("nunca"), 2 ("ocasionalmente"), 3 ("muy a menudo") y 4 ("cada día").

3.- RESULTADOS

3.1. DESCRIPCIÓN DE LA MUESTRA

En la Tabla 1 se presenta la distribución de la muestra en función de la edad y el sexo de los sujetos. Como era de esperar, existe un reducido porcentaje de estudiantes universitarios mayores de 25 años (4,8 %). Es de

destacar también el elevado porcentaje de mujeres universitarias que duplica al de los hombres.

La Tabla 2 refleja las frecuencias y porcentajes de la variable tener carnet y/o conducir habitualmente en función del sexo. La primera cuestión a destacar es el elevado porcentaje de estudiantes que tienen carnet y conducen habitualmente, aunque tal y como podemos apreciar esta proporción es mayor en el caso de hombres (82,3 %). En cambio, se detecta una mayor proporción de mujeres que no tienen carnet (20,2 %) o si lo tienen no conducen habitualmente (6,7 %).

TABLA 2: Distribución de la variable tener carnet y/o conducir habitualmente en función del sexo

CARNET DE CONducIR y/o EXPERIENCIA	TIENE CARNET Y CONDUCE		TIENE CARNET Y NO CONDUCE		NO TIENE CARNET	
	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES
N	84	152	6	14	12	42
(%)	(82,3 %)	(73,1 %)	(5,9 %)	(6,7 %)	(11,8 %)	(20,2 %)



TABLA 3: Distribución del consumo de alcohol de los estudiantes en función del sexo n(%)

CONSUMO EN EL ÚLTIMO MES	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
ABSTEMIOS	13 (12,9 %)	41 (19,9 %)	54 (17,6 %)
NO ABSTEMIOS	88 (87,1 %)	165 (80,1 %)	253 (82,4 %)
TOTAL	101 (32,9 %)	206 (67,1 %)	307

Un 17,6 % de los estudiantes declaran no haber consumido nunca alcohol en el último mes por pequeña que sea la cantidad. En este grupo de abstemios el porcentaje de mujeres es más elevado que el de hombres, aunque las diferencias no son estadísticamente significativas ($\chi^2 = 2,312$; $P = 0,128$).

(Ver Tabla 3)

3.2. CONOCIMIENTOS DE LA NORMATIVA DE TRÁFICO

Los resultados correspondientes a los conocimientos sobre la nueva Normativa de Trá-

fico que regula los límites máximos de alcoholemia se reflejan en la Tabla 4. En ella se aprecia que casi la mitad de los estudiantes desconoce las nuevas tasas de alcoholemia permitidos: 0,5 g/l para un conductor de turismo con más de un año de experiencia y 0,3 g/l para un conductor novato. Destaca el hecho de que, en la normativa sobre el nivel de alcoholemia permitido para el conductor de un turismo con más de un año de experiencia, existe una gran proporción de estudiantes (40,4 %) que creen que dicha normativa es más restrictiva, frente a los que consideran que el límite máximo de alcoholemia es superior al establecido (9,2 %).

TABLA 4: Distribución de la variable conocimiento sobre la nueva normativa de los límites de alcoholemia n(%).

NORMATIVA TASA DE ALCOHOLEMIA PERMITIDA	NIVEL ALCOHOLEMIA INFERIOR	RESPUESTA CORRECTA	NIVEL ALCOHOLEMIA SUPERIOR
Para conductor con más de 1 año de experiencia (0,5 g/l)	118 (40,4 %)	147 (50,3 %)	27 (9,2 %)
Para conductor novato (0,3 g/l)	57 (20,6 %)	163 (58,8 %)	57 (20,6 %)



TABLA 5: Distribución de la variable conocimientos sobre el grado de alcoholemia que se alcanza después de 1 hora de consumir alcohol n(%).

GRADO DE ALCOHOLEMIA	NIVEL ALCOHOLEMIA INFERIOR	RESPUESTA CORRECTA	NIVEL ALCOHOLEMIA SUPERIOR
Hombre 70-80 kg consume "2 cubatas" (0,8 – 0,99 g/l)	130 (49 %)	106 (40 %)	29 (11 %)
Mujer 55-65 kg. consume "1 cubata" (0,5 – 0,7 g/l)	95 (34,4 %)	128 (46,4 %)	53 (19,2 %)

La Tabla 5 proporciona la distribución de frecuencias de los conocimientos que tienen los jóvenes sobre el grado de alcoholemia que se alcanza al cabo de una hora de consumir una determinada cantidad de alcohol. Tal como se aprecia, sólo un 40 % y 46 % conoce el grado de alcoholemia que alcanza un hombre de 70-80 kg al consumir dos "cubatas" (0,8-0,99 g/l) y el de grado de alcoholemia para una mujer de 55-65 kg que consume un "cubata" (0,5-0,7 g/l), respectivamente. Es de destacar también que existe un elevado porcentaje de universitarios que consideran que bebiendo estas cantidades de alcohol se alcanza un nivel de alcoholemia inferior:

3.3. CREENCIAS SOBRE LOS EFECTOS DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS

En la Tabla 6 se presentan las creencias personales que tienen los jóvenes universitarios acerca de algunos efectos del alcohol o de cómo reducirlos. A simple vista se observa que los estudiantes tienden a estar mayoritariamente en desacuerdo con aquellas creencias consideradas "erróneas" y de

acuerdo con las creencias consideradas "correctas". Sin embargo, cabe destacar que esto no sucede así en todas las creencias, por un lado existe un porcentaje elevado de jóvenes (46,2%) que cree que el alcohol es una sustancia estimulante y por otro sólo una minoría (4,7%) está de acuerdo en que el alcohol es una sustancia tranquilizante.

Con relación a determinadas creencias respecto a las acciones que se pueden realizar para neutralizar los efectos del alcohol, destaca el hecho que alrededor de un 20% de los estudiantes considera que orinar en cantidad o tomar el aire fresco reducen los efectos del alcohol. Al mismo tiempo, un 20% de estos estudiantes cree que beber 2 cervezas no supone ningún riesgo a la hora de conducir y que sus posibilidades de tener un accidente no son superiores si conducen después de haber ingerido cualquier cantidad de alcohol por pequeña que sea.

La Tabla 7 proporciona las puntuaciones medias en el grado de acuerdo con las creencias presentadas en función del sexo, así como el estadístico de contraste y el grado de significación de la prueba de comparación de medias.



TABLA 6: Creencias de los estudiantes sobre algunos efectos del alcohol o de cómo reducirlos n(%).

CREENCIAS	EN DESACUERDO (1 - 2)	Puntuación (3)	DE ACUERDO (4 - 5)
Beber con mesura aumenta la capacidad de reacción	297 (93,1 %)	11 (3,45 %)	11 (3,45 %)
Tomar café reduce los efectos del alcohol	246 (78,3 %)	53 (16,9 %)	15 (4,8 %)
Tomar aire fresco reduce los efectos del alcohol	176 (55,5 %)	80 (25,2 %)	61 (19,3 %)
Ducharse después de ingerir alcohol reduce sus efectos...	200 (63,3 %)	70 (22,1 %)	46 (14,6 %)
Beber agua disminuye los efectos del alcohol	216 (68,6 %)	60 (19 %)	39 (12,4 %)
Orinar en cantidad elimina el alcohol	189 (59,4 %)	65 (20,5 %)	64 (20,1 %)
2 cervezas no suponen riesgo para la conducción	173 (54,6 %)	80 (25,2 %)	64 (20,2 %)
Si estás acostumbrado a beber no te emborrachas	244 (77,5 %)	49 (15,5 %)	22 (7 %)
El vómito elimina el alcohol de la sangre	248 (78,7 %)	49 (15,6 %)	18 (5,7 %)
El alcohol es una sustancia estimulante	111 (34,9 %)	60 (18,9 %)	147 (46,2 %)
En comparación con otros semejantes aguantas mejor el alcohol	234 (75,7 %)	50 (16,2 %)	25 (8,1 %)
El alcohol es una sustancia tranquilizante	248 (78,2 %)	54 (17 %)	15 (4,7 %)
2 cubatas provocan una perturbación de las habilidades...	51 (16,2 %)	51 (16,2 %)	213 (67,6 %)
Más accidentes si conduces después de ingerir alcohol	62 (19,6 %)	58 (18,4 %)	196 (62 %)
Más accidentes después de consumir mínimo 2 cubatas	28 (8,8 %)	22 (6,9 %)	267 (84,2 %)



TABLA 7: Puntuaciones en el grado de acuerdo de los estudiantes con las creencias sobre los efectos del alcohol en función del sexo.

CREENCIAS	MEDIA (N)		T	P
	HOMBRES	MUJERES		
Bebber con mesura aumenta la capacidad de reacción	1,25 (102)	1,35 (206)	-1,356	0,176
Tomar café reduce los efectos del alcohol	1,66 (100)	1,86 (204)	-1,867	0,063
Tomar aire fresco reduce los efectos del alcohol	2,64 (102)	2,39 (205)	1,775	0,078
Ducharse después ingerir alcohol reduce efectos...	2,50 (101)	2,11 (205)	2,992	0,003
Bebber agua disminuye los efectos del alcohol	2,31 (101)	2,02 (204)	2,183	0,03
Orinar en cantidad elimina el alcohol	2,44 (101)	2,36 (206)	0,489	0,625
2 cervezas no suponen riesgo para la conducción	2,65 (101)	2,36 (205)	2,006	0,046
Si estás acostumbrado a beber no te emborrachas	1,84 (100)	1,82 (204)	0,135	0,893
El vómito elimina el alcohol de la sangre	1,71 (100)	1,82 (205)	-0,962	0,337
El alcohol es una sustancia estimulante	3,4 (101)	3 (206)	2,329	0,021
En comparación con otros semejantes aguantas mejor el alcohol	2 (99)	1,66 (199)	2,628	0,009
El alcohol es una sustancia tranquilizante	1,77 (100)	1,62 (206)	1,334	0,184
2 cubatas provocan una perturbación de las habilidades...	3,67 (101)	4 (204)	-2,242	0,026
Más accidentes si conduces después de ingerir alcohol	3,67 (101)	3,77 (204)	-0,645	0,519
Más accidentes después de consumir mínimo 2 cubatas	4,27 (101)	4,37 (205)	-0,772	0,441


TABLA 8: Consumo de alcohol y conducción después de ingerir alcohol n(%).

CONDUCTA	NUNCA	OCASIONAL- MENTE	MUY AMENUDO	CADA DÍA
Consumir una cantidad de alcohol por pequeña que sea	55 (17,3 %)	189 (59,4 %)	66 (20,8 %)	8 (2,5 %)
Consumir "2 cubatas" seguidos o el equivalente	145 (45,5 %)	136 (42,6 %)	36 (11,3 %)	2 (0,6 %)
Conducir después de ingerir una cantidad de alcohol por pequeña que sea	141 (59 %)	82 (34,3 %)	14 (5,9 %)	2 (0,8 %)
Conducir después de ingerir "2 cubatas" seguidos.	199 (82,6 %)	36 (14,9 %)	4 (1,7 %)	2 (0,8 %)
Acompañar a un conductor que ha ingerido una cantidad de alcohol por pequeña que sea	84 (26,3 %)	181 (56,7 %)	53 (16,6 %)	1 (0,3 %)
Acompañar a un conductor que ha ingerido 2 cubatas seguidos	181 (56,7 %)	109 (34,2 %)	28 (8,8 %)	1 (0,3 %)

En general se aprecia que los hombres tienden a estar significativamente más de acuerdo que las mujeres con determinadas creencias 'erróneas' respecto a las acciones que pueden llevar a cabo para reducir los efectos del alcohol, como ducharse y beber agua. También, tienden a estar significativamente más de acuerdo en que el alcohol es una sustancia estimulante, que beber 2 cervezas no suponen ningún riesgo a la hora de conducir y que en comparación con otros compañeros de igual sexo y similar constitución corporal son mejores bebedores y aguantan más el alcohol.

En cambio, las mujeres tienden a estar más de acuerdo con la creencia correcta de que 2 'cubatas' provocan una perturbación general de las habilidades de conducción. No se observan diferencias significativas en las puntuaciones medias en el grado de acuerdo entre hombres y mujeres en las otras creencias.

3.4. CONSUMO DE ALCOHOL

La distribución de frecuencias de la conducta de los jóvenes universitarios sobre la ingesta de alcohol (relacionada o no con la conducción) se refleja en la Tabla 8. Se aprecia que casi un 60 % de estos jóvenes consume ocasionalmente alguna cantidad de alcohol por pequeña que sea (un vaso de vino, una cerveza, etc.), mientras que en un 23,3 % lo consume muy a menudo o cada día.

El 41 % de los sujetos de la muestra han conducido alguna vez después de consumir alguna cantidad de alcohol y casi las tres cuartas partes han acompañado a un conductor en esas circunstancias.

Más de un 17 % de la muestra ha conducido en alguna ocasión después de haber ingerido 2 "cubatas" seguidos y casi la mitad de los sujetos han acompañado en alguna ocasión a un conductor en esas condiciones.



TABLA 9: Medidas de rangos de las variables que evalúan frecuencia de consumo de alcohol de los estudiantes en función del sexo y resultados de la prueba "U" de Mann-Whitney.

CONDUCTA	MEDIA Rang (N)		Z	P
	HOMBRES	MUJERES		
Consumir una cantidad de alcohol por pequeña que sea	172,85 (101)	144,76 (206)	-2,961	0,003
Consumir "2 cubatas" seguidos o el equivalente	172,43 (102)	145,62 (206)	-2,745	0,006
Conducir después de ingerir una cantidad de alcohol por pequeña que sea	130,84 (82)	108,66 (150)	-2,769	0,006
Conducir después de ingerir "2 cubatas" seguidos.	128,55 (84)	111,31 (150)	-2,889	0,004
Acompañar a conductor que ha ingerido una cantidad de alcohol por pequeña que sea	147,81 (102)	157,81 (206)	-1,044	0,296
Acompañar a conductor que ha ingerido 2 cubatas seguidos	158,39 (102)	152,57 (206)	-0,616	0,538

Se ha aplicado la prueba *U* de Mann-Whitney para comparar el consumo de alcohol, relacionado o no con la conducción, en hombres y mujeres. Los resultados indican que los hombres tienden a consumir alcohol más frecuentemente que las mujeres, y también conducen con mayor frecuencia después de ingerir bebidas alcohólicas (ver Tabla 9).

3.5. RELACIÓN ENTRE CREENCIAS Y CONDUCTA

A fin de estudiar la relación entre conducir después de ingerir dosis elevadas de alcohol y las creencias que tienen los estudiantes sobre el efecto de esas dosis en las habilidades del conductor y en la posibili-

dad de sufrir un accidente, se ha realizado una comparación de las puntuaciones medias en el grado de acuerdo con dichas creencias entre los sujetos que nunca han manifestado esa conducta (conducir después de consumir dos "cubatas") y aquellos que la han manifestado al menos en alguna ocasión. Dado que se observan tendencias diferentes en función del sexo, se analizan por separado los resultados de hombres y mujeres. En la Tabla 10 se presentan las puntuaciones medias de cada subgrupo en la escala que evalúa el grado de acuerdo con la creencia en cuestión. Tal y como se puede apreciar, los hombres que han conducido alguna vez después de consumir dos "cubatas" están más de acuerdo



TABLA 10: Creencias sobre el efecto de consumir 2 “cubatas” en función de la realización de la conducta de conducir después de ingerir dicha cantidad en hombres y mujeres.

SEXO CONDUCTA	HOMBRES				MUJERES			
	Conducir después de Consumir 2 cubatas				Conducir después de Consumir 2 cubatas			
CREENCIAS	MEDIA		T	P	MEDIA		T	P
	Nunca	Alguna vez			Nunca	Alguna vez		
2 “Cubatas” provocan una perturbación general de las habilidades	3,64 (61)	3,73 (22)	-0,283	0,778	4,06 (132)	3,13 (16)	3,104	0,002
Posibilidad accidente superior si conduces después de ingerir mínimo 2 “cubatas”	4,39 (61)	3,82 (22)	2,149	0,035	4,35 (132)	3,88 (16)	1,603	0,111

con la creencia de que esa dosis de alcohol provoca una perturbación general de las habilidades de conducción, aunque la diferencia observada no es estadísticamente significativa. En el caso de las mujeres la tendencia se invierte: las que nunca han conducido después de consumir dos “cubatas” están significativamente más de acuerdo con que esa dosis de alcohol provoca una perturbación general de las habilidades de conducción.

Tanto hombres como mujeres están más de acuerdo con que su posibilidad de sufrir un accidente es superior si conducen después de ingerir una dosis de alcohol equivalente a dos “cubatas” cuando no han realizado nunca esa conducta. Aquellos que han realizado esa conducta alguna vez están menos de acuerdo con esa creencia. No obs-

tante sólo en el caso de los hombres la diferencia es estadísticamente significativa.

Se ha realizado un análisis similar referente a la conducta de acompañar a un conductor que ha ingerido una dosis de dos “cubatas”(ver Tabla 11). En este caso se observan diferencias significativas únicamente en las mujeres respecto a la creencia de que dos “cubatas” provocan una perturbación general de las habilidades de conducción: aquellas que nunca han acompañado a un conductor que haya ingerido una dosis parecida tienden a estar más de acuerdo con la idea. Mientras que las mujeres que alguna vez han acompañado a alguien que ha consumido una dosis de alcohol equivalente a dos “cubatas” están menos de acuerdo con la creencia de que se incrementa la posibilidad de sufrir un accidente.



TABLA 11: Creencias sobre el efecto de consumir 2 "cubatas" en función de la realización de la conducta de acompañar a un conductor después de ingerir dicha cantidad en hombre y mujeres.

SEXO CONDUCTA	HOMBRES			MUJERES			
	Acompañar a conductor que ha consumido 2 "cubatas"			Acompañar a conductor que ha consumido 2 "cubatas"			
	MEDIA	T	P	MEDIA	T	P	
CREENCIAS	Nunca	Alguna vez		Nunca	Alguna vez		
2 "Cubatas" provocan una perturbación general de las habilidades	3,69 (54)	3,66 (47)	0,104	0,918	4,14 (121)	3,79 (82)	2,471 0,031
Posibilidad accidente superior si conduces después de ingerir mínimo 2 "cubatas"	4,30 (54)	4,23 (47)	0,276	0,783	4,35 (122)	4,39 (82)	-0,253 0,801

4.- DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Los resultados de este estudio ponen de manifiesto el uso generalizado del automóvil en los estudiantes universitarios. Se estima que más de las tres cuartas partes de estos estudiantes tienen carnet de conducir y utilizan habitualmente algún vehículo para desplazarse. Asimismo el consumo de alcohol es una práctica generalizada entre ellos.

Más de la mitad de estos jóvenes desconocen los límites máximos de alcoholemia permitidos a un conductor en la nueva normativa de tráfico. Muchos de ellos exageran las restricciones que impone esa normativa al tiempo que consideran que para alcanzar esos niveles de alcoholemia se requiere consumir más alcohol del que es necesario.

La mayoría de las creencias personales que tienen los jóvenes universitarios sobre el consumo de alcohol y sus efectos en la conducción son bastante racionales. Sin embargo, una creencia errónea sigue estando muy extendida: casi la mitad de estos jóvenes están de acuerdo en que *el alcohol es una sustancia estimulante*, cuando en realidad el alcohol ejerce una acción depresiva sobre el sistema nervioso. Esto se podría explicar basándose en la experiencia de los jóvenes, ya que después de su consumo inicialmente se presenta un estado de euforia que a su vez lleva a sobreestimar las propias facultades. Asimismo, el efecto desinhibidor del alcohol podría ser interpretado por estos jóvenes como estimulante (Swonger y Constantine, 1985).

Por otro lado, existen ciertas diferencias en algunas de las creencias en función del



sexo, siendo más notables en el grupo de hombres. Llama la atención que son los hombres que han conducido alguna vez después de consumir dos "cubatas" quienes estén más de acuerdo con la idea de que el alcohol produce una perturbación general de las habilidades de conducción, en comparación con los que nunca lo han hecho y con la totalidad de las mujeres.

Ante estos resultados se confirma la necesidad de tomar medidas para transmitir los debidos conocimientos adecuados, y modificar algunas de las creencias y actitudes que pueden determinar en gran medida la conducta de estos jóvenes universitarios con relación al consumo de alcohol y la conducción de vehículos.

Por lo que se refiere a la conducta autoinformada, conducir después de consumir alcohol es una práctica generalizada entre los jóvenes universitarios y en algunos casos incluso después de consumir dosis elevadas. Esta práctica es más habitual en los hombres que en las mujeres. Debido a las características de la conducta, puede haberse producido un sesgo de deseabilidad social, por lo que esta proporción puede estar subestimada.

Es aún más frecuente acompañar a un conductor que ha consumido alcohol incluso en dosis elevadas o al menos reconocer que se ha hecho. En este caso la práctica es tan habitual en hombres como en mujeres.

En cuanto a la posible influencia de las creencias sobre el comportamiento encontramos que las mujeres que están más de acuerdo con que dos "cubatas" provocan una perturbación general de las habilidades de conducción son aquellas que nunca han conducido después de consumir esa dosis, ni han

viajado en un vehículo acompañando a un conductor en esas condiciones. En cambio en los hombres no se observa relación entre la realización de la conducta y la creencia.

Los hombres que están más de acuerdo con que la posibilidad de sufrir un accidente se incrementa si el conductor ha consumido una dosis de alcohol equivalente a dos "cubatas" son los que nunca han conducido en estas circunstancias, aunque hayan podido acompañar a un hombre que ha bebido.

Estos resultados sugieren la existencia de patrones diferentes en función del sexo. Las mujeres que creen que dosis elevadas de alcohol pueden afectar las habilidades de conducción tienden a no conducir ni acompañar a un conductor después de ingerir esas dosis y en cambio los hombres manifiestan esa conducta independientemente de sus creencias. Podría ser que en éstos la conducta estuviera influida más que por sus propias creencias, por la presión social de sus iguales (Repetto y Senra, 1997) y/o por la percepción de control de la situación: "es cierto que consumir determinadas dosis de alcohol provoca una perturbación de las habilidades pero me siento más capaz que mis compañeros de tolerar los efectos del alcohol".

La metodología utilizada en nuestro estudio no permite determinar el sentido de las relaciones halladas, es decir, no sabemos si tener unas creencias determinan la realización de una conducta o es el haber realizado o no una conducta lo que, de alguna manera, determina nuestras creencias. Pero teniendo en cuenta que el funcionamiento humano se explica como un modelo de reciprocidad triádica en el que la conducta, los factores personales, cognitivos y de otro tipo, y los acontecimientos ambientales se influyen mu-



tuamente (Bandura, 1987), continúa siendo aconsejable insistir en los programas preventivos que intentan modificar las cogniciones erróneas.

5.- REFERENCIAS

- Bandura, A. (1987) *Pensamiento y Acción*. Barcelona: Martínez Roca.
- Igualada, A.J.; Núñez, M.I.; Però, M. & Honrubia, M.L. (1995) Seguridad vial: efecto del alcohol en los tiempos de reacción. *Anuario de Psicología*, 65, 153-163.
- Generalitat de Catalunya (1992) *El llibre blanc de la seguretat viària a Catalunya*. Barcelona: Departament de Governació. Institut Català de Seguretat Viària.
- Generalitat de Catalunya (1994) *L'alcohol sempre una companya menys*. Barcelona: Departament de Sanitat i Seguretat Social.
- La Vanguardia (1998, Abril 3). Alcohol y accidentes. *La Vanguardia*, sección Tráfico. Seguridad vial y parkings, pp. 15.
- Mayou, R. & Bryant, B. (1995) Alcohol and Road traffic accidents. *Alcohol and Alcoholism*, 30 (8), 709-711.
- Montoro, L. (1997) Alcohol, drogas, seguridad vial y accidentes de tráfico. *Revista Española de Drogodependencias*, 22 (3), 161-164.
- Montoro, L.; Carbonell, E. J.; Sannmartín, J. & Tortosa, F. (1995) *Seguridad vial: del factor humana a las nuevas tecnologías*. Madrid: Síntesis.
- Rodríguez- Marín, J. (1994). Evaluación en prevención y promoción de la salud. En Fernández Ballesteros, R (Ed.). *Evaluación conductual hoy* (pp. 652-712). Madrid: Pirámide.
- Soderstrom, C.A.; Dischinger, P.C. & Kerns, T.J. (1996) Alcohol use among injured sets of drivers and passengers. *Accident Analysis and Prevention*, 28 (1), 111-114.
- Summala, H. & Mikkola, T. (1994) Fatal accidents among car and truck drivers: Effect of fatigue, age, and alcohol consumption. *Ergonomics*, 36, 315-326.
- Swonger, K. & Constantine, L.L. (1985) *Drogas y terapia*. Madrid: Alhambra.
- Pedragosa, J.L.L. (1995) Anàlisi dels accidents de trànsit a Catalunya i casuses més rellevants. *Anuario de Psicología*, 65, 205-213.
- Repetto, E. & Senra, M.P. (1997) Incidencia de algunos factores educativos, sociales y afectivos en el consumo de alcohol de los adolescentes. *Revista de Investigación Educativa*, 15(1), 31-42.
- Turrisi, R.; Jaccard, J.; Kelly, S.Q. & O'Mally, C.M. (1993) Social psychological factors involved in adolescents' efforts to prevent their friends from driving while intoxicated. *Journal of Youth and Adolescence*, 22(2), 147-169.
- Viñes, R. (1990) L'Enquesta de l'alcohol i la conducció entre els joves de Catalunya. Primeres Jornades mediterrànies de seguriat viària.
- Waller, P.F.; Blow, F.C.; Maio, R.F.; Singer, K.; Hill, E.M. & Schaefer, N. (1997) Crash characteristics and injuries of victims impaired by alcohol versus illicit drugs. *Accident Analysis and Prevention*, 29(6), 817-827.
- Weiss, J. (1996) What do Israeli Jewish and Araab adolescents know about drinking and driving? *Accident Analysis and Prevention*, 28 (6), 765-769.