

O perfil do caminhoneiro no Brasil

Coordenação da pesquisa: Sílvia Koller
Participaram da pesquisa: Airi Sacco, Alyson Canindé, Elder Cerqueira Santos, Felipe Fernandes, Filipe Furlan, Heitor Tomé, José Luís Longo, Luís Adriano Salles, Morgan Yuri Machado, Normanda Araújo de Moraes, Póti Gavillon, Raul Gonçalves, Samuel Artus, Sílvia Koller, Sílvia Reis, Vicente Cassep Borges.

Realização:

CHILDHOOD

INSTITUTO WCF - BRASIL

FUNDADO POR S.M. RAINHA SILMA DA SUÉCIA

SUMÁRIO

Apresentação	2
Objetivos	3
Método	3
Participantes	3
Instrumento	3
Procedimentos	3
Capacitação dos pesquisadores	4
Questões éticas	4
Resultados	4
Dados biosociodemográficos	4
Caracterização da profissão	6
Condições de trabalho	7
Drogas	9
Sexualidade	9
Valores dos caminhoneiros	10
Artistas admirados	12
Mapa da exploração sexual de crianças e adolescentes	13
Direitos das crianças e dos adolescentes	16
Considerações finais	19

APRESENTAÇÃO

Esta pesquisa foi realizada nas principais rodovias brasileiras e traça um amplo perfil do caminhoneiro brasileiro. Conduzida pelo programa de pós-graduação em psicologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, em parceria com o Instituto WCF-Brasil, apresenta um levantamento sobre quem são e como vivem os caminhoneiros atualmente em atividade no Brasil.

Responsáveis pelo transporte de mais de 60% de toda a carga movimentada no país, esses profissionais passam a maior parte da vida deles na boléia do caminhão.

O objetivo do estudo é conhecer o caminhoneiro e obter dele, dentre outras informações, como se relaciona com a temática da exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias, já que está diretamente exposto ao problema em praticamente todas as estradas por onde passa.

Os resultados aqui apresentados subsidiam as ações do Programa Na Mão Certa, idealizado pelo Instituto WCF-Brasil e que busca mobilizar a sociedade para o enfrentamento da exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias brasileiras.



pesquisa

OBJETIVOS

Trata-se de um estudo exploratório descritivo, com caminhoneiros brasileiros que residem ou estiveram de passagem, no período de outubro a dezembro de 2004, pelas seguintes cidades do Brasil: Porto Alegre e Alegrete, RS, Itajaí, SC, Cubatão e Santos, SP, Belém, PA, Natal, RN, e Aracaju, SE. O estudo buscou levantar informações sobre a vida dos caminhoneiros brasileiros, destacando-se:

- 1) aspectos biosociodemográficos (sexo, idade, renda e configuração familiar etc.),
- 2) dados sobre a caracterização da sua profissão (rotas percorridas, jornada e condições de trabalho etc),
- 3) dados sobre o uso de drogas e vida sexual,
- 4) seu conhecimento sobre a prostituição nas estradas, destacando-se a exploração sexual comercial de crianças e adolescentes,
- 5) seu conhecimento sobre os direitos das crianças e dos adolescentes.

MÉTODO

Participantes

A composição total da amostra consistiu de 239 caminhoneiros. A descrição biosociodemográfica detalhada da amostra por cidade na qual a pesquisa foi realizada encontra-se na Seção dos Resultados (Tabela 1).

Instrumento

Foi utilizado um questionário especialmente produzido para o estudo. O instrumento contava de 60 questões de múltipla escolha, que abordavam temas relacionados aos objetivos do estudo (aspectos biosociodemográficos, caracterização da profissão, uso de drogas e vida sexual, conhecimento sobre a prostituição nas estradas, exploração sexual comercial de crianças e adolescentes e sobre seus direitos). Ao final do instrumento, havia uma folha de registro a ser preenchida pelo entrevistador com suas impressões sobre o participante e relatos importantes sobre a temática da exploração sexual.

Procedimentos

Os participantes foram entrevistados por um membro da equipe de pesquisa, que anotava as respostas dos entrevistados. As entrevistas duraram, em média, 40 minutos e foram realizadas, sobretudo, em postos de gasolina ou pátios de parada dos caminhoneiros. Em alguns desses locais (Itajaí e Cubatão, por exemplo), durante a coleta dos dados ocorria algum evento comemorativo (gincana e festa de Natal) para os caminhoneiros. Esse fato contribuiu para a grande concentração de participantes nesses locais e, por conseguinte, para a inserção da equipe de pesquisa naquele ambiente. Todos os locais nos quais a coleta de dados foi realizada foram sugeridos pelos próprios caminhoneiros como sendo os lugares preferidos por eles para parada, espera de carga e descanso.

A inserção inicial da equipe de pesquisa de coleta envolveu a apresentação dos objetivos da pesquisa e da equipe aos responsáveis por esses locais (donos, gerentes dos postos ou coordenadores dos eventos) pelos psicólogos coordenadores locais da pesquisa. Após ter recebido autorização é que a equipe de entrevistadores deu início ao trabalho. Os caminhoneiros foram abordados quando estavam conversando com colegas, caminhando sozinhos ou em pequeno grupo, nas filas do telefone ou do test drive, por exemplo. Evitou-se incomodá-los nos seus horários de refeição e quando estavam envolvidos em alguma atividade (limpeza e conserto do caminhão, participação na gincana etc.).

Somente após serem explicados os objetivos da pesquisa e dos caminhoneiros consentirem em participar é que ela era iniciada. Desde o contato inicial com o participante foi garantida ao caminhoneiro a compreensão das características da pesquisa e dos seus direitos como respondente, inclusive o caráter voluntário da participação e o sigilo das informações. Concluída a aplicação do questionário, o entrevistador preenchia a folha de registros, anexa ao questionário. Nessa folha, ele escrevia suas impressões sobre o participante (confiabilidade, disponibilidade em participar etc.), questões referentes ao seu conhecimento e/ou uso de serviços de exploração sexual comercial de crianças e adolescentes, dentre outras informações que julgasse relevante à pesquisa.

O termo de consentimento livre e esclarecido, na pesquisa, foi assinado pelo participante ao final da consulta. Optou-se por essa alternativa, a fim de evitar maiores “fantasias” dos participantes quanto à sua assinatura. Dessa forma, tendo o participante respondido a todo o questionário, já sabendo do conteúdo deste e estabelecido uma relação de confiança com o entrevistador, pôde-se garantir a maior segurança e participação do entrevistado.

Capacitação das equipes de pesquisadores

A equipe de pesquisa foi constituída por dois psicólogos responsáveis e por cerca de dez colaboradores, estudantes de graduação do curso de Psicologia. Todos os integrantes da equipe receberam treinamento teórico, metodológico e ético prévio à coleta de dados. Durante a execução da pesquisa a equipe foi permanentemente monitorada e orientada pelos psicólogos coordenadores.

Questões éticas

Os aspectos éticos que garantem a integridade dos participantes deste estudo foram assegurados, com base na Resolução n° 196, que consiste em diretrizes e normas que regulam as pesquisas com os seres humanos (Ministério da Saúde, 1996), e na Resolução n° 016 do Conselho Federal de Psicologia (CFP, 2000). Além do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, foi dada a garantia de sigilo das informações pessoais, assim como foi disponibilizada a assistência do membro da equipe de pesquisa, caso algum participante necessitasse de apoio psicológico provocado pela lembrança negativa de algum dos aspectos investigados.

RESULTADOS

Dados biosociodemográficos

Foram entrevistados 239 caminhoneiros nos estados do Rio Grande do Sul (n = 90; 36,6%), Santa Catarina (n = 64; 27,2%), São Paulo (n = 25; 10,6%), Rio Grande do Norte (n = 20; 8,5%), Sergipe (n = 20; 8,5%) e Pará (n = 20; 8,5%), como mostra a Tabela 1. A distribuição das entrevistas aconteceu dessa forma, devido ao tempo dedicado à coleta de dados em cada uma das cidades.

Nesses estados, os dados foram coletados nas cidades de Porto Alegre (RS), Alegrete (RS), Itajaí (SC), Cubatão (SP), Santos (SP), Natal (RN), Aracaju (SE) e Belém (PA). Em duas localidades (Itajaí e Cubatão), as entrevistas foram realizadas durante a realização de eventos específicos para os caminhoneiros, Gincana do Caminhoneiro e Natal do Caminhoneiro, respectivamente. Nessas cidades, houve uma maior disponibilidade de participantes e dedicação intensiva dos pesquisadores, o que resultou num maior número de entrevistas por dia. Acredita-se que o “clima de evento”, que requer o preenchimento de cadastros e outras abordagens por parte das empresas patrocinadoras, facilitou a inserção da equipe de pesquisa e proporcionou maior abertura por parte dos caminhoneiros.

Tabela 1

Local de Realização das Entrevistas

Local	Freqüência	Percentual (%)
Rio Grande do Sul	90	36,6
Santa Catarina	64	27,2
São Paulo	25	10,6
Rio Grande do Norte	20	8,5
Sergipe	20	8,5
Pará	20	8,5
Total	239	100,0

Do total de entrevistados, a Tabela 2 (próxima página) mostra os dados referentes ao local onde nasceram e onde moram atualmente. A maioria dos participantes nasceu em São Paulo (22,2%), em seguida vem Santa Catarina (19,7%), depois Paraná (16,7%) e então Rio Grande do Sul (12,6%). A mesma ordem se segue para os locais onde os participantes moram atualmente: São Paulo em primeiro lugar (28%), seguido de Santa Catarina (20,1%), Paraná (13,8%) e Rio Grande do Sul (13,4%).

Ao comparar esses dados com os locais onde as entrevistas aconteceram, percebe-se que foram abordados vários caminhoneiros fora dos seus estados de origem. Por exemplo, um grande número de caminhoneiros paulistas foi entrevistado no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, assim como caminhoneiros do Sul e Sudeste do país foram entrevistados no Norte e Nordeste. Esse fato está de acordo com a característica de grande circulação que os profissionais têm pelo país. No entanto, percebeu-se que os entrevistados deram informações mais precisas sobre os locais onde foram entrevistados, o que tornou especialmente importante as coletas de dados em cidades diferentes.

Tabela 2

Estado Onde Nasceu e Onde Mora

Estado	Onde Nasceu		Onde Mora	
	Frequência (n)	Percentual (%)	Frequência (n)	Percentual (%)
São Paulo	53	22,2	67	28
Santa Catarina	47	19,7	48	20,1
Paraná	40	16,7	33	13,8
Rio Grande do Sul	30	12,6	32	13,4
Minas Gerais	10	4,2	7	2,9
Bahia	9	3,8	4	1,7
Goiás	7	2,9	9	3,8
Rio de Janeiro	7	2,9	5	2,1
Ceará	6	2,5	3	1,3
Sergipe	5	2,1	7	2,9
Espírito Santo	4	1,7	5	2,1
Paraíba	4	1,7	3	1,3
Pernambuco	4	1,7	4	1,7
Mato Grosso do Sul	3	1,3	3	1,3
Alagoas	2	0,8	3	1,3
Maranhão	2	0,8	0	0
Pará	2	0,8	2	0,8
Rio Grande do Norte	2	0,8	1	0,4
Amazonas	1	0,4	0	0
Piauí	1	0,4	0	0
Total	239	100	239	100

A média de idade dos participantes foi de 38,26 anos (DP = 10,20). Do total da amostra, 69% disseram ser casados ou ter um relacionamento estável com uma companheira. A média de idades destes foi de 36,10 anos (DP = 9,89). Mais de 70% dos caminhoneiros (74,1%) têm filhos, sendo que a média de filhos foi de 1,47 (DP = 1,36).

A maioria dos participantes (64%) declarou ser “branco”, seguido pelos “mestiços” (33,1%) e “negros” (2,9%). Nenhuma outra cor/etnia foi declarada. De modo geral, os participantes tiveram bastante dúvida nessa questão, pois disseram não saber muito bem qual a sua cor e perguntavam a opinião dos entrevistadores. No entanto, esclarecíamos que o que importava era a sua resposta e não a nossa impressão, fato que os encorajava a responder.

Quanto à escolaridade, a maioria dos caminhoneiros (32,8%) cursou apenas o ensino fundamental incompleto, sendo que somente 19,7% concluíram o ensino médio e 23,9% concluíram o ensino fundamental. A Figura 1 retrata os percentuais relativos à escolaridade dos caminhoneiros entrevistados.

Figura 1

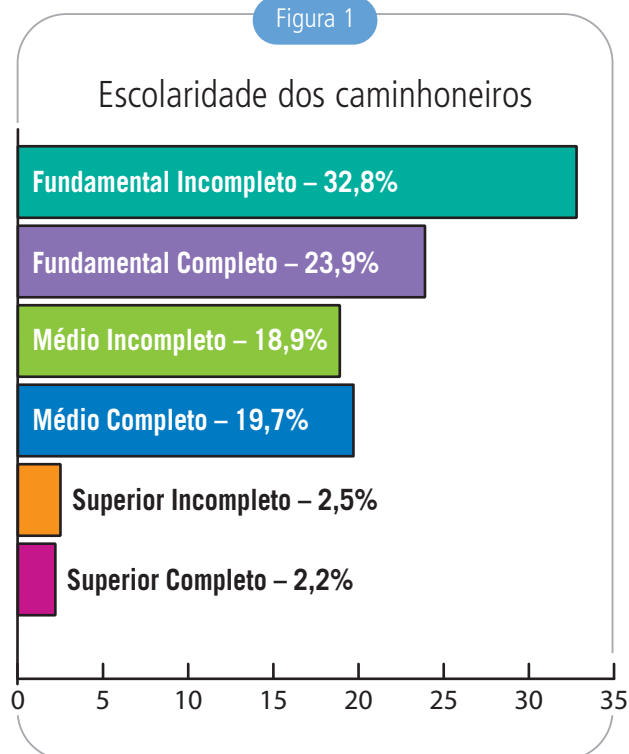


Figura 2

Renda média mensal familiar

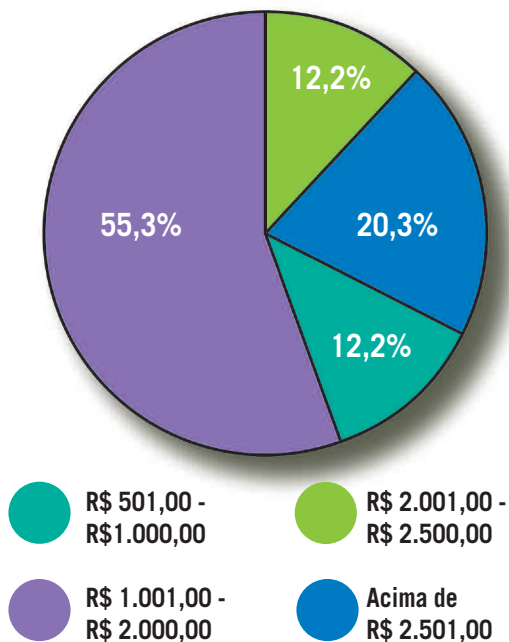
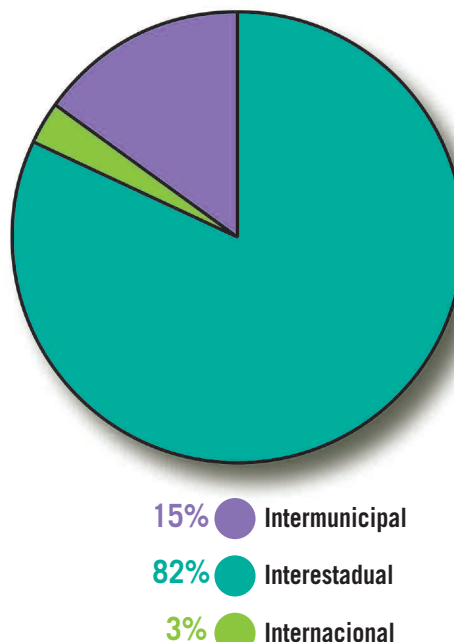


Figura 3

Rotas mais freqüentes



A maioria das esposas (46,8%) é dona-de-casa, 34,7% trabalham fora e 11,6% desempenham alguma atividade remunerada em casa, como, costureira, cabeleireira ou artesã. Alguns entrevistados (6,8%) declararam que a esposa não trabalha e não consideraram o trabalho doméstico como uma “atividade da esposa”. A renda média mensal familiar é de R\$ 1 001-2 000 para 55,3% dos caminhoneiros e de mais de R\$ 2 000 para 32,5% deles. A Figura 2 detalha esses dados.

Caracterização da profissão

O tempo médio de profissão dos entrevistados é de 15,32 anos (DP = 9,95). Sendo que o caminhoneiro entrevistado com menos tempo de profissão foi de um ano e o de maior experiência foi de 45 anos de estrada. A média de dias que passam por mês na estrada foi de 20,30 dias (DP = 6,77), no entanto, alguns entrevistados relataram que passam mais de um mês sem voltar para casa. Por exemplo, encontramos um caminhoneiro que estava fazendo 60 dias sem ir para casa. Tal fato acontece porque suas rotas dependem da oferta de cargas. O tempo médio de espera de carga é de 44,15 horas (DP = 36,91), variando de acordo com o tipo de frete realizado (fixo para uma empresa ou irregular) e com o tipo de carga, que pode sofrer alterações na produção, como é o caso das safras de alimentos. Alguns caminhoneiros relataram que estavam esperando por

uma carga fazia dez dias.

Apenas 39,8% dos entrevistados disseram ser os donos dos caminhões com os quais trabalham, enquanto 60,2% dirigem caminhões de terceiros. Neste caso, os caminhões pertencem às empresas (83,9%), amigos (8,9%) e parentes (6,3%). A maioria dos caminhoneiros trabalha com fretes fixos (49,2%). Porém, nem sempre o fato de o caminhão pertencer a uma empresa significa que os fretes são fixos, uma vez que a empresa pode ser apenas uma transportadora dependente da oferta de cargas de outras. As principais rotas percorridas são as interestaduais (82,7%), como mostra a Figura 3.

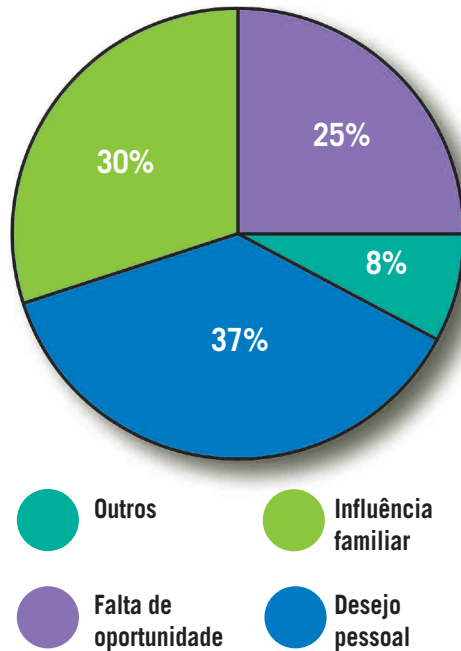
Tabela 3

Tempo de Profissão, Dias de Trabalho e Espera de Carga

	Média	DP	Mínimo	Máximo
Tempo de profissão (em anos)	15,32	9,95	1	45
Dias por mês na estrada	20,3	6,77	0	60
Tempo de espera de carga (em horas)	44,15	36,91	0	244

Figura 4

Motivos para a escolha da profissão



Quando perguntados sobre o motivo da escolha pela profissão, 41,3% responderam que o “desejo pessoal” foi o principal motivador. Seguido fortemente pela “influência familiar” (33,6%) e “falta de opção/opportunidade” (27,7%) (ver Figura 4). Alguns entrevistados comentaram que esta seria a única profissão na qual ganhariam um bom salário tendo estudado tão pouco. Essa impressão parece bem real ao compararmos os dados de escolaridade e renda média mensal, que, de fato, está acima do esperado para os padrões brasileiros. Essa justificativa foi dada, principalmente, por aqueles que apontaram a falta de oportunidades como o principal motivo para a escolha da profissão.

O principal tipo de carga transportada refere-se à chamada “carga seca” (46,8%), categoria bastante ampla na qual os caminhoneiros incluem desde matéria-prima (madeira, material siderúrgico, fibra etc.) até alimentos não perecíveis, como açúcar e farinha. Em seguida, o tipo de carga mais comumente transportada são os gêneros alimentícios (36,2%) e os bens duráveis (25,5%). Somente 3,8% afirmaram transportar combustível.

Deve-se destacar que existe uma variabilidade muito grande do tipo de carga para um mesmo caminhão, uma vez que a oferta de fretes é irregular para grande

parte deles. Dessa forma, um mesmo profissional pode mudar o tipo de carga em diferentes trechos de uma viagem. Por exemplo, sair de Porto Alegre para São Paulo carregando polietileno e voltar com sapatos. Também foi relatado que num mesmo trecho a carga pode ser variada, ocupando metade do caminhão com um produto e a outra metade com outro tipo de carga.

Condições de trabalho

As principais atividades realizadas pelos caminhoneiros, quando estão parados em postos ou enquanto esperam para carregar ou descarregar, são: conversar com amigos (25,42%), dormir (23,75%), ver televisão (15,95%) e manutenção do caminhão (7,05%), como mostra a Tabela 4. A categoria “fazer sexo” aparece com 2,78% das respostas, curiosamente, acima das categorias “passear pela cidade, procurar carga, beber, comer, telefonar e ir a festas”.

O fato de a categoria “fazer sexo” aparecer aqui, mesmo com 2,78%, merece destaque porque as respostas para essa questão foram dadas na ordem em que os participantes lembravam, ou seja, as opções não foram apresentadas *a priori*. Essa foi a primeira oportunidade para falar sobre sexo durante a entrevista e abriu espaço para explorar esse tema com mais facilidade entre os participantes que deram essa resposta. Na categoria “outros” destacam-se: namorar, lavar roupa, olhar foto da esposa, paquerar etc.

Tabela 4

O Que Faz Quando Está Parado

	Frequência (n)	Percentual (%)
Conversar com os amigos	137	25,42
Dormir	128	23,75
Ver TV	86	15,95
Manutenção do caminhão	38	7,05
Outros	31	5,75
Beber	24	4,45
Descansar/Ouvir música/Ler	18	3,34
Jogar	17	3,15
Fazer sexo	15	2,78
Conhecer a cidade/Passear	14	2,60
Buscar carga	14	2,60
Comer/Cozinhar/Tomar banho	9	1,67
Ir a festas/Dançar	4	0,74
Telefonar	4	0,74
Total	539	100

Tabela 5

O Que Gostaria Que Tivesse nos Postos e Paradas

	Frequência (n)	Percentual (%)
Banheiros limpos / chuveiros	147	26,02
Sala de estar e de TV	74	13,1
Comida boa	70	12,39
Outros	65	11,5
Segurança	45	7,96
Sala de jogos	40	7,08
Comida barata	34	6,02
Bons quartos	22	3,89
Atendimento médico / odontológico	19	3,36
Serviços (telefone, caixa eletrônico, lavanderia)	19	3,36
Respeito ao motorista	14	2,48
Água (quente e gelada)	11	1,95
Oferta de cargas	5	0,88
Total	565	100

Quando perguntados sobre o que gostariam que existisse nos locais de parada para melhorar a sua vida, os caminhoneiros destacaram, principalmente, a necessidade de banheiros limpos, sala de estar e de TV, comida boa e segurança (ver Tabela 5). Destaca-se que foi dada maior ênfase à qualidade da comida, antes que ao preço. Na categoria “outros”, os participantes citaram o seu desejo de que houvesse, por exemplo, um bom pátio para estacionar, locais para ficar com a família, preços mais baixos para óleo e peças, piscina, dentre outros.

Foram visitados postos que possuíam alguns dos serviços citados e outros com uma estrutura de atendimento precária. Notou-se uma diferença significativa entre estes, não somente em relação ao ambiente mas também quanto às consequências que tais mudanças geram no comportamento dos caminhoneiros. Postos limpos e com boa estrutura de serviços e entretenimento pareciam envolver mais os caminhoneiros em atividades como lavar a roupa, jogar, ver TV etc. Por outro lado, notou-se a diferença na dinâmica de funcionamento dos outros postos (menos estruturados), que

incluía a circulação de prostitutas e um maior movimento no bar, com conseqüente consumo de bebidas.

A questão da segurança foi enfatizada por vários entrevistados e colocada como um problema multidimensional. Este diz respeito tanto à sensação da ineficiência do policiamento nas estradas, que permite assaltos e vitimiza os caminhoneiros, quanto ao descrédito da polícia, que tem uma imagem de corrupta e de que “*não pune ninguém*”. É comum, ainda, perceber nas falas dos caminhoneiros a idéia de que a polícia, além de não proteger, extorque com multas abusivas.

Todos os temas relacionados à segurança foram motivos para conversas entusiasmadas. Os entrevistados contaram longos relatos de roubos e assaltos que aconteceram com eles ou com colegas. Em alguns momentos, esse tema esteve ligado à questão da prostituição, pois foram relatadas histórias de associações entre a prostituição e o roubo de cargas, com mulheres e meninas servindo de “iscas” para os caminhoneiros.

Sobre os maiores problemas enfrentados na profissão, destacam-se a insegurança/violência (25,74%) e a má qualidade das estradas (21,69%), assim como ficar longe da família (10,11%). A Tabela 6 mostra a lista dos problemas mais citados.

No item “má qualidade das estradas”, houve uma exceção entre aqueles que fazem rotas pelo interior de São Paulo, pois trafegam por rodovias privatizadas e em boa qualidade. No entanto, para estes, uma queixa bastante freqüente foi o alto preço dos pedágios, o que diminui o lucro de um frete. Assim como essa, outras queixas, como baixa oferta de carga, manutenção cara (combustíveis e peças), foram associadas à baixa remuneração.

Tabela 6

Maiores Problemas da Profissão

	Frequência (n)	Percentual (%)
Insegurança / violência	140	25,74
Má qualidade das estradas	118	21,69
Ficar longe da família	55	10,11
Outros	53	9,74
Polícia corrupta	48	8,82
Baixa remuneração	43	7,9
Jornada de trabalho pesada	42	7,72
Pouca carga e frete barato	19	3,49
Discriminação / preconceito	13	2,39
Manutenção cara	8	1,47
Falta de colaboração dos companheiros	5	0,92
Total	544	100

No que se refere à visão que pessoas que não são caminhoneiros fazem dessa profissão, 75,3% dos entrevistados acreditam serem malvistas, fato que ficou expresso por respostas que dizem que os caminhoneiros são “sujos, mal educados, imprudentes, sem vergonha” etc.). Como mostra a Figura 5, apenas 8,5% se consideram bem vistos, sendo comum a sua representação de “trabalhadores, amigos, solidários na estrada e heróis”.

Esse resultado relaciona-se à queixa quanto à falta de respeito pelo caminhoneiro e ao preconceito e discriminação. Alguns caminhoneiros relataram que em alguns restaurantes de postos há áreas restritas para essa categoria, com atendimento ruim e pouca estrutura. Outros se queixaram de não serem tratados como um cliente comum por donos e funcionários de postos e agências de cargas.

Drogas

Quando perguntados sobre o uso de bebida alcoólica no último mês, verificou-se que 30,9% dos caminhoneiros relataram não ter usado sequer uma vez, enquanto 30,5% disseram ter usado de um a três dias no mês. Somente 6,8% afirmaram fazer uso 20 dias ou mais. Quanto ao cigarro, 31,2% disseram usá-lo 20 dias ou mais no mês, enquanto 64,6% afirmaram não usá-lo. Sobre estimulantes (como o rebite) e outras drogas ilícitas, a maioria respondeu não fazer uso (84,8% e 95,3%, respectivamente).

Tabela 7

Uso de Drogas Lícitas e Ilícitas pelos Caminhoneiros no Último Mês

Droga	Não usou	Usou		
		(1-3 dias)	(4-19 dias)	(20 dias ou mais)
Bebida alcoólica	30,9	30,5	31,8	6,8
Cigarro	64,6	0,4	3,8	31,2
Estimulantes	84,8	10,5	3,4	1,3
Drogas ilícitas	95,3	3,0	0,9	0,9

Sexualidade

Quase todos os participantes declararam-se heterossexuais (99,2%) e apenas dois declararam ser bissexuais (0,8%). Além disso, dois participantes, embora denominando-se heterossexuais, afirmaram também ter relações sexuais com outros homens. Metade dos participantes afirmou que, quando não estão viajando e estão com a sua companheira/esposa, tendem a ter relações sexuais quatro vezes ou mais por semana e 40% deles mencionaram que essa frequência é de duas a três vezes. Na estrada, 44,6% relataram ter relações sexuais. Conforme mostra a Figura 6, a principal parceira sexual quando estão na estrada são as prostitutas (60,5%), seguidas por “parceira eventual” (27,4) e companheira (namorada/esposa), com 11,3% das respostas.

Sobre a pessoa preferida para ter as relações, 84,7% dos caminhoneiros citaram a namorada/esposa, devido, sobretudo, ao amor que tem por elas (43,5%) e ao

Figura 5

Como o caminhoneiro é visto por não-caminhoneiros

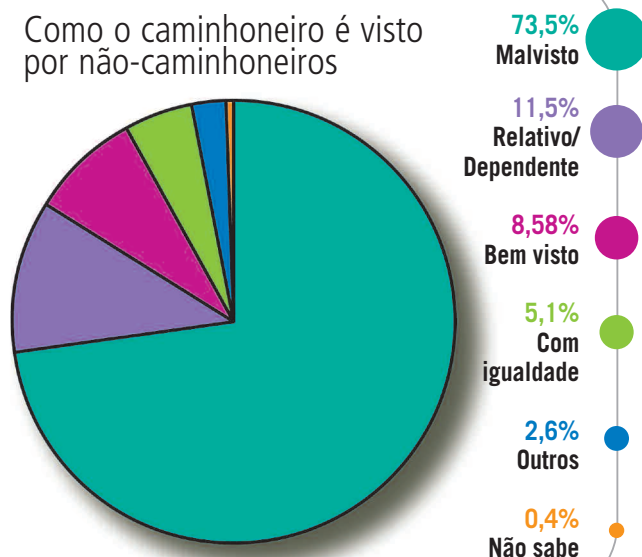


Figura 6

Parceira sexual quando estão na estrada

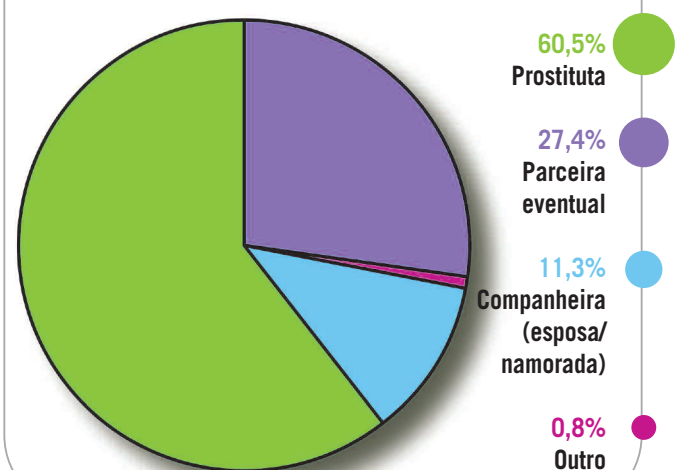
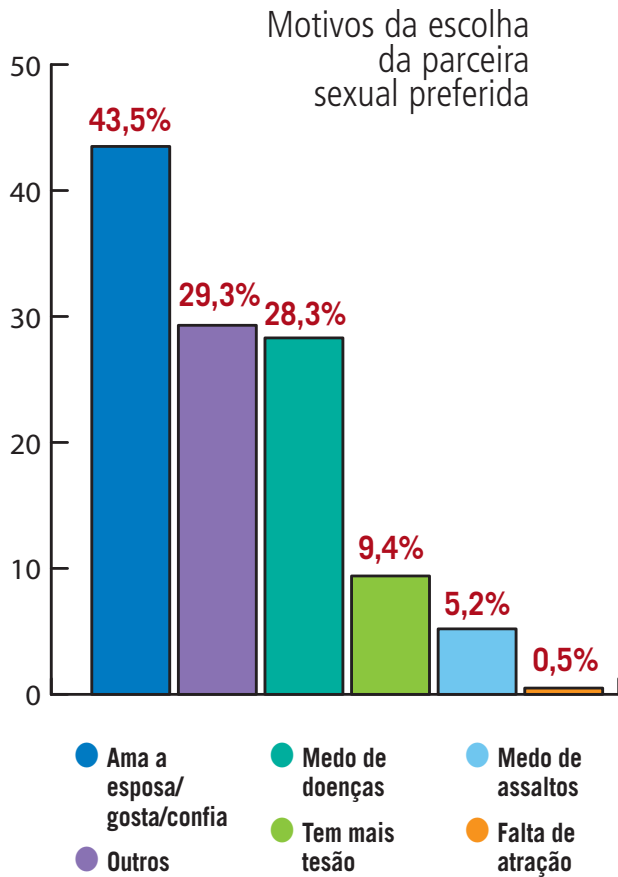


Figura 7



medo de doenças (28,3%). Além do medo da aids, merece destaque o medo de assaltos, uma vez que, por várias vezes, os caminhoneiros associaram as prostitutas com o crime de “Boa Noite Cinderela”. Esse crime consiste na administração pela prostituta de um comprimido para fazer os caminhoneiros dormirem e, assim, poderem assaltá-los. Os “outros” motivos apontados foram: o fato de não precisar pagar, ter mais intimidade, não aprovar a prostituição. Quando a parceira sexual preferida foi a prostituta ou a amante, destaca-se a resposta de elas fazerem “o que a esposa não faz”. A Figura 7 mostra essas categorias.

Sobre o uso de métodos para evitar aids e outras DSTs, a maioria dos caminhoneiros (63%) afirmou que “sempre” usa, 20% disseram que “nunca” usam e 17% usam “às vezes”. Porém, é necessário que se ressalte que até mesmo quem disse “sempre” usar, o faz quando sai com outras parceiras (geralmente, prostituta), mas não quando está com a esposa. O principal método utilizado é a camisinha (77,1% das respostas), seguido pela categoria “não fazer sexo com estranho” (13,2% das respostas), conforme mostra a Figura 8.

Figura 8

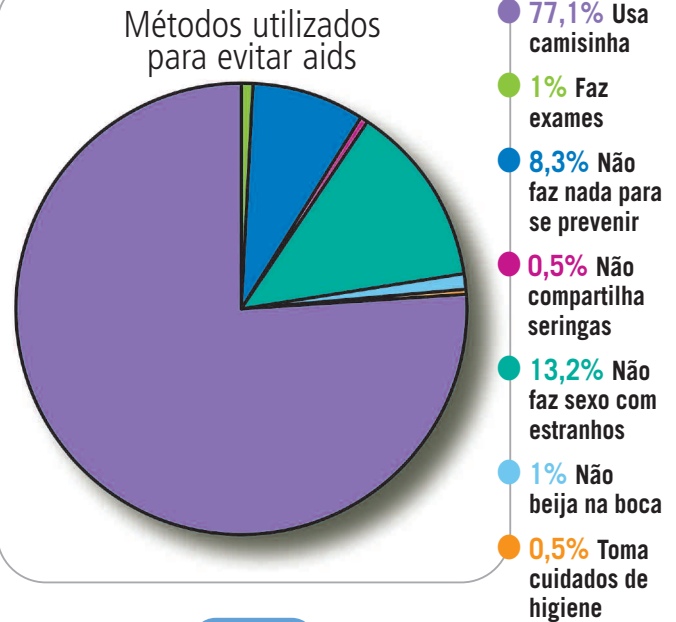
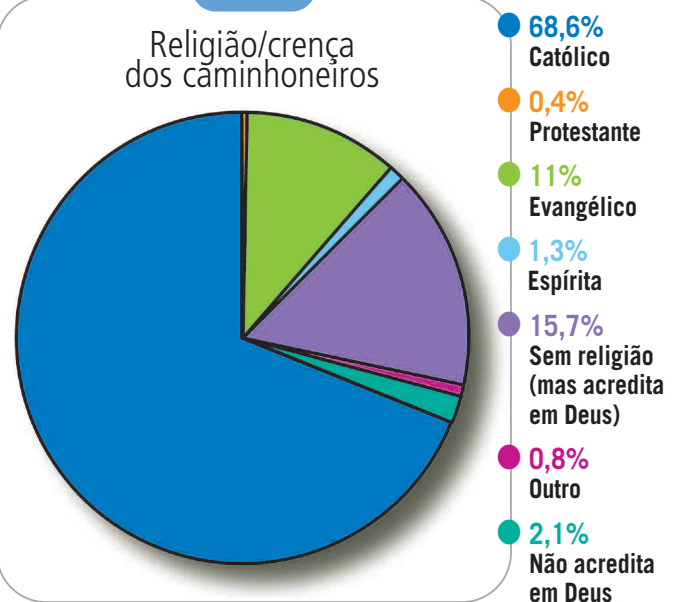


Figura 9



Valores dos caminhoneiros

A maioria dos caminhoneiros afirmou professar a religião católica (68,6%), enquanto 15,7% acreditam em Deus mas não têm religião e 11% são evangélicos. O panorama total da religião/crença declarada pelos entrevistados segue na Figura 9.

Ao responderem a uma escala, que variava de 1 a 5, sobre a importância da espiritualidade na sua vida e as suas práticas religiosas, os caminhoneiros atribuíram um lugar de destaque à espiritualidade, mas destaca-

Tabela 8

Médias dos Índices Destacados pelos Caminhoneiros sobre a Importância da Espiritualidade e a Sua Participação em Práticas Religiosas

	M	DP
A religião/espiritualidade tem sido importante na minha vida	4,39	1,07
Costumo freqüentar encontros religiosos	2,52	1,39
Costumo ler escrituras sagradas no meu dia-a-dia	2,11	1,4
Costumo fazer orações no meu dia-a-dia	4,04	1,31
Acredito no Diabo	2,68	1,73
Todo bem ou mal que fazemos pagaremos um dia	4,43	1,03

M = média DP = desvio padrão

ram com menor intensidade a sua participação em missas, cultos e atos religiosos, assim como a leitura de escrituras sagradas (ver Tabela 8). Na opinião deles, o fato de estarem constantemente viajando é que os impede de desenvolver mais ativamente essas práticas religiosas. No entanto, a média atribuída pelos caminhoneiros à realização de orações foi alta, fato que confirma a importância atribuída por eles à espiritualidade.

Sobre a importância das dimensões do trabalho, família, dinheiro, religião, sexo e amizade na vida deles, os caminhoneiros atribuíram uma alta importância a essas categorias. A família é descrita como “muito importante” para 95,8% dos caminhoneiros, depois vêm trabalho (91,1%), amizade (86,5%), sexo (80,5%), religião (75,5%) e dinheiro (48,1%).

No que se refere à satisfação consigo mesmo, com as relações pessoais, com a vida sexual, apoio recebido dos amigos, condições de moradia e profissão, a maioria dos caminhoneiros se disse satisfeita ou muito satisfeita. A satisfação com o salário também tendeu a ser positiva, porém com menor intensidade. Quanto a aspectos relacionados à vida do caminhoneiro (jornada de trabalho, oferta de cargas e qualidade das estradas) e à política do nosso país, a insatisfação se fez mais marcante. A maior insatisfação, por sua vez, esteve relacionada à qualidade das estradas. A Tabela 9 mostra a satisfação/insatisfação dos caminhoneiros com diferentes dimensões da sua vida e profissão, a partir das médias destacadas por eles em uma escala que variou de 1 a 5 (de muito insatisfeito a muito satisfeito).

Na questão a respeito das opiniões dos caminhoneiros sobre “gênero”, ficou visível a desigualdade com a qual eles tendem a encarar o assunto. Comparando-se o percentual de respostas que “concordam” que “adolescentes do sexo masculino podem escolher com

quem e quando transar” e que “a infidelidade masculina é tolerável” com essas mesmas respostas para as mulheres (“meninas adolescentes podem escolher com quem e quando transar” e “a infidelidade feminina é tolerável”), percebeu-se que os (homens) caminhoneiros tendem a pensar que homens têm mais direito de escolha (50,6% x 45,6%), assim como de serem mais infiéis que as mulheres (83,1% x 58,1%). Essas “diferenças de gênero” estão implícitas, provavelmente, na resposta socialmente aceita que eles “discordam” que as mulheres devem obedecer aos homens (47,3%) e que quem manda na sua casa são eles

(64,7%). Também predomina entre os caminhoneiros a idéia de que “o homem deve sustentar a casa” (59,6% das respostas concordam com essa afirmação).

No que se refere à prostituição e à exploração sexual comercial de crianças e adolescentes, os caminhoneiros discordaram na quase totalidade das suas respostas (78,8%) que meninas com menos de 18 anos podem se prostituir se quiserem. No entanto, discordaram, igualmente, da afirmação de que “mulheres que se prostituem são vítimas de exploração” (47,7% das respostas). Para eles, “elas escolhem esse caminho”, como poderiam escolher outros. Apesar de até reconhecerem a dificuldade financeira como uma justificativa para a busca da prostituição, eles acreditam que elas preferiram

Tabela 9

Médias dos Índices Destacados pelos Caminhoneiros sobre a Sua Satisfação com Dimensões da Sua Vida e Trabalho

Dimensões da Vida e Trabalho	M	DP
Consigo mesmo	4,28	0,76
Vida sexual	4,27	0,73
Relações pessoais	4,22	0,7
Condições de moradia	4,05	0,85
Profissão	4,01	0,9
Apoio recebido dos amigos	3,89	0,9
Salário	3,37	1,01
Jornada de trabalho	3,15	1,06
Oferta de cargas	2,66	1,08
Política do país	2,29	1,14
Qualidade das estradas	1,91	0,97

M = média DP = desvio padrão

Tabela 10

Opiniões dos Caminhoneiros sobre Assuntos Relacionados a Gênero, Prostituição e Exploração Sexual Comercial

	Discordo	Nem concordo nem discordo	Concordo
Meninos adolescentes podem escolher com quem e quando transar	38,8%	10,5%	50,6%
Meninas adolescentes podem escolher com quem e quando transar	43,5%	11%	45,6%
A infidelidade masculina é tolerável	58,1%	16,9%	25%
A infidelidade feminina é tolerável	83,1%	8%	8,9%
O homem deve sustentar a casa	27,7%	12,8%	59,6%
As mulheres devem obedecer aos homens	47,3%	24,9%	27,8%
Quem manda na minha casa sou eu	64,7%	13,2%	22,1%
Mulheres que se prostituem são vítimas de exploração	47,7%	24,9%	27,4%
Meninas com menos de 18 anos podem se prostituir se quiserem	78,8%	4,7%	16,5%
Crianças podem viajar desacompanhadas	92,4%	2,5%	5,1%
O Brasil deveria ter pena de morte	27,1%	12,7%	60,2%

optar por essa alternativa por ser a “mais fácil”. Os caminhoneiros discordaram, também, que crianças podem viajar desacompanhadas (92,4% das respostas) e concordaram, em 60,2% das respostas, que o Brasil deveria estabelecer a pena de morte (ver Tabela 10).

Artistas admirados

Quando perguntados a respeito de uma personalidade (artista, cantor, atleta etc.) que admiram, os caminhoneiros citaram mais freqüentemente os nomes de alguns cantores (21,2%), sobretudo o de Roberto Carlos. Antônio Fagundes, artista do seriado de televisão *Carga Pesada*, foi o segundo nome mais citado. Em seguida, como categoria, destacam-se nomes de alguns cantores sertanejos (20,4%), sobretudo o de Daniel e o de Sérgio Reis. Para uma melhor descrição dos artistas admirados, ver a Figura 10.

A justificativa dada para a admiração desses artistas reside, conforme mostrado pela Figura 11, no fato de eles serem considerados “bons profissionais” (47,95), o que é ilustrado nas frases em que os caminhoneiros afirmaram gostar das suas músicas ou da sua atuação como atores. Em segundo lugar, a existência de “bons valores morais e éticos” (33,3%) foi um importante motivador para a escolha da personalidade.

No que se refere à indicação de um artista em quem confiam para participação numa campanha publicitária dirigida aos caminhoneiros, os entrevistados enfatizaram, conforme mostra a Figura 12, nomes de cantores sertanejos (35,8%). Em seguida, destacaram os atores do seriado de televisão *Carga Pesada* (Antônio Fagundes e Stênio Garcia), sendo que o nome do primeiro deles foi o mais citado. Os principais cantores serte-

nejos indicados para participar da campanha foram Sérgio Reis, Sula Miranda e Daniel. A ordem de preferência dos artistas citados foi a que segue:

- 1) Antônio Fagundes;
- 2) Sérgio Reis e Sula Miranda; e
- 3) Daniel e Roberto Carlos.

Figura 10

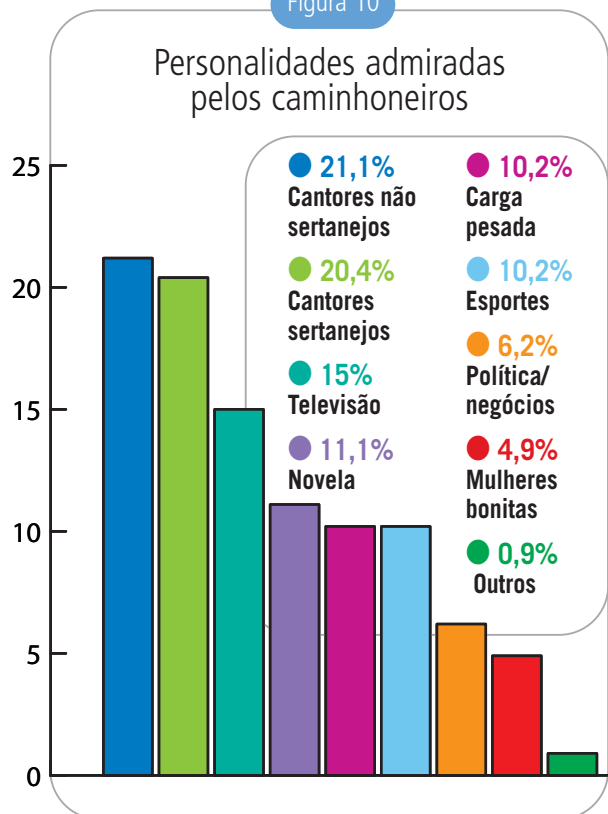


Figura 11

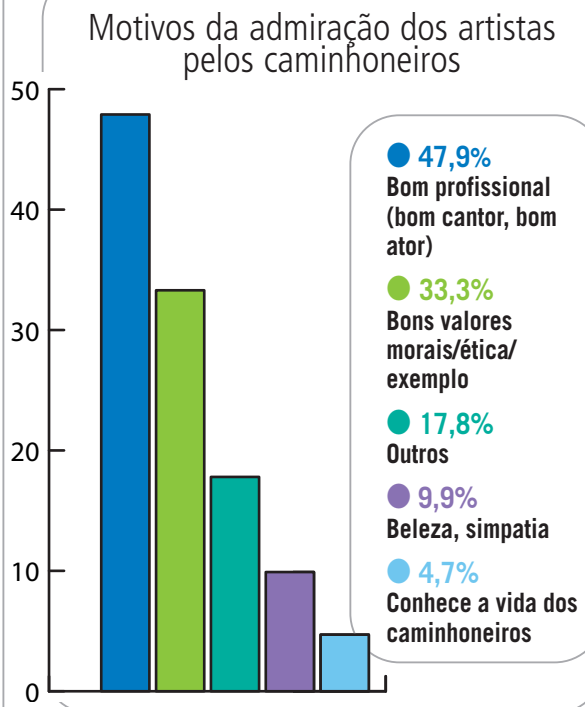
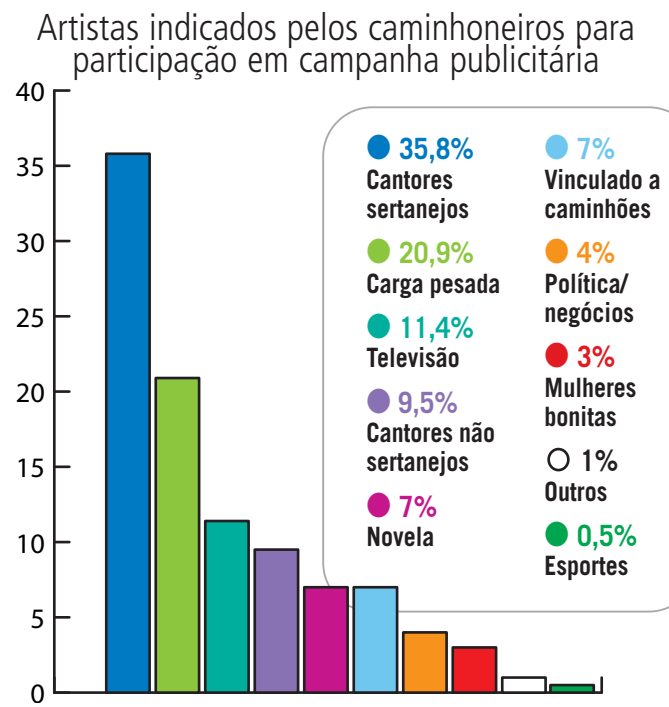


Figura 12



Mapa da exploração sexual comercial de crianças e adolescentes

Numa escala de 1 a 5, referente à frequência com que observam e vivenciam a prostituição e a exploração sexual comercial em postos e estradas, verificou-se que os caminhoneiros tenderam a apresentar uma média alta em suas respostas (ver Tabela 11). Essas médias são mais altas para afirmações que dizem respeito à existência da prostituição de adultos e da exploração sexual comercial infantil, mas, de maneira geral, referente a uma terceira pessoa (os “outros”, seus “colegas” de profissão), e não a si próprio.

Quando perguntados sobre a sua própria experiência, ou seja, sobre o fato de ele ter saído com prostitutas (menores ou não de idade) ou dado carona a elas, essa média diminuiu (ver Tabela 11).

Destaque-se que se considerarmos o total da amostra (n = 239), 36,8% dos caminhoneiros (n = 85) relataram já terem saído uma ou mais vezes com crianças e adolescentes menores de 18 anos, enquanto 63,2% (n = 146) afirmaram nunca

terem feito isso. É interessante perceber, ainda, a proximidade das médias apontadas para as afirmações “Eu costumo sair com prostitutas” (M = 1,88; DP = 1,19) e “Acho que alguma prostituta com quem saí tinha menos de 18 anos” (M = 1,70; DP = 1,12). A pequena diferença entre essas médias sugere e, ao mesmo tempo, alerta para a “força” que o fenômeno da exploração sexual de crianças e adolescentes tem entre a categoria dos caminhoneiros. Além disso, durante as entrevistas e conver-

Tabela 11

Médias dos Índices Destacados pelos Caminhoneiros sobre a Disponibilidade de Sexo nas Estradas

	Média	Desvio-Padrão
A prostituição é comum nos postos e estradas por onde ando	4,40	0,93
Em geral, meus colegas caminhoneiros saem com prostitutas	4,15	1,03
É comum ver meninos e meninas menores de 18 anos se prostituindo	3,78	1,27
É comum ver crianças/adolescentes se prostituindo em postos e estradas	3,38	1,38
Em geral, meus colegas caminhoneiros saem com meninos(as) menores de 18 anos para fazer programas	3,16	1,42
É comum ver colegas dando caronas para menores de idade	2,53	1,44
Eu costumo sair com prostitutas	1,88	1,19
Acho que alguma prostituta com quem saí tinha menos de 18 anos	1,7	1,12
Eu já dei carona para crianças e adolescentes	1,41	0,78
Algumas destas crianças e adolescentes estavam fugindo de casa	1,06	0,31

sas informais com os entrevistadores, não houve por parte dos caminhoneiros nenhum pudor ou vergonha em falar da sua vida sexual ou de já terem saído com crianças e adolescentes menores de 18 anos. De forma geral, entre os caminhoneiros entrevistados, mesmo quem não saiu com crianças e adolescentes afirma que essa é uma prática comum entre os colegas. Nas palavras de um caminhoneiro, “a prostituição é comum. Todo mundo já saiu pelo menos uma vez”. A exploração sexual comercial de crianças e adolescentes parece ser, portanto, algo que faz parte *de fato* desse universo.

Como mostra a Figura 13, as regiões do país citadas pelos caminhoneiros como locais onde mais existe exploração sexual comercial de crianças e adolescentes foram Nordeste (78,1% das respostas) e Norte (30,6%). Nesses locais, destacam-se os estados da Bahia, Maranhão e Pará. É interessante perceber a prevalência dessas regiões e, particularmente, desses três estados na fala dos caminhoneiros. Para eles, a “pobreza econômica” vivenciada nessas áreas seria uma das principais justificativas para a alta incidência do “comércio sexual” infantil. Na região Sudeste, apontada em 17,9% das respostas, destaca-se o estado de São Paulo, sobretudo a região da Baixada Santista, caracterizada por sua zona portuária. As duas regiões menos citadas foram a Sul (3,1%) e a Centro-Oeste (2,6%).

Durante o processo de coleta de dados, realizado em algumas cidades do Brasil, a própria equipe de pesquisa pôde perceber a presença de prostitutas nos postos onde coletava dados. Destaque-se que essa constatação foi feita no período diurno, mo-

mento em que predominantemente a equipe coletou dados. Os lugares onde a exploração sexual comercial de crianças e adolescentes foi mais notada foram um posto da cidade de Belém e o Porto de Santos. Nesse último local, inclusive, os entrevistados optaram por permanecer apenas um turno, dado o clima de insegurança e desconfiança que perceberam dos demais em relação à presença dos pesquisadores.

O valor médio cobrado por um programa com crianças e adolescentes menores de 18 anos varia de R\$ 11,68 (DP = 6,30) a R\$ 23,80 (DP = 19,56). O valor mínimo apontado pelos participantes foi de R\$ 1,00 e o máximo foi de R\$ 200,00. Tanto os valores médios destacados quanto o mínimo e o máximo cobrados chamam a atenção por serem bastante pequenos. Muitos caminhoneiros, quando perguntados sobre os valores cobrados, respondiam: “Ah, é o preço de um almoço”, e afirmaram, ainda, que há diferença de preço entre as regiões do país. No Nordeste e no Norte, regiões mais pobres do país, os preços são menores do que no Sul e Sudeste.

Os principais motivos apontados como resposta à questão “Por que crianças e adolescentes se prostituem?” (destacados na Figura 14) foram:

- 1) a necessidade financeira;
- 2) a exploração por uma terceira pessoa;
- 3) o fato de as adolescentes “gostarem de sexo e terem prazer”; e
- 4) a falta de opção (mercado de trabalho). As cate-

Figura 13

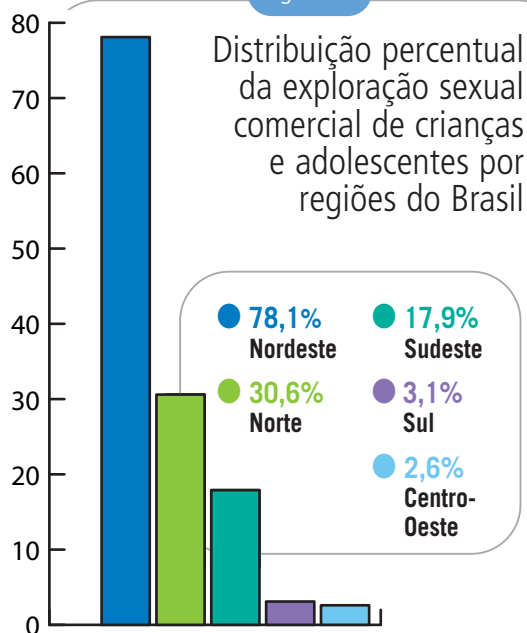
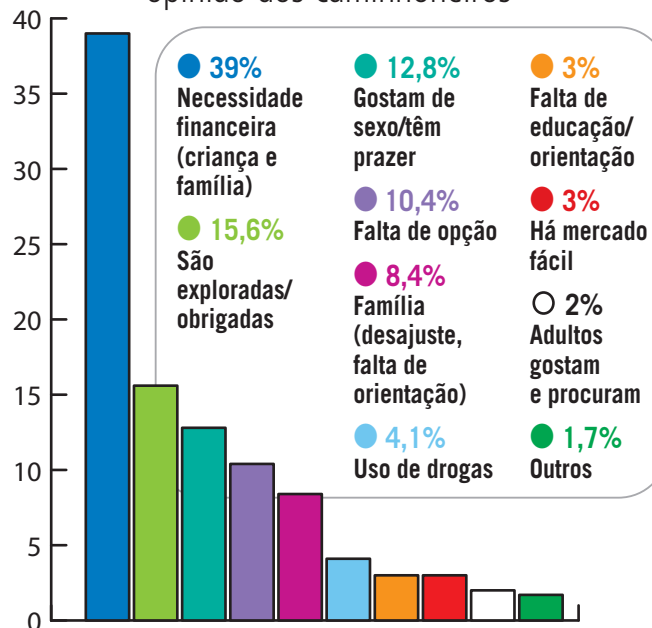


Figura 14

Principais motivos da exploração sexual comercial de crianças e adolescentes na opinião dos caminhoneiros



gorias menos citadas foram a existência do mercado fácil e a procura por parte de adultos.

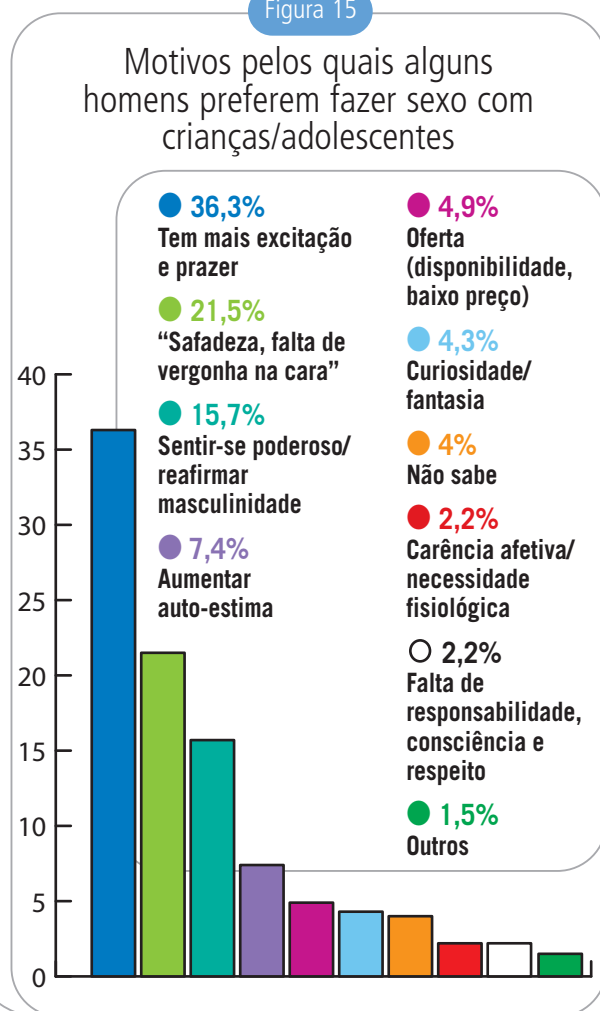
Na categoria “outros” foram incluídas as respostas: más companhias, influência da mídia, busca de liberdade, falta de religião, inexperiência e vontade de experimentar.

Conforme mostra a Figura 15, a preferência que alguns adultos têm por fazer sexo com crianças e adolescentes menores de idade foi explicada pelos caminhoneiros em função:

- 1) da busca de maior excitação e prazer (36,3%);
- 2) por “safadeza e falta de vergonha na cara” (21,5%); e
- 3) sentir-se poderoso e reafirmar a maculidade (15,7%).

Na categoria “outros” foram incluídas repostas como: não sabem que as meninas são menores de idade, gosto pessoal, mais segurança (menos tempo de atividade sexual) e menos medo de DSTs.

Figura 15



Quando os caminhoneiros descreveram a sua “saída” com as adolescentes, tenderam a enfatizar “que é a mesma coisa” que o sexo com mulheres adultas. No entanto, enfatizaram também o fato de que, por serem mais novas, têm “tudo no lugar” e são mais “gostosas”.

Além disso, muitos citaram o fato de as meninas terem se oferecido a eles. Nesse caso, a carência e solidão vividas serviram como justificativas para o ato.

“Elas se oferecem. Eu estou carente e aceito.”
“Foi muito fácil, pois ela veio e se ofereceu.”
“Ela se ofereceu e insistiu bastante. Elas negaram que são menores mas aparentavam.”

Um aspecto importante é o da idade das adolescentes. Alguns caminhoneiros referem-se à impossibilidade de saberem, pois elas mentem quando perguntadas ou, mesmo, não aparentam ser mais novas. Outros caminhoneiros afirmaram que não perguntam e que, muitas vezes, sabiam a idade, mas mesmo assim topavam.

“Ela mentiu a idade.”
“Ela parecia mulher. Era gostosa.”
“Ela tinha 17 anos, mas parecia mais.”
“Ele não sabia a idade dela, mas não perguntou. Um colega disse que podia dar problemas.”
 (relato do entrevistador)
“Ela entrou no caminhão. Ele pediu documentos e ela disse que não tinha. Ela disse ter 19 anos, mas mesmo assim ele topou.” (relato do entrevistado)

O medo da polícia foi citado tanto como justificativa para terem parado ou evitar sair com adolescentes quanto para justificar o porquê de tal experiência não ter sido boa.

“Foi há muitos anos. Não me lembro bem. Na época, não se falava que isso era crime.”
“Não vale a pena. Pode ser preso.”
“Foi sem graça. Fiquei preocupado com a polícia.”

A “inexperiência” das adolescentes também foi citada, tanto como um fator positivo quanto negativo. Eles expressaram:

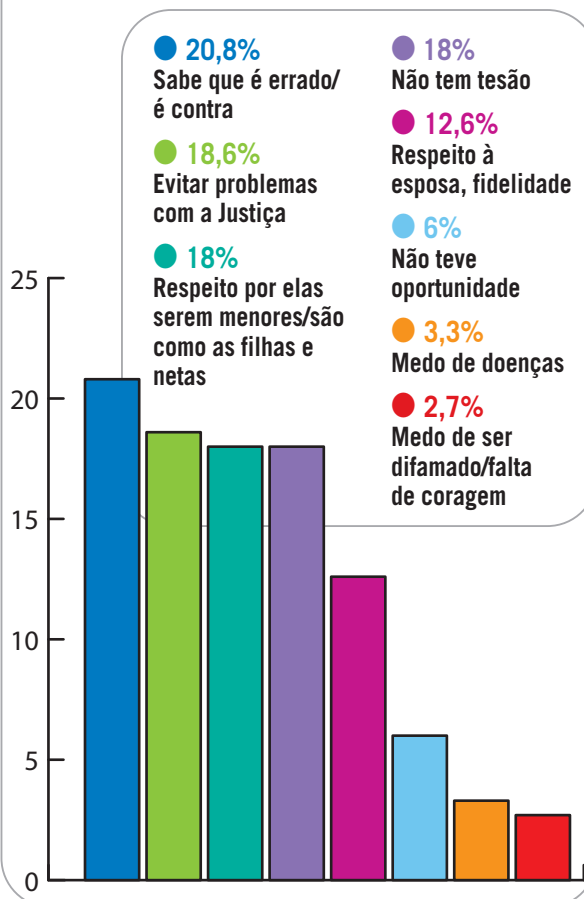
“Algumas são inexperientes, mas aprendem rápido.”
“Ela quis aprender comigo.”
“Elas ficam com medo, não têm experiência.”
“Foi bom porque elas são inexperientes e o sexo é mais gostoso.”

Para os caminhoneiros que afirmaram nunca ter saído com menores de 18 anos, o principal motivo alegado foi o fato de saber que é errado (20,8%), ilustrado em frases como: “Nunca achei certo. Não faço e não valorizo quem faz.” e “É um horror fazer isso.” A segunda categoria mais citada refere-se ao desejo de evitar problemas com a justiça (18,6%), o que ficou expresso pelas frases: “Dá problema, encrenca, cadeia.”, “É problema na certa. Chave de cadeia.” e “Tenho medo de ser pego”. O terceiro argumento destacado foi o de não ter tesão (18,0%), afirmando que “Não acho graça” ou “Meu negócio é as coroas. Trinta e oito, quarenta anos.” Os caminhoneiros citaram o respeito que têm por essas crianças e adolescentes, uma vez que elas são como sua filhas e netas (18,0%) e também mencionaram o respeito à sua

esposa/fidelidade (12,6%) como uma motivação para nunca ter saído com crianças e adolescentes. Eles afirmaram: “Tenho família. Penso que não se faz com os outros o que não se quer pra gente.”, “Penso nas minhas meninas.”, “Eu olho como se fosse a minha filha...” e “Eu tenho neta com quinze anos já...”. O terceiro argumento utilizado foi o de evitar problemas com a Justiça (23%), o que ficou expresso pelas frases: “Dá problema, encrenca, cadeia”, “É problema na certa. Chave de cadeia” e “Tenho medo de ser pego”. Por fim, eles destacaram a falta de interesse/ “tesão” (15,8%), afirmando: “Não acho graça” ou “Meu negócio são as coroas. Trinta e oito, quarenta anos”. Outros 25,7% destacaram “outras” razões, como o medo de doenças, de assaltos e a falta de oportunidade, para não terem saído com crianças e adolescentes (ver Figura 16).

Figura 16

Motivos pelos quais alguns caminhoneiros afirmam não terem saído com crianças/adolescentes



Direitos das crianças e dos adolescentes

Os caminhoneiros afirmaram que o papel de um adulto na vida de uma criança consiste, predominantemente, em “educar” (45,3%) e “dar exemplo, ser modelo” (27,6%). A categoria “dar carinho/amor” foi citada, mas em menor proporção pelos participantes, tal como é ilustrado na Figura 17.

Figura 17

Papel do adulto na vida de uma criança

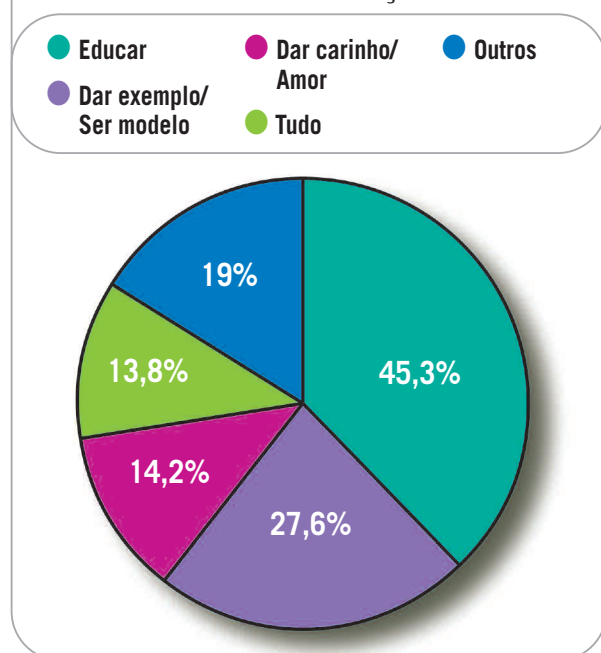


Tabela 12

Média dos Índices do Grau de Importância Atribuída pelos Caminhoneiros às Atividades de Estudar, Brincar, Trabalhar, Ficar com a Família, Ter Amigos, Passear, Fazer Sexo e Namorar na Vida de Crianças e Adolescentes

Atividades	Criança		Adolescente	
	M	DP	M	DP
Estudar	4,99	0,09	4,92	0,38
Brincar	4,92	0,4	3,78	1,1
Trabalhar	1,55	1,1	3,6	1,24
Ficar com a família	4,94	0,32	4,89	3,4
Ter amigos	4,77	0,60	4,61	0,79
Passear	4,67	0,71	4,44	0,87
Fazer sexo	1,04	0,31	2,61	1,38
Namorar	1,17	0,61	3,37	1,36

M = média DP = desvio-padrão

Comparando-se as médias atribuídas pelos caminhoneiros ao grau de importância que atividades como estudar, brincar, ficar com a família, namorar etc. têm para crianças e adolescentes, temos o seguinte quadro expresso na Tabela 12.

Comparando-se as médias atribuídas a crianças e adolescentes, podemos sugerir que as atividades de estudar, brincar, ficar com a família, ter amigos e passear são vistas como mais características da infância que da adolescência. Já as atividades de trabalhar, fazer sexo e namorar são mais atribuídas aos adolescentes. Mais especificamente, os caminhoneiros destacaram que a idade média adequada para um adolescente do sexo masculino iniciar a vida sexual é 16 anos (DP = 1,90), enquanto que para as meninas a idade média é um pouco superior (M = 18 anos; DP = 1,81).

Em vários momentos da entrevista, nas quais o questionário faz referência a crianças e adolescentes, os caminhoneiros perguntaram aos entrevistadores a respeito de que faixa etária eles se referiam. Nesse caso, procurou-se não esclarecer diretamente, mas perguntar o que eles achavam que era cada fase. Percebemos que eles tenderam a “encurtar” o período da infância, assim como a adolescência, sobretudo quando buscavam legitimar o “trabalho infantil” e o “sexo com adolescentes”.

Os participantes demonstraram um conhecimento vago sobre os direitos da criança e a legislação a ela relacionada, apesar de terem dito em 68,1% das respostas que conhecem o Estatuto da Criança e do Adolescente, assim como o Conselho Tutelar (78,9%) e o Juizado (77,4%). Apenas 33,3% dos entrevistados afirmaram conhecer algum disque-denúncia contra exploração sexual comercial de crianças e adolescentes, enquanto 30,9% dos participantes afirmaram conhecer a campanha contra o turismo sexual que há no Brasil, sobretudo a partir de campanhas veiculadas pela televisão (ver Tabela 13).

No entanto, quando perguntados sobre o que sabem sobre essas instituições, a explicação tendeu a ser bastante vaga. Tanto o Estatuto quanto o Conselho Tutelar e o Juizado foram relacionados à função de “proteção” da criança, descrição que tendeu a ser apresentada de forma muito vaga. Conforme mostram as Figuras 18, 19 e 20 (na página seguinte), eles foram associados, também, com a função de elaboração e fiscalização de leis destinadas à criança e adolescentes. O Juizado, por sua vez, esteve mais associado que o ECA e o Conselho Tutelar à função de “punir” crianças e adolescentes. Além disso, merece destaque a existência de recorrentes críticas feitas à legislação da infância e adolescência. Os caminhoneiros acreditam que essa legislação protege os “menores infratores”, retira dos pais o direito de “educar” (leia-se “bater”) seus filhos e proíbe as crianças e os adolescentes de trabalhar, fato que não é interessante, pois acreditam que o trabalho “dignifica o homem”.

Tabela 13

Conhecimento dos Caminhoneiros sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), Conselho Tutelar, Juizado de Menores, Disque-Denúncia contra a Exploração Sexual Comercial de Crianças e Adolescentes e a Campanha contra o Turismo Sexual no Brasil

	Sim	Não
Conhece o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA)	68,1%	31,9%
Conhece o Conselho Tutelar	78,9%	20,7%
Conhece o Juizado de Menores	77,4%	22,6%
Conhece algum disque-denúncia contra a exploração sexual comercial de crianças e adolescentes	33,3%	66,7%
Conhece a campanha contra o turismo sexual no Brasil	30,9%	69,1%

Dos participantes entrevistados, apenas 1,3% deles (n = 3) já utilizou alguma vez o disque-denúncia contra a exploração sexual comercial de crianças e adolescentes. Apesar dos baixos índices de denúncia identificados, é interessante destacar que isso não quer dizer que a exploração sexual comercial de crianças e adolescentes não faça parte do universo dos caminhoneiros do Brasil. Os dados expostos ao longo deste relatório, contados por eles próprios, assim como a constatação empírica feita pela equipe de pesquisa sobre a existência de exploração sexual comercial de crianças e adolescentes, confirmam a necessidade de que instrumentos e veículos de denúncia desse “crime” sejam cada vez mais desenvolvidos e incentivados. Durante as entrevistas, os caminhoneiros não só nos contaram de suas experiências mas também denunciaram postos e locais de exploração sexual de crianças e adolescentes. Como resultado dessa indicação, uma denúncia foi feita ao Conselho Tutelar de uma cidade por essa equipe de pesquisa. Além disso, uma das principais atitudes a serem tomadas é o resgate da credibilidade da polícia nesse processo, vista, talvez, como um dos principais “inimigos” dos caminhoneiros, dada a corrupção na qual está envolvida.

Figura 18

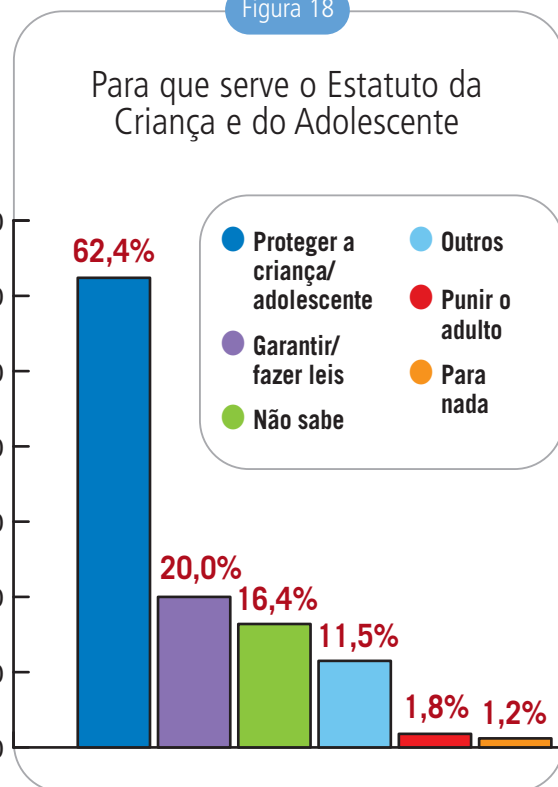


Figura 19

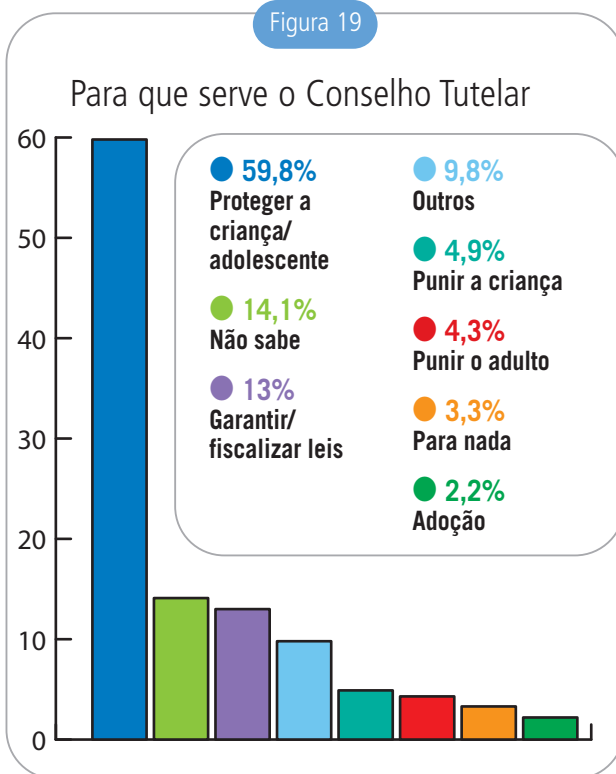
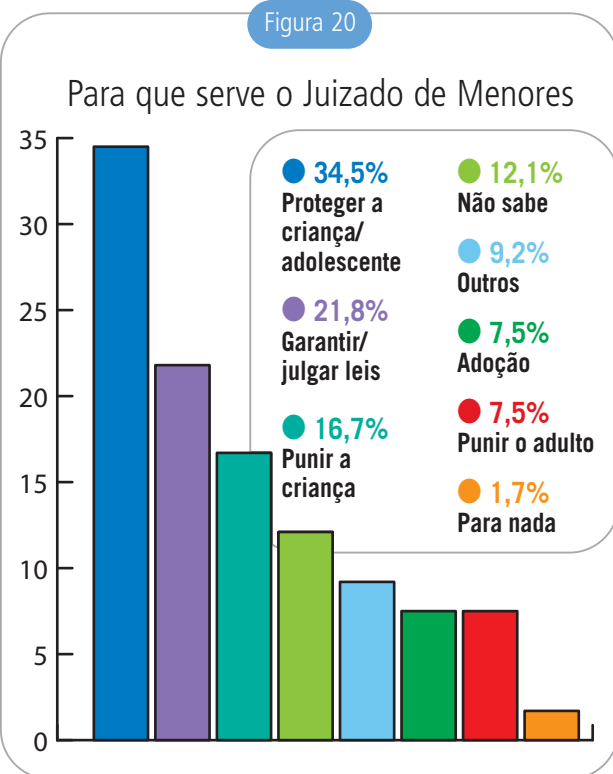


Figura 20





CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final da elaboração deste relatório e do processo de análise e discussão dos dados, algumas considerações se fazem necessárias. A primeira delas diz respeito à grande **solicitude e disponibilidade** com a qual os caminhoneiros participaram da pesquisa. Vários caminhoneiros até mesmo elogiaram a iniciativa e expressaram o seu desejo de que estes dados venham a contribuir para a melhoria da sua qualidade de vida e de trabalho.

A disponibilidade em participar da pesquisa, por sua vez, parece estar relacionada a um dos principais aspectos observados pela equipe de entrevistadores durante a coleta de dados: a **solidão** vivida pelos caminhoneiros. Nesse sentido é que nos é possível compreender o porquê de algumas entrevistas terem durado duas horas, a razão de termos sido abordados por eles dizendo que gostariam de conversar um pouco e participar “*daquilo*” que estávamos fazendo ou, ainda, de termos sido convidados a almoçar ou jantar com eles. O espaço da entrevista foi tido, portanto, como um espaço de conversa e desabafo para os caminhoneiros, fato que parecia atender às expectativas de alguém que tem muita história para contar e, sobretudo, que passa boa parte do seu tempo ocioso nos postos e locais de parada. Ressalte-se, aqui, o fato de que a maioria dos caminhoneiros que abordávamos estava desocupada nos postos de gasolina (sozinhos ou em grupo conversando, na fila do telefone, vendo televisão, na fila do *test drive* etc.).

O terceiro ponto a ser ressaltado diz respeito ao reconhecimento da **diversidade** do universo dos caminhoneiros

e deles próprios, uma vez que, como seres humanos com histórias de vida particulares, eles diferenciam-se uns dos outros. Essa diferença é percebida desde os sotaques tão característicos do nosso país até o modo de vestir, nível de instrução, tempo de profissão, valores pessoais etc. De fato, ao nos permitirmos uma aproximação ao mundo dos caminhoneiros e à sua cultura, nos deparamos com uma diversidade e uma riqueza de características pessoais tão amplas quanto parece ser o número de caminhoneiros existentes em nosso país.

Ao mesmo tempo, o fato de termos escutado histórias de 239 caminhoneiros em diversas cidades e regiões do país, nos permite afirmar, também, acerca da existência de fatores comuns à sua vida como categoria profissional. Um desses fatores refere-se ao fato de que a **identidade** deles é fortemente influenciada por sua profissão. Dado o grande tempo que passam nas estradas, é possível afirmar que a sua profissão lhes toma as 24h do dia. O local de trabalho, a satisfação de necessidades básicas (comer e dormir, por exemplo) e o tempo livre são todos vividos em torno do caminhão. Outros fatores já destacados ao longo do relatório e que os unem dizem respeito às dificuldades enfrentadas, sobretudo a **má qualidade das estradas e dos locais de parada, a violência/insegurança, a distância da família e a corrupção policial**.

No que se refere à problemática da exploração sexual comercial de crianças e adolescentes, todos os dados chamam a atenção para a existência de **caminhoneiros abusadores** e do fato de eles serem “**clientes**” de destaque do comércio sexual de crianças e adolescentes. A relação de confiança estabelecida entre entrevistador e participante, assim como a “força” do fenômeno (às vistas de qualquer pessoa que esteja nos postos de gasolina e locais de parada dos caminhoneiros), permitiu a elaboração do “mapa da exploração sexual de crianças e adolescentes”, detalhado ao longo deste relatório.

Ao mesmo tempo é necessário destacar que essa pesquisa avança ao considerar a **complexidade do fenômeno da exploração sexual comercial**, a qual se configura a partir de uma conjuntura de fatores econômicos, políticos, sociais e legais. Nesse sentido, dá-se um passo à frente ao entender o caminhoneiro abusador a partir dessa complexidade e não, simplesmente, a partir de uma questão moral (certo/errado; vilão/mocinho), a qual pode ser abordada por meio, exclusivamente, de leis mais rigorosas e de maior controle policial.

Dentre as principais variáveis aqui relacionadas ao fenômeno da exploração sexual comercial de crianças e adolescentes, destacam-se: uma forte cultura de gênero, caracteristicamente, “machista” e a **desigualdade social e econômica** (sobretudo, a pobreza e o racismo). Esses fatores, por sua vez, estão relacionados tanto à formação da demanda quanto da oferta de serviços sexuais. E, por sua vez, a maior oferta também está relacionada à maior demanda. Essa última relação é claramente vista quando os caminhoneiros afirmam que “*A gente não escolhe não* [sair com adolescentes]. *Pinta!*”. Ao mesmo tempo, eles próprios resgatam a pobreza econômica, a exploração de terceiros e a falta de oportunidades de trabalho como um fator que impulsiona as crianças e os adolescentes a se “*prostituírem*”. Por isso, destacam as regiões mais pobres do país (Nordeste e

Norte) e os estados da Bahia, Maranhão e Pará como sendo os locais onde mais encontram o fenômeno da exploração sexual comercial de crianças e adolescentes e onde se “*cobra*” e se “*paga*” menos pelo sexo com essa população.

Os caminhoneiros se caracterizaram, também, por um forte **desconhecimento dos direitos das crianças e dos adolescentes**, assim como a respeito de que idades referem-se cada uma dessas fases de desenvolvimento. Eles tenderam a relativizar a infância quando quiseram legitimar o trabalho infantil e a adolescência quando afirmaram que o sexo com adolescentes entre 15 e 18 anos seria lícito, uma vez que as adolescentes nessa idade já teriam perdido ou perderiam a virgindade com outros. O desconhecimento da legislação destinada à criança e ao adolescente, das características necessárias ao desenvolvimento humano sadio e dos prejuízos trazidos à vida das crianças e dos adolescentes vítimas da exploração sexual comercial parece ser, portanto, uma lacuna a ser preenchida entre os caminhoneiros. Uma campanha educativa e uma reflexão permanente acerca desses fatores talvez contribuíssem para a mudança desse quadro.

Para esse processo de **mudança de cultura e valores**, os próprios caminhoneiros deram algumas importantes indicações, tanto aqueles que nunca fizeram programas sexuais com crianças e adolescentes como aqueles que já abusaram, mas que não abusam mais. Enquanto alguns destacaram a “*cultura do medo*”, seja de doenças, assaltos ou da polícia, como sendo uma justificativa que orienta a sua conduta, outros tantos destacaram aquela que parece ser a perspectiva mais consistente, ética e eficaz. Ela diz respeito à consideração das meninas (crianças e adolescentes) expostas nas vitrines do comércio sexual em postos e estradas de todo o nosso país como “**iguais/semelhantes**” seus e de suas próprias “**esposas, filhas e netas**”. Em outras palavras, trata-se de respeitar, valorizar e “resgatar a humanidade comum das pessoas que compram e vendem sexo”.

