

Millenium, 2(12), 69-77.

pt

PADRÃO DE CONSUMO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS EM MOTORISTAS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO
PATTERN OF CONSUMPTION OF PSYCHOACTIVE SUBSTANCES IN ALTERNATIVE TRANSPORT DRIVERS
PATRÓN DE CONSUMO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS EN CONDUCTORES DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS

Fernanda Branco¹
Leticia Mamede¹
Tancredo Neto¹
Tereza Maria Barroso²

¹ Universidade Federal do Amapá, Oiapoque, Brasil

² Escola Superior de Enfermagem de Coimbra, Coimbra, Portugal

Fernanda Branco - fmfernandescb@gmail.com | Leticia Mamede - leticiamamede22@gmail.com | Tancredo Neto - tcbranconeto@gmail.com |
Tereza Maria Barroso - vargas@usp.br



Autor Correspondente

Fernanda Matos Fernandes Castelo Branco
Rodovia BR 156, nº 3051,
Bairro Universidade, Oiapoque, Amapá, Brasil
CEP: 68980-000
fmfernandescb@gmail.com

RECEBIDO: 01 de abril de 2019
ACEITE: 27 de fevereiro de 2020

RESUMO

Introdução: Os motoristas de transportes alternativos, mais conhecidos como “*pirateiros*” estão constantemente expostos a diversas situações nocivas à saúde, tal como o consumo de substâncias psicoativas.

Objetivos: Identificar os padrões de consumo de substâncias psicoativas em motoristas de transporte alternativo.

Métodos: Estudo descritivo com abordagem quantitativa, realizada numa amostra de 40 motoristas “*pirateiros*” da cidade de Oiapoque, no Estado do Amapá, Brasil. Utilizou-se um questionário sociodemográfico, e o *Alcohol, Smoking and Substance Test (ASSIST)*. Os dados foram analisados no Software Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) versão 22.0.

Resultados: Apurou-se que os motoristas “*pirateiros*” consumiam substâncias psicoativas: 87,5% utilizavam derivados de tabaco, 100% bebidas alcoólicas, 37,5% maconha, 15% cocaína e crack, 65% anfetamina, 2,5% inalantes e negam uso de hipnóticos, sedativos, alucinógenos e opioides. Através do questionário ASSIST sobre os Padrões de Consumo, detectou-se que 62,5% apresentaram uso ocasional para maconha e que 86,4% e 67,6% recorriam ao uso abusivo de anfetamina e derivados de tabaco, respectivamente. No referente ao consumo de bebidas alcólicas 28,2% mostraram indicativo de dependência.

Conclusões: Os resultados mostram a necessidade de investigação mais específica, e a reflexão acerca da situação de vulnerabilidade dos “*pirateiros*” fortemente suscitada neste estudo. Da investigação emerge ser necessário instigar os profissionais a desenvolver ações concretas de educação para a saúde para esta categoria profissional.

Palavras-chave: condução de veículo; consumos; substâncias psicoativas;

ABSTRACT

Introduction: Alternative transport drivers, better known as “*pirates / pirateiros*”, are constantly exposed to various situations that are harmful to health, such as the consumption of psychoactive substances.

Objectives: Identify the consumption patterns of psychoactive substances in alternative transport drivers.

Methods: Descriptive study with a quantitative approach, carried out on a sample of 40 “*pirates/ pirateiros*” drivers from the city of Oiapoque, in the State of Amapá, Brazil. A sociodemographic questionnaire was used and the Alcohol, Smoking and Substance Test (ASSIST). The data were analyzed in the Software Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) — version: 22.0.

Results: It was found that 87.5% of “*pirates/ pirateiros*” drivers used tobacco derivatives, 100% alcoholic beverages, 37.5% marijuana, 15% cocaine and crack, 65% amphetamine, 2.5% inhalants and deny use of hypnotics, sedatives, hallucinogens and opioids. Through the ASSIST questionnaire on Consumption Patterns, it was found that 62.5% had occasional use for marijuana and that 86.4% and 67.6% resorted to the abusive use of amphetamine and tobacco derivatives, respectively. Regarding the consumption of alcoholic beverages, 28.2% showed an indication of dependence.

Conclusions: The results show that more specific research is needed to better understand the vulnerable situation of the “*pirates/ pirateiros*”. It emerges from research that it is necessary to encourage professionals to develop concrete health education actions for this professional category.

Keywords: driving a vehicle; consumption; psychoactive substances.

RESUMEN

Introducción: Los conductores de transporte alternativos, mejor conocidos como “*piratas / pirateiros*” están constantemente expuestos a diversas situaciones que son perjudiciales para la salud, como el consumo de sustancias psicoactivas.

Objetivos: Identificar los patrones de consumo de sustancias psicoactivas en conductores de transportes alternativos.

Métodos: Estudio descriptivo con enfoque cuantitativo, realizado en una muestra de 40 conductores “*pirateiros*” de la ciudad de Oiapoque, en el estado de Amapá, Brasil. Se utilizó un cuestionario sociodemográfico y el *Alcohol, Smoking and Substance Test (ASSIST)*. Se analizaron los datos en el Software Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) versión 22.0.

Resultados: Se descubrió que el 87.5% de los conductores “*pirateiros*” usaban derivados del tabaco, 100% bebidas alcohólicas, 37.5% de marihuana, 15% de cocaína y crack, 65% de anfetamina, 2.5% de inhalantes y niegan el uso de hipnóticos, sedantes, alucinógenos y opioides. A través del cuestionario ASSIST sobre patrones de consumo, se descubrió que el 62.5% usaba ocasionalmente la marihuana y que 86.4% y 67.6% recurrían al uso abusivo de anfetaminas y derivados del tabaco, respectivamente. Con respecto al consumo de bebidas alcohólicas, 28,2% mostró una indicación de dependencia.

Conclusiones: Los resultados muestran la necesidad de una investigación más específica y una reflexión sobre la situación de vulnerabilidad de los “*pirateiros*” fuertemente planteada en este estudio. De la investigación se desprende que es necesario alentar a los profesionales a desarrollar acciones concretas de educación sanitaria para esta categoría profesional.

Palabras Clave: conducción de vehículos; consumo; sustancias psicoactivas;

INTRODUÇÃO

O uso de substâncias psicoativas (SPA's) é considerado um problema de saúde pública mundial, pois causa graves consequências, tanto na esfera individual quanto social. O relatório da Organização Mundial de Saúde (OMS), tem como meta reforçar a prevenção e tratamento do abuso de substâncias, incluindo o abuso de drogas entorpecentes e uso nocivo de álcool (WHO, 2004).

Ao nível mundial, a pesquisa realizada em 2012 mostrou que aproximadamente 243 milhões de pessoas, equivalentes a 5% da população entre 15 e 64 anos, já usaram drogas ilícitas, destacando-se cannabis, opiáceos, cocaína ou anfetaminas do tipo estimulante (UNODC, 2017)

Um estudo mais recente, (UNODC, 2017), mostra nítida desordem social associada ao uso de drogas 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. Esse contexto evidencia que o consumo habitual de droga é prejudicial dado que os seus consumidores podem-se tornar dependentes e requerer tratamento. O mesmo estudo atesta ainda que 17 milhões de pessoas perdem anos das suas vidas devido aos transtornos ocasionados pelo uso de substâncias psicoativas (UNODC, 2017)

No Brasil, o *"II Levantamento Nacional de Álcool e outras drogas,"* alerta que nas drogas ilícitas, foram utilizados métodos diferentes na captação dos dados, não sendo por isso possível fazer a comparação por anos, apenas os dados de prevalência foram apresentados: a maconha destacou-se como a droga ilícita mais consumida (8,8%), seguida de solventes (6,1%), orexígenos (4,1%), cocaína (2,9%), crack (0,7%) e merla (0,2%). O uso indiscriminado de benzodiazepínicos correspondeu a 0,5% dos entrevistados, e o de heroína alcançou 0,09% (LENAD, 2012).

Diante desta realidade e refletindo-se acerca da camada populacional das pessoas em idade ativa para o trabalho, destacam-se nesse segmento os motoristas, pois são trabalhadores que necessitam de máxima atenção ao conduzir, estar alertos a todos os estímulos ao redor e a sua conduta ao conduzir um transporte, sendo necessário, portanto não fazer uso de tais substâncias durante a jornada de trabalho.

Os motoristas que consomem anfetaminas adquirem capacidade de realizar atividades por um tempo maior, com a sensação de alívio do cansaço, pois durante as primeiras horas a sensação de bem-estar é grande. Porém, após a passagem desses efeitos, torna-se irritável, deprimido e com sono incontrolável, podendo dormir ao volante (Moreira & Gadani, 2009).

As anfetaminas têm alta potência de ação sobre o Sistema Nervoso Central, pois aumentam a atividade motora, melhoram o humor, inibem o sono e minimizam as sensações de cansaço ou fome. Porém, o uso contínuo e abusivo deste produto causa no organismo humano o desenvolvimento de farmacodependência e ocorrência de efeitos colaterais, como alterações cardiovasculares, neurológicas e psiquiátricas (Leyton, Carvalho, Jesus & Muñoz 2002)

Motoristas profissionais menos experientes (*"adultos jovens"*, *"baixa escolaridade"*, *"pouco tempo de serviço"*) estariam mais predispostos ao uso de estimulantes, provavelmente por não conseguirem suportar as adversidades dessa ocupação, apelando, então, para o uso de drogas como uma provável saída (Williamson 2007).

Puente-Rodríguez e Pillon (2011) mostram a estreita relação do consumo de SPA's entre os motoristas profissionais. Os condutores que dirigem por períodos mais extensos geralmente têm um estilo de vida e comportamentos de risco por apresentarem grande índice de consumo de álcool. Durante a execução das atividades laborais, consomem substâncias ilícitas para conseguir realizar as suas longas jornadas e alcançar as suas metas; outras características comuns entre eles são: sedentarismo, tabagismo, má alimentação e poucas horas de sono e descanso, que frequentemente fazem surtir em risco de colisões de trânsito. (Puente-Rodríguez & Pillon, 2011).

Sobre o uso de medicamentos, outras pesquisas realizadas Masson e Monteiro (2010) e Puente-Rodrigues e Pillon (2011) mostraram que os entrevistados, em maior número (54,2%), faziam uso de SPAs para permanecer acordados, devido à necessidade de realizar viagens de longas distâncias e sofrer pressão pelo cumprimento de prazos pré-determinados; 54,4% dos motoristas consumiam até cinco comprimidos de anfetaminas por viagem e faziam uso de drogas há mais de dez anos (43,8%); os entrevistados dormiam em média 5,3 horas por dia durante a semana de trabalho e 7,9 horas no final de semana. (Masson e Monteiro, 2010)

Sinagawa (2015) através do seu inquérito, no estado de São Paulo, de 2008 a 2012, nos exames toxicológicos, inferiu que a substância mais identificada nos casos positivos foi a anfetamina com 43,7%; seguida pela cocaína, 35,9%, e a Cannabis, 13,6%; o restante dos casos positivos foi de 6,8% pela ingestão de múltiplas drogas - a combinação de anfetamina + cocaína, anfetamina + Cannabis ou cocaína + Cannabis.

No Brasil, mesmo após a aprovação da *Lei Federal 12.619/12*, - conhecida como a *"Lei do Descanso"*, a qual normalizou a jornada de trabalho diária e semanal dos motoristas, além de definir regras para a realização de horas extras, horas noturnas e tempo de espera para carga e descarga, em que se especificaram os direitos e deveres de motorista e empregador e que facilitaria a vida dos motoristas, pois foi estipulada uma jornada de trabalho que deveria ser cumprida, - não houve muita aceitação por parte da população e, principalmente, pelos motoristas (Lei n. 12.629/2012).

Nesta conjuntura, destaca-se o município de Oiapoque, localizado no extremo norte do Amapá, fronteira com a Guiana Francesa. Durante o inverno local, a região é muito castigada, ficando praticamente isolada de outros municípios devido à interdição da BR-156, período em que é necessária a utilização dos transportes alternativos, como as *"pick-ups"*, que têm rodas traçadas, conhecidas

também como “pirateiros” - são os únicos meios de transportes que suportam o trajeto Oiapoque/Macapá, ou vice-versa, no inverno. Há ainda o aumento da procura por este transporte durante as festividades do fim de ano.

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 condução de veículos motorizados, além da falta de dados sobre os padrões do consumo de SPAs entre os motoristas de transporte alternativo na cidade de Oiapoque, considera-se que se justifica a realização deste estudo. Por outro lado, ao ponderar-se a rotina de trabalho desses profissionais, com exposição à sobrecarga exaustiva, condições estressantes e processo de vulnerabilidade pela área fronteiriça, 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 este grupo da população.

Neste particular, o presente estudo objetivou identificar os padrões de consumo de substâncias psicoativas em motoristas de transporte alternativo de Oiapoque.

1. MÉTODOS

1.1 Tipo de Estudo

Estudo descritivo com abordagem quantitativa. O local da pesquisa foi o município de Oiapoque, situado no norte do estado a 600 km de Macapá, capital do Amapá, com uma área de pouco mais de 22 mil km² e 25.514 habitantes, segundo o IBGE⁹. Esta distância é percorrida 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 (Almeida & Rauber, 2017).

Na época de inverno, aumenta a procura de passageiros pelos transportes alternativos - “pirateiros”- para se deslocar até outros municípios. Ao longo do ano, por serem profissionais autônomos, esses motoristas transitam pela BR-156 inúmeras vezes, não havendo controle sobre o horário de descanso e muitas dessas viagens são realizadas no período noturno, causando exaustão. O referido município foi selecionado para a realização desta pesquisa por apresentar uma grande dificuldade de acesso e por ser uma área de grande fluxo de passageiros.

1.2 Participantes

Participaram no estudo uma amostra não aleatória de quarenta (40) motoristas, selecionados por conveniência. Como critérios de inclusão dos participantes, consideraram-se como elegíveis os indivíduos que exerciam a atividade de motorista “pirateiro” há pelo menos um ano, sendo excluídos os motoristas que, no ato da entrevista, apresentassem sinais ou sintomas clínicos sugestivos de embriaguez/intoxicação em decorrência do uso de substâncias psicoativas ou que se recusaram a participar na investigação.

No que tange às características sociodemográficas da amostra, verificou-se que a maioria dos condutores (42,5%) correspondia à faixa etária de 29 anos (M=33,2; ± Dp= 9,07). Quanto à situação conjugal, 60% responderam para a classificação solteiro, 15%, casado, e 10%, divorciado. No quesito escolaridade, 52,5% (maioria da amostra) tinham apenas o ensino fundamental. Em relação à naturalidade, 35% dos participantes eram oriundos do Pará e apenas 27,5% do Amapá, com local de residência no município de Oiapoque (87,5%). Foi analisada também a quantidade de pessoas que moravam com entrevistados nas suas residências e verificou-se que 40% morava com três pessoas (M=3,7; ±Dp=1,41).

1.3 Instrumento de recolha de dados

A recolha de dados foi realizada por meio da aplicação do questionário sociodemográfico e do *Alcohol, Smoking and Substance Test* (ASSIST).

Cada motorista foi previamente orientado a responder, teve direito a esclarecer todas as dúvidas, atendendo às diretrizes e referências descritas na Resolução 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde, do Brasil, a qual prescreve as diretrizes e normas relacionadas com a investigação em seres humanos.

1.4 Procedimentos formais e éticos

De forma discreta e cautelosa, os motoristas foram abordados no ponto de embarque e desembarque de passageiros, localizado na orla do município de Oiapoque, ao norte do estado do Amapá. Tal lugar é estratégico devido ao grande fluxo de turistas imigrantes advindos dos territórios da França.

Após a abordagem, eles foram convidados a participar no estudo mediante a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Após terem aceite, foram conduzidos para um local mais reservado, onde se pudessem sentir mais à vontade e seguros para responder ao questionário.

O presente estudo, então em forma de projeto, foi submetido à Plataforma Brasil e encaminhado ao Comitê de Ética e Pesquisa (CEP) da Universidade Federal do Amapá para aprovação, sob o CAAE: 80771817.1.0000.0003.

1.5 Procedimentos Estatísticos

Os dados foram inseridos numa base de dados eletrônica no editor Microsoft Excel® e analisados pelo Software *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS), versão 22.0. Foram realizadas análises descritivas para verificar a consistência dos dados e comparações envolvendo as variáveis sociodemográficas, ocupacionais e relacionadas com o consumo de álcool e outras drogas.

2. RESULTADOS

Os resultados correspondem à análise de quarenta entrevistas realizadas por conveniência, contudo existem oscilações nos números de algumas tabelas, pois algumas perguntas não foram respondidas.

A análise dos aspectos relacionados com a ocupação dos condutores/motoristas do município Oiapoque, revelou que 100% da amostra eram “pirateiros” com tempo de profissão de 4 a 7 anos (35%) (M=9,2;±DP=7,82). Quanto aos motivos relatados pelos participantes para a execução desta atividade, a maioria (65%) justificou fazê-lo por questões financeiras, ou seja, essa prática funciona como um complemento ao rendimento salarial dos participantes. Em relação ao veículo utilizado, 90% do universo amostral usava carro próprio. Quanto às horas de trabalho, 42,5% laboravam de 14h a 16h por dia (M=12,8 ±DP=3,66). Já a quantidade de viagens semanais ficou no total de três - a viagem citada na presente pesquisa equivale a ida e volta do município de Oiapoque até a capital, Macapá, com 40% das respostas (M=4,9±DP=5,15) no período da noite (75%). Outro fator avaliado foi a quantidade de horas de sono dos “pirateiros” apurando-se a variância de 8h a 9h de sono (57,5%).

2.1 Características do consumo de substâncias psicoativas pelos “pirateiros”

A Tabela 1 apresenta a utilização das SPAs pelos motoristas do município de Oiapoque, tendo-se apurado que 87,5% dos motoristas “pirateiros” utilizavam derivados de tabaco, 100% bebidas alcoólicas, 37,5% maconha, 15% cocaína e crack, 65% anfetamina, 2,5% inalantes e negam uso de hipnóticos, sedativos, alucinógenos e opioides. (cf. Tabela 1).

Tabela 1. Distribuição das características do consumo drogas pelos motoristas, Oiapoque/AP, 2017, (N=40).

	Condutores do transporte alternativo (n=40)	
	n	%
Derivados do tabaco		
Sim	35	87,5
Não	1	2,5
Não responderam	4	10,0
Bebidas alcoólicas		
Sim	40	100,0
Não	-	0,0
Maconha		
Sim	15	37,5
Não	1	2,5
Não responderam	24	40,0
Cocaína ou crack		
Sim	6	15,0
Não	2	5,0
Não responderam	32	80,0
Anfetamina		
Sim	26	65,0
Não	2	5,0
Não responderam	12	30,0
Inalantes		
Sim	1	2,5
Não	2	5,0
Não responderam	37	92,5
Hipnóticos e sedativos		
Sim	-	0,0
Não	2	5,0
Não responderam	38	95,0
Alucinógenos		
Sim	-	0,0
Não	1	2,5
Não responderam	39	97,5
Opioides		
Sim	-	0,0
Não	1	2,5
Não responderam	39	97,5

2.2 Padrões de Consumo de substâncias psicoativas pelos motoristas “pirateiros”

Através do questionário ASSIST procedeu-se à classificação dos Padrões de Consumo de SPAs pelos participantes e detectou-se que 62,5% apresentaram uso ocasional para maconha e que 86,4% e 67,6% recorriam ao uso abusivo de anfetamina e derivados de tabaco, respectivamente. No referente ao consumo de bebidas alcoólicas 28,2% mostraram indicativo de dependência.

Tabela 2. Classificação do uso de substâncias psicoativas pelos motoristas pirateiros de acordo com o Questionário ASSIST. Oiapoque/AP, 2017, (N=40).

Variáveis	Condutores do transporte alternativo (n=40)					
	Uso ocasional		Uso abusivo		Indicativo de dependência	
	n	%	n	%	n	%
Derivados do tabaco	10	29,4	23	67,6	1	2,9
Bebidas alcoólicas	7	17,9	21	53,8	11	28,2
Maconha	5	62,5	3	37,5	-	0,0
Cocaína e crack	3	60,0	2	40	-	0,0
Anfetamina	2	9,1	19	86,4	1	4,5

Constata-se que o consumo de derivados de tabaco e o consumo de bebidas alcoólicas são mais relevantes, sendo frequente o uso abusivo e indicativo de dependências no caso das bebidas alcoólicas e derivados do tabaco. (cf. Tabela 1 e 2).

3. DISCUSSÃO

Ao pesquisar a literatura científica, encontraram-se resultados similares ao desta pesquisa, pois o estudo realizado com 114 caminhoneiros funcionários de uma Cooperativa de Laticínios da Região do Alto Paranaíba, estado de Minas Gerais, identificou que a faixa etária predominante foi de 26 a 35 anos em 42% da amostra (Junior, Mendes, Silva, Oliveira & Gaya, 2016).

Já o estudo de Leopoldo, Leyton e Oliveira (2015), com 684 motoristas de caminhão que circulavam por três rodovias do Estado de São Paulo, foi evidenciada uma média de idades de 37,8 anos. Noutro estudo, Masson e Monteiro (2010), encontraram em média participantes na faixa etária de 37,5 anos, caracterizando-se como mais velhos do que os do presente estudo.

Em relação à situação conjugal dos pesquisados, a maioria (60%) era de “solteiros”. Estes resultados são diferentes dos de Leopoldo, Leyton, Oliveira (2015) e de Oliveira, Barroso, Gouvêa, Almeida Muñoz e Leyton (2015), porquanto os autores identificaram que a maioria de seus entrevistados eram casados (7,7% e 82,1%, respectivamente).

Quanto à escolaridade, foi identificado que o universo amostral deste estudo dispõe apenas do ensino fundamental com 52,5%, ou seja, apresenta baixa escolaridade, o que também foi detectado em investigações realizadas em 2010 e 2015 respectivamente por Masson & Monteiro (2010) e Oliveira, Barroso, Gouvêa, Almeida Muñoz & Leyton (2015).

Em relação à naturalidade, a maior parte dos sujeitos em estudo era procedente do estado do Pará e apenas 27,5%, do Amapá, com local de residência no município de Oiapoque (87,5%). Simultaneamente, sabe-se que o fluxo de migração entre os estados na região norte, bem como para as outras regiões do país, ainda são maximizadas, resultado que se justifica pelo facto da população procurar cada vez mais a melhoria das condições de vida e moradia.

Um dos fatores que contribui para o aumento da migração interestadual é o desemprego. Segundo o IBGE, o Brasil apresenta uma taxa de desemprego de 12,7%, com mais de 13,2 milhões de pessoas em tal situação (UOL, 2018). Assim, a procura incessante por trabalho leva os indivíduos muitas vezes a realizar atividades por conta própria (autônomo), iniciando essas atividades ainda jovem, como a situação dos condutores “pirateiros”, que articulam “fretes” (denominação dada a transporte alternativo de cargas e passageiros no norte do Brasil) entre as cidades, como é o caso do município do Oiapoque, que conduz a um terminal lucrativo em termos de chegada e partida de pessoas das cidades da Guiana Francesa e do fluxo Oiapoque/Macapá.

Outro fator analisado, foi o número de pessoas que residiam com os motoristas. Verificou-se que mais da metade dos entrevistados morava com três pessoas, porém não foi identificado o nível de parentesco entre eles. Outro ponto que pode ser analisado em relação à quantidade de moradores é a parcela de “pirateiros” que apresentaram situação conjugal casado, que, além dos parceiros, sugere a existência de filhos. No estudo de Masson & Oliveira (2010), a maioria (80%) dos entrevistados tinha filhos e era o único provedor do sustento da família.

A presente investigação caracterizou uma amostra condutores “pirateiros” (100% dos investigados), ou seja, que atuam no transporte de cargas e passageiros por conta própria (com carro próprio), sem vinculação a uma empresa por motivos relacionados com a melhoria das condições financeiras. Oliveira, Barroso, Gouvêa, Almeida Muñoz e Leyton (2015) mencionam que 21,6% de sua amostra atuava no período noturno ou de forma irregular, reportando dados discordantes aos encontrados neste estudo.

Em relação às horas de trabalho dos condutores alternativos, notou-se que a maioria cumpria de 14h a 16h, com a média de três viagens ao longo da semana pelo trecho que liga o município do Oiapoque a Macapá e a outras localidades desse trecho,

ressaltando-se que há períodos em que essas jornadas aumentam. O trajeto percorrido por esses motoristas é de 600km, sendo 110km sem asfalto.

Quando se analisa o tempo gasto para embarque e desembarque de passageiros, local de entrega de carga e a ocorrência de períodos chuvosos, essa carga horária pode duplicar. O risco de acidente duplica a partir de doze horas de trabalho e aumenta quando se trabalha durante 5h30min, se comparado com as quatro horas diárias recomendadas (Narciso e Mello, 2017). A maioria dos motoristas do estudo de Oliveira, Barroso, Gouvêa, Almeida Muñoz e Leyton (2015), conduzia em média 12,2h diárias, percorrendo uma média de 1.159,7km, o que revela resultados diferentes dos encontrados no presente estudo, cuja média foi de 12,8h.

O estudo de Masson e Oliveira (2010) mostrou que a maior parte dos motoristas conduzia um caminhão em média dezesseis horas por dia, realizando 955km diários na região Sudeste do País, o que condiz com a realidade das infraestruturas das estradas percorridas pelos motoristas estudados e torna os resultados do presente estudo concordantes com os destes autores.

A condução sonolenta é um grande risco para a segurança dos motoristas e para a população em geral e merece uma atenção extra. O presente estudo identifica uma média diária de 8h a 9h de sono em 57,5% da amostra e que 75% dos motoristas trabalham no período noturno. O trabalho é realizado em turnos irregulares - a fadiga, o excesso de horas de trabalho e o pouco tempo para descanso, decorrentes da carga excessiva de trabalho para cumprir prazos e procurar angariar passageiros são causadores dessa perda de sono. Estes resultados condizem com o estudo Paris, Grandi, Silvério e Pereira (2013), que também constataram que 45% dos caminhoneiros dormem entre 7h a 8h e 40% dormem entre 5h a 6h.

No que tange ao consumo de substâncias, Santos, Rodrigues, Venancio, Silva Ferreira e Fernandes (2017), no seu estudo, encontraram que 47,7% dos participantes utilizavam os derivados do tabaco, tendo como principal representante o cigarro. Já outro inquérito realizado por Junior, Melo, Mendes, Silva, Oliveira e Gaya (2016), identificou o uso dessa substância em 51,6% dos seus entrevistados, inferindo-se por isso que o presente estudo apresenta resultados concordantes com os de outros investigadores.

Apurou-se, como já descrito, que a totalidade dos participantes consumia álcool. Pesquisas anteriores de Santos, Rodrigues; Venancio, Silva, Ferreira e Fernandes (2017), e de Nascimento e Silva (2007) evidenciaram que a maioria de seus participantes consumia bebidas alcoólicas (91% e 73,9% respectivamente), pelo que os resultados desta investigação corroboram os achados de investigação anteriores. Os dados são porém discordantes do estudo de Masson e Monteiro (2010) que identificaram o consumo de álcool em apenas 49,5%.

Neste contexto, concorda-se com Damaceno, Malta, Boccolini, Souza, Junior, Almeida, Ribeiro e Szwarcwaid (2013) quando referem que o consumo frequente e abusivo de álcool pode comprometer a capacidade do indivíduo conduzir, favorecendo, deste modo, a ocorrência de acidentes de trânsito. Daí emerge a necessidade de monitorizar a alcoolemia dos motoristas, como medida estratégica de intervenção (Damaceno, Malta, Boccolini, Souza, Junior, Almeida, Ribeiro & Szwarcwaid, 2013)

Todo os prejuízos provocados por um condutor de veículos alcoolizado configura crime no Brasil, conforme a Lei n. 11.705/8, de 20 de julho de 2008, e caracteriza infração gravíssima, o que é penalizado com pagamento de multa, além da suspensão e/ou restrição da carteira de habilitação profissional de motorista (Lei n. 11.705/2008).

Em relação ao uso de maconha, crack/cocaína verificou-se que 37,5% e 15%, respectivamente, os utilizavam. Estes resultados são bem mais preocupantes do que os encontrados por Santos, Rodrigues; Venancio, Silva, Ferreira e Fernandes (2017), que no seu estudo entrevistaram 161 motoristas e apuraram o uso de maconha em 9,9% e crack e cocaína em 5% da amostra.

Porém, Leopoldo, Lexton e Oliveira (2015) apuraram que 23,8% dos seus participantes já tinham consumido maconha ao menos uma vez na vida, 19% haviam consumido cocaína e 2,0% crack, aproximando-se dos dados deste estudo.

Rizzotto (2014) salienta que o consumo dessas substâncias pelos caminhoneiros acontece pela alta carga de trabalho em determinado espaço de tempo, considerado relativamente curto para o transporte das mercadorias. Assim, visando a chegada ao destino final da viagem, os condutores acabam usando substâncias como a “maconha”, o “crack” e a “cocaína” para se manter acordados e relaxados ao volante.

Foi evidenciado que os caminhoneiros, além do vício pessoal, são os mais vulneráveis para o transporte das drogas ilícitas, pois são considerados “fáceis” à ação dos traficantes, que os abordam nos postos de gasolina e restaurantes às margens das rodovias e asseguram que esses produtos apresentam efeitos mais duradouros do que as anfetaminas, ou seja, para eles a utilização é considerada “benéfica”, pois aumenta a quantidade de horas sem dormir ao volante (Rizzotto, 2014).

A literatura, científica através de vários estudos mostra que a maioria dos acidentes considerados graves nas estradas acontece com indivíduos sob o efeito do álcool e outras drogas, portanto, o uso desses produtos acarreta graves consequências para o organismo/saúde/bem-estar do indivíduo.

Simultaneamente, procurou-se ainda saber se o uso de anfetaminas ocorria na amostra deste estudo e foi verificado o seu uso em 65% dos entrevistados. A pesquisa de Moreira e Gadani (2009) identificou 65% dos motoristas usavam essa substância com intenção de não dormir e viajar por mais tempo, pelo que a presente investigação corrobora os achados daquele estudo.

Nesta investigação, apuraram-se percentagem concordantes com as de Oliveira, Souza, Barroso, Gouvêa, Almeida, Muñoz e Leyton (2015) em que a maioria da sua amostra (58%) fazia uso dessas substâncias. Por sua vez, Giroto, Mesas, Andrade e Birolim (2014) apuraram que o consumo deste produto ocorria em 29% dos casos.

Procurou-se também identificar o consumo de inalantes, hipnóticos e sedativos pelos “pirateiros”, mas nenhum dos participantes relatou ter feito ou fazer uso destes produtos. Concomitantemente, ao pesquisar sobre estudos neste âmbito, encontrou-se a investigação de Ramos, Almeida, Ribeiro e Silveira (2018) a qual registou o consumo ocasional bebidas alcoólicas por parte de 14,6% dos sujeitos, pelo que os nossos resultados são discordantes dos da literatura.

Quanto ao risco do uso de derivados de tabaco, maconha e anfetaminas por motoristas, não foi possível encontrar tal classificação na literatura. Vários estudos identificam o uso dessas substâncias nas suas amostras, porém não classificam o risco de consumo.

O consumo de risco associado à ingestão de bebidas alcoólicas, assim como de outras drogas, constitui um fator crucial para a maximização da vulnerabilidade do motorista, principalmente pelo fato de eles se envolverem e/ou ocasionarem acidentes, causando impactos a sua própria vida e na de outras pessoas, além de alterações no organismo, como o surgimento de doenças cardiovasculares (Junior, Melo, Silva, Oliveira & Gaya 2016).

Outros estudiosos identificaram como percentagens máximas de consumo de 50,9%, o uso do tabaco, médio de 33,3% para bebidas alcoólicas e mínimo com apenas 5,5%, para a maconha, assumindo-se que os achados deste estudo igualam os de outros investigadores tais como os de Henrique, Micheli, Lacerda, Formigoni & Milos (2004).

O beber e o fumar entre os motoristas acontecem nos horários de repouso como uma ferramenta de socialização e, até mesmo, entre as refeições. Sabe-se que o uso exacerbado de álcool, tabaco e outras drogas acarreta graves consequências ao ser humano, principalmente quando este uso ocorre em simultâneo com a execução das atividades laborais, como acontece com os caminhoneiros que ficam na sua maioria mais expostos à ocorrência de acidentes, em sua maioria, com consequências fatais (Moreno & Rotenberg, 2009).

CONCLUSÕES

Embora o presente estudo detenha uma amostra cujo tamanho amostral é reduzido o público é inédito e permitiu identificar o padrão de consumo de substâncias psicoativas entre os motoristas de transporte alternativo de Oiapoque. Apesar da possibilidade de melhorar a compreensão sobre o tema, é importante alertar para que os dados não sejam generalizados para toda a população brasileira de motoristas de transportes alternativos.

Não se pode também afirmar que os participantes que relataram o uso de substâncias psicoativas as tenham consumido enquanto dirigiam. O ASSIST identifica todas as substâncias que foram utilizadas, faz comparação da prevalência do seu uso nesta classe de motoristas com a encontrada em outros estudos, mas é limitada, já que as investigações citadas utilizaram metodologias específicas e predominantemente foram realizadas com a classe profissional dos caminhoneiros.

Após análise dos resultados, foi evidenciado que a amostra estudada se apresenta como constituída por adultos jovens, com status de relacionamento “solteiro”, baixa escolaridade, com 4 e/ou 7 anos nesta atividade laboral, tendo como base para tal função as “questões financeiras” (ou seja, os chamados “bicos”). Verificou-se também o alto consumo de produtos derivados de tabaco, bebidas alcoólicas, maconha e anfetaminas, perante sobretudo, das longas jornadas de trabalho e da ocorrência de situações de estresse.

Destaca-se que os resultados despertam outras interrogações, demonstrando a necessidade de estudos mais específicos e a reflexão acerca da situação de vulnerabilidade dos “pirateiros”, fortemente suscitada neste estudo. Deste modo, emerge como implicação para a prática profissional a possibilidade de instigar, principalmente por meio da educação para a saúde, à sensibilização quanto à importância do não uso das substâncias psicoativas durante o transporte de cargas e passageiros, visando a redução dos acidentes de trânsito e da consequente taxa de mortalidade e mobilidade que frequentemente lhe estão associadas.

CONFLITO DE INTERESSES

Os autores declaram não existir conflito de interesses.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Almeida, C.S. & Rauber, A.L. (2017). Oiapoque, aqui começa o Brasil: a fronteira em construção e os desafios do desenvolvimento regional. *Redes*, 22(1), 474-93.

Brasil (2008). Lei n. 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que ‘institui o Código de Trânsito Brasileiro’, e a Lei n. 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 20 jun. 2008.

Brasil (2012). Lei n. 12.619, de 30 de abril. Exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei n. 5.452, de 1.º de maio de 1943, e as Leis ns. 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001,

- 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; Diário Oficial da União, Brasília, 2 maio 2012.
- Damacena, G.N., Malta, D.C., Boccolini, C.S., Souza Júnior, P.R.B., Almeida, W.S., Ribeiro, L.S., & Szwarzwald, C.L. (2016). Consumo abusivo de álcool e envolvimento em acidentes de trânsito na população brasileira, 2013. *Cien Saude Colet*; 21(12), 3777-86.
- De, Paris P., Grandi, G., Siviero, J., & Pereira, F.B. (2013). Sono, estado nutricional e hábitos de vida. *Revista Ciência & Saúde*; 6(3), 197-205.
- Giroto, E., Mesas, A.E., Andrade, S.M., & Birolim, M.M. (2014). Psychoactive substance use by truck drivers: a systematic review. *Occup Environ Med*, 71(1), 71-6.
- Henrique, I.F.S., Micheli, D., Lacerda, R.B., Lacerda, L.A., & Formigoni, MLOS (2004). Validação da versão brasileira do teste de triagem do envolvimento com álcool, cigarro e outras substâncias (ASSIST). *Rev Assoc Med Bras*, 50(2), 199-206.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2017). Oiapoque. [Internet] [citado 2018 maio 17]. Retrieved from <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ap/oiapoque/panorama>.
- Junior, G.A., Melo, H.C.S., Mendes, D.F., Silva, L.A.M., Oliveira, R.F.S., & Gaya, C.M. (2016). O uso de drogas por motoristas caminhoneiros e o comportamento de risco nas estradas. *R Epidemiol Control Infec*, 6(4), 158-62.
- Leopoldo, K., Leyton, V., & Oliveira, L.G. (2015). Uso exclusivo de álcool e em associação a outras drogas entre motoristas de caminhão que trafegam por rodovias do Estado de São Paulo, Brasil: um estudo transversal. *Cad Saude Publica*, 31(9), 1916-28.
- II Levantamento Nacional de Álcool e Drogas (LENAD) – (2012). Ronaldo Laranjeira (Supervisão) [et al.], São Paulo: Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia para Políticas Públicas de Álcool e Outras Drogas (INPAD), UNIFESP (2014).
- Leyton, V., Carvalho, D.G., Jesus, M.G.S., & Muñoz, D.R. (2002). Uso de anfetamínicos por motoristas profissionais brasileiros: aspectos gerais. *Saúde, Ética & Justiça*, 5(1-2), 32-6.
- Masson, V.A., & Monteiro, M.I. (2010). Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Rev Bras Enferm*, 63(4), 533-40.
- Moreira, R.S., Gadani, J.A.A.B. (2009). A prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros que passam pela cidade de Dourados-MS. *Interbio*, 3(2), 27-34.
- Narciso, F.V., & Mello, M.T. (2017). Segurança e saúde dos motoristas profissionais que trafegam nas rodovias do Brasil. *Rev Saude Publica*, 51, 26.
- Nascimento, E.C.; Nascimento, E., & Silva, J.P. (2007). Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. *Rev Saude Publica*, 41(2), 290-3.
- Moreno, C.R.C., & Rotenberg, L. (2009). Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. *Rev Bras Saude Ocup*, 34(120), 128-38.
- Oliveira, L.G., Souza, L.M.A., Barroso, L.P., Gouvêa, M.J.C., Almeida, C.V.D., Muñoz, D., & Leyton, V. (2015). Condições ocupacionais e o risco de uso de anfetaminas entre motoristas de caminhão. *Rev Saude Publica*, 49, 61.
- Puente-Rodríguez, E. & Pillon, S.C. (2011). Estrategias de prevención y vigilancia sobre el uso de sustancias ilícitas y su impacto en los costos de accidentes en conductores de carga pesada en México. *Rev Latino-Am Enfermagem*, 19(Spe), 831-8.
- Ramos, B.H., Almeida, M.F.C., Ribeiro, J., & Silveira, C.A. (2018). Condições de vida, trabalho e saúde de motoristas de transporte de cargas. *Rev Enferm UFPE on line*, 12(1), 150-9.
- Rizzotto, R.A. coordenador (2014). As drogas e os motoristas profissionais: dimensionando o problema e apresentado soluções. Brasília: SOS Estradas.
- Santos, M.A.S., Rodrigues, B.B., Venancio, J.C., Silva, G.B., Ferreira, G.C.O., & Fernandes, T.M. (2017). Uso de drogas por caminhoneiros que trafegam na rodovia BR-153. *Rev Med Minas Gerais*, 27, e-1857.
- Sinagawa, D.M. (2015). Uso de substâncias psicoativas por motoristas profissionais no Estado de São Paulo. [dissertação]. São Paulo: Faculdade de Medicina, Universidade de São Paulo.
- Universo On Line (UOL). Economia. Desemprego é de 12,7% e atinge 13,2 milhões de trabalhadores, diz IBGE Retrieved from: <https://economia.uol.com.br/empregos-e-carreiras/noticias/redacao/2018/06/29/desemprego-trimestre-pnad-ibge.htm>.
- UNODC (2017). United Nations Office on Drugs and Crime. World Drug Report. Viena.
- Williamson, A (2007). Predictors of psychostimulant use by long-distance truck drivers. *Am J Epidemiol*, 166(11):1320-6.
- World Health Organization [WHO]. (2004). Global Report on Alcohol. Geneva: World Health Organization.
- World Health Organization [WHO]. (2018). Global Report on Alcohol. Geneva: World Health Organization.