

## Padrão do consumo de álcool entre mototaxistas

### Pattern of alcohol consumption among motorcycle taxi drivers

#### Como citar este artigo:

Silva JM, Silva RA, Castelo Branco FMF. Pattern of alcohol consumption among motorcycle taxi drivers. Rev Rene. 2020;21:e43603. DOI: <https://doi.org/10.15253/2175-6783.20202143603>

 Jhones Moreira da Silva<sup>1</sup>  
 Renan Alves Silva<sup>2</sup>  
 Fernanda Matos Fernandes Castelo Branco<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Universidade Federal do Amapá.  
Oiapoque, AP, Brasil.

<sup>2</sup>Universidade Federal do Espírito Santo.  
São Mateus, ES, Brasil.

#### Autor correspondente:

Fernanda Matos Fernandes Castelo Branco  
Rodovia BR 156, 3051, Bairro Universidade,  
CEP: 68980-000. Oiapoque, AP, Brasil  
E-mail: [fmfernandescb@gmail.com](mailto:fmfernandescb@gmail.com)

#### RESUMO

**Objetivo:** identificar os fatores associados ao padrão de consumo de álcool entre mototaxistas. **Métodos:** estudo transversal, realizado com 68 profissionais mototaxistas. Utilizou-se de questionário sociodemográfico, aspectos relacionados ao trabalho, acidentes de trânsito e do *Alcohol Use Disorders Identification*, para padrão do uso de álcool. Adotaram-se o teste de associação do qui-quadrado e exato de Fisher para análise de dados e regressão logística. **Resultados:** verificou-se que 48,5% consumiam bebidas alcoólicas, 75,0% apresentaram consumo de baixo risco, 16,2% de risco, 7,4% de uso nocivo e 1,5% possível dependência. As variáveis que obtiveram significância foram naturalidade, uso de bebidas alcoólicas e quantidade de doses bebidas no dia. **Conclusão:** observou-se tendência entre a naturalidade e o consumo de risco. Ademais, fazer uso de bebida alcoólica mensalmente e a quantidade de doses maior do que cinco doses, no mesmo dia, aumentaram 20 vezes e 10,0% a mais a chance de desencadear o consumo problemático de álcool. **Descritores:** Motocicletas; Acidentes de Trânsito; Transtornos Relacionados ao Uso de Substâncias; Alcoolismo; Saúde do Trabalhador.

#### ABSTRACT

**Objective:** to identify the factors associated with the pattern of alcohol consumption among motorcycle taxi drivers. **Methods:** cross-sectional study, carried out with 68 motorcycle taxi professionals. A socio-demographic questionnaire, work-related aspects, traffic accidents and the Alcohol Use Disorders Identification were used, for the pattern of alcohol use. The Chi-square and Fisher's exact association tests were used for data analysis and logistic regression. **Results:** it was found that 48.5% consumed alcoholic beverages, 75.0% had low risk consumption, 16.2% risk, 7.4% harmful use and 1.5% possible dependence. The variables that obtained significance were naturalness, use of alcoholic beverages and quantity of drinks drunk in the day. **Conclusion:** there was a trend between naturalness and risky consumption. In addition, using alcoholic beverages monthly and the amount of doses greater than five doses, on the same day, increased 20 times and 10.0% more the chance of triggering problematic alcohol consumption. **Descriptors:** Motorcycles; Accidents, Traffic; Substance-Related Disorders; Alcoholism; Occupational Health.

## Introdução

O álcool é a droga mais consumida entre a população geral, considerado problema de saúde pública mundial, causando graves consequências nos mais diversos segmentos e contextos. Deste modo, a Organização Mundial de Saúde sinaliza como meta o reforço da prevenção e do tratamento do abuso de substâncias<sup>(1)</sup>.

Os padrões de consumo alcóolico são divididos em quatro categorias: 1) Uso de baixo risco (consumo de baixas doses e tomada de precauções necessárias para evitar possíveis danos); 2) Uso de risco (consumo de substâncias aumenta a probabilidade de problemas do indivíduo, sendo esta classificação denominada de *binge drinking*, ou seja, uso de cinco doses ou mais de álcool em uma ocasião para homens e quatro doses ou acima disso para mulheres; 3) Uso nocivo (padrão com desajuste, acarretando algum tipo de dano, seja biológico, social ou psicológico); 4) Dependência (uso excessivo ou abusivo, ou seja, é o consumo sem controle, associado a problemas graves)<sup>(2)</sup>.

Estudo aponta que cada indivíduo é responsável pelo que consome e pela quantidade, possibilitando, assim, o uso abusivo<sup>(3)</sup>. O uso dessas substâncias está cada vez mais indiscriminado, ocasionando problemas ao sujeito e à comunidade na qual está inserido. Contudo, não existe sociedade que se abstenha do uso de álcool, sendo presente em todo contexto mundial<sup>(4)</sup> e, atualmente, atrelado às festividades, reuniões, cerimônias religiosas, eventos culturais e sociais<sup>(5)</sup>.

Aproximadamente, 76 milhões de pessoas apresentam problemas devido à ingestão de bebidas alcoólicas<sup>(6)</sup>. No Brasil, cerca de 50,0% das pessoas consomem álcool, desta totalidade, 9,0% da população estão na faixa de dependência; 3,0% para abuso e 25,0% apresentaram algum problema decorrente do consumo<sup>(7)</sup>.

Diante dessa conjuntura e refletindo acerca da camada populacional trabalhista, destacam-se, nesse segmento, os mototaxistas, trabalhadores que necessitam de cuidados ao conduzir, atenção a todos os es-

tímulos ao redor e à própria conduta ao pilotar uma moto, sendo necessário, portanto, não fazer uso de álcool durante a jornada de trabalho.

Dirigir sob a influência de álcool é um problema sério e generalizado em segurança nas vias públicas, nesse contexto, salienta-se a relação do consumo de álcool com os acidentes de trânsito, conforme pesquisa que identificou que os mototaxistas são mais vulneráveis a esses acontecimentos<sup>(7)</sup>. Estes são responsáveis pelo deslocamento de pessoas. É notório que, no Brasil, a quantidade de motociclistas vem aumentando expressivamente, com isso, elevam-se, também, os acidentes envolvendo essa classe de trabalhadores<sup>(8)</sup>.

Estudo relata que a motocicleta não é um veículo tão seguro e as pessoas que trabalham com este, juntamente com os passageiros, estão propensos a sofrerem acidentes<sup>(9)</sup>. Os indicadores de acidentes de trânsito são altos, desde lesões simples, perda da função e até a morte. Diante da vulnerabilidade, o condutor que consome álcool e pilota a motocicleta, potencializa as chances de sofrer um acidente.

Desse modo, tendo em vista a escassez de pesquisas na literatura brasileira sobre os padrões de consumo de álcool entre mototaxistas e a ausência de dados no município de Oiapoque, Brasil, junto a essa classe de profissionais que apresentam as especificidades relacionadas às condições trabalhistas, surgiu a necessidade de abordar o tema, buscando contribuir para adoção de medidas educativas e sensibilização do uso de risco/nocivo junto aos mototaxistas.

Portanto, este estudo objetivou identificar os fatores associados ao padrão de consumo de álcool entre mototaxistas.

## Métodos

Estudo transversal, realizado em companhia de mototaxistas, em região transfronteiriça do Brasil, no município de Oiapoque, localizado na parte mais setentrional do Estado do Amapá/AP, de janeiro a março de 2019.

A amostra selecionada foi por conveniência, ad-

vinda de população de 86 profissionais cadastrados. Entre os critérios de inclusão estabeleceu: ser mototaxistas, de ambos os sexos e que trabalhassem há mais de um ano na referida companhia, de forma regularizada.

Os critérios de exclusão foram os mototaxistas que no ato da entrevista apresentassem sinais ou sintomas clínicos sugestivos de embriaguez/intoxicação, em decorrência do uso de álcool ou que recusaram participar da investigação científica, após três tentativas sucessivas. Desta população, 18 profissionais recusaram participar da pesquisa, tendo amostra, portanto, de 68 mototaxistas.

Neste estudo, utilizou-se de questionário elaborado para caracterização da amostra, contendo questões sociodemográficas, aspectos relacionados ao trabalho, acidentes de trânsito e padrão do uso de álcool. Para identificação dos padrões de consumo de álcool, utilizou-se do *Alcohol Use Disorders Identification (AUDIT)*, questionário criado pela Organização Mundial de Saúde, composto por dez questões, que abordam três domínios (padrão do consumo de álcool, sinais e sintomas de dependência e problemas decorrentes do uso de álcool) e cujas pontuações variam de um a quatro padrões de uso: consumo que não levará a problemas: 0 a 7 pontos (*baixo risco* – zona 1- prevenção primária), consumo que poderá acarretar problemas: 8 a 15 pontos (*uso de risco* - zona 2 – orientação básica), consumo que provavelmente poderá ocasionar problemas: 16 a 19 pontos (*uso nocivo* - zona 3 – Intervenção Breve e monitoramento) e consumo que provavelmente já origina problemas: 20 pontos (provável dependência – zona 4 – encaminhamento para tratamento especializado)<sup>(2)</sup>.

A abordagem ocorreu de forma cautelosa e discreta, em sala da respectiva companhia, a fim de que fossem assegurados a privacidade e o sigilo das respostas dadas aos mototaxistas que estavam presentes na companhia de mototaxistas.

Para análise dos dados, empregou-se o programa *Statistical Package Social Science*, versão 21.0. A análise estatística consistiu na descrição da amostra (em

frequência absoluta e percentual). As variáveis numéricas foram analisadas de acordo com média, mediana e desvio padrão, através do teste de normalidade dos dados, por meio de Shapiro-Wilk. Em seguida, aplicou-se a análise inferencial, utilizando-se dos testes de associação Qui quadrado e exato de Fisher, com intuito de analisar a associação entre o consumo abusivo de álcool e as variáveis sociodemográficas, bem como se as variáveis que apresentavam significância estatística com o padrão de consumo de risco, nocivo e dependência poderia ser predito através de modelo de regressão logística linear. Para esse tipo de análise, empregou-se como parâmetro o Odds Ratio (OR), com intervalo de confiança (IC) de 95%. A fim de testar a significância, considerou-se o nível de 5%.

O desenvolvimento do estudo cumpriu integralmente as diretrizes e referenciais da pesquisa com seres humanos, obtendo aprovação do Comitê de Ética e Pesquisa da Universidade Federal do Amapá, conforme parecer nº 3.103.758/2019 e Certificado de Apresentação para Apreciação Ética nº 04141518.1.0000.0003.

## Resultados

No tocante às características sociodemográficas, constatou-se que a faixa etária variou entre 21 e 58 anos, com média de 36 anos. Todos os entrevistados eram do sexo masculino (100%), a maior parte proveniente do Pará, 25 (36,8%), e Amapá, 24 (35,3%). Declararam-se pardo 52 (76,5%), solteiros 30 (44,1%), com renda familiar entre R\$955 e R\$1908 (39,7%). Proporção quase semelhante no referente à religião foi verificada entre católicos, 31 (45,6%), e evangélicos, 29 (42,6%).

No concernente à escolaridade, a maioria dos mototaxistas possuía mais de oito anos de estudo, 44 (64,7%). Observou-se que 51 (75,0%) mototaxistas tinham filhos, a média foi de três filhos por mototaxistas; 62 (91,2%) residiam há mais de cinco anos na cidade, em casa própria, e 56 (82,4%) com outros familiares.

De acordo com os dados, a convivência com a família foi considerada ótima; o tempo de profissão foi, em média, de 7,8 anos, diferentemente do tempo de associação na companhia que, em média, foi 6,9 anos. O turno de trabalho predominante foi o período matutino, 26 (38,2%), acompanhado do diurno, 23 (33,8%); 28 (41,2%) mototaxistas desempenhavam outra profissão. Dentre as ocupações, destacou-se, predominantemente, a atividade de vigilante, 12 (17,9%); seguida por motorista de automóveis, 10 (14,3%); comerciante e pedreiro, respectivamente com 10,7%.

Quanto ao número de horas de trabalho, houve variação entre quatro e 15 horas, com média de nove horas. A maioria possuía veículo próprio (69,1%). Em relação ao recebimento de multas nos últimos 12 meses, nove (13,2%) afirmaram que recebiam multas. Acerca da ocorrência de acidentes, sete (10,3%) sofreram algum tipo; porém, todos negaram o uso de substâncias alcoólicas associadas nesses acontecimentos, seis (85,7%) deles sofreram lesões leves, como escoriações.

Relativamente ao tipo de substância alcoólica consumida nesta população, identificou-se que 33 (48,5%) consumiam bebidas alcoólicas, 28 (84,8%) relataram que a cerveja era a bebida mais consumida. Em relação à média de idade do início do consumo, constatou-se que foi aos 17 anos. Quando questionados sobre o consumo de bebidas alcoólicas por familiares, 49 (72,1%) afirmaram apresentar alguém na família com padrão de consumo alcoólico dependente.

Ao se tratar do padrão do consumo de álcool, correspondente às perguntas do questionário AUDIT, a frequência do consumo de bebidas alcoólicas mais prevalente foi de 20,6%, em que consumiam mensalmente ou mais em um ano, considerada baixa a frequência em relação aos outros itens. No que diz respeito à quantidade de doses quando bebe, 38 (55,9%) bebiam de uma a duas doses de produto alcóolico, sendo que 14 (20,6%) relataram consumir 10 ou mais doses, quando costumavam beber.

Quanto à frequência de seis ou mais doses em

uma única ocasião, verificou-se que 42 (61,8%) nunca realizavam tal frequência, enquanto que dois (2,9%) bebiam quatro ou mais doses em uma mesma ocasião. A maioria dos mototaxistas afirmou que quando bebiam, eram capazes de controlar a quantidade de bebida ingerida, 60 (88,2%), diferentemente, cinco (7,4%) dos mototaxistas referiram que não seriam capazes de controlar a quantidade de bebida, depois de beber duas a quatro vezes por mês. Em relação ao cumprimento de compromissos por causa da bebida, quatro (5,9%) afirmaram que conseguiriam cumprir algum compromisso por causa da bebida, uma vez por mês ou mais.

Sobre a frequência do uso de álcool pela manhã, após ter bebido demasiadamente no dia anterior, para sentir-se melhor, um (1,5%) apontou essa prática em pelo menos uma a duas vezes no mês. Em relação ao remorso ou culpa, seis (8,8%) manifestaram tais sentimentos uma a duas vezes por mês; cinco (7,4%) não lembraram do que aconteceu na noite anterior, por ter bebido uma vez por mês ou mais; dois (2,9%) afirmaram que se machucaram ou machucou alguém em decorrência da bebida, durante o último ano e cinco (7,4%) relataram que alguma vez um familiar, amigo, médico ou profissional de saúde manifestou preocupação pelo consumo de álcool ou sugeriu que deixasse de beber durante o último ano.

Em relação às zonas abordadas pelo questionário AUDIT, observou-se maior prevalência de prevenção primária (zona 1), com percentual mínimo de encaminhamentos para serviços especializados (zona 4).

**Tabela 1** – Análise descritiva das zonas do questionário *Alcohol Use Disorders Identification* respondidos por mototaxistas. Oiapoque, AP, Brasil, 2019 (n=68)

Zonas	n (%)	Média	Mínimo	Máximo	Desvio padrão
I (Prevenção Primária)	51 (75,0)	1	0	6	2
II (Orientação Básica)	11 (16,2)	10	8	13	2
III (Intervenção Breve e Monitoramento)	5 (7,4)	17	16	18	1
IV (Encaminhamento para serviço especializado)	1 (1,5)	-	-	-	-

Em relação às condições sociodemográficas dos mototaxistas com o uso de bebidas alcoólicas, notou-se que somente a variável naturalidade mostrou associação estatística significativa com o padrão de consumo de risco, nocivo e provável dependência. Observou-se tendência entre a naturalidade e as proximidades dos outros estados com o Amapá e o consumo de risco ( $p=0,043$ ), assim, quanto menor a distância geográfica entre o estado de origem e a cidade, maior o risco de consumo abusivo.

As variáveis relacionadas à ocupação e às condições de saúde dos mototaxistas não apresentaram associação estatística significativa com o consumo de álcool. A categorização do consumo de álcool foi relacionada com as variáveis contidas no instrumento AUDIT. Assim, constatou-se que fazer uso de bebidas alcoólicas mensalmente apresentou associação com o padrão de consumo de álcool de risco, nocivo ou de provável dependência, evidenciado na Tabela 2.

Aponta-se que a média de início de uso de bebidas alcólicas para pessoas que pontuaram baixo risco/abstinência foi de 17 anos, enquanto os que pontuaram uso de risco, nocivo e provável dependência foram de 19 anos ( $p=0,133$ ). Acerca da quantidade de vezes que bebeu cinco doses ou mais na mesma ocasião, os homens que se encontravam em baixo risco/abstêmios apresentaram média de três, os que

**Tabela 2** – Análise inferencial do padrão do uso de álcool entre os mototaxistas com a classificação do nível de consumo - *Alcohol Use Disorders Identification*. Oiapoque, AP, Brasil, 2019 (n=68)

Variáveis	Consumo de álcool		*p-valor
	Baixo risco ou abstinência	Risco nocivo e provável dependência	
	n (%)	n (%)	
Faz uso de bebida alcoólica mensalmente			>0,001
Sim	16 (23,5)	17 (25,0)	
Não	35 (51,5)	0 (0,0)	
Qual tipo de bebida mais consome?			0,374
Cerveja	13 (39,4)	15 (45,5)	
Pinga/cachaça	0 (0,0)	1 (3,0)	
Vinho	2 (6,1)	0 (0,0)	
Uísque	1 (3,0)	1 (3,0)	

\*Teste exato de Fisher

se encontravam em uso problemático (risco, nocivo ou provável dependência), obtiveram média de 24 ( $p>0,001$ ).

Na Tabela 3, verificam-se as variáveis que apresentaram associação estatística significativa em relação ao padrão do consumo de álcool para integrar a regressão logística. Assim, expõem-se as variáveis naturalidade, uso de bebidas alcoólicas mensalmente e quantidade de doses bebidas no dia.

**Tabela 3** – Análise de regressão das variáveis significativas dos mototaxistas. Oiapoque, AP, Brasil, 2019 (n=68)

Variáveis	Coeficiente Beta	Erro padrão	*Wald	†p-valor	Exponencial(B)	95% ‡IC para Exponencial(B)	
						Inferior	Superior
Naturalidade							
Amapá	-3,833	1,728	4,920	0,027	0,022	0,001	0,640
Maranhão	-1,238	40693,3	0,000	1,000	0,290	0,000	0,734
Ceará	-2,200	1,049	4,400	0,036	0,111	0,014	0,866
Pará	-1,238	40693,3	0,000	1,000	0,290	0,005	0,547
Faz uso de bebida mensalmente	20,180	6362,08	0,000	0,997	5.807,00	250,00	8.750,00
Quantas vezes bebeu ao dia	0,102	0,045	5,137	0,023	1,107	1,014	1,208
Constante	-19,96	6362,08	0,000	0,997	0,054	0,002	0,078

\*Teste de Wald; †Nível de significância estatística do Teste de Wald; ‡IC: Intervalo de Confiança

No modelo de regressão linear construído, três variáveis inseridas no modelo não foram capazes de prever o padrão de consumo de risco, nocivo e provável dependência ( $p=0,997$ ). Desta forma, infere-se que o modelo preditivo observou que ser proveniente de outros estados que não o Amapá, diminuiu o risco de consumo abusivo de álcool em um a três vezes o escore do AUDIT; fazer uso de bebida alcoólica mensalmente e a quantidade de doses maior do que cinco, no mesmo dia, aumentou 20 vezes e 10,0% a mais a chance de desencadear o consumo de risco, nocivo e provável dependência entre os indivíduos entrevistados. No entanto, quando aplicados em um único modelo, não foi possível representar modelo preditivo de consumo de risco para ser avaliado continuamente nessa população.

## Discussão

Este estudo apresenta como principal limitação a amostra reduzida, impossibilitando consistências dos achados. Porém, considera-se que este estudo é relevante para levantar as características sociodemográficas e laborais desses profissionais. Os dados encontrados referentes à população investigada são pioneiros, sendo esta a maior potencialidade deste estudo. Ainda, observa-se a ausência de estudos comparativos em regiões transfronteiriça da Amazônia brasileira, dificultando o poder de generalização dos dados oriundos deste estudo, bem como a natureza da seleção amostral que não permitiu definir tamanho de amostragem, haja vista a carência de estudos de prevalência da variável desfecho.

Portanto, nota-se que este estudo pode ser válido na área da enfermagem e saúde, além de medida de saúde pública, a fim de nortear horizontes quanto ao alcoolismo, visto que se trata de doença social, em que se torna imprescindível o enfrentamento, além de medidas imperativas para prevenir agravos e traçar ações que retardem ou impossibilitem o consumo problemático dentre a população estudada.

No presente estudo, identificou-se que os maiores índices do consumo de álcool estiveram associa-

dos à naturalidade amapaense. Não se encontrou na literatura estudos que auxiliassem esses resultados para comparação entre naturalidade e consumo de álcool, pressupõe-se relação com a cultura familiar. Observou-se que os mototaxistas, oriundos de outros estados, direcionam-se ao local investigado com a intenção maior para o trabalho e não extrapolam os momentos de lazer e bem-estar social, após análise dos escores do AUDIT, em que ambos os estados apresentaram diferença negativa aos valores do Amapá. No entanto, estudos de outra natureza devem ser realizados, com intuito de explorar essa relação.

Não houve relação do consumo de álcool com as ocorrências de acidentes, resultados que corroboram pesquisa realizada em Uberaba/MG, Brasil. Dos 148 mototaxistas participantes, observou-se que exposição às violências no trânsito e padrão de consumo de álcool não apresentaram estatística significativamente<sup>(10)</sup>.

Observou-se nesse estudo pequena proporção de provável dependência. Por isso, foi notório que esses profissionais não são causadores de acidentes nas vias públicas. Hoje, constata-se mudança de comportamento, em que cada vez mais os mototaxistas de companhia se mostram mais prudentes. Esses dados podem ser visualizados a partir das normas e condutas flagradas pelos conselhos diretivos da companhia, os quais determinam multa e coerção para os associados. Deve-se salientar, entretanto, que esse comportamento punitivo está de acordo com a Lei 11.705, promulgada no ano de 2008, em que foi implementada a Lei Seca no Brasil, criada com objetivo de minimizar o uso de álcool pelos motoristas. Assim, descumprir essa Lei provoca multa, perdas de pontos na carteira e/ou apreensão do veículo<sup>(11)</sup>.

Conforme as buscas realizadas, evidenciou-se insuficiência de estudos avaliativos de consumo de risco, nocivo e provável dependência, utilizando-se do AUDIT com a classe trabalhista investigada. Diante disso, têm-se estudos que tratam da condução de motocicletas e dos acidentes de trânsito.

Desse modo, surge a necessidade de investigar os fatores associados a esses acidentes e, além

disso, os diversos tipos de violência que ocorrem no trânsito. Neste sentido, comprovou-se que o padrão do consumo de álcool de baixo risco foi frequente em 67,6% dos mototaxistas. Ademais, a variável consumo de álcool não apresentou significância estatística para agressão verbal, violência ou acidente de trânsito, dados que corroboram os resultados encontrados nesta pesquisa. Com isso, nota-se que esses profissionais estão cada vez mais conscientes em relação ao posicionamento e à atitude responsiva no trânsito, não envolvendo o uso de bebidas alcoólicas com a prática da profissão<sup>(10)</sup>.

Entretanto, pesquisa que objetivou analisar a associação entre sobrecarga de trabalho e comportamento de risco adotado por motociclistas, concluiu que a sobrecarga de trabalho está associada à adoção de comportamentos de risco no trânsito na população estudada, refletindo a necessidade de implementar políticas públicas intersetoriais, com foco em medidas preventivas para este grupo específico<sup>(12)</sup>. A mortalidade crescente por causas relacionadas à utilização de motocicleta deve ser entendida como problema relevante no Brasil, pois causa impacto econômico e de saúde, em decorrência das internações e assistência aos acidentados<sup>(13)</sup>.

A maior ocorrência de acidentes, o número de lesões e as repercussões desses eventos são proeminentes em motociclistas. Tais achados reforçam a condição de vulnerabilidade desse grupo e argumentam os distintos impactos que uma causa prevenível de morbimortalidade apresenta em cada grupo de condutores<sup>(14)</sup>. Desta maneira, reforça a necessidade de prevenção dos acidentes de trânsito, principalmente no que tange à iminência do desenvolvimento de políticas públicas, medidas educativas e vigilância no trânsito e, especialmente, no deslocamento das pessoas na cidade<sup>(15)</sup>.

Quanto ao AUDIT, estudos que utilizaram este instrumento de rastreio mostrou em inquérito que investigou o impacto do uso de álcool em trauma fácil que não foi observada associação entre consumo de álcool pelo AUDIT e a etiologia do trauma, mas os pacientes vítimas de acidentes de trânsito foram classifi-

cados de risco na escala, sendo a maioria dos traumas causados por acidentes de trânsito com motocicletas e em homens jovens<sup>(16)</sup>.

Outra pesquisa que estabeleceu a prevalência de álcool no sangue de vítimas não fatais em serviço de emergência, mostrou que a maioria das vítimas era motociclistas (76,0%), a prevalência do uso de álcool entre eles foi de 34,0%, recomendando, assim, diretrizes para o consumo de álcool, educação sobre segurança no trânsito, com ênfase na minimização ou eliminação do consumo de álcool<sup>(17)</sup>.

Em relação ao modelo construído, observou-se que as variáveis não possibilitaram prever o risco de consumo nocivo, em virtude do baixo uso alcóolico, considerado nocivo para os mototaxistas. Assim, tendo em vista os resultados conseguidos nesta pesquisa, os mototaxistas provenientes do Amapá apresentaram o maior consumo de álcool em relação aos de outros estados. Deste modo, sugere-se que futuros estudos analisem a relação do consumo de álcool com a naturalidade desses profissionais.

Além disso, outros estudos podem ser realizados, com intuito de monitorizar o consumo de álcool, de forma prospectiva, para serem controlados ou minimizados os riscos de consumo abusivo nessa comunidade, reduzindo a quase zero os acidentes automobilísticos.

## Conclusão

O consumo de álcool entre os mototaxistas não apresentou relação com a ocorrência de acidentes, em Oiapoque, Brasil. O resultado foi antagônico à hipótese deste estudo, em que se cogitou que mototaxistas apresentavam consumo de risco e/ou abusivo, desencadeando acidentes de trânsito nas vias públicas, no município investigado.

Observou-se tendência entre a naturalidade e o consumo de risco. Ademais, fazer uso de bebida alcoólica mensalmente e a quantidade de doses maior do que cinco doses, no mesmo dia, aumentaram 20 vezes e 10,0% a mais a chance de desencadear o consumo problemático de álcool.

## Colaborações

Silva JM, Silva RA e Castelo Branco FMF contribuíram na concepção e projeto, análise e interpretação dos dados, redação do artigo, revisão crítica relevante do conteúdo intelectual e aprovação final da versão a ser publicada.

## Referências

1. World Health Organization. Global report on alcohol [Internet]. 2018 [cited Mar. 17, 2020]. Available from: <https://apps.who.int/iris/rest/bitstreams/1151838/retrieve>
2. Babor TF, Higgins-Biddle JC, Saunders JB, Monteiro M G. AUDIT, the alcohol use disorders identification test: guidelines for use in primary health care. Geneva: WHO; 2001.
3. Missias-Moreira R, Sousa LMM, Valentim O, Seabra P, Frade F, Sousa C. Relação entre qualidade de vida e consumo de álcool em adolescentes. *Supl Dig Rev Rol Enfermeria* [Internet]. 2020 [cited Mar 12, 2020];43(1):420-6. Available from: <https://dSPACE.uevora.pt/rdpc/handle/10174/27440>
4. Branco FMFC, Farias FLS, Dutok CMS, Branco Neto TC, Vargas D, Barros TMMDA. Padrão do consumo de álcool entre trabalhadores de uma universidade pública brasileira. *Rev Enferm Ref*. 2019; 4(22):85-96. doi: <https://doi.org/10.12707/RIV19026>
5. Lopes APT, Ganassin GS, Marcon SS, Decesaro MN. Abuso de bebida alcoólica e sua relação no contexto familiar. *Estud Psicol*. 2015; 20(1):22-30. doi: <https://doi.org/10.5935/1678-4669.20150004>
6. United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). World drug report. New York: UNODC; 2016.
7. Laranjeira R, Pinsky I, Sanches M, Zaleski M, Caetano R. Alcohol use patterns among Brazilian adults. *Rev Bras Psiquiatr*. 2010; 32(3):231-41. doi: [doi: doi.org/10.1590/S1516-44462009005000012](https://doi.org/10.1590/S1516-44462009005000012)
8. Santanna MA, Almeida SP, Souza EN, Silva CJ, Rodrigues JW. Perfil das vítimas de acidente motociclístico socorridas pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência - SAMU, no município de Paulo Afonso - Bahia. *Rev Saúde Desenv* [Internet]. 2019 [cited Mar 12, 2020];13(16):133-47. Available from: <https://www.uninter.com/revistas/revista/index.php/saudeDesenvolvimento/article/view/931/608>
9. Teixeira JRB, Mussi FC, Araujo TM, Boery EM, Cassotti CA, Pereira R, et al. Factors associated with the work capacity of motorcycle taxi drivers. *Ciênc Saúde Coletiva*. 2019; 24(10):3957-67. doi: [doi: doi.org/10.1590/1413-812320182410.24702017](https://doi.org/10.1590/1413-812320182410.24702017)
10. Paula GF, Camargo FC, Iwamoto HH. Condições de saúde e trabalho e exposição a acidentes e violência no trânsito entre mototaxistas. *Rev Enferm Atenç Saúde*. 2015 [cited Feb 15, 2020];4(2):79-92. Available from: <http://seer.uftm.edu.br/revista-eletronica/index.php/enfer/article/view/1181>
11. Abreu DRO, 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; 34(8):e00122117. doi: [doi: doi.org/10.1590/0102-311x00122117](https://doi.org/10.1590/0102-311x00122117)
12. Santos JW, Cêlho VMS, Santos GB, Ceballos AG. Work overload and risk behaviors in motorcyclists. *Rev Bras Enferm*. 2019; 72(6):1479-84. doi: <https://doi.org/10.1590/0034-7167-2018-0279>
13. Pinheiro PC, Queiroz BL. Spatial analysis of motorcycle-related mortalities in Brazilian municipalities. *Ciênc Saúde Coletiva*. 2020; 25(2):683-92. doi: [doi: doi.org/10.1590/1413-81232020252.14472018](https://doi.org/10.1590/1413-81232020252.14472018)
14. Rios PAA, Ferreira LN, Cardoso JP, Ribeiro VM, Souza BS. Factors associated with traffic accidents among drivers: findings from a population-based study. *Ciênc Saúde Coletiva*. 2020; 25(3):943-55. doi: [10.1590/1413-81232020253.11922018](https://doi.org/10.1590/1413-81232020253.11922018)
15. Rios PAA, Mota ELA, Ferreira LN, Cardoso JP, Santos GJ, Rodrigues TB. Traffic accidents among drivers: incidence and differences between motorcyclists and car drivers in population-based study. *Rev Bras Epidemiol*. 2019; 22:E190054. doi: <https://doi.org/10.1590/1980-549720190054>
16. Soares-Carneiro SCA, Vasconcelos BC, Silva GSMM, Barros-Caldas LC, Porto GG, Leal JF, Catunda I. Alcohol abusive use increases facial trauma? *Med Oral Patol Oral Cir Bucal*. 2016; 21(5):e547-53. doi: <https://doi.org/10.4317/medoral.21011>
17. Damsere-Derry J, Gavan P, Mark K. Prevalence of alcohol among nonfatally injured road accident casualties in two level III trauma centers in northern Ghana. *Traffic Inj Prev*. 2018; 19(2):118-24. doi: [doi: doi.org/10.1080/15389588.2017.1369533](https://doi.org/10.1080/15389588.2017.1369533)



Este é um artigo de acesso aberto distribuído sob os termos da Licença Creative Commons