

A EXPLORAÇÃO SEXUAL INFANTIL PERPETUADA POR CAMINHONEIROS AO LONGO DA BR-116

ANA BEATRIZ AQUINO DE MACEDO MARTINS*

ANA CAROLINA ALVES DIAS**

EMILY ROMERA FAGUNDES***

GABRIELA SOLDANO GARCEZ****

RESUMO

Pesquisas realizadas anteriormente elucidam a perpetuação da Exploração Sexual Infantil por parte dos profissionais da estrada - caminhoneiros - ao longo das rodovias, principalmente nas regiões que beiram a BR-116, por copiosos desígnios. Dessa maneira, o presente artigo expande os reais e diversos motivos que submetem crianças e adolescentes ao fenômeno de exploração sexual, focalizando a parcela de caminhoneiros, a qual representa um dos principais personagens da prática. Após a exegese da problemática, tem-se a exposição de órgãos e movimentos responsáveis pela inserção das vítimas no meio social e, tal-qualmente, pelo enfrentamento do fenômeno ao longo das rodovias, postos, bares e outros locais suscetíveis ao fato. Buscou-se, finalmente, antever e arrazoar um fenômeno, infausto, ordinário em diversas regiões e que, por diversas vezes, torna-se, culturalmente, visto por parte da população como uma circunstância corriqueira, sendo camuflado pelas mazelas que a circunda, além de aclarar os merencórios porquês de tantos menores de idade serem submetidos a deplorável situação descrita.

PALAVRAS-CHAVE

BR-116; exploração sexual infantil; profissionais das estradas; rodovias; tráfico humano.

* Graduada em Direito pela Universidade Católica de Santos (UNISANTOS), técnica em Administração pela Escola e Faculdade FORTEC. Participe dos Grupos de Pesquisa "Direitos Humanos e Vulnerabilidades", "Direito Espacial" e "Regimes e Tutelas Constitucionais". Atualmente, interessada em Direito Penal e Direito Constitucional.

** Graduada em Direito na Universidade Católica de Santos (UNISANTOS), participante dos grupos de pesquisa "Regimes e Tutelas Constitucionais", "Direito Espacial", e do grupo "Direitos Humanos e Vulnerabilidades". Estudante pesquisadora interessada em assuntos relacionados a Direitos Humanos e Direito Penal.

*** Graduada em Direito pela Universidade Católica de Santos (UNISANTOS). Membro da Comissão da Jovem Advocacia subseção Santos. Pesquisadora em Direito Civil, Empresarial e Digital.

**** Advogada. Professora permanente do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu (mestrado e doutorado) na Universidade Católica de Santos. Vice coordenadora do Grupo de Pesquisa "Direitos Humanos e vulnerabilidades" e vice coordenadora da Cátedra Sérgio Vieira de Melo, ambas cadastradas junto a Universidade Católica de Santos.

INTRODUÇÃO

A Organização das Nações Unidas (ONU), no Protocolo de Palermo (2004), define tráfico de pessoas como “o recrutamento, o transporte, a transferência, o alojamento, ou o acolhimento de pessoas, recorrendo-se à ameaça ou ao uso da força ou a outras formas de coação, ao rapto, à fraude, ao engano, ao abuso de autoridade ou à situação de vulnerabilidade ou à entrega ou aceitação de pagamentos ou benefícios para obter o consentimento de uma pessoa que tenha autoridade sobre outra para fins de exploração” (art. 3, alínea a). Dar-se cinco tipos de tráfico humano: prostituição, exploração sexual, trabalho ou serviço forçado, escravidão ou práticas similares e remoção de órgãos. A exploração sexual, por sua vez, pode verificar-se em forma de pornografia, turismo sexual, tráfico para fins sexuais e prostituição.

Dentro dessa temática, destaca-se meninos e meninas, crianças e adolescentes, submetidos diariamente a tráfico humano sexual ao longo do globo terrestre, configurando a exploração sexual infantil (ESCA). Adentro do Brasil, situação dramática é observada nas rodovias brasileiras, observado que possuem ao menos 3.651 pontos vulneráveis a essa forma de tráfico humano. Contudo, uma rodovia se destaca: BR-116, considerada a de maior incidência da violação. (MAPEAR, 2019-2020)

Diante do cenário, se faz urgente apartar os agentes envolvidos no contexto da exploração sexual infantil, uma vez que eles perpetuam a prática. Os pais, familiares, donos de locais favoráveis à exploração, como postos de combustíveis e bares, e caminhoneiros podem ser destacados. Mas, ante o panorama, uma figura se avulta: os caminhoneiros, uma vez que exercem sua profissão nas estradas, locais de grande incidência da ESCA, estão constantemente em contato com essa forma de exploração, podendo, portanto, serem figuras recorrentes na prática. Assim, torna-se indispensável o estudo da forma com que os caminhoneiros, profissionais das estradas, compactuam com a realidade de crianças e adolescentes exploradas e, mais ainda, se relacionam com elas. (SANTOS, 2015)

Cabe a discussão, de forma inicial, da relação entre os profissionais conhecidos como caminhoneiros com a exploração sexual infantil. Para além disso, a forma com a qual podem contribuir deve ser explorada, observando a possibilidade de serem figuras que silenciam, figuras que usufruem de benefícios ou mesmo figuras “clientes” desses meninos e meninas explorados. Para isso, foram utilizadas coleta de dados secundários e estatística, apesar de observado que existem poucas informações a respeito, principalmente, da exploração sexual perpetuada por caminhoneiros.

O objetivo geral da pesquisa é analisar de que maneira os caminhoneiros se relacionam com a exploração sexual infantil, chamando atenção ao índice alarmante em todas as rodovias, e especialmente à BR-116. Destacam-se como objetivos específicos a conceituação da exploração sexual infantil, a exposição de indicativos desse tipo de tráfico humano nas rodovias brasileiras e, particularmente, BR-116, e a análise da relação entre profissionais das estradas e vítimas.

Para o desenvolvimento da temática, alguns blocos de exposição devem ser delimitados. Preliminarmente, a exposição de conceitos, fatores de vulnerabilidade, impactos e possibilidades de reintegração e recuperação da vítima são explorados. Em seguida, a exposição da violação recorrente à exploração sexual infantil ocorrida nas rodovias é feita, atraindo o foco

para a BR-116. Por fim, o papel do caminhoneiro é explanado, trazendo respostas à problemática.

1. A EXPLORAÇÃO SEXUAL INFANTIL

Diante da vulnerabilidade apresentada por mulheres e crianças relacionada ao tráfico humano, como no contexto de exploração sexual, foi promulgado o Protocolo adicional à Convenção das Nações Unidas contra o crime organizado transnacional relativo à prevenção, repressão e punição do tráfico de pessoas, visando, em especial, a prevenção do envolvimento dessa parcela mais vulnerável, no qual o Protocolo, em seu artigo 3º, alínea “a”, expressa a indiferença quanto ao consentimento para a caracterização do crime, a fim de garantir os direitos humanos, além de promover a cooperação entre os Estados Partes de forma a atingir esses objetivos.

No Brasil, a Constituição Federal de 1988, com a sua breve regulamentação no artigo 227, confere o dever de serem prioridade da família, da sociedade e até mesmo do Estado, os quais devem assegurar o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, violência como o “Uso intencional de força física ou de poder, em forma real ou de ameaça contra si próprio, contra outro ou contra um grupo ou comunidade, que resulta ou tem elevada probabilidade de resultar em injúrias, morte, dano psicológico, perturbações no desenvolvimento ou privação”), crueldade e opressão e, inclusive, da exploração, seja ela qual for. (OMS, 2002)

Um ano mais tarde, criou-se a lei 8.069 de 13 de julho de 1990, conhecida como Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), com o objetivo de complementar o referente artigo da Constituição Federal, espelhado no Direito Internacional, criando medidas para regulamentar todos os municípios do país com atendimentos relacionados à proteção da criança e do adolescente, bem como medidas de apoio às famílias dos mesmos, caracterizando-se como um importante marco para as crianças e adolescentes, que passaram a ser vistos como sujeitos de direitos (FORSTER, 2020, p. 3). Ainda assim, existem números alarmantes de casos de exploração em diversas localidades do país, principalmente nas regiões que beiram a BR-116 ligadas ao tráfico e exploração sexual infantil perpetuada por caminhoneiros que viajam pelas redondezas.

A exploração sexual e comercial de crianças foi definida no Congresso Mundial de Enfrentamento da Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes - Congresso de Estocolmo (1996) como: “o uso de uma criança para propósitos sexuais em troca de dinheiro ou favores em espécie entre a criança, o cliente intermediário ou agenciador, e outros que se beneficiam do comércio de crianças para esse propósito” (MELO, 2020). Ou seja, a exploração sexual é caracterizada por qualquer relação sexual de uma criança ou adolescente com um adulto, que apresenta um pagamento em dinheiro ou qualquer outro benefício que retire do indivíduo a característica de pessoa de direitos e o transforme em um objeto sexual ou uma mercadoria, e pode acontecer em diferentes contextos: seja em uma atividade sexual agenciada, como para pornografia infanto-juvenil, seja em trocas sexuais, turismo com motivação sexual ou tráfico para fins de exploração sexual. (CHILDHOOD, 2019)

É importante destacar que o próprio ECA, o marco mais importante para a proteção dos direitos desses menores de idade, no Brasil, não foi omissivo quanto à violência sexual: em seu artigo 130 protege as crianças de maus-tratos, opressão ou abuso sexual dentro de suas casas, assim como no artigo 244-A proíbe a submissão desses à prostituição infantil ou

à exploração sexual que, de acordo com o *Global Report on Trafficking in Persons* (UNODC, 2012), representa cerca de 58% dos casos de tráfico de pessoas. Ainda assim, segundo o artigo 27 da Convenção de Viena (2009), que trata do Direito Interno e a observância de tratados, diz que “uma parte não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado” ou seja, o disposto no Protocolo de Palermo (2004) deve ser respeitado acima das considerações do ECA, que deve ser utilizado como lei complementar em relação ao tráfico para exploração sexual de menores de idade.

Os termos “prostituição infantil” e “exploração sexual infantil” não podem, de forma alguma, serem interpretados como sinônimos, pois utilizar a primeira expressão é um equívoco grave, visto que a prática da prostituição é uma situação escolhida por um adulto, com plena consciência dos seus atos. Já a exploração sexual infantil acontece quando as crianças ou adolescentes estão à margem da sociedade e da responsabilidade que um adulto deve ter com elas. É comum que os casos de exploração sexual sejam interpretados como prostituição infantil. Apesar de facilitar a compreensão, é um termo inadequado, pois crianças e adolescentes não se prostituem, mas são explorados, uma vez que eles não possuem condições de avaliar as implicações e consequências que existem ao se envolverem nessas situações. Ao citar “prostituição infantil” ou “crianças e adolescentes que se prostituem”, coloca-se todo o peso da situação nas ações deles, quando são os adultos que portam a responsabilidade de zelar pela preservação da integridade física e emocional dessas crianças e adolescentes. (PRF, 2019, p. 14)

Essa confusão entre os termos pode ser explicada quando observada a exploração sexual infantil, a qual envolve jovens que, assim como na prostituição, recebem algo em troca de favores e atividades sexuais, podendo ser dinheiro, acomodação, drogas, cigarros, presentes etc., porém, deve-se observar a criança ou o adolescente, na maioria esmagadora das vezes, como não possuidores da escolha de fazer ou não fazer parte da exploração, por conta da sua vulnerabilidade social, econômica e até mesmo emocional, visto que muitas vezes, em lugares de extrema pobreza e falta de possibilidades para obter recursos melhores para a família e conseqüentemente para a criação dos filhos. (apud O’Connell-Davidson, 2005 p. 46; Matthews, 2008)

Segundo Margaret Melrose (2013, p. 13), “Em suma, tanto em relação aos adultos como aos jovens, as razões para se envolver são complexas; ‘Não há uma resposta simples ou única para a questão de como as pessoas se envolvem’ ou por que se envolvem. Além disso, a dinâmica envolvida pode ser contraditória.” (apud O’Connell-Davidson, 2005 p. 46; Matthews, 2008)

É preciso individualizar o fenômeno da exploração sexual infantil da perspectiva de suas vítimas, enquanto meninas e meninos sem escolha, sem capacidade plena (civil e mental) de escolherem, sozinhos, os seus meios de sobrevivência em decorrência de suas situações familiares, onde a maioria se encontra sem nenhuma perspectiva de futuro, vivendo um dia após o outro, expondo-se em situações degradantes e sem nenhum amparo para obterem tudo aquilo que lhes é direito por leis que descrevem a sua condição como de absoluta prioridade. Por isso, é possível afirmar que os jovens que se encontram nessa situação, não tiveram opção de escolha, e sim acabaram como vítimas dessa crueldade pela simples (e dolorosa) sobrevivência.

O jovem que se envolve em mercados comerciais sexuais voluntariamente, como resultado do exercício de seu próprio arbítrio, é uma anomalia que o discurso do ESCA (exploração sexual infantil) não pode acomodar (MELROSE apud O’Connell-Davidson, 2005)

Existem diversos fatores preocupantes quando falamos de tráfico para ESCA (Exploração Sexual Infantil), entre eles: violência, que acompanha todo o trajeto da exploração sexual, principalmente porque as crianças são frequentemente subjugadas quando se negam a fazer alguma coisa, em razão de suas fragilidades e diferenças de força física entre a vítima e o abusador que é chamado de “cliente”; as Infecções Sexualmente Transmissíveis (IST), (antes chamadas Doenças Sexualmente Transmissíveis, mas que foram substituídas porque a mais recente destaca a possibilidade de alguém possuir e transmitir uma infecção, mesmo sem sinais e sintomas) desde as mais comuns ligadas à falta de higiene até as irreversíveis como o HPV, herpes, HIV (Aids), sífilis etc., devido à falta de cuidado ou de conhecimento dos envolvidos; a gravidez precoce, devido à falta de métodos contraceptivos, orientação e educação sexual dos envolvidos; abortos; sequelas físicas por violências durante o ato; ou sequelas psicológicas que muitas vezes acompanham as vítimas até depois de seus resgates (UNICEF, 2005, p. 17)

1.1 Fatores que deixam as crianças e adolescentes vulneráveis ao tráfico

São inúmeras as situações que deixam as crianças mais vulneráveis para o tráfico ligado à exploração sexual, mas o principal é a pobreza, citado com frequência, pois é o que obriga as crianças a entrarem para esse “trabalho” perigoso. Mas existem outras possibilidades: como a disparidade do conceito de mulheres e meninas em regiões mais conservadoras, marcadas por tradições e costumes, acarretando na desqualificação e objetificação das meninas desde cedo, o que faz com que elas sejam afastadas da escola, outra gravidade que deve ser observada como vulnerabilidade para a exploração, pois a baixa matrícula escolar gera poucas oportunidades, ainda mais em locais onde a pobreza é generalizada, deixando as jovens com as possibilidades ainda mais restritas em relação aos próprios meios de sustento (UNICEF, 2005, p. 17).

As vítimas do tráfico geralmente vêm de famílias pobres e carecem de oportunidades econômicas. Crianças com educação mínima, sem habilidades vocacionais ou com poucas perspectivas pois as oportunidades de emprego estão em maior risco. Esses fatores, quando combinados por gênero ou discriminação racial e étnica, ou insegurança causada por conflitos armados e conflitos civis, criam o ambiente ideal para que as redes de tráfico prosperem. (Inter-Parliamentary Union, United Nations Children’s Fund (UNICEF), 2005, p.17)

A tradição e os valores culturais das cidades também são relevantes no que diz respeito à inicialização do menor de idade na exploração, uma vez que para algumas famílias a prática é comum e ainda obrigam a vítima a “colaborar” para ajudar no custeio da casa, na compra de mantimentos básicos, na criação dos irmãos etc. Nesse contexto de exploração inserida dentro da dinâmica familiar, também acontecem casos em que os pais usam um quarto dos fundos da própria casa para promover o aliciamento, compactuando com os clientes interessados. E a sociedade próxima, mencionada no art. 227 da CF/88, em segundo lugar após a família com o papel de proteção da dignidade dos jovens, também observa situações de exploração como algo comum e inevitável, muitas vezes depreciando as vítimas, associando as condições de abuso como um ato de escolha ou até mesmo vontade própria da vítima, por “falta de caráter”. Ou, em outro caso, crianças órfãs e sem cuidadores, que são crianças sem proteção, alvos fáceis para a exploração visto que não possuem laços com a comunidade, assim como as que fogem ou são expulsos de casa por maus tratos, por exemplo. (UNICEF, 2005)

A exploração sexual pressupõe uma relação de mercantilização, no qual o contato ou a relação sexual são frutos de uma permuta, seja ela financeira, de favores ou presentes. Ela pode ser intermediada por outro adulto (cafetão/cafetina), que recebe o pagamento no lugar da criança ou adolescente (exploração sexual agenciada), ou não, quando o pagamento é feito diretamente às vítimas (exploração sexual não agenciada). Também são consideradas formas de exploração sexual de crianças e adolescentes o tráfico de pessoas para fins sexuais e a pornografia. (PRF, 2019, p. 10)

Esse “costume” apresentado pela população de regiões com alto índice de exploração sexual infantil perpetuada por estradas é muito preocupante, pois atrapalha até mesmo as pesquisas envolvendo perguntas do gênero, que são frequentemente respondidas em negativa quanto a existência de exploração no local, relevando uma consequência alarmante do patriarcado brasileiro, uma vez que existem até mesmo pontos de parada para esse crime, de amplo conhecimento tanto dos perpetradores, quanto da população que muitas vezes não denunciam e agem normalizando a atividade.

O desconhecimento das crianças sobre os seus referentes direitos também é uma circunstância que as deixam em perigo, tornando-as mais propensas a se envolver em situações como essa por falta de informações e conhecimentos cruciais para sua própria proteção, assim como o desconhecimento das autoridades sobre esses acontecimentos contínuos nas rodovias dificultam muito a interrupção da prática, por isso a necessidade de implementação de um sistema de monitoramento e relatórios para garantir a circulação de informações e elaboração de estratégias para diminuir o número de casos.

1.2 Os impactos na vida das vítimas

Os impactos gerados na vida das vítimas da exploração sexual infantil são diversos, entre eles, o impacto emocional, principalmente pela estigmatização ao seu entorno que geram vergonha, culpa e baixa autoestima, além do sentimento de traição nos casos em que o aliciador está entre a família e considerado de confiança, que deveria garantir o seu cuidado, conforto e bem-estar psicológico. Tudo isso, além dos momentos de estupro, podem gerar um turbilhão de sentimentos que resultam em depressão, dissociação, transtorno de déficit de atenção e hiperatividade (TDAH), transtornos alimentares, psicossomáticos, comportamento delinquente e abuso de substâncias, além de estresse pós-traumático (TEPT), o mais associado a esses casos (HABIGZANG et al., 2011).

Segundo Jeane Lessinger Borges e Débora Dalbosco Dell’Aglío (2010, p. 372), o TEPT é “Um transtorno de ansiedade pelo Manual de Diagnóstico e Estatístico dos Distúrbios Mentais, dentro de uma perspectiva cognitiva que é definido como um transtorno de memória, que diz respeito à própria exposição da vítima ao evento traumático e a sua reação com intenso conteúdo emocional relacionado a dor, pavor e medo.” (apud APA, 2002; MCNALLY, 1998)

Também é muito comum entre as vítimas que desenvolvem TEPT, a ocorrência de *flash-blacks*, onde a vítima revive os acontecimentos repetidamente após ocorrerem, acompanhados de respiração ofegante, formigamentos, sudorese, tonturas, dores abdominais etc.

Afirma também Jeane Lessinger Borges (2010, p. 974) que “A hipervigilância, que é caracterizada como “estar em guarda e tento” aos estímulos externos, coloca a vítima num estado persistente de ameaça, em que o

ambiente sempre é considerado como um lugar inseguro e imprevisível. Por último, resposta de sobressalto exagerada também é comum nas pessoas com TEPT, isto é, as vítimas facilmente se assustam com qualquer estímulo.” (apud Câmara Filho & Sougey; BORGES, 2001)

Além dos impactos emocionais, que são os mais devastadores na vida das vítimas e que podem gerar sequelas até no amadurecimento das mesmas, ainda que em um contexto fora da exploração, há também o impacto físico que pode acompanhar a criança ou o adolescente nos demais ciclos da vida, onde se destacam as IST, pois: “muitas meninas relatam que ‘clientes’ pagam mais por sexo sem preservativo, e elas - especialmente as meninas - raramente estão em posição de insistir no uso.” (UNICEF, 2005, p.16)

O impacto psicossocial na vida dos jovens explorados também possui enorme significância, visto que muitos, durante e após o tráfico, desligam-se da escola e das práticas de atividades normais. Somando isso à falta de apoio familiar, eles se sentem excluídos e impossibilitados de pedir ajuda e buscar meios para sua própria reintegração social.

Os sobreviventes de abuso na infância costumam acumular muitos diagnósticos diferentes antes que o problema subjacente, uma síndrome pós-traumática complexa, seja reconhecido. (...) Três diagnósticos (...) têm sido frequentemente aplicados (...): distúrbio de somatização, distúrbio de personalidade borderline e o distúrbio de personalidade múltipla. (RE-DONDO, 2017, p. 36)

1.3 Serviços de recuperação e reintegração das vítimas

Diante das vulnerabilidades em que as vítimas estão expostas, e os impactos que o tráfico para exploração sexual podem causar em suas vidas, é inevitável pensar no quanto são indispensáveis os serviços de recuperação e reintegração desses jovens, os quais muitas vezes não possuem estruturas, condições financeiras e apoio para mudarem de vida e deixarem para trás tanto sofrimento e miséria que os acompanharam, em muitos casos, desde a segunda infância ou começo da adolescência.

Construir novas redes de apoio ou ampliar as estruturas já existentes para acompanhar uma parcela maior de crianças, principalmente nas localidades mais afastadas, são ideias que devem ser consideradas de forma imediata para que o objetivo de diminuir as ocorrências de exploração seja alcançado, visando sempre o acolhimento em ambientes protetores e seguros para essas vítimas que chegam, algumas vezes, até mesmo sem entender a dimensão do perigo que correram enquanto tentavam apenas sobreviver.

Construir um ambiente protetor para as crianças é essencial para reduzir o tráfico de crianças. Um ambiente de proteção é uma rede de segurança de elementos interconectados projetada para salvaguardar as crianças da violência, exploração e abuso, e é crucial para sua sobrevivência, saúde e bem-estar. (UNICEF, 2005, p. 23)

As garotas e garotos vítimas de abuso, negligência e exploração possuem direitos como qualquer outra de sua idade, e jamais devem ser discriminados quanto ao acesso aos serviços sociais mais básicos, que devem, inclusive, promover a sua própria dignidade, realizando principalmente exames que identifiquem as IST, e detectar possíveis diagnósticos relacionados à subnutrição, comuns em pacientes com esse perfil.

Existem projetos e leis muito relevantes a respeito do funcionamento do Serviço de Atenção às Pessoas em Situação de Violência Sexual no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS),

como a Portaria nº 485, de 1º de abril de 2014, do Ministério da Saúde, que preza um atendimento humanizado e exige a escuta qualificada para as vítimas de violência e, consequentemente, de exploração.

Um ótimo exemplo é o do grupo de pesquisa apelidado “Projeto BR-116”, de Pacajus, no Ceará, que iniciou um projeto com o objetivo de trazer conhecimento relacionado às IST aos menores de idade envolvidos nessa realidade, escolhendo como voluntárias para a intervenção as próprias trabalhadoras do sexo adultas para fazer as explicações necessárias a fim de evitar as doenças e principalmente a AIDS na região (BASTOS, et al., 2006). Com isso, surgiram outras ONG’s com o mesmo propósito e hoje o tema é conhecido entre os moradores do município e até mesmo a sede de uma delas é localizada na própria BR-116, que colabora para a instrução da população e dos caminhoneiros que trafegam pelo local. Iniciativas como essa fazem toda a diferença e motivam condutas parecidas nas regiões vizinhas.

2. A SILENCIOSA EXPLORAÇÃO SEXUAL INFANTIL NAS RODOVIAS BRASILEIRAS E A BR-116 COMO PROTAGONISTA NO CENÁRIO

“As meninas passam de um caminhão ao outro e voltam ao ponto de partida, indo procurar clientes em outras cidades e fazem programa, às vezes, com os próprios caminhoneiros.” (MATA MACHADO, 2006, p. 5)

A malha rodoviária brasileira possui extensão de 75,8 mil quilômetros (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2019, online), sendo responsável por 58% do transporte no país (G1, 2018, online). Divide-se em estadual (o nome inicia com a sigla do estado federativo) e federal (inicia-se com “BR”) (ALVES, 2020, p. 21). Ela movimenta a economia diariamente, gera empregos, como aos operários em ocupação para sua construção e manutenção, transporte de pessoas e mercadorias e até mesmo aportes periféricos, como postos de combustíveis e restaurantes. Contudo, também é via para acidentes automobilísticos, bem como para crimes nacionais e internacionais, como tráfico de drogas e tráfico humano, destacando-se a exploração sexual infantil.

O desenvolvimento das rodovias brasileiras foi impulsionado na década de 1950. À época, a indústria automobilística foi fomentada pelo governo, e Brasília começava a ser construída, portanto, a constituição de rodovias era necessária, assim, aliando o desenvolvimento a atividades produtivas, as rodovias foram construídas. Porém, na década de 70, os rumos da economia mudaram, a indústria de insumos e bens de capital passou a ser promovida e as rodovias deixaram de ser o centro de desenvolvimento, passaram a ser preocupação direcionada à manutenção. Por fim, a partir dos anos 90, os investimentos na área voltaram a ser urgentes, tendo em tela a retomada econômica; “*core business*” (terceirização para aumento de lucro) era o centro da economia, assim, o capital privado passou a participar da manutenção e desenvolvimento de rodovias. (SOUZA, 2010, online)

Vale chamar atenção ao Plano Nacional de Logística, criado em 2006, para retomada de investimentos estatais a médio e longo prazo (SOUZA, 2010, online).

Segundo levantamento, em 2021, as rodovias foram responsáveis por 61% do transporte de mercadorias e 95% de passageiros (CNT, 2021, online), além de gerarem empregos, contribuindo a renda familiar, como os caminhoneiros, “motorista profissional de caminhão” (FERREIRA, 2010, p. 131), contabilizados em quase 2 milhões, segundo a Revista Negócios em Transporte.

Entretanto, em paralelo ao panorama positivo, apenas em 2021, houveram 64.452 acidentes em rodovias, sendo 5.391 óbitos e 71.669 feridos (CNT, 2022, online). Além disso, há presença marcante de crimes, como demonstrado pela Polícia Rodoviária Federal, que apreendeu, apenas em 2020, 560 toneladas de maconha, 22 toneladas de cocaína, 2,5 milhões em moeda e 25 milhões em dinheiro proveniente de atividades ilícitas (OLIVEIRA, 2020, online).

Indo mais a fundo, as rodovias exibem presença marcante de prostituição. A autora da dissertação, “tráfico interno para fins de exploração sexual na Bahia: um novo olhar sobre as rodovias”, Maria Aparecida Vieira Teixeira entrevistou policiais da 3ª Companhia de Policiamento Rodoviário, mais especificamente da 3ª CIA PRV, e constatou que, dentro dos casos de tráfico conhecidos na Bahia (70% dos policiais conheciam algum), 58% era para exploração sexual e 37% para prostituição. Sobre as cidades, 16% indicou existir tráfico para exploração sexual e prostituição em Jequié e Juazeiro; e 50% para exploração sexual em Feira de Santana. Além disso, houve a exposição da fala de dois policiais a respeito de casos referentes ao tráfico humano: um disse ter certeza, mas a vítima não colaborou; outro disse que muitos carros passam pelas rodovias conduzidos por um adulto que transporta várias crianças, mas não porta os documentos dos menores. (TEIXEIRA, 2013, p. 55-63)

Cabe ressaltar que durante a pesquisa de Teixeira, ela constatou, a partir do trabalho de 2 policiais infiltrados, exploração sexual infantil. A prostituição feminina foi encontrada em dois bares no povoado Santa Rosa e na festa “paredão”, ambos a margem da BA-120. Além disso, na BA-878 foi notado exploração sexual de adolescentes. A BA-522 é catalogada pela Seção de Estatística do Batalhão da Polícia Rodoviária como área de exploração sexual infantil, e os policiais perceberam mulheres oferecendo atividade sexual em boleias de caminhão para indivíduos que paravam para almoçar próximo ao Posto Garoupa 2. Na BA-052 detectou-se uma moça, Maria Vanúbia (nome para “prostituição”), que aparentava ser menor de idade, ela disse que cobrava entre cinco e dez reais e, após nova visita, contou ter saído em viagem com um caminhoneiro aos 17 anos, que passou a oferecê-la a outros, ela fugiu e iniciou a prostituição para sobreviver; disse: “Não faço mal a ninguém, talvez só a mim mesma.” (TEIXEIRA, 2013, p. 67-70)

Constata-se que a malha rodoviária, apesar de trazer notória benesse a economia, apresenta acidentes, crimes e prostituição. Aprofundando na problemática, é possível notar, ainda, a exploração sexual infantil aliada às rodovias, fato clarificado em dois momentos expostos até essa parte do artigo: o relato do segundo policial sobre casos de tráfico e a história de Maria Vanúbia, além dos dados apurados nas rodovias estaduais da Bahia.

2.1 A exploração sexual infantil nas rodovias brasileiras

Aprofundando na temática de exploração sexual infantil nas rodovias, é necessário enunciar a importância da Polícia Rodoviária Federal. Ela atua diretamente em casos de ESCA, uma vez que é responsável pelo patrulhamento ostensivo das rodovias federais (art. 144, inciso II, C.F.), e, nesse cenário, é responsável, junto à Organização Internacional do Trabalho, Childhood Brasil, Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República e Ministério Público do Trabalho, em uma parceria, pelo projeto MAPEAR, única fonte de dados sobre a exploração sexual infantil nas rodovias brasileiras, contudo, a análise é baseada apenas nas rodovias federais, gerando um déficit de dados sobre as rodovias estaduais.

Em seguida, cabe explicar a história da Polícia Rodoviária Federal, aliando-a ao projeto MAPEAR. Esse órgão iniciou-se com a Polícia das Estradas, em 1928. Em 1945, a denominação

Polícia Rodoviária Federal foi criada, assim como o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que exerce o poder de tráfego. A Constituição Federal, em 1988, consagrou a P.R.F. como órgão permanente, estruturado em carreiras, sendo um dos órgãos responsáveis pela segurança pública, que é de incumbência do Estado. Subordinado ao Ministério da Justiça e Segurança Pública, é disciplinado pela lei 8.028 e pelo decreto II de dezoito de agosto de 1991, bem como, a portaria 237 de 91 (seu regimento interno). A P.R.F possui uma unidade central e unidades administrativas regionais, as Superintendências; elas, por sua vez, são divididas em vários órgãos, contudo, vale ressaltar apenas o Núcleo de Inteligência (NUIINT), que, segundo portaria nº 1.375 de 02 de agosto de 2007 publicado do DOU nº 105, artigo 18, inciso V, é responsável por “produzir conhecimentos resultantes do processamento completo das informações obtidas pela atividade de inteligência”; ele é, portanto, responsável pelo MAPEAR. (SANTOS, 2016, p. 78-80)

O projeto MAPEAR realiza levantamento de dados sobre pontos vulneráveis à exploração sexual infantil nas rodovias, sendo que pontos vulneráveis são “aqueles que possuem características tais que podem aumentar ou reduzir os riscos de ocorrência da ESCA” (BRASIL, 2019-2020, p. 10). É feito em binômios, o primeiro foi realizado em 2004/2005 e o último, em 2019/2020. O projeto surgiu a partir da entrega de relatório realizado pela Polícia Rodoviária Federal no Dia Nacional do Enfrentamento à Violência Sexual contra crianças e Adolescentes ao Ministério da Justiça. (SANTOS, 2016, p. 69)

Tem como principal objetivo subsidiar ações preventivas e repressivas de enfrentamento à ESCA, bem como orientar as políticas públicas coordenadas pelo Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos (MMFDH) e instituições públicas ou privadas. (PRF, 2019-2020, p.12)

Além disso, o projeto é uma ferramenta do Programa na Mão Certa (Childhood), tendo o programa o intuito de trabalhar junto a empresas para o enfrentamento ao ESCA, considerando o princípio da responsabilidade social empresarial e diretrizes de sustentabilidade, principalmente, visa a conscientização do caminhoneiro para que participe do enfrentamento a essa violência. Cabe ressaltar também que a Childhood Brasil, organização brasileira, faz parte da World Childhood Foundation, criada para proteger a infância pela Sua Majestade Rainha Silvia da Suécia. (PRF, 2019-2020, p. 5)

A P.R.F. participa do MAPEAR com atividades educativas, preventivas, de inteligência e repressão, além disso, atua no levantamento de dados, sendo, portanto, crucial (PRF, 2019-2020, p. 12). Duas fases compõem o mapeamento de dados: levantamento dos possíveis locais, que é feito pelo policiamento das rodovias; e confirmação dos locais levantados, feito pela NUIINT (SANTOS, 2016, p. 80).

No último binômio do MAPEAR foram apurados 3.651 pontos vulneráveis (um aumento de 47% ao binômio anterior), sendo que a maior parte está na área urbana, 60,5%. Os pontos de combustíveis são os logradouros mais favoráveis, seguidos de bares, pontos de alimentação, casas de show e locais de hospedagem. O mapeamento vai além, trazendo escalas de perigo: crítico, alto risco, médio risco e baixo risco; entretanto, os pontos críticos diminuíram em 0,4% em relação ao binômio anterior e 50,8% ao ano de 2009. (PRF, 2019-2020, p 10-30)

2.2 A BR-116.

A rodovia com o maior número de pontos críticos é a BR-116. Na escala apresentada está entre 75 e 100 pontos, nota-se a diferença quando em comparação com a segunda em pontos

críticos, a BR-101, que está entre 75 e 50. A BR-116 passa por nove entes federativos brasileiros, sendo que dois estão no ranking de estados com maior número de pontos críticos: Bahia, em primeiro lugar, e Minas Gerais, em quarto lugar. O número de pontos de risco em cada estado percorrido pela rodovia referida: Rio Grande do Sul (265), Santa Catarina (244), Paraná (388), São Paulo (207), Rio de Janeiro (109), Minas Gerais (351), Bahia (325), Pernambuco (133) e Ceará (135). Ela também percorre as três regiões com maior índice de pontos de risco: Sul (896 sendo 58 críticos; 218 de alto risco, 326 de médio, 294 de baixo), Sudeste (710, sendo 84 críticos; 212 de alto risco, 226 de médio, 188 de baixo) e Nordeste (1079, sendo 173 críticos; 237 de alto risco, 353 de médio, 316 de baixo). Cabe ressaltar também que pelo levantamento, pelo menos 671 pessoas percebidas não eram da localidade referida, havendo indícios de deslocamento de pessoas no Brasil. (PRF, 2019-2020, p. 24-28)

Em Pacajus (CE), cidade atravessada pela BR-116 e CE-353, um projeto foi desenvolvido objetivando combater a IST entre jovens que se prostituem nas estradas. A informação apurada foi de que na entrada da cidade existia um prostíbulo, mas por causa de uma inundação provocada por obra para transposição de águas a região foi desativada, restando aos jovens as estradas. Para o projeto, a cidade foi dividida em seis áreas, contando com 576 trabalhadores cadastrados; a área IV era da BR-116, contava com a maior incidência de prostituição, com 133 jovens, sendo 122 de prostituição livre e 11 fixos. Dos trabalhadores cadastrados, 23,4% tinham entre 15 e 20 anos; configurando, assim, a existência de ESCA. (BASTOS, CAETANO, VIEIRA, 2016, p. 25-26)

No Médio Vale do Jequitinhonha, o Programa Polos de Cidadania da Faculdade de Direito da UFMG desenvolveu uma pesquisa sobre exploração sexual infantil. Sete cidades foram estudadas, todas elas tinham a BR-116 próxima, sendo quatro dessas atravessadas pela rodovia. Na região, as caronas são comuns, e eventualmente envolve a exploração sexual infantil, assunto “segredo de polichinelo: aquele que todo mundo conhece e ninguém reconhece”. Cabe destacar três entrevistas: 23 (o indivíduo tem 14 anos e relata que tem uma colega, a aproximação ocorre entre essa colega e o “cliente” e é negociado o valor); 21 (o indivíduo tem 17 anos, relata que em um lugar da cidade tem uma casa de prostituição, que teoricamente exigiria maioridade, mas as meninas falsificam documento e a polícia não prende ninguém “eles fica na enrola, sabe?” “Num sabe quem é de menor, num sabe quem é de maior, num procura sabê onde é a casa.”); e 17 (“os mais funciona que é ni pista, sabe, nesses postos, que dá uma parada”). Cabe destacar ainda a frase de abertura do capítulo retirada do artigo: “As meninas passam de um caminhão ao outro e voltam ao ponto de partida, indo procurar clientes em outras cidades e fazem programa, às vezes, com os próprios caminhoneiros.” (MATA MACHADO, 2006, p. 5)

A equipe de reportagem da rede televisa Record apurou casos de exploração sexual infantil ligados à BR-116 no Ceará. Na região da Arena Castelão, uma jovem entrevistada disse “sempre tem os homens que gosta de menina mais novinha”. Foi apurado que a maioria circula sem documento de identidade e existem motéis que permitem a entrada sem comprovação de maioridade. Na região do porto de Pecém, localidade que precisa ser acessada pela BR-116, o caso de Paula foi contado, uma jovem que foi abusada pelo padrasto aos 11 anos, não encontrou apoio na mãe, e saiu de casa para evitar o abuso, mas acabou na exploração sexual para sobreviver; ela contou também que, apesar do nenhum domínio da língua dos clientes, em sua maioria maranhenses, percebia a preferência por meninas mais novas. (REPORTER, 2021, online)

Como demonstrado, as rodovias brasileiras têm grande importância na economia do país. Contudo, há a presença de acidentes e crimes. A existência marcante da exploração sexual

infantil foi demonstrada a partir de dados do MAPEAR, bem como de outras pesquisas desenvolvidas na área, chamando atenção a maior incidência na BR-116, popularmente conhecida como “a estrada da exploração sexual infantil.” (REPÓRTER, 2021, 1m30s-1m35s) Essa incidência cruel, expressão do tráfico humano, deve ser levada a conhecimento público, um dos objetivos do presente artigo.

3. OS INDIVÍDUOS QUE SE APROVEITAM DA CONDIÇÃO PROFISSIONAL NAS ESTRADAS PARA EXPLORAR CRIANÇAS E ADOLESCENTES

Estudos sobre a exploração sexual de crianças e adolescentes, principalmente no que se diz o envolvimento da prática ao redor das regiões que beiram rodovias, como a BR-116, enuncia os caminhoneiros, juntamente com pais, parentes e outros indivíduos, como um dos principais personagens e “colaboradores” da prática, seja de maneira direta ou indireta, caracterizando-os como um dos precípuos clientes em potencial do comércio sexual de crianças e adolescentes dessas regiões.

Tem-se a profissão de “caminhoneiro” como uma das essenciais para a movimentação da economia do país, ressaltando o número de mais de dois milhões de profissionais em todo o território nacional. Diante disso, vale ressaltar que tal profissão agrupa-se dentre as mais cansativas, caracterizada por muitas horas em um local compendioso e constricto, além de serem expostos a vários perigos que podem aparecer durante a longa jornada de estrada, como assaltos, violência, acidentes e outros. O mercado de trabalho dos caminhoneiros é marcado, em sua grande maioria, pela população masculina, tendo o resultado de 99,5% em pesquisas já realizadas. Sem embargo, em sua generalidade, tal profissão é frisada por indivíduos acima de quarenta anos, os quais ganham cerca de quatro mil e seiscentos reais por mês, trabalhando, em média, por quase doze horas ao dia. (TRUCK, 2021, online)

Analogamente, detém o dever de cumprimento de entregas em horários estipulados, desencadeando uma rotina cansativa, exaustiva e, de certa forma, arremetida. Nada obstante, lidam com diversos desconfortos, como colocado, vivendo em local estrito, com má alimentação e, a depender, juntamente com poucas horas de sono, o que valida uma baixa qualidade de vida em tempos de estrada, além de estarem longe de seus familiares, podendo ablaquear uma grande solidão (carência afetiva). Ao que se diz solidão, conseqüentemente, muitos desses profissionais lidam com rotinas longas na estrada, as quais passam meses percorrendo milhares de quilômetros, por diversos locais. Sendo assim, os caminhoneiros encontram-se longe de seus familiares, esposas, filhos, amigos, casa, podendo ser comum que muitos deles comecem a desencadear sessões de solidão, de angústia, submetendo-se à fenômenos contraproducentes da estrada, como drogas, prostituição e exploração sexual de crianças e adolescentes. (SANTOS, 2021)

Diante da rotina exaustiva e estressante, como colocado anteriormente, uma parcela dos caminhoneiros “submetem-se” a prostituição, diante do ambiente antagonista, pesado e de pouco lazer. Ademais, por ser uma profissão relacionada a horários estipulados, o fato de os caminhoneiros terem que esperar horas em paradas, estacionamentos ou postos, a fim de descarregar suas mercadorias, representa grande fator para que os mesmos se relacionem com os menores expostos a essas condições de exploração.

Como o Brasil é basicamente um país de tradição rodoviária, a grande maioria dos bens e pessoas é transportada pelas estradas, além do tráfego interestadual e intermunicipal de pessoas e, isso é um atrativo a mais para os que vivem da exploração sexual. (PRF, 2019-2020)

Do mesmo modo, a carona em caminhões, em regiões que beiram a BR-116, a fim de deslocamento interno (entre e os Municípios) e externo (aos demais Estados), caracteriza-se como um dos meios de transporte mais comuns, assentindo a chamada “prostituição informal” (RECORD, 2020), a qual as crianças e adolescentes, ao serem deslocadas entre os meios de transporte, tornam-se meio de exploração, fenômeno coabitante de uma parcela dos profissionais caminhoneiros. Sob o mesmo ponto de vista, termos como “não foi um programa, só uma forma de agradecimento pela carona” transfiguram-se corriqueiros, em disposição de culpabilização da vítima, isto é, exploradores e coabitantes da prática transpassam a responsabilidade pessoal que carregam, submetendo-a às vítimas, objetivando, assim, minimizar a posição de prática do crime sexual.

Dada a problematização exposta acima, como já citado anteriormente, fora criado, em 2006, o “Programa na Mão Certa”, como iniciativa da “Childhood Brasil” em parceria com o “Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade Social e apoio da Organização Internacional do Trabalho” (BRASIL, CHILDHOOD), o qual visa a mobilização de governos, instituições, organizações, empresas e outros, ao enfrentamento do fenômeno de exploração sexual de crianças e adolescentes ao longo das rodovias brasileiras. O Programa apresenta a organização técnica de sensibilizar caminhoneiros e, dessa forma, tais profissionais atuarem na posição de agentes que procuram a efetiva concretização dos direitos essenciais das crianças e adolescentes, tendo, como centro, o de frontamento do fenômeno de exploração.

Em pesquisas já realizadas, como mostra em entrevistas desencadeadas pela rede de comunicação “Record”, no ano de 2020, revela-se que muitos dos caminhoneiros, prestimosos à prática da ESCA, relativizam a idade das menores de idade, aspecto o qual representa uma das características comuns dos clientes do fenômeno de exploração sexual infantil, os quais tendem a justificar-se com frases como “ela era de menor, mas aparentava ser mais velha”, “elas mentem a idade”, “ela já tinha corpo de mulher” e outros. Além disso, em sua grande maioria, os clientes, no que se diz profissionais das rodovias (caminhoneiros), não tendem a questionar a idade dos menores de idade, uma vez que se sentem ameaçados ou “pressionados” pelas possíveis consequências geradas pelo ato a que coabitam.

3.1 Locais comuns à prática da ESCA

Os postos de combustíveis, dentro de pesquisas realizadas pela polícia federal, representam 44% dos pontos mais vulneráveis (capacidade de alimentação e pernoite) à exploração sexual infantil, aos quais profissionais da estrada param para descansar, abastecer ou até mesmo esperar o horário de carga ou descarga e, nesse tempo, se submetem ao fenômeno (BRASIL POSTOS, 2015). As crianças e adolescentes batem na porta dos caminhões e, na maior parte das vezes, o crime acontece nas boleias dos mesmos.

Por meio de entrevistas realizadas pela polícia rodoviária federal, além dos postos de combustíveis, levanta-se locais insalubres, de baixa vigilância, baixa iluminação, locais com a possibilidade de estacionamento de caminhões, bares, casas abandonadas e outros meios pelos quais os menores de idade são inseridos à prática, passando a ser alvo de diversos tipos de abusos e que, muitas vezes, ocorrem por troca de dinheiro, alimentos e drogas - pontos propícios a esse tipo de ilícito, como postos de combustíveis, bares, outros estabelecimentos

que tenham grande movimento de caminhões ou estacionamento para os mesmos, tendo com isso grande circulação de caminhoneiros. (PRF, 2019-2020)

3.2 Fatores que levam os caminhoneiros a se relacionarem com o fenômeno de exploração sexual de crianças e adolescentes

Fatores como o número de parceiras que os profissionais das estradas se relacionam, envolvimento com o comércio sexual, meios recorrentes a lidar com o desejo sexual durante o tempo fora de casa, a forte opinião quanto ao culturismo de que, se quiserem, crianças e adolescentes podem ser inseridos no fenômeno de prostituição de maneira comum, e outros pontos, demonstram e representam as maiores características dos perpetuadores da exploração sexual infantil ao longo das rodovias. (SANTOS, 2009)

3.3 Concepção dos caminhoneiros acerca dos reais motivos que levam crianças e adolescentes a se submeterem à prática sexual

Os motoristas de caminhões, em dados levantados, ao serem questionados acerca dos reais motivos pelos quais tais crianças e adolescentes se submetem à prática de exploração sexual nas rodovias, postos, bares e outros locais, destacam que a “prostituição” provinda destes decorre da baixa qualidade de vida, como falta de alimento, roupa e produtos essenciais para a vida em sociedade, má formação e conscientização por parte da família, da submissão que procede dos pais, da utilização de drogas e outros motivos. Ainda assim, vale destacar que tais caminhoneiros chamaram atenção para os valores cobrados que, muitas vezes, condizem ao preço de uma simples refeição ou, nessa toada, podem variar de região para região, chegando a cinquenta, cem ou duzentos reais. (RECORD, 2020)

Em razão do pagamento pelos serviços sexuais, os caminhoneiros, coabitantes à prática, fornecem, como colocado, valores baixos, respectivos a refeições, mas, também, drogas, álcool e até mesmo materiais essenciais do dia a dia, como óleo, arroz ou uma cesta básica - “Meio que a gente não queria fazer, mas a gente precisa, eu não podia ficar com fome.” (REPÓRTER RECORD, 2021)

Diante dessa perspectiva, ressalta-se a reflexão não só dos fatores causadores da submissão de tantas crianças e adolescentes brasileiras à prática de exploração sexual, outrossim, de muitos indivíduos inseridos na posição de profissionais das estradas que alimentam a demanda da prática sexual. Sabe-se que, segundo o Código Civil brasileiro de 2002, as individualidades dispostas abaixo dos dezesseis anos são consideradas absolutamente incapazes e, a partir dessa idade, ainda abaixo dos dezoito anos, são consideradas relativamente incapazes. Portanto, por mais que muitos dos caminhoneiros coabitantes tendem a sustentar a tese da culpabilização das vítimas (“elas se oferecem”), ainda tornam-se responsáveis por tal, visto que as mesmas ainda não são absolutamente capazes de decisões e práticas em meio a realidade, além de, dentro dessa “troca comercial”, os dispostos por “comprar” o serviço tomam sua parcela de responsabilidade, uma vez consagrada a “desigualdade” de poder, de tomada de decisão entre um adulto (caminhoneiros) e uma criança (vítimas do fenômeno).

Sabe-se, portanto, que, dentro de uma relação econômica, de uma relação pautada por “trocas”, o papel do cliente, do perpetuador de determinada conduta, faz-se essencialmente necessário. Sendo assim, dentro do cenário de exploração sexual de crianças e adolescentes, os profissionais das estradas, caminhoneiros, podem constituir-se como um dos principais personagens do fenômeno, ao praticar, normalizar, submeter-se e práticas condutas “ingênuas”, como uma simples carona. Destarte, é essência e exteriorização do problema, a efetiva

conscientização e a importância do enfrentamento de tal, a fim de que, cada vez mais, a prática seja minimizada e os menores de idade tenham a efetiva proteção, afabilidade e cuidado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em virtude do que foi exposto em respeito ao tráfico de pessoas para fins de exploração sexual e o envolvimento das crianças e adolescentes nesse contexto, pode-se afirmar que as razões para a sujeição à ESCA são complexas, mas que o principal motivo está permeado nas condições desses indivíduos envolvidos, nos quais podemos citar: as condições econômicas dos pais das crianças que as oferecem para o tráfico, ou no caso de órfãos, nas condições econômicas e sociais que se encontram, impossibilitados de qualquer outro meio de sobrevivência e na condição psicológica dos profissionais da estrada (caminhoneiros), que se encontra solitário por vários dias ou meses, em um trabalho cansativo e estressante, longe de sua família.

Os males causados pela exploração sexual infantil são diversos, que incluem tanto consequências psicológicas quanto físicas, e deixam sequelas para sempre na memória e na vida social desses indivíduos, que nada podem fazer para defender-se sozinhos. Por isso é tão importante o conhecimento da população sobre o crime, e a denúncia por parte dos mesmos pois, segundo a Constituição Federal e o Estatuto da Criança e do Adolescente, também são responsáveis pela primazia da dignidade dos menores de idade, além dos pais e do próprio Estado, que incluem a proteção e socorro em quaisquer circunstâncias.

Existem dados que comprovam a ESCA nas rodovias, alguns deles recentes, de 2019/2020, comprovados pelo MAPEAR (Mapeamento dos Pontos Vulneráveis à Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes nas Rodovias Federais Brasileiras), que faz o apontamento do crime nas rodovias federais e principalmente na incidência da BR-116. Ainda assim, nos locais onde o crime é constatado, é observada a culpabilização das vítimas e a retirada da responsabilidade dos profissionais da estrada que participam da demanda do “comércio sexual”, envolvendo os menores de idade, que não deveria ocorrer.

É de extrema importância que o governo seja tão rigoroso quanto a Constituição Federal, leis complementares e o próprio Protocolo de Palermo exigem em relação ao cuidado com meninas e meninos traficados para fins de exploração sexual, tanto antes, com o papel de prevenção, quanto depois do acontecimento, com o papel de inserção da vítima ao meio social e amparo quanto a sua saúde e meios para que a mesma não volte a depender da exploração por conta da falta de subsídios. Hoje, a máxima preocupação para enfrentar o tráfico de pessoas é diminuir a fome, que é o quesito de maior relevância para a participação na exploração sexual, o qual deve ser tratado como assunto interdisciplinar e com total apoio do governo para promover iniciativas efetivas, as quais precisam ir além da conscientização das pessoas com a ajuda de mobilizações de ONG's, para denunciar qualquer suspeita de exploração sexual infantil em qualquer estado do país.

REFERÊNCIAS

AIDS, Ministério da Saúde. *Infeções sexualmente transmissíveis*. Disponível em <<http://www.aids.gov.br/pt-br>>. Acesso em: 06 mai. 2021.

ALVES, Henrique; CREMONESE, Matheus Machado. *Transporte de produtos inflamáveis por caminhões tanque nas rodovias federais de Minas Gerais: Estudo de Caso com Acidente com Carga Perigosa na cidade de Conselheiro Lafaiete (MG)*. 2020. ALVES, Henrique. Disponível em: <https://dspace.doctum.edu>.

br/bitstream/123456789/3524/1/HENRIQUE%20ALVES.pdf. Acesso em 24 ago. 2022.

BASTOS, Silvia; CAETANO, Conceição; VIEIRA, Valderi. *BR-116 – O caminho da prevenção: intervenção social para prevenção de DST e aids entre jovens que se prostituem em rodovias*. Boletim do Instituto de Saúde, FEFFERMANN, Marina; FIGUEIREDO, Regina. v. XII, n. 40, 25-27, dez. 2006. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Maria-Irani-Coito/publication/49599806_Expediente/links/0fcfd50e6c1e6dcc1d000000/Expediente.pdf#page=27>. Acesso em: 27 abr. 2021.

BORGES, Jeane L.; DELL'AGLIO Débora D. *Relações entre abuso sexual na infância, transtorno de estresse pós-traumático (tept) e prejuízos cognitivos*. Brasil, Rio de Janeiro, Scielo, v. 22 n. 2, 2010. p. 372-374. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-56652010000200003>. Acesso em: 07 mai. 2021.

BRASIL. *Constituição Federal de 1988*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 27 abr. 2021.

BRASIL. *Lei nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002*. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm>. Acesso em: 07 mai. 2021.

BRASIL. *Lei nº 7.030, de 14 de dezembro de 2009*. Dispõe sobre a Convenção de Viena e o Direito dos Tratados. Brasília, DF, 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm>. Acesso em: 12 mai. 2021.

BRASIL. *Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990*. Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente. Brasília, DF, 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18069.htm>. Acesso em: 11 mai. 2021.

BRASIL. *Protocolo de Palermo, Lei nº 5.017 de 12 de março de 2004*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5017.htm>. Acesso em: 12 mai. 2021.

CHILDHOOD Brasil. *A violência sexual infantil no Brasil: Entenda o cenário da violência sexual contra crianças e adolescentes no Brasil e saiba como preveni-la*. 2019. Disponível em: <<https://www.childhood.org.br/a-violencia-sexual-infantil-no-brasil>>. Acesso em: 07 mai. 2021.

CHILDHOOD Brasil. *Cartilha virtual: Programa na Mão Certa*. 2006. Disponível em: <<http://www.namaocerta.org.br/>>. Acesso em: 05 mai. 2021.

CHILDHOOD Brasil. *Tipos de exploração sexual infantil: Entenda os diferentes tipos de exploração sexual conta crianças e adolescentes*. 2019. Disponível em: <<https://www.childhood.org.br/tipos-de-exploracao-sexual-infantil>>. Acesso em: 07 mai. 2021.

CHILDHOOD. *Programa na Mão Certa*. Disponível em: <<https://www.childhood.org.br/como-protegem-na-mao-certa>>. Acesso em: 05 mai. 2021.

CNT. *Boletim técnico unificado: julho de 2022*. 2022. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/boletins>>. Acesso em: 03 ago. 2022.

CNT. *Painel*. 2021. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/painel-cnt-transporte-rodoviario>>. Acesso em: 26 abr. 2021.

COITO, Maria Irani. *O Caminho da Prevenção: intervenção social para a prevenção de DST e aids entre jovens que se prostituem em rodovias*. In: Brasil, São Paulo, BIS – Boletim do Instituto de Saúde. n. 40, p. 25, 2006.

FAYAD, Daphne de Castro. *Nova legislação para atendimento à criança e ao adolescente vítima de violência*, 2018. (13m42s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=EAPm7eNMzHE&list=WL&index=35>>. Acesso em: 11 mai. 2021.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Mini Aurélio*. 8 ed. Curitiba: Positivo, 2010.

FORSTER, Valquíria. TEIXEIRA, Lais. *Políticas Setoriais II*. 1ª ed. Porto Alegre: SAGAH, 2019.

G1. *Por que o Brasil depende tanto do transporte rodoviário?*. 24 de maio de 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/por-que-o-brasil-depende-tanto-do-transporte-rodoviario.ghtml>>. Acesso em: 27 abr. 2021.

LIMA, Rafaela Preto de; MOREIRA, Rafael Bueno da Rosa. *O contexto da exploração sexual comercial de crianças e adolescentes nas rodovias brasileiras*. Congrega Urcamp. v. 16, n° 16, p. 245-259, 2020. Disponível em: <<http://ediurcamp.urcamp.edu.br/index.php/rcjjpgp/article/view/3448>>. Acesso em: 27 abr. 2021.

MATA MACHADO, Marília Novais da. *A fofoca, o estigma e o silêncio: crianças e adolescentes em situação de exploração sexual*. Arquivos Brasileiros de Psicologia, v. 58, n. 2, p. 2-10, 2006. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/2290/229017510002.pdf>>. Acesso em: 27 abr. 2021.

MELO, Nehemias Domingos de. *A exploração sexual de menores - Uma reflexão da situação protetiva no Brasil*. 2020. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/83453/a-exploracao-sexual-de-menores-uma-reflexao-da-situacao-protetiva-no-brasil>>. Acesso em: 26 ago. 2022.

MELROSE, Margaret. *Critical Perspectives on Child Sexual Exploitation And Related Trafficking*. Editora AIAA, 2013ª ed. Reino Unido: Londres, 2013.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. *Rodovias federais*. 2019. Disponível em: <<https://antigo.infraestrutura.gov.br/rodovias-brasileiras.html>>. Acesso em: 26 abr. 2021.

OLIVEIRA, Pedro Ivo de. *PRF apreendeu, até agora, 4,5 bilhões de criminosos*. Agência Brasil. 2020. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-10/prf-apreendeu-ate-agora-r-45-bilhoes-de-criminosos>>. Acesso em: 26 abr. 2021.

PRF. *Mapeamento dos Pontos Vulneráveis à Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes nas Rodovias Federais Brasileiras*. 8ª ed. Brasil, 2019-2020. Disponível em: <[https://www.childhood.org.br/childhood/publicacao/mapear2019_2020%20\(1\).pdf](https://www.childhood.org.br/childhood/publicacao/mapear2019_2020%20(1).pdf)>. Acesso em: 28 mai. 2021.

REDONDO, João. *Tráfico de seres humanos: um acontecimento traumático: da prevenção à intervenção em rede: que papel para os serviços de saúde?*. In: Portugal, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra. Portugal, n. 17, p. 36, 2017.

REPORTER Record Investigação. *Repórter Record Investigação denuncia a exploração sexual infantil na BR-116*. 2021. (14m42s). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=C4nUW_AQA1g> Acesso em: 30 abr. 2021.

ROCHA, Graziella. *Ações de combate ao Tráfico de Pessoas*, 2020. (12m20s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=Yq1BKDDXRrs>>. Acesso em: 16 abr. 2021.

SANTOS, Edvaldo Pedro dos. *O enfrentamento à exploração sexual comercial de crianças e adolescentes nas rodovias federais: uma análise das ações da Polícia rodoviária Federal na Região Metropolitana do Recife/CE*. Recife, 2016. p. 149. Dissertação (Mestre em Direitos Humanos) – Programa de Pós-Graduação em Direitos Humanos. Disponível em: <<https://attena.ufpe.br/handle/123456789/18714>>. Acesso em: 26 abr. 2021.

SANTOS, Elder Cerqueira. *Exploração sexual de crianças e adolescentes: uma análise comparativa entre caminhoneiros clientes e não-clientes do comércio sexual*. Brasil, Porto Alegre, SCIELO, v. 21, n. 3, 2008, p. 30 Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-79722008000300013>. Acesso em: 07 mai. 2021.

SANTOS, Elder Cerqueira; MORAIS, Normanda; MOURA, Andreína; KOLLER, Sílvia Helena; VAZ, Marlene. *Exploração Sexual Comercial de Crianças e Adolescentes: Um Estudo com Caminhoneiros Brasileiros*. Scielo, 2007. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/ptp/v23n3/a04v23n3>>. Acesso em: 03 mai. 2021.

SANTOS, Elder Cerqueira; MORAIS, Normanda; MOURA, Andreína; KOLLER, Sílvia Helena. *Exploração sexual de crianças e adolescentes: uma análise comparativa entre caminhoneiros clientes e não-clientes do comércio sexual*. Scielo Brasil, 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S010279722008000300013&script=sci_arttext&tln=pt> Acesso em: 03 mai. 2021.

SANTOS, Elder Cerqueira; PADILHA, Carolina. *Tráfico de Pessoas e Violência Sexual. O caminhoneiro e o enfrentamento da exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias brasileiras*. Brasília, 2007 Disponível em: <[http://www.andi.org.br/sites/default/files/legislacao/Tr%C3%A1fico%20de%20Pessoas%20e%20Viol%C3%Aancia%20Sexual%20\(livro_Violes_UnB\).pdf#page=135](http://www.andi.org.br/sites/default/files/legislacao/Tr%C3%A1fico%20de%20Pessoas%20e%20Viol%C3%Aancia%20Sexual%20(livro_Violes_UnB).pdf#page=135)>. Acesso em:

07 mai. 2021.

SANTOS, Elder Cerqueira; SOUSA, Diogo Araujo. *O papel dos caminhoneiros na perpetração de crianças e adolescentes*. Revista Psicologia e Saúde. v. 7, n. 2, p. 168-176, 2015. Disponível em: <<https://www.pssa.ucdb.br/pssa/article/view/444>>. Acesso em: 26 abr. 2021.

SILVA, Guilherme J. C.; MENEZES, Livia B.; NEDER, Henrique D. *Qualidade da Malha Rodoviária, custos econômicos associados e determinantes dos acidentes de trânsito no Brasil: avaliação e proposição política*. R. Pol. Públ., São Luís, v. 19, n.1, p. 327-347, 2015. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/3211/321143201024.pdf>>. Acesso em: 26 abr. 2021.

SOUZA, Vitor Helio Pereira de. *O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias de viscosidade*. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, v. XIV, núm. 331 (21). 2010. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-21.htm>>. Acesso em: 27 abr. 2021.

TEIXEIRA, Maria Aparecida Vieira. *Tráfego interno de pessoas para fins de exploração sexual na Bahia: um novo olhar sobre as rodovias*. Salvador, 2013. 102 p. Dissertação (Mestre em Segurança Pública) - Universidade Federal da Bahia. Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/17045>>. Acesso em: 27 abr. 2021.

TRUCK, Proteauto. *Caminhoneiro: como é a profissão?*. 2018. Disponível em: <<https://blog.proteauto-brasil.com.br/caminhoneiro-como-e-a-profissao/#:~:text=Atualmente%2C%20existem%20mais%20de%202,%2C%20comida%2C%20m%C3%B3veis%2C%20etc>>. Acesso em: 06 mai. 2021.

TRUCKPAD. *Caminhoneiro: tudo o que você precisa saber sobre a profissão*. 2020. Disponível em: <<https://www.truckpad.com.br/blog/profissao-caminhoneiro/>> Acesso em: 04 mai. 2021.

UNDIME Brasil. *Congresso mundial debate abuso sexual infantil e adolescente*. 2008. Disponível em: <<https://undime.org.br/noticia/congresso-mundial-debate-abuso-sexual-infantil-e-adolescente>>. Acesso em: 11 mai. 2021.

UNICEF, Inter-Parliamentary Union, United Nations Children's Fund. *Combating child Trafficking*, 2005.

ABSTRACT

Previous researches elucidates the perpetuation of Child Sexual Exploitation by road professionals - truck drivers - along the highways, around the regions that nearby the BR-116, for numerous purposes. In this way, the present article expands the real and diverse reasons that subject children and adolescents to the phenomenon of sexual exploitation, concentrating on the truck drivers, which represents one of the main characters of the practice. After the exhibition of the problem, there is the exposition of institutions responsible for the insertion of victims in the social environment and, similarly, for facing the phenomenon along highways, gas stations, bars and other places susceptible to the fact. Finally, was sought about prevention the phenomenon, unfortunate, ordinary in several regions and which, on several occasions, becomes culturally seen by the population as a commonplace circumstance, being camouflaged by the ills that surround it, in addition to clarify the dreary reasons why so many minors are subjected to the deplorable situation described.

KEYWORDS

BR-116; child sexual exploitation; road professionals; highways; human trafficking.