

Rev enferm UFPE on line. 2021;15:e245175 DOI: 10.5205/1981-8963.2021.245175 https://periodicos.ufpe.br/revist as/revistaenfermagem

ARTIGO ORIGINAL

# FATORES ASSOCIADOS AO USO NOCIVO DE DROGAS EM MOTORISTAS "PIRATEIROS"\*

FACTORS ASSOCIATED WITH HARMFUL DRUG USE IN "PIRATE" DRIVERS\*
FACTORES ASOCIADOS CON EL USO NOCIVO DE DROGAS EN CONDUCTORES
"PIRATA" \*

Fernanda Matos Fernandes Castelo Branco<sup>1</sup>, Letícia da Silva Mamede<sup>2</sup>, Tancredo Castelo Branco Neto<sup>3</sup>.

#### **RESUMO**

Objetivo: verificar os fatores associados ao uso nocivo de drogas entre os motoristas de transportes alternativos. *Método*: trata-se de um estudo quantitativo, descritivo, realizado com 40 "pirateiros". Os dados foram coletados por meio de um questionário e o *Alcohol*, *Smoking and Substance Test* (ASSIST). Na análise estatística, inicialmente, empregou-se as tabelas de frequência simples no sentido de caracterizar a amostra. Utilizou-se, no segundo momento, o teste qui-quadrado de Pearson, com nível de significância de 5%, para teste de associação. *Resultados*: verificou-se associação nas variáveis: uso de tabaco com estado civil (p=0,022); anfetamina com idade (p=0,002); álcool com estado civil (p-valor=0,013). *Conclusão*: conclui-se que deve haver medidas de prevenção e promoção da saúde entre os motoristas, haja vista que estes profissionais estão diariamente exercendo atividades laborais, destacando a necessidade de políticas públicas locais.

**Descritores:** Bebidas Alcóolicas; Drogas Ilícitas; Transtorno Relacionados ao Uso de Substâncias; Condução de Veículo; Saúde do Trabalhador; Saúde na Fronteira.

# **ABSTRACT**

*Objective*: to verify the factors associated with harmful drug use among alternative transportation drivers. *Method*: this is a quantitative, descriptive study, carried out with 40 "pirates". The data were collected through a questionnaire and the Alcohol, Smoking and Substance Test (ASSIST). In the statistical analysis, simple frequency tables were initially used to characterize the sample. At the second moment, the chi-square test of Pearson was used, with a significance level of 5%, for the association test. *Results*: the following variables were associated: tobacco use with marital status (p=0.022); amphetamine with age (p=0.002); alcohol with marital status (p-value=0.013). *Conclusion*: it is concluded that there should be prevention and health promotion measures among drivers, since these professionals are performing daily work activities, highlighting the need for local public policies.

**Descriptors:** Alcoholic Beverages; Illicit Drugs; Substance- Related Disorders; Automobile Driving; Occupational Health; Border Health.

#### **RESUMEN**

Objetivo: verificar los factores asociados al consumo de drogas nocivas entre los conductores de transporte alternativo. *Método*: se trata de un estudio cuantitativo, descriptivo, realizado con 40 "piratas". Los datos fueron recolectados a través de un cuestionario y el *Alcohol*, *Smoking and Substance Test* (ASSIST). En el análisis estadístico, inicialmente, se empleó las tablas de frecuencias simples en orden para caracterizar la muestra. Se utilizó en el segundo paso la prueba de chi-cuadrado de Pearson, con un nivel de significancia del 5%, para la prueba de asociación. *Resultados*: hubo asociación en las variables: consumo de tabaco con estado civil (p = 0,022); anfetamina con la edad (p = 0,002); alcohol con el estado civil (p-valor = 0,013). *Conclusión*: se concluye que deben existir medidas de prevención y promoción de la salud entre los conductores, dado que estos profesionales están realizando diariamente actividades laborales, destacando la necesidad de políticas públicas locales.

**Descriptores:** Bebidas Alcohólicas; Drogas Ilícitas; Transtornos Relacionados com Substancias; Conducción de Automóvil; Salud Laboral; Salud Fronteriza.

<sup>1</sup>Universidade Federal do Amapá/UNIFAP. Macapá (AP), Brasil. <sup>1</sup>© <a href="https://orcid.org/0000-0002-9074-0963">https://orcid.org/0000-0003-9074-0963</a> <sup>2</sup>© <a href="https://orcid.org/0000-0003-2795-1271">https://orcid.org/0000-0002-5675-7219</a>

#### Como citar este artigo

Castelo Branco FM, Mamede LS, Castelo Branco Neto T. Fatores associados ao uso nocivo de drogas em motoristas "pirateiros"\*. Rev enferm UFPE on line. 2021;15:e245175 DOI: <a href="https://doi.org/10.5205/1981-8963.2021.245175">https://doi.org/10.5205/1981-8963.2021.245175</a>

<sup>\*</sup>Artigo extraído de Trabalho de Conclusão de Curso intitulado: Padrões de consumo de substâncias psicoativas em motorista de transporte alternativo de Oiapoque. Universidade Federal do Amapá/UNIFAP, 2018.

# INTRODUÇÃO

Considera-se o uso de Substâncias Psicoativas (SPAs) um problema de saúde pública mundial, pois causa graves consequências nos mais diversos segmentos e contextos. Sabe-se que o relatório da Organização Mundial de Saúde (OMS) tem como meta reforçar a prevenção e o tratamento do abuso de substâncias.<sup>1</sup>

Informa-se que, em nível mundial, o uso nocivo de álcool resultou em cerca de três milhões de mortes (5,3% das mortes no mundo inteiro). Estima-se, em 2017, que 271 milhões de pessoas (5,5% da população mundial entre 15 e 64 anos) usaram drogas no ano anterior. Acrescenta-se que, embora essa estimativa seja semelhante à de 2016, uma visão de longo prazo revela que o número de pessoas que usam drogas aumentou 30% na comparação com 2009, e a droga mais usada no mundo continua a ser a Cannabis, com cerca de 188 milhões de pessoas.<sup>2</sup>

Mostrou-se, por inquérito, legível frequência do uso de drogas a nível universal entre os anos de 2006 a 2015, bem como ser o fato de maior preocupação que cerca de 29,5 milhões desses usuários de drogas sofrem de distúrbios pelo seu uso. Evidencia-se, por esse contexto, que o consumo habitual de droga é prejudicial ao ponto em que os usuários podem se tornar dependentes e requerer tratamento. Atestou-se, ainda, pelo mesmo estudo, que 17 milhões de pessoas perdem anos de suas vidas devido aos transtornos ocasionados pelo uso de substâncias psicoativas.<sup>3</sup>

Averiguou-se, em nível nacional, conforme o III Levantamento Nacional sobre o Uso de Drogas, que 3,2% dos brasileiros usaram substâncias ilícitas nos 12 meses anteriores à pesquisa, o que equivale a 4,9 milhões de pessoas. Aponta-se que a substância ilícita mais consumida é a maconha (7,7%), em segundo lugar, a cocaína em pó (3,1%), e o *crack* corresponde a 0,9% da população pesquisada.<sup>4</sup>

Destacam-se, diante dessa conjuntura e refletindo acerca da camada populacional trabalhista, nesse segmento, os motoristas, pois são trabalhadores que necessitam de máxima atenção ao dirigir, estar alertas a todos os estímulos ao redor e à sua conduta ao conduzir um transporte, sendo necessário, portanto, não fazer uso de tais substâncias durante a jornada de trabalho, sendo uma das premissas para se evitar acidentes agregado a outros fatores, tais como: jornada de trabalhos regulares com intervalos para descanso, não conduzir com uso de celular ou outros mecanismos que desviem a atenção, bem como realizar capacitações e acompanhamentos de saúde a fim de garantir um trânsito mais seguro.

Entende-se que dirigir sob a influência de substâncias psicotrópicas é um problema sério e generalizado em segurança nas estradas. Tenta-se, por todos os países, reduzir o impacto com

controles legislativos sobre os critérios para recuperar uma carteira de motorista após a suspensão. Mostrou-se, em pesquisa que envolveu uma história clínica, exame médico e análise toxicológica de amostras de urina e cabelo, que a cocaína é a droga mais frequente entre os motoristas (60%), seguida por canabinoides (15%) e opiáceos (9%); os estimulantes de metadona e anfetamina representavam menos de 5% cada e os benzodiazepínicos estiveram presentes em 15% das amostras ao longo do período.<sup>5</sup>

Realizou-se, no Arizona, ainda examinando o uso de substâncias psicoativas entre motoristas, estudo apontando que um em cada quatro motoristas feridos com idades entre 16 e 20 anos testou positivo para álcool, maconha ou ambas as substâncias, mostrando, portanto, a necessidade da aplicação de leis existentes a fim de reduzir os ferimentos e visando ao não acesso dos menores ao álcool e à direção.<sup>6</sup>

Pontua-se que a tendência atual e global na legislação de condução sob efeito do álcool, conforme estudo que realizou uma revisão histórica abrangendo um período de aproximadamente 100 anos, acerca do dirigir sob influência de substâncias psicoativas mostrou a importância da tolerância zero ou níveis de concentração baixos; essa competência legal enfatiza a necessidade de métodos precisos, exatos e adequados para análise toxicológica para fins forenses, pois muitos motoristas são reincidentes nessa problemática. Observa-se que, além das penalidades e sanções convencionais por crimes de trânsito relacionados a drogas, muitos infratores provavelmente se beneficiariam de uma intervenção médica, como aconselhamento, reabilitação e tratamento de transtornos por uso de substâncias, que geralmente coexistem com um problema de saúde mental.<sup>7</sup>

Exemplifica-se, ainda, no que tange à legislação, na Flórida, que um indivíduo não é culpado de dirigir sob a influência de drogas, a menos que a deficiência seja observada e devida a um ou mais medicamentos controlados listados nos Estatutos da Flórida. Nota-se que muitos medicamentos prescritos, vendidos sem receita e novos compostos psicoativos que podem causar prejuízos significativos não estão incluídos nesta lista, portanto, se a intenção das leis de direção prejudicadas por drogas é melhorar a segurança, removendo os motoristas prejudicados da estrada, uma lei mais abrangente sobre "qualquer droga prejudicial" seria mais apropriada. Acredita-se que vincular a acusação a uma estrutura legal de posse de drogas ou usar outra linguagem restritiva não é o meio mais eficaz para melhorar a segurança nas estradas.<sup>8</sup>

Destaca-se, nessa conjuntura, o município de Oiapoque, situado no norte do Estado, a 600 quilômetros de Macapá, capital do Amapá, com uma área de pouco mais de 22 mil km² e 25.514 habitantes, segundo o IBGE. Percorre-se esta distância pela BR-156, que corta o Estado de sul a norte e conta atualmente com 110 km sem asfalto, o que traz grandes transtornos à

comunidade, pois, em época do inverno local, são formados grandes atoleiros que isolam a cidade.<sup>10</sup>

Justifica-se a realização desta pesquisa levando-se em consideração os efeitos maléficos do uso abusivo das drogas psicoativas e a delicada e estreita relação do consumo de tais substâncias com a direção, além da falta de dados sobre os fatores associados ao uso nocivo de SPAs entre os motoristas de transporte alternativo na cidade de Oiapoque. Entende-se, além disso, ao se ponderar a rotina de trabalho desses profissionais, com exposição à sobrecarga exaustiva, condições estressantes e processo de vulnerabilidade pela área fronteiriça, que este é um público que merece e necessita de investigação, com atenção especial para que os resultados sejam usados como norteadores para traçar estratégias que melhorem a qualidade de vida desses indivíduos e, quiçá, adotar medidas que previnam o uso abusivo e problemático de SPAs por esta categoria.

Diante disso, surgiu a inquietação: Quais os fatores associados ao uso nocivo de drogas entre motoristas de transportes alternativos do município de Oiapoque, conhecidos como "pirateiros"?

#### **OBJETIVO**

Verificar os fatores associados ao uso nocivo de drogas entre os motoristas de transportes alternativos.

#### **MÉTODO**

Trata-se de um estudo descritivo, com abordagem quantitativa, cujos participantes foram 40 motoristas do município de Oiapoque, Amapá (AP), Região Norte do Brasil. Realizou-se o estudo nos meses de fevereiro e março de 2018.

Elencaram-se, como critérios de inclusão, motoristas que exerciam a atividade de motorista "pirateiro" há, pelo menos, um ano e, de exclusão, motoristas que, no ato da entrevista, apresentassem sinais ou sintomas clínicos sugestivos de embriaguez/intoxicação em decorrência do uso de substâncias psicoativas.

De forma discreta e cautelosa, os motoristas foram abordados no ponto de embarque e desembarque de passageiros, localizado na orla da cidade. Tal lugar é estratégico devido ao grande fluxo de turistas imigrantes advindos dos territórios da França. No momento da coleta não existia nenhuma entidade, associação ou órgão competente ativo que os representasse, portanto, não foi possível estimar a quantidade exata de tais trabalhadores na cidade, nem como enrevistá-los em um local fechado e, devido a sua alta dinâmica de trabalho, optou-se levar o participante, depois de aceite de participação, a um local mais reservado onde pudesse se sentir mais à vontade e seguro para responder aos questionamentos.

Coletaram-se os dados por meio de um questionário sociodemográfico com as seguintes variáveis: idade; estado civil; escolaridade; naturalidade; local de residência; quantidade de pessoas residentes na mesma casa. Informaram-se todos os participantes acerca do objetivo do estudo, justificativa e procedimentos para leitura e assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

Informa-se que o instrumento denominado teste de triagem do envolvimento com álcool, tabaco e outras substâncias que foi utilizado neste estudo foi o *Alcohol, Smoking and Substance Test* (ASSIST), em uma versão brasileira, pois ele apresenta boa sensibilidade, especificidade, consistência interna e validade, além de um projeto multicêntrico coordenado pela Organização Mundial de Saúde (OMS). Trata-se de um instrumento útil para a identificação do uso abusivo de álcool e outras drogas principalmente na assistência primária à saúde. Compõe-se o ASSIST por oito questões, com a abordagem de nove classes de substâncias psicoativas. Permitem-se, pelo instrumento, identificar a frequência do uso na vida e durante os três meses anteriores, prejuízo durante a execução das tarefas a serem realizadas, tentativas malsucedidas de cessar a utilização ou diminuir o uso, sentimento de compulsão e problemas relacionados ao uso. Somam-se, para leitura e pontuação, os valores de cada resposta correspondente a um escore que varia de zero a quatro, sendo que o valor da soma total pode variar de zero a 20, com a faixa de escore de zero a três indicativa de uso ocasional; quatro a 15 indicativa de uso abusivo e acima de 16 indicativa de dependência. 11

Declara-se que o tempo necessário para o preenchimento do questionário teve a duração de aproximadamente entre seis a dez minutos. Inseriram-se os dados em planilha eletrônica no editor *Microsoft Excel*®, analisando-os pelo *software Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS), versão 22.0. Empregaram-se, inicialmente, na análise estatística, as tabelas de frequência simples, no sentido de caracterizar a amostra. Utilizou-se, no segundo momento, o teste qui-quadrado de Pearson, com nível de significância de 0,05 (5%) para teste de associação.

Aprovou-se a pesquisa pelo Comitê de Ética e Pesquisa (CEP) da Universidade Federal do Amapá para aprovação sob o CAAE: 80771817.1.0000.0003, atendendo às diretrizes e referências descritas na Resolução 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde, a qual prescreve as diretrizes e normas relacionadas às pesquisas com seres humanos.<sup>12</sup>

# **RESULTADOS**

Correspondem-se os resultados à análise por conveniência de quarenta questionários, entretanto, pode haver alterações nos números de algumas tabelas, pois algumas perguntas não foram respondidas.

Visualizam-se, na tabela 1, informações que tangem às características sociodemográficas da amostra.

Tabela 1. Distribuição características sociodemográficas dos motoristas de transporte alternativo em Oiapoque (AP), Brasil, 2017.

Condutores do tran	sporte altern	ativo (N=40	)
Variáveis	N	%	Média (± desvio-padrão)
Idade			
Até 29	17	42,5	
30 a 39	15	37,5	33,2 (± 9,07)
40 a 49	4	10,0	
Mais de 50	4	10,0	
Estado Civil			
Solteiro	24	60,0	
Casado	6	15,0	
Divorciado	4	10,0	
Outros	6	15,0	
Escolaridade			
Ensino Fundamental	21	52,5	
Ensino Médio	11	27,5	
Ensino Superior	6	15,0	
Naturalidade			
Amapá	11	27,5	
Bahia	1	2,5	
Maranhão	10	25,0	
Pará	14	35,0	
Paraíba	2	5,0	
Piauí	1	2,5	

# Local de Residência

Oiapoque	35	87,5	
Macapá	5	12,5	
Quantidade de pessoas residentes nas casas dos			
motoristas			
Uma pessoa	2	5,0	
Duas pessoas	2	5,0	3,7 (± 1,41)
Três pessoas	16	40,0	
Quatro pessoas	10	25,0	
Cinco ou mais	9	22,5	

Demonstra-se, na tabela 2, a distribuição dos escores devido ao uso de SPAs pelos pesquisados, de acordo com o ASSIST. Destinou-se, neste contexto, o escore com classificação média ao uso de bebidas alcoólicas, com 20,21. Verificaram-se, também, na categoria máxima, as bebidas alcóolicas, com 33, e, quanto ao escore mínimo, todas as substâncias apresentaram três, como é visto na tabela abaixo.

Tabela 2. Distribuição dos escores do ASSIST pelos motoristas, Oiapoque (AP), Brasil, 2017. (N=40).

	Condutores do transporte alternativo (N=40)														
Variáveis	Média	Máximo	Mínimo	Desvio-padrão											
Derivados do tabaco	14,44	28,00	3,00	8,67											
Bebidas alcoólicas	20,21	33,00	3,00	8,64											
Maconha	8,25	23,00	3,00	8,40											
Cocaína e <i>crack</i>	6,40	17,00	3,00	6,07											
Anfetamina	18,59	27,00	3,00	6,15											

Verificou-se, na tabela 3, associação nas variáveis uso de tabaco com estado civil (p=0,022); anfetamina com idade (p=0,002); álcool com estado civil (p-valor=0,0130).

Tabela 3 - Associação entre as características sociodemográficas e a classificação do ASSIST entre os motoristas. Oiapoque (AP), Brasil, 2017, (N=40).

rabeta 5 /ibbeliaş	do crici e do	caracte	TABAC		inograi	icus c	ÁLCOOL									ANFENTAMINA							
	Baixo		Médio		Alto			Baixo		Médio		Alto			Baixo		Médio		Alto				
	Risco		Risco		Risco			Risco		Risco		Risco			Risco		Risco		Risco				
							P-							P-							P-		
	N	%	N	%	N	%	valor	N	%	N	%	N	%	valor	N	%	N	%	N	%	valor		
Idade							0,177							0,397							0,002		
Até 29	2	5,9	12	35,3	1	2,9		1	2,6	11	28,2	5	12,8		0	0,0	11	50,0	0	0,0			
30 a 39	4	11,8	9	26,5	0	0,0		4	10,3	7	17,9	4	10,3		0	0,0	7	31,8	1	4,5			
40 a 49	2	5,9	1	2,9	0	0,0		0	0,0	2	5,1	1	2,6		0	0,0	1	4,5	0	0,0			
Mais de 50	2	5,9	1	2,9	0	0,0		2	5,1	1	2,6	1	2,6		2	9,1	0	0,0	0	0,0			
Naturalidade							0,956							0,789							0,613		
Paraíba	1	3,0	0	0,0	0	0,0		0	0,0	1	2,6	1	2,6		0	0,0	0	0,0	1	4,8			
Maranhão	2	6,1	5	15,2	1	3,0		3	7,9	4	10,5	2	5,3		1	4,8	3	14,3	0	0,0			
Oiapoque	1	3,0	3	9,1	0	0,0		2	5,3	2	5,3	0	0,0		0	0,0	4	19,0	0	0,0			
Pará	3	9,1	8	24,2	0	0,0		2	5,3	7	18,4	4	10,5		1	4,8	6	28,6	0	0,0			
Macapá	1	3,0	1	3,0	0	0,0		0	0,0	0	0,0	2	5,3		0	0,0	0	0,0	0	0,0			
Itaituba	0	0,0	1	3,0	0	0,0		0	0,0	1	2,6	0	0,0		0	0,0	1	4,8	0	0,0			
Amapá	1	3,0	2	6,1	0	0,0		0	0,0	2	5,3	2	5,3		0	0,0	1	4,8	0	0,0			
Santa Luzia	0	0,0	1	3,0	0	0,0		0	0,0	1	2,6	0	0,0		0	0,0	1	4,8	0	0,0			
Teresina	0	0,0	1	3,0	0	0,0		0	0,0	1	2,6	0	0,0		0	0,0	1	4,8	0	0,0			
Monte Santo -Ba	0	0,0	1	3,0	0	0,0		0	0,0	1	2,6	0	0,0		0	0,0	1	4,8	0	0,0			
Escolaridade							0,06							0,773							1		

Ensino Fundamental	8	25,0	10	31,3	0	0,0		4	10,8	12	32,4	5	13,5	2	9,1	9	40,9	1	4,5	
Ensino Médio	1	3,1	6	18,8	1	3,1		1	2,7	5	13,5	4	10,8	0	0,0	5	22,7	0	0,0	
Ensino Superior	0	0,0	6	18,8	0	0,0		2	5,4	3	8,1	1	2,7	0	0,0	5	22,7	0	0,0	
Estado civil							0,022						0,013						0,4	409
Solteiro	4	11,8	18	52,9	0	0,0		2	5,1	15	38,5	7	17,9	1	4,5	12	54,5	0	0,0	
Casado	2	5,9	3	8,8	0	0,0		3	7,7	3	7,7	0	0,0	0	0,0	3	13,6	1	4,5	
Divorciado	2	5,9	0	0,0	0	0,0		2	5,1	1	2,6	0	0,0	0	0,0	1	4,5	0	0,0	
Outros	2	5,9	2	5,9	1	2,9		0	0,0	2	5,1	4	10,3	1	4,5	3	13,6	0	0,0	
Local de Residência							0,682						0,175						1	1
Oiapoque	8	23,5	20	58,8	1	2,9		6	15,4	20	51,3	8	20,5	2	9,1	17	77,3	1	4,5	
Macapá	2	5,9	3	8,8	0	0,0		1	2,6	1	2,6	3	7,7	0	0,0	2	9,1	0	0,0	
Quantidade de pessoas																				
que residem em sua							0,531						0,154							
casa																			0,8	852
Uma pessoa	1	3,0	1	3,0	0	0,0		0	0,0	1	2,6	1	2,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	
Duas pessoas	1	3,0	1	3,0	0	0,0		1	2,6	1	2,6	0	0,0	0	0,0	1	4,8	0	0,0	
Três pessoas	2	6,1	11	33,3	0	0,0		2	5,3	9	23,7	4	10,5	0	0,0	7	33,3	1	4,8	
Quadro Pessoas	3	9,1	5	15,2	1	3,0		4	10,5	2	5,3	4	10,5	1	4,8	5	23,8	0	0,0	
Mais de cinco pessoas	2	6,1	5	15,2	0	0,0		0	0,0	7	18,4	2	5,3	1	4,8	5	23,8	0	0,0	
Nacionalidade							-						-							-
Brasileiro	10	29,4	23	67,6	1	2,9		7	17,9	21	53,8	11	28,2	2	9,1	19	86,4	1	4,5	
Outros	0	0,0	0	0,0	0	0,0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	

# **DISCUSSÃO**

Destacam-se estado civil e idade, em se tratando das características que deram associação estatística. Apontou-se, no que tange à situação conjugal, por estudo que se ocupou de testar se as condições ocupacionais de motoristas profissionais de caminhão estariam associadas ao uso de anfetaminas após o controle do efeito de características demográficas, de saúde mental e uso de drogas, que os participantes apresentaram média de idade de 36,7 (DP = 7,8) anos, dado que se assemelha ao deste estudo e a maioria (82,1%) estava casada ou separada no momento da entrevista, contrariando os dados desta pesquisa nos quais a maioria se declarou solteira. 13

Observou-se, em pesquisa que buscou estimar o padrão de uso de álcool e o uso múltiplo de álcool e outras drogas em uma amostra de conveniência de 684 motoristas de caminhão no Estado de São Paulo, Brasil, que os participantes têm idade média de  $37.8 \pm 7.78$  anos e, em sua maioria (74.7%), se declararam casados ou em situação marital. 14

Averiguou-se, em investigação na qual se abordaram 161 motoristas de caminhão nas proximidades da cidade de Anápolis-Goiás, na BR-153, relacionando o consumo dessas substâncias aos aspectos de qualidade de vida e sociodemográficos dos motoristas de caminhão, idade média de 42,6 anos, com desvio-padrão de 10,7 anos, média acima da que que foi encontrada nesta investigação; no que tange ao consumo de substâncias psicoativas, 47,2% referiram já ter feito uso de derivados do tabaco, tendo o cigarro como principal representante; concomitantemente, 73,9% relataram ter feito uso de bebidas alcoólicas, 9,9% usaram maconha, 5% utilizaram cocaína e/ou *crack* e, em relação ao consumo de anfetaminas (rebite), 32,9% declararam ter usado tal substância nos últimos três meses. 15

Indicou-se, por outra investigação, complementando tais dados, que 66% dos caminhoneiros usavam anfetaminas durante os percursos de viagens, principalmente em postos de combustíveis (54%) à beira das rodovias, sendo o álcool utilizado por 91% deles, dos quais 43% consumiam a bebida nos postos de combustíveis.<sup>16</sup>

Apontou-se, ainda nessa vertente, por estudo que investigou a prevalência de substâncias psicotrópicas por motoristas de ônibus urbano, que nenhum dos estudos referiu o consumo de substâncias ilícitas e os estudos internacionais avaliaram as taxas de alcoolismo (4,2% a 68%), tabagismo (4% a 18,9%) e consumo de benzodiazepínicos (4,6% a 8,3%) a depender do teste utilizado para a detecção.<sup>17</sup>

Investigou-se, neste trabalho, ao mesmo tempo, o consumo de álcool e o resultado foi que todos faziam uso. Evidenciou-se, por pesquisas, que a maioria de seus pesquisados consumia

bebida alcoólica (91% e 73,9%, respectivamente), 15-8 assemelhando-se, assim, aos achados deste estudo.

Procurou-se também identificar, assim, o consumo de inalantes, hipnóticos e sedativos pelos "pirateiros", mas nenhum dos pesquisados fez ou fazia uso destes produtos.

Pode-se, neste contexto, o consumo frequente e abusivo do álcool e outras drogas comprometer a capacidade do indivíduo de dirigir, favorecendo, deste modo, a ocorrência de acidentes de trânsito, sendo necessário o monitoramento da alcoolemia dos motoristas como medida estratégica de intervenção.<sup>19</sup>

Mostrou-se, em inquérito que analisou a mortalidade por acidentes de trânsito, além das taxas de óbitos, a importância do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei Seca para a prevenção de mortes por acidentes de trânsito, destacando, ainda, que a morte no trânsito é prematura e evitável e acomete a faixa da população em idade economicamente ativa, que se constitui em fonte provedora de suas famílias, com perda para a sociedade e prejuízo multissetorial para o país.<sup>20</sup>

Faz-se necessária, desse modo, a implementação de programas educativos, com controle da publicidade que associa velocidade à vitalidade e à saúde, bem como a ingestão de bebidas alcóolicas à liberdade e ao prazer.<sup>21</sup> Compreende-se que o trabalho ao qual os motoristas são expostos pode levar a diversos prejuízos à saúde, sendo fundamentais discussões de políticas de prevenção de doenças e promoção da saúde específicas para esses trabalhadores.<sup>22</sup>

Confia-se, assim, que ações educacionais e de conscientização são essenciais para melhorar o estilo de vida dos motoristas e proporcionar uma direção mais segura a fim de resolver ou erradicar esse importante problema de saúde pública.<sup>23</sup>

# **CONCLUSÃO**

Constata-se, com base nos resultados, que, dentre as varáveis investigadas, apenas idade e estado civil estão associados ao uso nocivo de drogas entre os motoristas de transportes alternativos, conhecidos como "pirateiros".

Permitiu-se, pelos resultados, apesar de a amostra ter sido reduzida, não podendo os dados ser generalizados a demais contextos, sendo esta a limitação do estudo, conhecer a realidade local, ressaltando que os estudos obtidos na literatura remetem a motoristas de ônibus e de caminhão, sendo estes dados pioneiros com o tipo de motorista investigado, trazendo, portanto, maior potencialidade a este estudo.

Destaca-se, dessa maneira, a necessidade de haver medidas de prevenção e promoção da saúde entre os motoristas, haja vista que estes profissionais estão diariamente exercendo atividades laborais, destacando a necessidade de políticas públicas locais e atividades de educação em saúde.

Torna-se imprescindível, ainda, a continuação de estudos no sentido de conhecer outros fatores que possam interferir no uso nocivo de substâncias psicoativas.

# **REFERÊNCIAS**

- World Health Organization. Global Report on Alcohol and health 2018 [Internet]. Geneva: WHO;
   [cited 2019 Sept 17]. Available from: <a href="https://apps.who.int/iris/rest/bitstreams/1151838/retrieve">https://apps.who.int/iris/rest/bitstreams/1151838/retrieve</a>
- 2. World Health Organization. World Drug Report [Internet]. Geneva: WHO; 2019 [cited 2020 Mar 31]. Available from: <a href="https://wdr.unodc.org/wdr2019/">https://wdr.unodc.org/wdr2019/</a>
- 3. United Nations Office on Drugs and Crime. World Drug Report [Internet]. Viena: UNODC; 2017 [cited 2019 Aug 10]. Available from: <a href="https://www.unodc.org/wdr2017/field/Booklet\_1\_EXSUM.pdf">https://www.unodc.org/wdr2017/field/Booklet\_1\_EXSUM.pdf</a>
- 4. Bastos FIPM, Vasconcellos MTL, Boni RB, Reis NB, Coutinho CFS. III Levantamento Nacional sobre o uso de drogas pela população brasileira [Internet]. Rio de Janeiro: FIOCRUZ/ICICT; 2017 [cited 2019 Aug 10]. Available from: <a href="https://www.arca.fiocruz.br/handle/icict/34614">https://www.arca.fiocruz.br/handle/icict/34614</a>
- 5. Pascali JP, Vaiano F, Palumbo D, Ronchi FU, Mari F, Bertol E. Psychotropic substance abuse and fitness to hold a driving license in Italy. Traffic Inj Prev. 2019 Jan 20(3):244-8. DOI: 10.1080/15389588.2019.1579320
- 6. Shults RA, Jones JM, Komatsu KK, Sauber-Schatz EK. Alcohol and marijuana use among young injured drivers in Arizona, 2008-2014. Prev. 2019 Jan; 20(1):09-14. DOI: 10.1080/15389588.2018.1527032
- 7. Jones AW, Morland JG, Liu RH. Driving under the influence of psychoactive substances: a historical review. Forensic Sci Rev [Internet]. 2019 July [cited 2019 Aug 10]; 31(2):103-40. Available from: https://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/mdl-31270058
- 8. Tiscione NB, Alford IK, Miller R, Shan X, Yeatman DT.Driving Under the Influence of Drugs: when the Law Misses the Mark. *Toxicol*. 2019 Mar; 43(2):138-43. DOI: 10.1093/jat/bky070
- 9. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (BR), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Oiapoque [Internet]. Rio de Janeiro: IBGE; 2017 [cited 2018 May 17]. Available from: <a href="https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ap/oiapoque/panorama">https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ap/oiapoque/panorama</a>
- 10. Almeida CS, Rauber AL. Oiapoque, the city where it begins Brazil: the frontier in construction and Regional Development's challenges. Redes. 2017 Jan/Apr; 22(1):474-93. DOI: 10.17058/redes.v22i1.8532
- 11. Henrique IFS, Micheli D, Lacerda RB, Lacerda LA, Formigoni MLOS. Validation of the Brazilian version of Alcohol, Smoking and Substance Involvement Screening Test (ASSIST). Rer Assoc Med Bras. 2004 Apr/Jan; 50(2):199-206. DOI: 10.1590/S0104-42302004000200039

- 12. Ministerio da Saúde (BR), Conselho Nacional de Saúde. Resolução n° 466, de 12 de dezembro de 2012: diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos [Internet]. Brasília: Ministério da Saúde; 2012 [cited 2019 Aug 10]. Available from: https://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/Reso466.pdf
- 13. Oliveira LG, Souza LMA, Barroso LP, Gouvêa MJC, Almeida CVD, Muñoz DR, et al. Occupational conditions and the risk of the use of amphetamines by truck drivers. Rev Saúde Pública. 2015 Sept; 49:61. DOI: 10.1590/S0034-8910.2015049005944
- 14. Leopoldo K, Leyton V, Oliveira LG. Alcohol use alone and in combination with other drugs among truck drivers on highways in São Paulo State, Brazil: a cross-sectional study. Cad Saúde Publica. 2015 Sept; 31(9):1916-28. DOI: 10.1590/0102-311X00047214
- 15. Santos AMS, Rodrigues BB, Venancio JC, Silva GB, Ferreira GCO, Fernandes TM. Use of drugs by truck drivers traveling on highways. Rev Med Minas Gerais. 2017; 27:e-1857. DOI: 10.5935/2238-3182.20170052
- 16. Nascimento EC, Nascimento E, Silva JP. Alcohol and amphetamines use among long-distance truck drivers. Rev Saúde Pública. 2007 Apr; 41(2):290-3. DOI: 10.1590/S0034-89102007000200017
- 17. Barbosa LAS, Andrade ALM, Oliveira LG, Micheli D. Prevalence of psychotropic substance use by urban bus drivers: a systematic review. SMAD Rev Eletrônica Saúde Mental Álcool Drog. 2018 Oct/Dec; 14(4):234-44. DOI: 10.11606/issn.1806-6976.smad.2018.000400
- 18. Ribeiro AB, Branco FMFC, Branco Neto TC. Health and work of alternative transportation drivers. REAS/EJCH. 2019 July; *11*(13):e1189. DOI: 10.25248/reas.e1189.2019
- 19. Damacena GN, Malta DC, Boccolini CS, Souza Júnior PRB, Almeida WS, Ribeiro LS, et al. Alcohol abuse and involvement in traffic acidentes in the Brazilian population, 2013. Ciên Saúde Coletiva. 2016 Dec; 21(12):3777-86. DOI: 10.1590/1413-812320152112.25692015
- 20. Abreu DROM, Souza EM, Mathias TAF. Impact of the Brazilian Traffic Code and the Law Against Drinking and Driving on mortality from motor vehicle accidents. Cad Saúde Pública. 2018 Aug; 34(8):e00122117. DOI: 10.1590/0102-311x00122117
- 21. Marín L, Queiroz MS. Car accidents in the age of speed: an overview. Cad Saúde Pública. 2000 Jan/Mar; 16(1):07-21. DOI: 10.1590/S0102-311X2000000100002
- 22. Ramos BH, Almeida MFC, Ribeiro JA, Silveira CA. Life, work and health conditions of cargo transportation drivers. J Nurs UFPE on line. 2018 Jan; 12(1):150-9. DOI: 10.5205/1981-8963-v12i01a22922p150-159-2018
- 23. Narciso FV, Mello MT. Safety and health of professional drivers who drive on Brazilian highways. Rev Saúde Pública. 2017 Mar; 51:26. DOI:10.1590/s1518-8787.2017051006761

# Correspondência

Fernanda Matos Fernandes Castelo Branco

E-mail: fmfernandescb@gmail.com

Submissão: 24/04/2020 Aceito: 28/01/2021

ShareAlike 4.0 International License, a qual permite que outros distribuam, remixem, adaptem e criem a partir do seu trabalho, mesmo para fins comerciais, desde que lhe atribuam o devido crédito pela criação original. É recomendada para maximizar a disseminação e uso dos materiais licenciados.