



## Uso de álcool e drogas estimulantes por caminhoneiros que trafegam na BR-163

Use of alcohol and stimulant drugs by truck drivers traveling on BR-163

Consumo de alcohol y drogas estimulantes por parte de los conductores de camiones que viajan en la BR-163

Ana Júlia Batista dos Santos<sup>1</sup>, Deliane dos Santos Soares<sup>1</sup>, Edson Bruno Campos Paiva<sup>1</sup>, Elaine Cristiny Evangelista dos Reis<sup>1</sup>, Flávia Garcez da Silva<sup>1</sup>.

### RESUMO

**Objetivo:** Analisar o uso de álcool e drogas psicoestimulantes por caminhoneiros que trafegam a BR-163. **Métodos:** Trata-se de um estudo descritivo, com abordagem quali-quantitativa, mediante coleta de amostra de urina e entrevistas acerca de dados sociodemográficos e a utilização de álcool, anfetaminas e cocaína conduzido com 60 caminhoneiros. As amostras de urina foram submetidas ao teste imunocromatográfico *Multi-Drugs test panel*, os dados foram digitados e analisados através do programa Microsoft Office Excel. O estudo foi aprovado por Comitê de Ética em Pesquisa. **Resultados:** Todos os participantes são do sexo masculino, expressiva maioria com faixa etária entre 40 e 60 anos e ensino fundamental incompleto. 58,5% relataram fazer consumo de álcool e 92% alegaram não utilizar drogas psicoestimulantes. 78% atestaram negativo para o teste toxicológico e 22% se negaram a participar. **Conclusão:** Houve prevalência do consumo do álcool por caminhoneiros e não se constatou uso de drogas psicoestimulantes pelos participantes. Sugere-se a realização de mais trabalhos acerca do tema na região norte para maior compreensão dos resultados.

**Palavras-chave:** Álcool, Anfetaminas, Cocaína.

### ABSTRACT

**Objective:** To analyze the use of alcohol and psychostimulant drugs by truck drivers who travel the BR-163. **Methods:** This is a descriptive study, with a quali-quantitative approach, through the collection of urine samples and interviews about sociodemographic data and the use of alcohol, amphetamines and cocaine conducted with 60 truck drivers. The urine samples were submitted to the Multi-Drugs test panel immunochromatographic test, the data were entered and analyzed using the Microsoft Office Excel program. The study was approved by the Research Ethics Committee. **Results:** All participants are male, a significant majority aged between 40 and 60 years and with incomplete primary education. 58.5% reported consuming alcohol and 92% claimed not to use psychostimulant drugs. 78% were negative for the toxicological test and 22% refused to participate. **Conclusion:** There was a prevalence of alcohol consumption by truck drivers and no use of psychostimulant drugs by participants. It is suggested that more work be carried out on the subject in the northern region for a better understanding of the results.

**Keywords:** Alcohol, Amphetamines, Cocaine.

<sup>1</sup>Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA), Santarém – PA.

## RESUMEN

**Objetivo:** Analizar el uso de alcohol y psicoestimulantes por camioneros que transitan la BR-163. **Métodos:** Este es un estudio descriptivo, con un enfoque cuali-cuantitativo, a través de la recolección de muestras de orina y entrevistas sobre datos sociodemográficos y el uso de alcohol, anfetaminas y cocaína realizadas a 60 camioneros. Las muestras de orina fueron sometidas a la prueba inmunocromatográfica Multi-Drugs panel test panel, los datos fueron ingresados y analizados mediante el programa Microsoft Office Excel. El estudio fue aprobado por el Comité de Ética en Investigación. **Resultados:** Todos los participantes son del sexo masculino, en su gran mayoría con edades comprendidas entre los 40 y 60 años y con estudios primarios incompletos. El 58,5% informó consumir alcohol y el 92% afirmó no usar drogas psicoestimulantes. El 78% dio negativo a la prueba toxicológica y el 22% se negó a participar. **Conclusión:** Predominó el consumo de alcohol por parte de los camioneros y el no uso de psicoestimulantes por parte de los participantes. Se sugiere realizar más trabajos sobre el tema en la región norte para una mejor comprensión de los resultados.

**Palabras clave:** Alcohol, Anfetaminas, Cocaína.

## INTRODUÇÃO

A rodovia BR-163, Santarém-Cuiabá, que liga o norte do Brasil a outras regiões, é trafegada por milhares de motoristas diariamente, em sua maioria, caminhoneiros que percorrem diversas localidades, os quais representam 4,8% dos trabalhadores brasileiros, em números aproximados, são quase 700 mil caminhoneiros autônomos ou cooperativos, sendo destes 93% do gênero masculino (NASCIMENTO PF e JUNIOR GA, 2016).

Os autores também reportaram que grande parte das mercadorias transportadas pelo Brasil é realizada pela malha rodoviária, portanto, esta categoria representa grande relevância na economia do país. Entretanto, esta categoria apresenta um estilo de vida único devido ao isolamento causado pelas longas jornadas de trabalho que, frequentemente, resultam em dias ou semanas longe de casa, gerando condições de trabalho exaustivas e estressantes. Esse cenário provoca tensões em sua vida social e no convívio familiar, afetando o bem-estar psicossocial desse indivíduo, conseqüentemente, favorecendo hábitos prejudiciais à saúde e a utilização de drogas lícitas e ilícitas como o álcool e substâncias psicoativas (FONSECA JG, et al., 2019).

Hino et al (2017), afirma que os motoristas de caminhão procuram atendimento de saúde principalmente por causa de doenças crônicas, como diabetes, hipertensão e doenças respiratórias, porque essas condições podem afetar significativamente sua qualidade de vida e até mesmo ser fatais, se não forem tratadas adequadamente. Além disso, os autores reportam que a categoria também procura atendimento de saúde para tratar problemas de saúde mental, como depressão e ansiedade, ou para receber aconselhamento sobre questões relacionadas à saúde sexual e reprodutiva. No entanto, muitos homens ainda evitam procurar atendimento de saúde por causa de estigmas culturais e sociais associados à masculinidade, o que pode levar a diagnósticos tardios e tratamentos menos eficazes.

As drogas psicoestimulantes possuem a capacidade de potencializar o estado de alerta e reduzir a necessidade do sono e, entre as mais conhecidas, estão as anfetaminas e a cocaína. Ressalta-se que as anfetaminas se caracterizam como drogas sintéticas que podem ser comercializadas na forma de comprimidos, cápsulas, pós e injetáveis, sendo geralmente utilizadas pela via oral, atuando especificamente no aumento dos níveis sinápticos de dopamina e bloqueando sua receptação (CABRAL MR, et al., 2021).

Almeida GB, et al. (2019) e Moçambique MATM (2023) reportaram que a cocaína é uma das drogas mais consumidas do mundo, origina-se da planta *Erythroxylum coca* e seus efeitos produzem-se devido a inibição da captura de catecolamina, sobretudo dopamina, pelas terminações nervosas da fenda sináptica. Um estudo comparativo em diversos países, identificou o Brasil como o país com maior prevalência no consumo de álcool, anfetaminas e cocaína por caminhoneiros, destacando o fato de 91% desses profissionais relatarem ter utilizado álcool durante sua jornada de trabalho. Compreende-se que o uso indiscriminado dessas

substâncias pode resultar em violência interpessoal, distúrbios de sono e dependência física e psicológica. Portanto, tais práticas amplificam as probabilidades de possíveis danos sociais assim como a agravos em saúde (SILVA RA, et al., 2019; ALMEIDA GB, et al., 2019).

Esse cenário de consumo de drogas lícitas e ilícitas pode gerar uma série de consequências e, aliado a uma alimentação com baixo índice nutritivo e ao sedentarismo, podem desencadear ao indivíduo à obesidade, aumentando as chances da incidência de Diabetes Mellitus (DM) e doenças cardiovasculares como a Hipertensão Arterial Sistêmica (HAS), levando em consideração que estas são as principais morbidades que acometem esses profissionais (SILVA e PAZ, 2021).

Em consequência dessa realidade, foram criadas regulamentações com o intuito de garantir o bem-estar dos caminhoneiros, minimizar o consumo de tais substâncias assim como potencializar a vigilância acerca da realização de exames toxicológicos (STACHIO LP, 2022).

Através da Resolução de Diretoria Colegiada nº 52 (RDC 52/2011), a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) proíbe a produção, dispensação, importação, exportação, prescrição de sais e isômeros que são biotransformados em substâncias psicoativas, visto que as anfetaminas se encontram como a segunda classe de drogas mais utilizadas entre caminhoneiros (OLIVEIRA LG, et al., 2015).

Também como medida de fiscalização e controle dessa categoria, é importante ressaltar a lei nº 13.103/2015 que define a obrigatoriedade da realização de exames toxicológicos em caminhoneiros e adjacentes com o intuito de identificar e fiscalizar a utilização de vários tipos de drogas lícitas e ilícitas por um período determinado. (FLÔ MLM, 2022; KOSTER RA, 2014).

Sobre o ponto de vista de punição dos delitos de trânsito, outro momento significativo dentro da legislação, incluído no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) pela lei de 11.705, de 19 de junho de 2016, conhecida popularmente como “Lei Seca”, é a qualificação da conduta de conduzir veículos sobre influência de álcool ou substâncias psicoestimulantes como uma infração gravíssima, sujeito a pena de multa e suspensão da carteira por 12 meses em todo território nacional (NUNES HRC, et al., 2021).

Em conformidade a isso, a lei 13.281, de 4 de maio de 2016 apresenta alterações mais rigorosas quanto a essa infração com a criação do artigo 165-A que penaliza o indivíduo que se recusar a submeter-se a procedimentos que certificam o uso de álcool ou outras substâncias (FLORES RG e COSTA ED, 2018).

Tendo em vista esta base legislativa no Brasil, com a finalidade de minimizar o abuso de álcool e drogas psicoestimulantes, preservando o bem-estar desses profissionais, é notória a importância da participação ativa de órgãos fiscalizadores para garantir o cumprimento das leis (BRASIL DA, 2022).

O CTB, em conjunto com as regulamentações do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), decreta e imputa à Polícia Rodoviária Federal (PRF), o dever de cumprir e de fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, atuando em todas as rodovias federais (BRASIL DA, 2022). Dessa forma, transforma a PRF no principal órgão de controle e fiscalização dos caminhoneiros no Brasil.

Considera-se que, pesquisas que abordam este tema, são de extrema relevância a fim de complementar e atualizar a literatura permitindo uma melhor compreensão do atual cenário, da dinâmica do consumo de drogas e da suscetibilidade de seus usuários (JORA NP, et al., 2010).

Santos CA, et al. (2017) e Stachio LP (2022), também acrescentam que tais ações podem proporcionar alternativas de promoção e prevenção em saúde quanto à utilização de drogas por essa comunidade, além de levantar discussões acerca de possíveis alterações nas políticas públicas já existentes, como a denominada ‘Lei do Caminhoneiro’, assim como a criação de outras voltadas para esse público. Entretanto, há escassez de dados com esta abrangência na região norte, mas especificamente no Estado do Pará, salientando a necessidade de mais pesquisas nesta região que inclui a região Amazônica.

Em síntese, o objetivo do presente estudo foi analisar o uso de álcool e drogas estimulantes por caminhoneiros que trafegam na BR – 163.

## MÉTODOS

Tratou-se de um estudo descritivo com abordagem qualitativa e quantitativa, nos meses de abril e maio de 2023, desenvolvido por docentes, residentes e acadêmicos de farmácia da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA) em parceria com a PRF. Utilizou-se como público-alvo 60 caminhoneiros que trafegavam na rodovia BR-163, os quais foram abordados pela PRF no posto do órgão policial localizado no km 10 da rodovia.

A pesquisa se desenvolveu em dois momentos: autopreenchimento de questionário constituído por 17 questões acerca de diferentes aspectos como: faixa etária, escolaridade, horas dirigidas diariamente, tempo de profissão, principais rotas e a utilização e frequência do uso do álcool e drogas estimulantes. Posteriormente, foi solicitada a coleta de uma amostra de urina, realizada por micção espontânea, devidamente armazenadas em frascos de polietileno e identificadas por números como forma de garantir a confidencialidade do participante.

Ambos os procedimentos foram realizados de forma individual e após os esclarecimentos da pesquisa, os participantes foram convidados a assinarem o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Destaca-se que este estudo respeitou as diretrizes estabelecidas pela resolução nº 466/12 do Conselho Nacional de Saúde e teve aprovação do Comitê de Ética e Pesquisa sob CAAE 66442423.3.0000.0171 e Parecer: 5.870.227, respeitando a Resolução nº466/12 do Conselho Nacional de Saúde (CNS).

As amostras de urina coletadas, foram conservadas sob refrigeração entre 2°C e 8°C e posteriormente foram submetidas ao teste imunocromatográfico para detecção de drogas de abuso, *Multi-Drugs Test Panel* (12 drogas).

Todos os dados obtidos foram analisados estatisticamente em planilhas no programa Microsoft Office Excel, versão 2013. Identificando as respectivas frequências de cada variável assim como correlacionando-as entre si.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os caminhoneiros possuem um cronograma de atividades e riscos no exercício de sua profissão como: longas jornadas de trabalho, carga e descarga, perigos relacionados ao trânsito e um estilo de vida que não favorece sua saúde. Do mesmo modo, é uma profissão que pode gerar problemas sociais, principalmente, familiares, tornando o trabalhador propenso ao abuso do álcool e de substâncias psicoestimulantes, como as anfetaminas e a cocaína (TAUBE ME e CARLOTTO MS, 2018).

Sabe-se que a importância do caminhoneiro para a sociedade é imensurável, pois a transportação de cargas pelo país perpassa pelos principais pilares que fazem a economia girar. Para tanto, esta classe de trabalhadores abdica do próprio conforto para realizar as viagens, o que inclui trabalho sedentário forçado de longo prazo, oportunidades limitadas de atividade física, disponibilidade limitada de alimentos saudáveis, turnos irregulares e privação de sono (GUEST et al, 2020).

O estudo foi realizado em uma das principais rodovias que possibilita o acesso da região norte com as demais regiões do país, como os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Bahia, Curitiba, entre outros. Essa rodovia atravessa uma das regiões mais ricas do país, tanto em recursos naturais quanto por estar localizada na Amazônia (ALENCAR, 2005).

No presente estudo foram selecionados 60 caminhoneiros que trafegavam pela BR – 163, Santarém – Cuiabá. Os dados referentes ao questionário que foi aplicado no estudo, conforme os aspectos demográficos, demonstrou prevalência do sexo masculino (100%). Com relação a faixa etária houve predominância entre 41-60 anos, (43,5%). Quanto ao nível de escolaridade, 32% relataram ter o ensino fundamental incompleto. Em sua maioria, são do Estado do Pará (31,6%), seguido do estado do Mato Grosso (18%), como demonstrado abaixo (**Tabela 1**).

**Tabela 1** – Dados demográficos da população de estudo, N = 60.

	N	%
<b>Sexo</b>		
Feminino	0	0
Masculino	60	100
<b>Faixa Etária</b>		
21-40	21	35
41-60	26	43,5
> 60	4	6,5
Não Respondeu	9	15
<b>Escolaridade</b>		
Analfabeto	1	1,6
Ensino Fundamental Incompleto	19	32
Ensino Fundamental Completo	10	14
Ensino Médio Incompleto	8	13
Ensino Médio Completo	13	22
Ensino Superior Incompleto	2	3
Ensino Superior Completo	2	3
Não Respondeu	5	8,4
<b>Nacionalidade</b>		
Bahia	1	1,6
Distrito Federal	1	1,6
Espírito Santo	1	1,6
Goiás	1	1,6
Maranhão	1	1,6
Mato Grosso	11	18
Minas Gerais	1	1,6
Paraná	5	8,4
Piauí	1	1,6
Rio Grande do Sul	4	7
Rondônia	2	3,5
Roraima	1	1,6
Santa Catarina	1	1,6
São Paulo	3	5,5
Pará	19	31,6
Não Respondeu	7	11,6

**Fonte:** Santos AJB, et al., 2023.

Abreu AMM, et al. (2021), destacam a importância de estudos acerca dos caminhoneiros a fim de desenvolver ações com o intuito de prevenir doenças e agravos relacionados ao trabalho e à saúde dessa categoria. Os autores Regazzi ICR (2020); Santos AMS, et al. (2017) e Silva CA, et al. (2017) demonstraram resultados semelhantes quanto aos dados demográficos de caminhoneiros, sendo em sua maioria, do sexo masculino e faixa-etária acima de 40 anos. Os riscos e perigos que a profissão apresenta faz com que haja uma escolha menor por parte do público feminino (SILVA CA, et al., 2017).

Na **Tabela 2**, são apresentados dados relacionados aos aspectos profissionais dos participantes. Quanto ao tempo de profissão, 21(35%) relataram atuar há mais de 20 anos como caminhoneiro, no que se refere as horas dirigidas por dia, 32 (53,3%) motoristas declararam atuar entre 6-10 horas por dia, seguido por 19 (31,6%) profissionais que atuam por mais de 11 horas diárias.

Na **Tabela 3** foram apresentados dados referentes aos principais pontos de origem e destino dos caminhoneiros estudados. Foi possível observar que os trabalhadores iniciam sua jornada, principalmente, no Estado do Pará (51,5%), seguido pelo estado de Mato Grosso (16,5%), e sobre o destino, prevalecem os mesmos Estados: Pará (60%) e Mato Grosso (15%), respectivamente.

Quanto aos dados observados com relação às rotas realizadas pelos motoristas participantes deste estudo, destaca-se o tráfego entre o Estado do Pará e Mato Grosso, que foi constatado 15 (25%) vezes, dentro desse parâmetro, 4 (26%) participantes relataram ter como principal origem ou destino os municípios de Santarém – PA e Sinop – MT.

Estudo realizado no Estado do Mato Grosso, com o mesmo perfil proposto nesta pesquisa, possibilitou observar a pertinência nesta rota Santarém – Sinop/ Sinop – Santarém que abrange 1.260 km, o qual pode ser justificado pelo município de Sinop ser um grande exportador de produtos e Santarém possuir um porto que permite conexão direta com o mercado global, sendo possível, utilizar o transporte de mercadorias como moeda de troca, reduzindo consideravelmente o frete comparado a outras rotas possíveis (MARGARIT E, 2013).

**Tabela 2 – Aspectos profissionais dos caminhoneiros, N = 60.**

	N	%
<b>Tempo de Profissão</b>		
< 1 ano	2	3,3
1 a 5 anos	7	11,6
6 a 10 anos	12	20
11 a 20 anos	12	20
> 20	21	35
Não Respondeu	6	10
<b>Horas Dirigidas/Dia</b>		
< 5	4	6,6
Entre 6 e 10	32	53,3
> 11	19	31,6
Não Respondeu	5	8,3

**Fonte:** Santos AJB, et al., 2023.

**Tabela 3 – Principais rotas realizadas pelos caminhoneiros do estudo, N = 60.**

<b>Principais Rotas</b>					
Origem	N	%	Destino	N	%
Amazonas	2	3,3	Acre	1	1,6
Bahia	1	1,6	Espírito Santo	1	1,6
Buenos Aires	1	1,6	Goiás	1	1,6
Curitiba	1	1,6	Mato Grosso	9	15
Goiás	2	3,3	Pará	36	60
Mato Grosso	10	16,5	Rio Grande do Sul	1	1,6
Pará	31	51,5	Santa Catarina	1	1,6
Paraná	1	1,6	São Paulo	2	3
Roraima	3	5	Não Respondeu	8	14
Não Respondeu	8	14			

**Fonte:** Santos AJB, et al., 2023.

Segundo Barros MJB (2020), a incidência deste trajeto está relacionada com a implantação de um Terminal Fluvial Graneleiro, construído com o objetivo de escoar parte da produção de grãos adquiridos pela empresa multinacional no Mato Grosso, de toda forma, resultou em uma maior movimentação do agronegócio no município com o transporte, principalmente, de soja e milho, de diversas regiões, sendo que 5% dessa mercadoria chega até a cidade pela BR-163.

Neste estudo, 31,6% dos participantes da pesquisa dirigem, em média, 12 horas, esta porcentagem aumenta para 33,3% quando trata-se de caminhoneiros que fazem a rota Sinop-Santarém e vice e versa, reforçando o cenário explicado anteriormente de quanto mais horas trabalhadas, maior o faturamento. Em contrapartida, o aumento da jornada semanal pode afetar o período de descanso e intervalos em longas distâncias, favorecendo complicações no seu trabalho, na sua saúde e aumentando os riscos ao consumo de drogas psicoestimulantes (REGAZZI ICR, 2020). Na **Tabela 4**, são expressos os dados quanto ao uso de álcool e frequência do uso durante a semana. Foi observado que 35 (58,5%) dos caminhoneiros consomem álcool e, destes, 38% fazem uso pelo menos 1 vez durante a semana.

Rocha EM et al (2022) reportaram em seu estudo que o consumo de bebidas alcoólicas entre os caminhoneiros entrevistados foi de 66,41%. Em estudo semelhante, Belan TO, (2017) obteve a porcentagem de 65%. Neste caso, o resultado encontrado no presente estudo de 58,5% corrobora aos citados na literatura.

Na **Tabela 5** estão descritas informações quanto ao uso de drogas estimulantes, com ênfase nas anfetaminas e cocaína. A partir disso, 55 (92%) participantes relataram não fazerem uso de drogas.

**Tabela 4** – Uso de álcool pelos participantes do estudo, N = 60.

	N	%
<b>Uso de Álcool</b>		
Sim	35	58,3
Não	20	33,3
Não Respondeu	5	8,3
<b>Frequência do Uso</b>		
0	20	33,3
1x na semana	23	38,3
2-3x na semana	10	16,6
4-5x na semana	2	3,3
Não Respondeu	5	8,3

**Fonte:** Santos AJB, et al., 2023.

**Tabela 5** – Dados quanto ao uso de drogas psicoestimulantes, N = 60.

	N	%
<b>Uso de drogas estimulantes</b>		
Sim	0	0
Não	55	92
Não Respondeu	5	8

**Fonte:** Santos AJB, et al., 2023.

Os resultados dos testes imunocromatográficos apontaram negativo para 78% das amostras e 22% optaram por não doar o material biológico para o teste, como demonstrado abaixo (**Tabela 6**).

**Tabela 6** – Resultados dos testes toxicológicos, N=60.

	N	%
<b>Teste Toxicológico</b>		
Positivo	0	0
Negativo	47	78
Não Realizou	13	22

**Fonte:** Santos AJB, et al., 2023.

Para obtenção dos resultados no presente estudo, foi utilizado um dispositivo de teste imunocromatográfico que possibilita a detecção de 12 drogas na amostra de urina, entre elas, as anfetaminas e a cocaína. O método é somente indicado para uso profissional e para diagnóstico *In Vitro*. Neste teste, a amostra é absorvida por capilaridade e irá interagir com os reagentes presentes na membrana (MAGALHÃES JG, 2020).

O autor acrescenta que o resultado consiste na presença da linha de cor na marca teste (T) que sugere negativo para aquela droga, isto acontece quando não há quantidade suficiente de moléculas da droga e interagem-se com as partículas conjugadas anticorpos coloridos demonstrando uma linha de cor na marca T. Se a quantidade de moléculas de droga for suficiente, ou seja, acima da concentração *cutt off* do teste, elas irão competir com as moléculas que já se encontram mobilizadas na região T, evitando que as moléculas se liguem as partículas conjugadas anticorpo colorido. Portanto, na ausência da lista nessa mesma marcação, sugere positivo para presença da substância. Como forma de indicar que a absorção do volume da amostra está ocorrendo, sempre aparecerá a linha de cor na marca de controle (C) (MAGALHÃES JG, 2020).

Atualmente, a legislação obriga a realização destes testes por motoristas, a detecção é feita pela análise de amostras de cabelo, e quando não disponíveis, por pelos corporais. Em contrapartida, a maioria dos estudos epidemiológicos que incluem testes toxicológicos, optam por utilizar a urina como matriz biológica, devido grande parte destas substâncias serem excretadas por via renal e a coleta ocorrer de forma não invasiva. Além disso, os processos de preparação amostral assim como sua manipulação no laboratório são fáceis e baratos (MAGALHÃES JG, 2020).

Embora exista legislação que proíbe a venda de bebidas alcoólicas e substâncias psicoativas em postos de combustíveis, destaca-se a necessidade de campanhas com o objetivo de prevenir quanto ao uso, além de reforçar fiscalizações por órgãos competentes nas rodovias (ALESSI A e ALVES MK, 2016).

Dados científicos sinalizam a preocupação quanto ao uso de álcool e, principalmente, de drogas psicoestimulantes demonstrando a vulnerabilidade do público estudado quanto ao abuso dessas substâncias (SANTOS AMS, et al., 2017; SILVA RA, et al., 2019).

Em contrapartida, os resultados presentes nesta pesquisa sobre o uso de anfetaminas e cocaína divergem-se das pesquisas relacionadas a essa problemática.

Quanto ao uso de álcool no presente estudo, justifica-se devido à alta prevalência do consumo do álcool no Brasil e no mundo, sendo a droga psicoativa lícita mais consumida. Seu padrão de uso está correlacionado ao meio social a qual o indivíduo se encontra inserido, geralmente sendo utilizada para diversas finalidades tanto para festividades, sociabilidade quanto para esquecer problemas pessoais, profissionais e familiares que afetam a população (MARQUES MV, et al., 2020).

Flô MLM, et al. (2022), destaca em sua pesquisa, que envolveu caminhoneiros de diversas regiões brasileiras incluindo também outros países, resultados mais distantes aos apresentados neste estudo, relatando um aumento nos últimos 10 anos quanto a prevalência do uso de drogas psicoestimulantes por caminhoneiros. Essa discordância quanto aos resultados refere-se, provavelmente, as características de cada estudo, vertentes como o número de participantes, a metodologia utilizada, o local onde foi realizada e a abordagem podem estar associadas a esse cenário.

Fonseca JG, et al. (2019), associou o uso de anfetaminas à caminhoneiros mais jovens que possuem uma carga horária diária extensa, sugerindo a inexperiência com as adversidades da profissão um ponto crucial como gatilho para o abuso de drogas. Com base nisso, a faixa etária e o tempo de profissão também podem estar associados com as variabilidades entre os estudos, uma vez que a população estudada nessa pesquisa, em sua maioria, se encontra acima de 40 anos e com mais de 20 anos de profissão.

Com relação aos resultados referentes ao uso de álcool, estes se encontram em conformidade com o estudo de Pereira NM, et al. (2022) que também apresentou maior relato da utilização do álcool quando comparado às drogas psicoestimulantes.

Vale ressaltar que a região a qual foi desenvolvido o presente estudo possui escassez quanto à trabalhos voltados para esse público, sendo notório na literatura, a predominância de dados relacionados a essa temática nas regiões sul e sudeste do país (SILVA GJC, et al., 2015).

Com base nesse contexto, torna-se essencial a realização de posteriores pesquisas diversificando e incrementando outras metodologias, porém prevalecendo uma abordagem quali-quantitativa de forma a compreender melhor essa realidade e a relação dos caminhoneiros, principalmente da região norte, em decorrência da escassez de estudos sobre o tema.

## CONCLUSÃO

Neste estudo descritivo, foi possível observar a prevalência no consumo de álcool pelos caminhoneiros que trafegavam na Rodovia BR-163. Em contrapartida, não foi identificada a utilização de drogas psicoestimulantes, o que demonstra um avanço, levando-se em consideração a problemática envolvida no uso de tais substâncias. Infere-se que a investigação acerca dessa temática é fundamental, portanto, sugere-se o aprofundamento nessa região através de posteriores trabalhos como forma de acompanhar os resultados ao longo dos anos.

## AGRADECIMENTOS E FINANCIAMENTO

Polícia Rodoviária Federal e Universidade Federal do Oeste do Pará.

**REFERÊNCIAS**

1. ABREU AMM, et al. Fatores associados ao uso de substâncias psicoativas entre motoristas profissionais de caminhão. *Revista Brasileira de Enfermagem*. 2021; 75: 1-8.
2. ALMEIDA GB, et al. Correlação entre o uso de cocaína e crack com transtornos psicóticos ou neuropsicológicos: revisão de literatura, *Revista Científica da Faculdade de Educação e Meio Ambiente*. 2019; 10: 63-71.
3. ALENCAR, A.A.C. Estudo de caso: A rodovia BR-163 e o desafio da sustentabilidade. *Mapas-Monitoramento ativo de participação da sociedade*. 2005; 22.
4. ALESSI, A; ALVES, MK. Hábitos de vida e condições de saúde dos caminhoneiros do Brasil: uma revisão da literatura. *Ciência & Saúde*. 2016; 8(3): 129-136.
5. BARROS MJB, et al. Fronteira agrícola e conflitos territoriais na Amazônia brasileira: a expansão do agronegócio da soja e seus efeitos no planalto de Santarém, Pará-Amazônia- Brasil. *Ciência Geográfica*. 2020; 24: 893-911.
6. BELAN TO, et al. Prevalência do uso de anfetaminas por caminhoneiros. *Revista Acta Biomedica Brasiliensia*. 2017; 8(2): 71-82.
7. BRASIL DA, O policiamento orientado pela inteligência e o desempenho da polícia Rodoviária Federal na apreensão de drogas. *Dissertação de Mestrado Profissional em Administração – Universidade de Brasília, Brasília*. 2022; 96 p.
8. CABRAL MRA. Assistência farmacêutica nas consequências do uso de anfetaminas por motoristas de caminhão: revisão integrativa. *Pesquisa, Sociedade e Desenvolvimento*. 2021. (10): e12101522895.
9. DOS SANTOS JMV et al. Inclusão da atenção à saúde masculina de caminhoneiros a partir do Cartão de Saúde do Caminhoneiro e da Caminhoneira na Atenção Primária à Saúde. *Revista de Divulgação Científica Sena Aires*. 2023; 12: 361-376.
10. FLÔR MLM et al. Impacto da exigência do exame para substâncias psicoativas no consumo de anfetaminas por caminhoneiros. *SMAD, Revista Eletrônica Saúde Mental Álcool e Drogas (Edição em Português)*. 2022; 18: 88-95.
11. FLORES RG, COSTA EDP. A sagacidade ético/fiscal do Estado: a (in) constitucionalidade do art. 165-A do Código de Trânsito Brasileiro. *Revista brasileira de direito social*. 2018; 1: 93-126.
12. FONSECA JG et al. Fatores associados ao uso de anfetaminas entre caminhoneiros. *Revista Interdisciplinar de Estudos em Saúde*. 2019; 8: 116-125.
13. GUEST, A.J et al. Cardiometabolic risk factors and mental health status among truck drivers: a systematic review. *BMJ Open*. 2020; 10: e038993.
14. HINO P, FRANCISCO T.R, ONOFRE P.S.C. et al. Análise dos cuidados à saúde dos caminhoneiros. *Rev de Enfermagem UFPE online, Recife*. 2017; 11(11): 4741-8.
15. JORA NP et al. Campanha saúde na estrada: avaliação do padrão de consumo de álcool e do estresse. *Revista Eletrônica de Enfermagem*. 2010; 12: 37-46.
16. KNAUTH DR et al. Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. *Revista de Saúde Pública*. 2012; 46: 886-893.
17. KOSTER RA. et al. Application of sweat patch screening for 16 drugs and metabolites using a fast and highly selective LC-MS/MS method. *Therapeutic drug monitoring*. 2014; 36: 35-45.
18. MAGALHÃES JG. Análise de substâncias psicoativas em amostra de urina e de fluido oral de motoristas de caminhão. *Tese (Doutorado em Ciências) – Faculdade de Medicina, Universidade de São Paulo*. 2020; 70p.
19. MARGARIT E. Os interesses em torno da pavimentação da BR-163: tramas políticas envolvidas na consolidação de um novo corredor logístico na Amazônia. *Revista Mato-Grossense de Geografia*. 2013; 16: 168-197.
20. MARQUES MV et al. Distribuição espacial das mortes atribuíveis ao uso de álcool no Brasil. *Journal of Health & Biological Sciences*. 2020; 8: 1-11.
21. MASSON VA, MONTEIRO MI. Vulnerabilidade à Doenças Sexualmente Transmissíveis/AIDS e uso de drogas psicoativas por caminhoneiros. *Revista Brasileira de Enfermagem*. 2010; 63: 79-83.
22. MOÇAMBIQUE MATM. Prevalência de comportamento suicida em usuários de cocaína e de álcool que acessam os serviços de saúde. *Tese (Doutorado em Psiquiatria e Ciências do Comportamento) – Faculdade de Medicina, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre*. 2023; 110p.
23. NASCIMENTO PF, JUNIOR GA. Implicações do uso de drogas e a condição de saúde dos caminhoneiros. *Psicologia e Saúde em debate*. 2016; 2: 104-116.
24. NUNES HRC, et al. Impacto da Lei Seca sobre a mortalidade no trânsito nas unidades federativas do Brasil: uma análise de série temporal interrompida. *Revista Brasileira de Epidemiologia*. 2021; 24: e210045.

25. OLIVEIRA LG de et al. Condições ocupacionais e o risco de uso de anfetaminas entre motoristas de caminhão. *Revista de Saúde Pública*. 2015; 49: 1-9.
26. PEREIRA NM et al. Associação entre doenças cardiometabólicas autorreferidas, violência e uso de drogas em caminhoneiros. *Revista de Enfermagem da UFSM*. 2022; 12: e10.
27. REGAZZI ICR. Características dos determinantes sociais em saúde: Caminhoneiros em uma rodovia do Brasil. *Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento*. 2020; 07: 45-56.
28. ROCHA, EM. et al. Saúde e qualidade de vida dos caminhoneiros. *Saúde do Trabalhador: ações interdisciplinares para o cuidado integral*. 2022; 1.
29. SANTOS AMS et al. Uso de drogas por caminhoneiros que trafegam na rodovia BR-153. 2017; 27: e-1857.
30. SILVA CA, et al. Estudo sobre a necessidade do cuidado farmacêutico aos pacientes caminhoneiros do norte de minas. *Revista Bionorte*. 2017; 6: 46-55.
31. SILVA GJC, et al. Qualidade da malha rodoviária, custos econômicos associados e determinantes dos acidentes de trânsito no Brasil: avaliação e proposição de política. *Revista de Políticas Públicas*. 2015; 19: 327-347.
32. SILVA RA et al. A percepção de caminhoneiros sobre o uso de substâncias psicoativas no trabalho: um estudo etnográfico. *SMAD, Revista Eletrônica Saúde Mental Álcool e Drogas (Edição em português)*. 2019; 15: 1-8.
33. SILVA LA; PAZ FAN. Fatores que podem influenciar na promoção da saúde do caminhoneiro: uma revisão integrativa. *Research, Society and Development*. 2021; 10(14).
34. SOUZA AT et al. Perfil glicêmico de caminhoneiros que trafegam por uma capital do nordeste brasileiro. *Revista Eletrônica Acervo Saúde*. 2020; 12: e3550.
35. STACHIO LP et al. Políticas públicas para o setor de transportes rodoviários na perspectiva dos caminhoneiros autônomos: uma análise a partir da matriz de posicionamento. *Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo*. 2022, 75 p.
36. TAUBE ME e CARLOTTO MS. Diferenças de percepção de estressores de acordo com o tipo de rota no trabalho de caminhoneiros. *Aletheia*. 2018; 51: 52-67.