

# AS DROGAS E OS MOTORISTAS PROFISSIONAIS

Dimensionando o  
problema e  
apresentando  
soluções

**SOS** Estradas  
PROGRAMA SEGURANÇA NAS ESTRADAS  
[www.estradas.com.br](http://www.estradas.com.br)

Coordenação  
Rodolfo Alberto Rizzotto

# Índice

04 - PREFÁCIO

05 - INTRODUÇÃO

06 - PROLIFERAÇÃO DE ESTUDOS E INFORMAÇÕES

08 - O QUE A IMPRENSA REVELA

11 - O REFORÇO ACADÊMICO

14 - A INVESTIGAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

15 - CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS E A SAÚDE DOS CAMINHONEIROS

18 - DO VÍCIO PARA O TRÁFICO

21 - A PRIMEIRA ARMA CONTRA OS ACIDENTES E AS DROGAS: A LEI DO DESCANSO

24 - RESOLUÇÃO Nº 460/13 DO CONTRAN: A LUZ NO FIM DO TÚNEL

27 - EXAME TOXICOLÓGICO DE LARGA JANELA - A EXPERIÊNCIA DE QUEM JÁ UTILIZA

28 - ESTUDO DE CASO: A TRANSPORTADORA AMERICANA J B HUNT

34 - CONCLUSÃO

# AS DROGAS E OS MOTORISTAS PROFISSIONAIS

## Dimensionando o problema e apresentando soluções

### PREFÁCIO

O Brasil vem registrando um grande aumento no consumo de drogas por motoristas profissionais. A principal motivação é conseguir resistir às pesadas jornadas de trabalho. As consequências dessa prática para a saúde dos motoristas são muito graves e, além disso, aumentam o comportamento de risco e os acidentes nas estradas.

Vários estudos científicos há mais de 10 anos alertam para a necessidade de combater com rigor esse problema. E algumas das principais conclusões dessas investigações são apresentadas neste novo trabalho do SOS Estradas, em prol da redução de acidentes rodoviários.

Os trabalhos e estudos do SOS Estradas tem sempre caráter pragmático, por isso as fontes, links e informações estão disponíveis no próprio texto. Buscamos essencialmente situações concretas, fatos reais, para ilustrar o problema e suas possíveis soluções.

Diariamente matérias veiculadas nos principais meios de comunicação do país revelam o crescimento do uso de drogas por caminhoneiros e motoristas de ônibus, bem como o aumento do transporte rodoviário de drogas. Os subsídios fornecidos pela imprensa para este tema, também representam uma contribuição importante para as autoridades e não deve ser negligenciado. Por isso, o SOS Estradas elenca várias dessas matérias que dão um panorama mais realista da dimensão do problema e de suas consequências nas estradas.

O consumo de drogas por motoristas profissionais está criando dependentes e contribuindo para a expansão do tráfico em todo país, pela capilaridade da atividade de transporte rodoviário. Motoristas passam de usuários a transportadores das drogas, e alguns até se tornam traficantes.

A Resolução Nº 460/2013 do Contran traz uma nova arma para o combate ao uso de drogas por motoristas profissionais pois adiciona aos exames médicos obrigatórios para habilitação e renovação profissional das categorias C, D e E, o exame toxicológico de larga janela, popularmente conhecido como teste de cabelo, que permite, com a coleta de pequena quantidade, identificar se o doador utilizou drogas nos últimos 90 dias.

O uso desses exames está produzindo resultados impressionantes em vários setores em que a segurança é fundamental. Inclusive no setor de transporte rodoviário. O SOS Estradas, sob a luz dessas experiências, acredita que estamos no limiar de uma nova fase no transporte rodoviário seguro. Para isso, os exames de larga janela poderão dar uma contribuição inestimável e este trabalho procura demonstrar a importância de utilizar esta arma a favor do transporte responsável.

### INTRODUÇÃO

Quando em 2004 realizamos o estudo “Morte no Trânsito – Uma Tragédia Rodoviária”, detectamos que o cansaço era uma das principais causas de acidentes com motoristas profissionais. A motivação para nosso estudo nasceu das denúncias dos próprios motoristas.

Submetidos a pesadas jornadas, os caminhoneiros e motoristas de ônibus frequentemente cochilavam ao volante, e em média 50% dos acidentes aconteciam sem o envolvimento de qualquer outro veículo. Indício claro de que o cansaço poderia ser o principal causador do sinistro.

Na ocasião, tanto para analisar os acidentes envolvendo ônibus assim como caminhão, utilizamos, além das estatísticas oficiais, as informações geradas pela imprensa, mesmo considerando que há dez anos atrás o noticiário na web sobre esses fatos era limitado, quase que restrito aos grandes veículos. Mesmo assim, já era possível encontrar um número razoável de veiculações na imprensa do interior que permitia tomar conhecimento de acidentes que jamais seriam divulgados pela chamada grande imprensa.

Como os veículos de comunicação do interior costumam repercutir por alguns dias as consequências, o estado dos feridos, as primeiras investigações dos acidentes, passamos a dispor de dados e informações que as estatísticas não revelam.

Ao falar da morte do motorista, seja ele caminhoneiro ou condutor de ônibus, era comum a esposa, filhos e familiares relatarem a fadiga dos mesmos, as reclamações que a vítima fazia no período que antecedia o acidente e o excesso das jornadas. Em alguns casos, colegas de profissão revelavam que para aguentar a viagem era cada vez mais comum o uso do chamado *rebite*, cápsula estimulante constituída basicamente de anfetaminas (legais\* e ilegais), que, supostamente, permite aguentar dirigir mais horas sem dormir. Entretanto, eles mesmos reconheciam que quando o efeito da droga passava o motorista não conseguia manter-se acordado, caindo em um estado de torpor quase que imediato, com o veículo ainda em circulação.

Poucos meses depois do nosso estudo, uma série de matérias veiculadas no *Jornal Nacional*, da Rede Globo, focada no transporte rodoviário de passageiros, mostrou motoristas dormindo ao volante com 46 pessoas a bordo. Além de revelar as condições absolutamente inadequadas de trabalho, com alojamentos precários e escalas desumanas em um cenário assustador onde o uso de rebite pelos motoristas já fazia parte da rotina de muitos deles.

Dez anos depois do nosso primeiro estudo nesse sentido, o quadro piorou principalmente no que diz respeito aos caminhoneiros e ao tipo de droga utilizada para aguentar a jornada excessiva. O chamado rebite está sendo substituído por drogas mais pesadas, em particular a cocaína, e as consequências vão muito além da dependência química desses profissionais em razão dos possíveis acidentes que podem provocar.

Segundo o Atlas da Acidentalidade do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, em 2012 foram registrados 62.851 acidentes envolvendo caminhões nas rodovias federais, provocando a morte de 3.682 pessoas, um número médio de 10,1 mortos por dia. A falta de atenção lidera

\* As anfetaminas legais, amfeprapmona, mazindol e femproporex estiveram banidas pela ANVISA por alguns anos, mas, devido a uma recente decisão do Senado, voltarão ao mercado como inibidores de apetite controlados; Entre as anfetaminas ilegais, encontramos principalmente metanfetaminas, bastante potentes.

o número absoluto de acidentes, com 21.860 ocorrências, fruto principalmente da fadiga dos motoristas profissionais e da pressão para cumprir horários.

O consumo de drogas por motoristas profissionais está contribuindo para a criação de uma grande rede de distribuição do tráfico, aproveitando a capilaridade das rodovias, não apenas para levar a droga aos grandes centros, mas para distribuir em todos os recantos do Brasil, atingindo pequenas cidades totalmente despreparadas para lidar com esse mal.

Apesar da gravidade da situação, existem algumas alternativas viáveis que no curto prazo poderão produzir resultados fantásticos, não só para combater o uso de drogas por motoristas profissionais e suas consequências para a segurança, como também enfraquecer a estrutura de distribuição do tráfico no país.

Esse é o foco do atual trabalho que não tem a pretensão de ser um estudo científico. Trata-se de uma análise do problema com apresentação de soluções que poderão revolucionar a segurança no transporte rodoviário de passageiros e cargas, praticamente sem ônus para o Estado.

Esse sempre foi o conceito do *SOS Estradas*. Apresentar soluções simples que possam resolver graves problemas, sem exigir grandes investimentos. Projetos que demandam recursos vultosos estimulam eternos adiamentos das ações e das políticas públicas e são o terreno fértil para a inércia do Estado.

## PROLIFERAÇÃO DE ESTUDOS E INFORMAÇÕES

Há dez anos já existiam alguns estudos importantes que revelavam o uso de drogas por motoristas profissionais para suportar o excesso de jornada. Entretanto, ainda eram poucos, ainda que valiosos. Muitos ficavam restritos ao mundo acadêmico e dificilmente eram disponibilizados online ou acessíveis via web. Até as limitações de banda dificultavam aos interessados a possibilidade de efetuarem o download das poucas obras disponíveis.

Com o passar dos anos, inúmeros estudos foram publicados e vem confirmando a gravidade do problema. Pesquisas de campo e exames realizados espontaneamente por motoristas profissionais indicam que praticamente 50% dos caminhoneiros usam ou usaram, em algum momento, anfetaminas e outros tipos de droga para suportar as longas jornadas.

Paralelamente, com a ampliação do processo de concessão de rodovias, várias concessionárias têm realizado operações de natureza social com esse público, com avaliação médica, confirmando as péssimas condições de saúde desses profissionais que transportam mais de 60% da carga do país. Em alguns casos os motoristas fazem exames e são transportados imediatamente para o hospital, devido à gravidade das doenças. No caso de drogas, há situações nas quais o caminhoneiro é encontrado em estado de pré-overdose.

Apesar do volume de estudos científicos alertando sobre a gravidade da questão e das inúmeras matérias geradas pela imprensa e pelas operações de saúde das concessionárias de rodovias, o assunto ainda não despertou a atenção das autoridades, ao menos num grau que justificasse a adoção de uma política pública eficiente de combate ao uso de drogas por motoristas profissionais.

Nem mesmo graves acidentes com dezenas de vítimas, onde ficou provado o uso de drogas pelo motorista, motivou uma ação concreta do Estado. Com a chamada Lei Seca e seus

aperfeiçoamentos jurídicos, ficou a impressão de que as autoridades achavam suficientes as ações adotadas apenas para combater o consumo de álcool por quem dirige.

Entretanto, apesar de haver registros de acidentes com caminhoneiros alcoolizados, a grande maioria ocorre, como já dito anteriormente, por cansaço, excesso de velocidade para atender o cliente e - muito ligado aos motivos anteriores - o uso de drogas. Nas operações realizadas nas rodovias são cada vez mais raros os casos de caminhoneiros flagrados embriagados. Paralelamente, encontrar drogas na cabine se tornou muito mais frequente que a bebida.

As dificuldades da atividade do transporte rodoviário, o número expressivo de mortes dos motoristas e o surgimento de outras oportunidades no mercado foram desestimulando o exercício da profissão. A falta de mão de obra abriu as portas para o aumento da capacidade de carga nos veículos, com frequência sem respeitar os limites legais, como tem sido identificado pelo Ministério Público do Trabalho em várias operações de fiscalização (<http://estradas.com.br/operacao-do-ministerio-publico-do-trabalho-flagrou-frotas-com-cargas-superiores-a-115-toneladas>).

O excesso de peso, com veículos circulando com mais de 70 toneladas, aumentou a gravidade dos acidentes e riscos de fadiga da própria máquina, principalmente dos sistemas de freios. O somatório de excesso de carga, redução da capacidade de frenagem do veículo, motoristas cansados, excesso de velocidade e uso de drogas, resulta na multiplicação de tragédias rodoviárias que temos assistido.

É cada vez mais comum o caminhoneiro, mesmo vendo veículos parados na rodovia por obra, acidente ou retenção, não conseguir parar seu veículo e, literalmente, passar por cima de vários outros, deixando um rastro de morte e destruição na pista. Poucos dias antes de finalizarmos este trabalho, uma carreta colidiu com um guincho de uma concessionária de rodovia do Paraná e matou dois mecânicos da empresa que atendiam outro caminhoneiro. Nem mesmo a sinalização profissional da concessionária foi suficiente para que o motorista percebesse a presença dos veículos.

Em virtude de todos esses fatores, o *SOS Estradas* resolveu focar esse trabalho na questão do uso de drogas pelos motoristas profissionais, em particular dos caminhoneiros. Nosso objetivo, é comprovar que as informações obtidas nos estudos realizados por vários especialistas, a grande quantidade de matérias divulgadas pela imprensa e as apreensões de drogas pelas polícias rodoviárias, já são alertas mais do que suficientes para que a sociedade e as autoridades entendam que combater o uso de drogas por motoristas profissionais tem que ser prioridade.

As consequências aparecem nos acidentes nas rodovias, na distribuição da droga e no drama humano desses profissionais. Eles estão gritando por socorro e não podemos virar as costas para essa realidade que afeta a segurança de toda a sociedade.

Afinal, os motoristas profissionais transportam mais de 60% da carga no país e centenas de milhões de brasileiros nas linhas de ônibus, apenas nas rodovias.

Naturalmente, este trabalho não visa somente falar do problema, mas apresentar soluções, particularmente quanto à questão do uso de drogas por motoristas profissionais que pode ser combatido de forma simples, usando novos métodos, como iremos demonstrar.

## O QUE A IMPRENSA REVELA

Independente dos trabalhos científicos, a imprensa tem sido a principal fonte para revelar a dimensão do problema do uso de drogas por motoristas profissionais. Atualmente, são mais de uma centena de reportagens por ano nas principais redes de televisão abordando o tema. Sem contar milhares de matérias na mídia impressa, rádio e internet.

Embora a maioria das matérias não tenham repercussão nacional, o número de acidentes causados por motoristas conduzindo sob efeito de drogas gera pauta diária em várias regiões do país. Sem contar outras matérias que tratam de temas como apreensões de droga; venda de entorpecentes nos postos de abastecimento; o excesso de jornada dos motoristas; as coberturas das ações de fiscalização em barreiras fiscais e das operações de saúde das concessionárias de rodovias. Para citar apenas alguns fatos que geram notícia.

Nas matérias, especialmente as produzidas pelos canais de televisão, é possível perceber que os motoristas contam sem qualquer cerimônia que usam rebite ou outro tipo de droga. É quase um ato de desespero. Eles se expõem na mídia nacional admitindo que usam ou já usaram drogas. Os que não consumiram, falam com naturalidade sobre o que outros colegas fazem, esclarecem como é fácil comprar drogas e explicam como funciona, como se fosse algo natural, inexorável. Ao mesmo tempo estão mostrando os caminhos para coibir, punir e fiscalizar. É um pedido implícito para que a sociedade e autoridades façam algo.

Por outro lado, revela um conformismo desses profissionais. Mesmo sabendo que correm risco diariamente, pelo comportamento condenável de seus pares, eles aceitam como se fosse inevitável. É uma demonstração clara da falta de esperança de que as autoridades consigam resolver o problema ou tenham a intenção de fazê-lo.

O uso de drogas representa uma concorrência desleal para quem não usa. Afinal, quantos fretes são perdidos por aqueles que não admitem viajar sem dormir, em excesso de velocidade ou usando substâncias ilícitas? E a facilidade de flagrar as irregularidades é impressionante. Uma simples pesquisa com as palavras drogas e caminhoneiros, por exemplo, no site do sistema Globo de comunicação oferece dezenas de alternativas de matérias em que essa questão aparece em destaque.

E elas não ficam na reportagem em si, mas contam com participações e comentários brilhantes, como do jornalista Alexandre Garcia, uma espécie de porta-voz da TV Globo para analisar questões pertinentes à segurança no trânsito (<http://globo.com/rede-globo/bom-dia-brasil/v/alexandre-garcia-fala-sobre-uso-de-drogas-nas-estradas/1922256>).

O mesmo ocorre em todas as outras emissoras. No site de qualquer uma delas é possível encontrar rapidamente inúmeras matérias sobre as drogas e motoristas profissionais. E os jornalistas não só cobrem o assunto como também são vítimas deles. No dia 28 de abril de 2012 um comboio com 30 veículos, entre viaturas da polícia e da imprensa, seguia pela RS -122, próximo de Farroupilha no Rio Grande do Sul, quando foi surpreendido por um caminhoneiro numa curva. Ele invadiu a pista contrária, colidiu com diversos veículos do comboio e provocou a morte de dois jornalistas da Rede Bandeirantes de Televisão e ferimentos em mais sete pessoas. O condutor reconheceu que estava sob efeito de rebite e que dirigia por dois dias sem praticamente descansar (<http://tv.uol.com.br/video/acidente-mata-02-profissionais-da-band-no-rio-grande-do-sul-04020E9A3872C4B92326>). Ele foi indiciado criminalmente por tentativa de assassinato das sete pessoas e pela morte dos jornalistas (<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2012/06/policia-indicia-caminhoneiro-por-mortes-de-jornalistas-em-acidente-na-serra-3788199.html>).

Uma reportagem de Eduardo Ribeiro, da Rede Record, exibida em março de 2014, mostrou que mais de mil caminhoneiros morrem por ano nas estradas brasileiras. As principais causas são o excesso de jornada, a pressão para entregar o mais rápido possível a carga e o uso de drogas. ([http://noticias.r7.com/fala-brasil/videos/reportagem-especial-mostra-os-perigos-e-dificuldades-da-vida-de-caminhoneiro-15032014?fb\\_action\\_ids=228536104015916&fb\\_action\\_types=og.recommends&fb\\_source=feed\\_opengraph&action\\_object\\_map=%7B%22228536104015916%22%3A1459945290901479%7D&action\\_type\\_map=%7B%22228536104015916%22%3A%22og.recommends%22%7D&action\\_ref\\_map=%5B%5D](http://noticias.r7.com/fala-brasil/videos/reportagem-especial-mostra-os-perigos-e-dificuldades-da-vida-de-caminhoneiro-15032014?fb_action_ids=228536104015916&fb_action_types=og.recommends&fb_source=feed_opengraph&action_object_map=%7B%22228536104015916%22%3A1459945290901479%7D&action_type_map=%7B%22228536104015916%22%3A%22og.recommends%22%7D&action_ref_map=%5B%5D))

Num dos blocos da matéria, o repórter relata que em apenas 20 minutos de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal em três abordagens, dois motoristas tinham drogas na cabine e admitiram fazer uso. Um deles estava de posse de nada menos do que 150 comprimidos de anfetamina. O caminhoneiro entrevistado trabalhava como cegonheiro para uma das maiores transportadoras de veículos do país, que atende as montadoras. Naquele momento os veículos que transportava tinham valor estimado de R\$ 800 mil reais. (<http://player.r7.com/video/i/5320fcf81d4206b1890079e8?layout=wide252p>)

O jornal Correio do Povo, de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, em maio de 2014, publicou uma série de reportagens intitulada: "Os zumbis ao volante". Alguns motoristas citados

### **Estudos científicos compilados pelo jornal O Estado de Minas, revelam que mais de 50% dos acidentes com caminhoneiros envolviam motoristas que usavam drogas.**

estavam dirigindo a quatro noites sem dormir. Sem nenhuma dificuldade os jornalistas conversaram com vários motoristas que usavam drogas e constataram a facilidade em adquiri-las. A reportagem do Correio do Povo esclareceu que o consumo de drogas evoluiu. Um motorista revelou "já ter usado anfetamina", o popular rebite. "Mas com o tempo, o organismo foi exigindo doses maiores da droga. Além disso, ficou sabendo que as anfetaminas podem colaborar para o desencadeamento de sérios problemas cardíacos. Resultado: migrou para a cocaína, acreditando não ser tão nociva quanto "os comprimidos" (<http://www2.correiodopovo.com.br/Noticias/?Noticia=524644>).

O jornal Estado de Minas, do estado que possui a maior malha rodoviária federal do país, fez duas séries de reportagens baseadas em estudos científicos com dados impressionantes. Numa delas, em maio de 2012, revelou que mais de 50% dos acidentes com caminhoneiros envolviam motoristas que usavam drogas ([http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/05/06/interna\\_gerais,292695/pesquisa-diz-que-maioria-de-caminhoneiros-envolvidos-em-acidente-usava-drogas.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/05/06/interna_gerais,292695/pesquisa-diz-que-maioria-de-caminhoneiros-envolvidos-em-acidente-usava-drogas.shtml)).

Outra do mesmo veículo de comunicação, com a participação da TV Alterosa, destacava em detalhes: "No ano passado (2011), de acordo com a Polícia Militar de Minas Gerais, as estradas estaduais registraram 8.513 acidentes com veículos de carga. O número é 132% maior do que o de 2010, quando 3.666 caminhões e carretas se envolveram em tombamentos, batidas e atropelamentos. Nas rodovias federais os números também impressionam. Dos 30.032 veículos envolvidos em acidentes entre janeiro e novembro do ano passado (2011), 11.345 (37,7%) eram caminhões e carretas, de acordo com a Polícia Rodoviária Federal (PRF). O índice, maior que a média nacional, de 31%, só fica atrás dos carros de passeio, responsáveis por 15.314 (51%). Porém, a frota de carros no estado, que chega a 4.223.737, é

90% maior que a de caminhões e carretas, de 475.791 (11%). Num ambiente com apenas esses veículos, a participação dos transportes de carga em acidentes é três vezes maior que a dos automóveis.”

A mesma matéria ainda acrescentava que pesquisa do Ambulatório de Dependência Química da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), apurou que três em cada 10 caminhoneiros usam regularmente rebites e anfetaminas para circular insones por horas a fio pelas estradas brasileiras.

A série, chamada de “*Os homens-bomba nas estradas*” trouxe uma declaração surpreendente de um motorista: “Irresponsável eu seria se não tomasse rebite. Tenho que dirigir às vezes 18 horas sem parar. Prefiro tomar e viver do que morrer dormindo ao volante”.

A falta de mão de obra também está contribuindo para a entrada de jovens no mercado de trabalho, que assumem o volante de uma carreta com apenas dois anos de habilitação. Numa das reportagens do Estado de Minas, a observação de um médico especialista em Medicina de Tráfego, revela mais uma ponta do iceberg: a presença ao volante dos pesados de jovens inexperientes e mais afeitos ao uso de drogas.

Veja o que dizia na reportagem o presidente da Associação Mineira de Medicina do Tráfego, Fábio Nascimento, que criticava a facilidade com que se conseguem carteiras D e E para dirigir carretas que transportam produtos perigosos: “Rapazes com apenas dois anos de carteira já podem ser caminhoneiros. Ou seja, basta ter 20 anos. Isso se reflete na imprudência que vemos nas estradas e no uso de drogas e medicamentos” ([http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/02/05/interna\\_gerais,276179/veiculos-de-carga-estavam-envolvidos-em-quase-metade-dos-acidentes-registrados-em-2011.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/02/05/interna_gerais,276179/veiculos-de-carga-estavam-envolvidos-em-quase-metade-dos-acidentes-registrados-em-2011.shtml)).

Aliás, essa é uma reclamação constante dos motoristas veteranos. A de que a “garotada”, além de inexperiente, seria mais frequentemente irresponsável e com maior tendência a usar drogas e, por consequência, ser imprudente na estrada. Em outros casos, há denúncias consistentes de motoristas, que afirmam que empresas entregam para o motorista o rebite para a realização da viagem.

Por trás do uso de drogas, principalmente cocaína, estaria também a razão de tantos vídeos na internet mostrarem caminhoneiros fazendo manobras em zigue-zague, a chamada quebra de asa. Em cenas assustadoras que foram inclusive objeto de extensa matéria no Fantástico, da Rede Globo, é possível qualquer cidadão entender o risco que todos os usuários das rodovias correm (<http://globo.com/redeglobal/fantastico/v/caminhoneiros-se-arriscam-em-manobras-pelas-estradas/2811100>).

A grande quantidade de matérias na imprensa, em todos os tipos de mídia, deveriam estimular as autoridades a combaterem com mais rigor as drogas nas rodovias, bem como estabelecer políticas específicas para enfrentar o excesso de jornada por motoristas profissionais.

Infelizmente, na prática isso não acontece e as armas utilizadas são normalmente as mesmas, principalmente as operações de fiscalização da Lei Seca, que não tem equipamento para detectar uso de drogas. Colocando à frente dessa tarefa a já tão sobre carregada Polícia Rodoviária Federal.

## O REFORÇO ACADÊMICO

A realidade da estrada chamou a atenção dos meios de comunicação e foi despertando na comunidade científica o interesse por realizar estudos para avaliar as condições de trabalho e

**Sabe-se que até 50% dos caminhoneiros podem ser usuários frequentes de anfetaminas e cocaína nas estradas, tornando esse problema – atualmente - mais grave que o álcool nas cidades.**

saúde dos motoristas profissionais e suas consequências para toda a sociedade. Com isso, proliferam documentos em todo o país, de várias instituições acadêmicas, pesquisas, teses sobre a vida do motorista profissional, em particular os caminhoneiros.

Pesquisa realizada pela Faculdade de Ciências Médicas de Minas Gerais com condutores de veículos de carga no Ceasa, em Contagem, na Grande Belo Horizonte, revelou que 50,9% dos condutores de cargas que se acidentaram faziam uso das drogas conhecidas como rebites.

Em palestra proferida neste ano de 2014 sobre a pesquisa do Ceasa de Minas, seu coordenador, o professor e médico-perito, Leandro Duarte de Carvalho, revelou que o trabalho exigiu uma aproximação cuidadosa dos pesquisadores que ficaram praticamente três anos estudando o comportamento dos motoristas, já que havia muita desconfiança dos mesmos achando que os pesquisadores eram da polícia ou órgão equivalente.

O índice de acidentes apurado com motoristas que utilizaram drogas é ainda mais impressionante quando consideramos que praticamente um de cada dois acidentes que ocorrem nas estradas de Minas Gerais envolve caminhões.

Dr. Leandro Carvalho enfatizou: “Concluimos que o problema das anfetaminas nas estradas é tão grave quanto o do álcool nas ruas da cidade. É algo do qual o caminhoneiro dificilmente consegue escapar na situação atual, com a pressão, o prazo de entrega, os prêmios, as comissões, e tudo mais para apressá-lo”.

Na pesquisa coordenada por Carvalho, ficou constatado que dos entrevistados que consomem anfetaminas, 86,9% afirmaram conduzir o veículo por mais de 13 horas ininterruptas, sendo que 75,8% disseram dormir menos de cinco horas diárias.

A frequência de utilização da droga também é alta: 57,1% dos entrevistados afirmaram usar os estimulantes pelo menos três vezes por semana. Dentre os usuários de anfetamina 70% tem idade entre 20 a 46 anos e 21% de 46 a 75 anos, o que indica que são os mais jovens os principais usuários de drogas, conforme alegam muitos caminhoneiros.

A situação em Minas Gerais não é diferente da encontrada em São Paulo pelas pesquisadoras Maria Masson e Valéria Monteiro, da Universidade Estadual de Campinas, no estudo de 2010 intitulado: “Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão”.

Segundo as pesquisadoras, em relação ao uso de medicamentos, a maioria dos entrevistados (54,2%) fazia uso de drogas psicoativas para se manterem acordados, devido a necessidade de percorrerem longas distâncias e sofrerem pressão do tempo para a entrega de mercadorias ([http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-71672010000400006](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-71672010000400006)) sendo que 54,4% dos motoristas

ingeriam até cinco comprimidos de anfetamina por viagem. Outro dado assustador é que 43,8% estavam usando drogas há mais de 10 anos. Os entrevistados afirmaram dormir em média 5,3 horas por dia na semana em que estavam trabalhando e 7,9 horas no final de semana. O foco da pesquisa foram caminhoneiros que transportam cargas perecíveis, em particular os verdureiros.

Uso de Rebite		
	Quantidade	
Sim	57	54,2%
Não	48	45,8%
<b>Total</b>	<b>105</b>	

Nº de Comprimidos		
	Quantidade	
1 até 5	31	54,2%
6 até 10	13	22,8%
11 até 19	5	8,8%
20 ou mais	7	12,3%
Não Consta	1	1,8%
<b>Total</b>	<b>57</b>	

Tempo de uso (anos)		
	Quantidade	
Menos de 5	10	17,5%
5 até 9	7	12,3%
10 ou mais	25	43,9%
Não Consta	15	26,3%
<b>Total</b>	<b>57</b>	

Marco Túlio de Mello, Diretor do Centro Multidisciplinar em Sonolência e Acidentes (CEMSA) já realizava um trabalho anterior à vigência do atual Código de Trânsito Brasileiro, sobre a fadiga dos motoristas, em particular os motoristas de ônibus. Pois é exatamente para enfrentar o sono que os motoristas acabam caindo na armadilha das drogas.

Já em 1994, portanto há 20 anos, durante sua tese de doutorado, Marco Túlio foi convidado por uma empresa de ônibus a realizar estudo sobre o sono dos motoristas. Na ocasião ficou impressionado por observar que 16% dos motoristas de ônibus, dos 400 pesquisados, admitiram ter dormido alguma vez ao volante. Mas quando levados ao laboratório do sono, ficou comprovado que isso ocorria com 55% deles.

E diferente dos caminhoneiros que dormem em minúsculas cabines, os motoristas de ônibus dormem em condições melhores, geralmente em alojamentos, ou seja, em camas, ainda que num ambiente impróprio para o repouso necessário.

Embora a maioria dos motoristas profissionais ainda não tenha sucumbido às drogas, há estudos que já acenderam o alerta vermelho há mais de 10 anos. Dentre eles, merece destaque a pesquisa de Wendler, Busato e Myoshi, da Universidade de Ponta Grossa, no Paraná, publicada em 2003, intitulada: "Uso de Anfetaminas por motoristas de caminhão para reduzir o sono" (<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/biologica/article/view/364/372>).

Foram entrevistados 318 caminhoneiros e apenas 3,12% afirmaram nunca ter usado nenhum tipo de medicamento para reduzir o sono e 96,88% admitiram ter feito uso, pelo menos uma vez, ou utilizar rotineiramente medicamentos com a finalidade de aumentar o tempo de vigília.

A constatação da fadiga dos motoristas profissionais também estava sendo observada pelas entidades patronais há mais de dez anos. Em 2002, a Confederação Nacional dos Transportes realizou pesquisa com caminhoneiros e apurou que existiam 1,2 milhão de autônomos, esses com jornada média de 15 horas por dia.

Dos motoristas entrevistados 51,5% informavam trabalhar entre 13 e 19 horas por dia e 10,4% mais de 20 horas. Essas condições desumanas, inclusive com pernoite em cabines minúsculas, sem conforto e segurança, acrescida de prêmios para quem chega antes, foram estimulando o uso de rebites e agora drogas ilícitas para sobreviver num mercado cada dia mais selvagem.

Na tese de mestrado apresentada na Universidade Federal de Santa Catarina em 2004, a Engenheira Maria Terezinha Zeferino realizou importante pesquisa intitulada: "Acidente de trânsito e os estimulantes do tipo anfetaminas. Estudo de caso junto às empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado de Santa Catarina" (<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>).

Na dissertação da especialista, ficou evidente o conhecimento e tolerância das empresas em relação ao uso de anfetaminas. "A pesquisa, realizada com 48 empresas de transporte de cargas de Santa Catarina, apurou que 96% das transportadoras pesquisadas sofreram acidentes de trânsito, resultando em morte ou lesão permanente do motorista a serviço da empresa, sendo que este índice de acidentalidade pode ser influenciado pelo uso de drogas, pois 48% das empresas responderam que seus motoristas fazem uso de drogas e destas 65% evidenciaram o uso de anfetaminas "rebites" pelos caminhoneiros.", explicava então Maria Zeferino.

Outro trabalho importante foi realizado pelo Prof. Edmarlon Giroto da Universidade Estadual de Londrina, no Paraná, em que foram pesquisados e entrevistados 670 motoristas de caminhão no Porto de Paranaguá, intitulado: "Características do trabalho, consumo de substâncias psicoativas e acidentes de trânsito entre motoristas de caminhão" ([http://www.uel.br/pos/saudecoletiva/portal/pages/arquivos/EDMARLON%20GIROTO%20Tese\\_Vers%C3%A3o%20Final\\_Completa\\_CAPA\\_DURA\\_FC.pdf](http://www.uel.br/pos/saudecoletiva/portal/pages/arquivos/EDMARLON%20GIROTO%20Tese_Vers%C3%A3o%20Final_Completa_CAPA_DURA_FC.pdf)).

Publicado em 2014, o estudo revelou que "o consumo de substâncias psicoativas para suportar a carga de trabalho antes ou durante a direção, ao longo de toda a profissão de motorista, foi referido por 50,7% dos motoristas avaliados. Dentre aqueles que referiram consumo de substâncias psicoativas, as mais citadas foram: anfetaminas (67,1%), anfetaminas com energéticos (17,1%) e energéticos (6,5%). O consumo de anfetaminas e cocaína (isoladamente ou em associação com outras substâncias) foi mencionado por 90,6% e 4,7% dos motoristas relataram consumo de psicoativos."

A quantidade de estudos sobre a matéria nos permite afirmar que, todos os anos, são fartas as publicações de documentos oriundos de centros acadêmicos importantes, que tratam da questão da jornada de trabalho do motorista profissional e do uso de toda sorte de drogas. Portanto, não faltam alertas da comunidade científica para a sociedade e autoridades, sobre a gravidade do problema e a imediata necessidade de medidas corretivas.

O já mencionado estudo de Wendler, Busato e Myoshi ("Uso de Anfetaminas por motoristas de caminhão para reduzir o sono") conclui: "Está havendo um uso indiscriminado dos medicamentos psicoestimulantes derivados da anfetamina por motoristas de caminhões. Além disso, a venda ilegal desses medicamentos se dá em vários estabelecimentos comerciais. É de extrema urgência um controle maior sobre a venda desses medicamentos por parte dos

órgãos competentes e, também um trabalho de conscientização dos motoristas que arriscam suas vidas e as de outras pessoas nas rodovias brasileiras.”

O alerta foi dado em 2003, mas continua atual, com um agravante: as anfetaminas estão sendo substituídas pela cocaína e pelo crack. O problema se tornou muito mais complexo para as autoridades.

## A INVESTIGAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

As denúncias e estudos realizados chamaram atenção do MPT- Ministério Público do Trabalho, alertado que foi até por esposas de caminhoneiros desesperadas com seus “mortos-vivos” em casa. Para conhecer melhor o problema o MPT realizou pesquisas que foram acompanhadas pela Polícia Rodoviária Federal.

Os dados apurados pelo Ministério Público do Trabalho foram o embrião da mudança da legislação de trânsito e da jornada de trabalho dos motoristas, que culminou na edição da Lei 12.619/12, popularmente conhecida como Lei do Descanso ou Lei do Caminhoneiro.

O primeiro levantamento, que teve repercussão nacional e despertou a atenção da mídia, foi uma operação realizada pelo MPT e Polícia Rodoviária Federal em 2007, no Mato Grosso.

A pesquisa de campo foi realizada em maio de 2007 no posto da Polícia Rodoviária Federal na BR 364, saída para Cuiabá-MT, com uma equipe formada por membros do Ministério Público do Trabalho (MPT), da Fiscalização do Ministério do Trabalho e da Polícia Rodoviária Federal. Na ocasião, o grupo realizou coleta de urina de 104 (cento e quatro) motoristas e recolheram questionário preenchido por 122 (cento e vinte e dois) profissionais.

	Empregados	Autônomos	Geral
<b>Total</b>	110	12	122
<b>Percentual</b>	90,16%	9,84%	100%

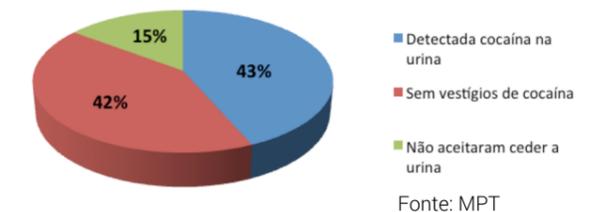
Do total de motoristas abordados, dezoito recusaram a oferta da amostra de urina, correspondendo a 14,75% do universo total.

	Amostras aceitas	Amostras Recusadas	Geral
<b>Total</b>	104	18	122
<b>Percentual</b>	85,25%	14,75%	100%

Das amostras de urina dos 104 motoristas analisadas, foi detectada a suspeita de uso de cocaína por 51% deles e 3% estavam em estado de alucinação, sem a menor condição de dirigir.

Outro trabalho realizado pelo MPT foi a “Operação Jornada Legal - Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro”, executada depois da entrada em vigor da Lei 12.619/12, a Lei do Descanso ([http://www.trt7.jus.br/trabalhoseguro/arquivos/files/acervo/ebooks/Ministerio\\_Publico\\_do\\_Trabalho\\_-\\_Relatorio\\_Operacao\\_Jornada\\_Legal.pdf](http://www.trt7.jus.br/trabalhoseguro/arquivos/files/acervo/ebooks/Ministerio_Publico_do_Trabalho_-_Relatorio_Operacao_Jornada_Legal.pdf)).

## Amostras de Urina



Conforme mostra o gráfico ao lado, considerando o total de motoristas, foi detectada cocaína em 43% das amostras e 15% dos motoristas se recusaram a fornecer amostra, o que pode ser um indício de que caso todos fornecessem a amostra o total de amostras positivas poderia estar próxima de 58%.

A operação Jornada Legal coletou, por meio de questionário com 22 itens, dados de 1.988 motoristas profissionais em diversos pontos da malha rodoviária federal. As perguntas foram analisadas sempre com o objetivo de entender características relevantes desses profissionais, e usar esses subsídios como instrumento na aplicação e fiscalização da Lei 12.619/12, que já estava em vigor.

Entre todos os pesquisados, o percentual dos que sentiram sono ao dirigir em serviço foi de 77,79%. Esse resultado sofria pequena variação quando separaram os motoristas de acordo com o horário da entrevista. No período diurno, os motoristas profissionais de caminhão que declararam que sentiram sono ao dirigir em serviço foram 75,61% e em meio aos caminhoneiros que responderam ao questionário à noite, 81,78% relataram o mesmo comportamento.

Quanto ao uso de drogas, 88% dos motoristas entrevistados negaram usar drogas para se manterem acordados, mas quando perguntados se conheciam algum colega que usava 64% admitiam conhecer alguém.

Foram realizados também testes para verificar a presença de cocaína, anfetamina, metanfetamina e barbitúrico. A cocaína foi diagnosticada em 61% do universo de amostras positivas, o que confirma como esta droga se tornou predominante.

## CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS E A SAÚDE DOS CAMINHONEIROS

As concessionárias de rodovias também estão atentas à questão, principalmente sob o aspecto da saúde dos caminhoneiros, porque as consequências representam também prejuízo econômico, com danos materiais nas vias, custos no atendimento das vítimas, interrupção de tráfego, sem contar o drama humano.

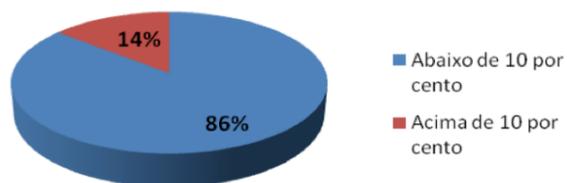
Um trabalho importante vem sendo desenvolvido pela Centrovias, uma concessionária paulista do grupo Arteris. O nome da operação já é uma confirmação do que está acontecendo na pista: ACORDA CAMINHONEIRO.

**Pesquisa realizada, em 2007, na BR 364 (Cuiabá, MT) pelo Ministério Público do Trabalho e pela Polícia Rodoviária Federal encontrou indícios de uso de cocaína em 51% dos motoristas que aceitaram ceder amostras de urina.**

Um dos gráficos interessantes decorrente da pesquisa e das entrevistas com 214 caminhoneiros, numa operação realizada em março de 2014, indica as possibilidades de sonolência ao volante, utilizando a Escala de Sonolência Epworth.

Trata-se de método científico que serve para medir os níveis de sonolência, onde é atribuída notas (0 a 3) para cada situação de acordo com a possibilidade de dormir frente a cada uma delas. Dez ou mais pontos indicam sonolência excessiva. O gráfico abaixo revela que nada menos que 86% dos 214 motoristas entrevistados corriam o risco de cochilar ao volante.

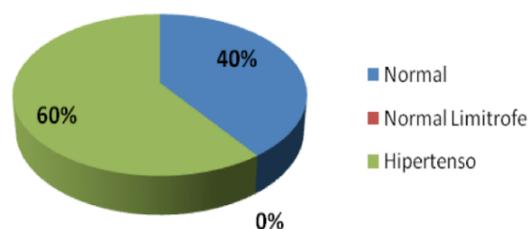
## Possibilidades Sonolência



Fonte: Acorda Caminhoneiro- Centrovias- Arteris

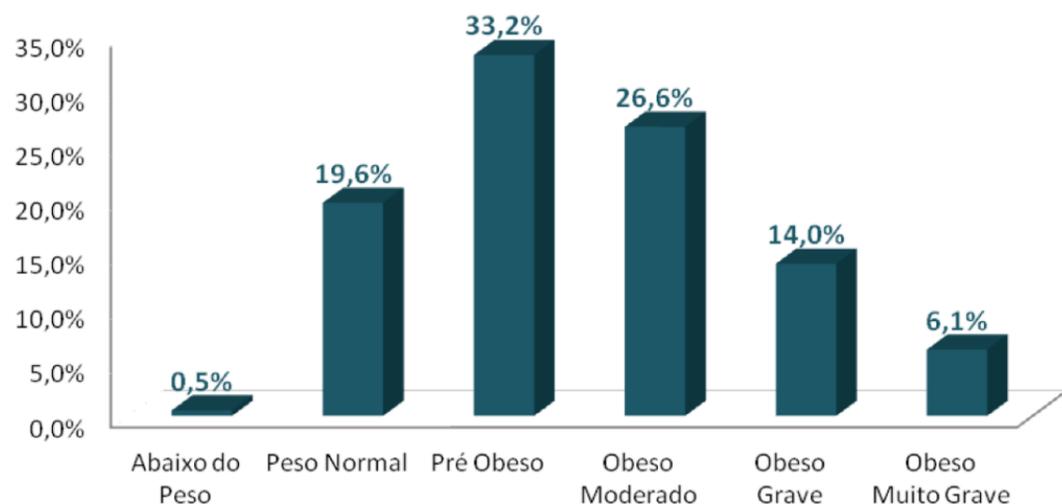
## Classificação da Pressão Arterial

Já os dados de pressão arterial indicam 60% de hipertensos



Já o IMC- Índice Médio Corporal aponta que estamos tratando com uma população hipertensa e obesa.

## Tabela de IMC



Outro levantamento realizado pela Arteris, com 3.405 caminhoneiros nas várias concessionárias que controla, confirma as condições precárias de saúde desses profissionais. Os dados foram coletados entre beneficiados pelo Viva Saúde, projeto desenvolvido pela Arteris em estradas brasileiras que já contemplou quase 100 mil motoristas.

O levantamento foi feito com dados obtidos entre janeiro de 2013 e agosto de 2014 com 3.405 caminhoneiros, mostra que é alta a incidência de sobrepeso, hipertensão e altas taxas de colesterol, resultado da alimentação inadequada.

Mais de um terço dos motoristas abordados (35,97%) estava obeso e outros 40,53% apresentavam sobrepeso. Mais de 15% sofrem com hipertensão e 28% apresentam colesterol alto. Completam o quadro dados sobre glicemia e triglicérides: 39% possuem glicemia alta e 17% registram triglicérides acima dos níveis considerados ideais.

O resultado do projeto Arteris confirma os problemas evidenciados nos demais estudos do caso: são a jornada excessiva de trabalho e o pouco tempo dedicado ao sono. Em média, os caminhoneiros ficam fora de casa cerca de 20 dias em um mês e muitas vezes enfrentam jornada de mais de 18 horas no trânsito. Já 76% dos profissionais dormem no próprio caminhão e apenas 7% fica hospedado em hotéis na rotina de trabalho.

A pesquisa da Arteris mostra também que apenas 30% possui plano de saúde. No entanto, muitos não podem usufruir do benefício, pois há convênios que atendem apenas regionalmente. Outro problema é a jornada de trabalho e o fato de os caminhoneiros estarem rotineiramente fora de casa, o que faz com que eles tenham dificuldade de conseguir consultas com clínicos gerais e especialistas.

Outras concessionárias fazem levantamentos similares, com resultados equivalentes. Quanto à questão do uso de drogas, impressiona a quantidade cada vez maior de motoristas que admite o uso espontaneamente. O que é mais um indício de que se estes profissionais fossem submetidos a exames toxicológicos os resultados reais poderiam atingir até 50% do total, conforme o Ministério Público do Trabalho, a Polícia Rodoviária Federal e outros órgãos já detectaram em algumas operações.

Por fim, até do ponto de vista econômico os acidentes com motoristas profissionais também foram objeto de estudos, seja pelo IPR- Instituto de Pesquisa Rodoviária, seja pelo IPEA- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ([http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos\\_acidentes\\_transito.pdf](http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos_acidentes_transito.pdf)).

Pelo custo dos acidentes com motoristas profissionais é possível compreender a importância de evitar os acidentes com caminhões e ônibus. Veja a diferença apurada pelo levantamento do IPEA, em 2006, em termos de impacto econômico com relação aos acidentes com veículos leves.

### Custo dos acidentes, considerando valores em R\$ em 2005

**Ônibus = R\$ 64.102,00 - Caminhão = R\$ 45.679,00 - Automóvel = R\$ 9.821,00**

Portanto, há um universo de informações impressionante, seja pelos estudos científicos, pelos levantamentos de campo, ações de fiscalização ou por matérias na imprensa que não deixam dúvida de que a fadiga e a droga andam lado a lado nas tragédias das estradas e que as autoridades precisam agir, pois as consequências aparecem em graves acidentes, causando não só a morte de caminhoneiros mas também, dos demais usuários das rodovias e um gigantesco prejuízo econômico.

## DO VÍCIO PARA O TRÁFICO

### **Caminhoneiros viciados em drogas tornam-se presas fáceis para o tráfico e são aliciados para distribuição altamente capilarizada de drogas no Brasil. Combater as drogas na boléia ajudará a combater as drogas nas pequenas cidades.**

Em agosto deste ano de 2014, oficiais 2º Batalhão de Policiamento Rodoviário (2º BPRV, com sede em Bauru/SP) lançaram um livro com 29 artigos, fruto das pesquisas, experiências, sugestões e constatações do dia a dia da fiscalização nas rodovias. A obra, intitulada: "Policiamento Rodoviário: cenário e perspectivas" oferece vários temas para reflexão.

Em primeiro lugar, é mencionado o impacto da Lei Federal nº 9.614, de 05 de março de 1998, conhecida na aeronáutica como "Lei do Tiro e Destruição", ou "Lei do Abate", que praticamente erradicou o tráfico aéreo de drogas, pois permite o abate de aeronaves em condições suspeitas. Isso colocou mais pressão no policiamento rodoviário, na medida em que houve uma migração natural para a estrada do transporte das drogas, principalmente nas divisas com Paraná e Mato Grosso do Sul. E na estrada o policial não pode atirar quando um veículo não obedece a ordem de parada.

As rodovias tornaram-se ainda mais importantes como artérias para o tráfico, considerando os principais mercados consumidores de drogas, como São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e litorais. E as rodovias paulistas sofreram com essa migração.

Nesse aspecto, merece destaque o combate ao tráfico de drogas no Estado de São Paulo, especialmente pela atuação das equipes de TOR (Tático Ostensivo Rodoviário). E os números são reveladores, pois no ano de 2013, o Comando de Policiamento Rodoviário foi responsável por 65% de todo o volume de droga apreendida pela Polícia Militar do Estado de São Paulo, somando 52 toneladas (do total de 80 toneladas) e, já no primeiro semestre de 2014, os dados revelam tendência de ampliação desse percentual. Portanto, a apreensão de drogas em grande escala hoje é um fenômeno rodoviário.

Outro fato abordado pela obra do 2º BPRV é que a rodovia vem se tornando cada vez mais o palco de ações do crime organizado, inclusive pela proximidade das unidades prisionais que abrigam as cúpulas das facções e estão situadas as margens de rodovias.

Isso explica inclusive, a mudança de "alvos" e de "modus operandi" de alguns delitos, praticados por membro de facções que buscam cidades pequenas e de reduzido aparato policial para perpetrarem suas atividades criminosas, utilizando as estradas como principal rota de fuga.

Paralelamente, os traficantes começaram a dissimular transporte da droga de diversas formas. Mudou o perfil do traficante que transporta o entorpecente, inclusive com pessoal mais instruído e acostumado com as fiscalizações nas rodovias, demonstrando um nível de "profissionalização" do transporte, o que é indício da presença de motoristas profissionais trabalhando com o tráfico.

Em setembro deste ano de 2014, uma carreta foi apreendida com 32 toneladas de açúcar e 226 kg de crack, na região de Presidente Prudente (SP). Ao confessar o crime o caminhoneiro informou que ganhou o caminhão como pagamento pelo transporte do crack.

Por isso, além da droga distribuída em pequenas quantidades através de passageiros de ônibus e veículos menores, teve impulso o tráfico em veículos de carga, com grandes quantidades de drogas transportadas sob carvão vegetal, madeira, esterco de aves e bovinos, grãos de soja e arroz, em câmaras frigoríficas, em contêineres lacrados, no tanque de combustível, enfim, em formas cada dia mais criativas. Com o aumento dos veículos e cargas de até 70 toneladas, esconder a droga está ficando cada dia mais fácil.

Devido ao vício, parte considerável dos consumidores de drogas demanda cada vez maior quantidade para seu uso e com os motoristas profissionais não é diferente. Sem condições de pagar o preço das substâncias, os dependentes acabam se sujeitando a condições desumanas de exploração, inclusive trabalhando para o tráfico de drogas.

Eles começam a usar as drogas por questões pessoais ou principalmente para ficarem acordados mais tempo ao volante, tornando-se presas fáceis para os traficantes. Muitos motoristas acabam entrando no negócio das drogas. E os indícios são claros nesse sentido.

Basta ver que a Polícia Rodoviária Federal apreendeu em 2013 mais de 117 toneladas apenas de maconha, somente nas rodovias federais, mais do que as 111 toneladas apreendidas pela Polícia Federal em todo o país, em outras apreensões. Fenômeno semelhante ao registrado nas rodovias paulistas com seus batalhões rodoviários.

O volume é ainda mais significativo considerando que a PRF registrou 2.452 ocorrências de apreensão de drogas em 2013. Média inferior a sete por dia nos 61.000 km sob sua responsabilidade. É uma ocorrência por dia a cada 8.700 km de rodovias federais, muito pouco para se conseguir diminuir o tráfico, embora fruto de um grande esforço da corporação.

Nesse sentido, é fundamental entender que a tarefa original da PRF e dos batalhões rodoviários, não é combater o tráfico de entorpecentes, nem o contrabando, que também passa pelas estradas e exige empenho dos patrulheiros. Entretanto, fica evidente que a quantidade que passa pelas rodovias pode ser dezenas de vezes maior do que a quantidade apreendida. É um jogo em que quem perde é a sociedade.

No caso da Polícia Rodoviária Federal a situação se agrava na medida que a corporação conta com cerca de 10.000 homens e estudo do TCU, em 2006, já estimava a necessidade de efetivo de pelo menos 20.000 patrulheiros. Isso explica tantos postos de polícia rodoviária fechados nas estradas brasileiras. O que acontece nas rodovias federais também é registrado nas estaduais.

Enquanto o Estado é lento nas contratações, o tráfico, por sua vez, é muito ágil no recrutamento de "mão de obra". E os caminhoneiros estão caindo na mão dos traficantes.

Numa pesquisa simples no Google, analisando alguns casos de apreensão de drogas no mês de agosto deste ano (2014), veiculados pela imprensa, encontramos diversas notícias relatando transporte de drogas misturadas com diversas cargas, o que torna a tarefa da polícia ainda mais complexa e ilustra como os motoristas estão sendo cooptados pelo tráfico.

Em Corumbá (MS) uma carreta tinha 400 kg de maconha em fundos falsos. Em Belo Horizonte a PRF encontrou 700 kg da mesma droga escondidas no meio de 30 toneladas de arroz. Em outra ocorrência em Goiás mais 1.116 kg de maconha estavam numa carreta com 15 toneladas de milho. Outra carreta, ligada aos mesmos traficantes, foi encontrada com 400 kg da droga em Ponta Porã, no Mato Grosso do Sul.

Em Araçatuba, no Estado de São Paulo, o dono de uma carreta Scania foi preso depois que o veículo foi encontrado com 303 kg de cocaína. Na Dutra, num posto de combustível em Resende (RJ), havia uma carreta estacionada com uma tonelada de drogas junto da carga de sementes. Já em Minas Gerais um caminhoneiro e seu ajudante foram presos com R\$ 600 mil em espécie. A justificativa para tanto dinheiro foi a de que se tratava de sonegação fiscal, só não conseguiram explicar de qual atividade econômica.

Segundo matéria do Fantástico, da Rede Globo, veiculada em setembro deste ano de 2014, a apreensão de drogas pela PRF aumentou 150% em relação a 2013. Até agosto de 2014 foram 87,5 toneladas de maconha, cocaína e crack apreendidas pela Polícia Rodoviária Federal em todo país. Na matéria, repleta de flagrantes de pequenas e médias apreensões, o destaque eram 4 toneladas de maconha dentro do tanque de um caminhão de combustível. Outra carreta tinha 3 toneladas de maconha num fundo falso (<http://g1.globo.com/fantastico/noticia/2014/09/mais-de-80-toneladas-de-drogas-sao-apreendidas-escondidas-em-veiculos.html>).

O aumento do transporte da droga nas rodovias tem relação direta com a dependência dos motoristas. Para conquistar os caminhoneiros os traficantes os abordam principalmente nos postos de rodovia e oferecem cocaína garantindo que é melhor que o rebite.

Batem na porta do caminhão e dizem que, com a droga, especialmente cocaína, o caminhoneiro vai poder dirigir muito mais horas sem dormir do que com os tradicionais comprimidos de anfetamina. Em vários lugares caminhoneiros ligam para o traficante que vem entregar no posto. É o Disque Drogas nas estradas.

Conforme relata o livro dos oficiais do 2º BPRV, o vício leva à dependência e à necessidade de maiores quantidades da droga. Como consequência, muitas vezes o caminhoneiro fica devedor do traficante e como alternativa para saldar as dívidas, começa a fazer o transporte da droga. Outros percebem a lucratividade do negócio e entram espontaneamente para aumentar sua renda.

Isso explica a “profissionalização” do transporte mencionada no livro dos oficiais. Caminhoneiros sabem como é a abordagem das polícias rodoviárias, conhecem as manhas da pista, os horários, como passar com carga irregular, como prevenir fiscalização. E numa carreta com dezenas de toneladas, é muito mais fácil esconder a droga.

Uma operação da Polícia Federal no Paraná, em meados de agosto de 2014, revelou como o transporte de cargas está cada vez mais relacionado com as drogas. Na prisão de uma quadrilha internacional ficou constatado que o grupo criminoso, residente em Umuarama, usava veículos com fundos falsos para receber maconha do Mato Grosso do Sul e cocaína que vinha de Rondônia.

Os entorpecentes seriam distribuídos nos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, segundo a Polícia Federal. Durante a operação foram apreendidos 49 toneladas de maconha, 393 kg de cocaína, 125 kg de crack, 2.720 frascos de lança-perfume, mais de 8 mil comprimidos de ecstasy, quinze armas de fogo e mais de 2 mil projéteis.

A polícia ainda recolheu R\$ 394.724,00 em espécie e 51 veículos, sendo 26 automóveis, duas motocicletas e nada menos que 23 carretas e caminhões. Essa frota de carretas é mais um indício de que o tráfico de entorpecentes está usando o transporte de cargas como fachada para suas atividades criminosas, inclusive lavagem de dinheiro. E não seria nada inovador.

Na Itália, investigações da polícia e do Ministério Público detectaram o surgimento de inúmeras empresas de transporte em regiões mais pobres do país. Com crescimento rápido e frota de veículos novos, num crescimento totalmente acima da média.

As investigações revelaram que muitas são empresas de fachada da Máfia. O paralelo em relação ao caso brasileiro é a maneira como tudo começou. Na avaliação de algumas autoridades italianas a entrada da Máfia no negócio aconteceu em virtude do relacionamento de pequenos traficantes com os caminhoneiros do Leste Europeu.

Muitos caminhoneiros de países que não fazem parte da União Européia começaram a buscar serviço na Itália. Passaram a aceitar trabalhar mais horas do que estabelece a lei. Para aguentar a jornada, consomem drogas e essa proximidade com os traficantes despertou o interesse da Máfia, que viu no negócio do transporte de cargas um meio de levar as drogas e lavar dinheiro.

Além disso, o consumo de drogas por caminhoneiros no Brasil também contribuiu para montar uma grande rede de distribuição pelo país e ampliar o mercado consumidor. Como são obrigados a parar para descansar e se alimentar, podem transportar pequenas quantidades para traficantes na região, que as distribuem nas cidades do interior. Sem contar que os próprios motoristas já são uma clientela cativa.

A situação preocupa donos de postos que são obrigados a investir em segurança privada para controlar os funcionários e evitar a aproximação dos traficantes, que também comandam a prostituição e muitas vezes estão envolvidos com contrabando, roubo de carga e de veículos.

Portanto, o excesso de jornada gera acidentes e consumo de drogas, que viabiliza a atuação de traficantes, a distribuição das drogas no interior do país, a prostituição, a exploração de menores, o tráfico de pessoas, o roubo de carga, os assaltos, enfim, é uma espiral negativa de custo inestimável para o país.

## AS PRIMEIRA ARMA CONTRA OS ACIDENTES E AS DROGAS: A LEI DO DESCANSO

Em junho de 2012 entrou em vigor a Lei 12.619/12 (Lei do Descanso) que estabeleceu limites de tempo de direção e limite para a jornada de trabalho dos motoristas profissionais. Basicamente o motorista não pode dirigir mais do que 4 horas sem parar e obrigatoriamente teria direito a 11 horas de descanso entre as jornadas. Conquistas tão simples para o motorista profissional, mas que enfrentou resistência desde o início dos embarcadores, principalmente aqueles oriundos do agronegócio.

Sob a bandeira da defesa dos caminhoneiros autônomos, que não teriam interesse em limitar suas jornadas, e suposto aumento de custo do frete e dos produtos, criou-se uma cortina de fumaça para tentar encobrir os verdadeiros interessados em continuar explorando essa mão de obra: embarcadores e transportadores inescrupulosos. Depois da Lei 12.619/12, ficaram ainda mais assustados com a possibilidade do passivo trabalhista e da responsabilidade legal por explorar trabalhadores em condição análoga a de escravo.

As contestações à Lei do Descanso eram tão absurdas que até a alegação de que foi aprovada sem discussão adequada da matéria foi feita. Na verdade, a discussão do tema nas suas várias versões, vinha tramitando na Câmara dos Deputados desde 1996 e deveria ter entrado em vigor em 1998. Juntamente com o Código de Trânsito Brasileiro, promulgado em janeiro daquele ano. Portanto, não faltou debate mas as pressões continuaram.

Com a força do poder econômico e o trabalho de suas tropas de choque, a Bancada da Morte – assim chamada pelas entidades de vítimas de trânsito e sindicatos de motoristas –, foi obtendo suas vitórias nas instâncias legislativas e está prestes a conseguir sua revogação.

O relatório apresentado com um texto substitutivo à Lei do Descanso, os embarcadores são beneficiados e os limites de jornada estabelecidos para o motorista profissional são ampliados.

De forma simples, o novo texto estabelece que o motorista poderá dirigir até 6 horas sem parar, podendo estender esse tempo de direção caso não encontre local seguro. O que, na prática, dá a possibilidade ao motorista dirigir o tempo que quiser. Além disso, o descanso entre jornadas cai de 11 horas para 8 horas e dois motoristas poderão compartilhar a mesma cabine. Enquanto um motorista dirige o outro dorme. O sono na cabine em movimento será considerado tempo de descanso, como se fosse possível ter descanso reparador nessas condições e legal, pois o motorista dorme sem cinto de segurança.

Os locais de parada terão que ser homologados pelas autoridades e a relação dos estabelecimentos publicada no Diário Oficial. Como o Governo Federal não tem estrutura para essa homologação nem ingerência sobre as rodovias estaduais, que são a maior parte da malha rodoviária do país, nada deve acontecer. Inclusive porque os pontos de parada têm que requerer a homologação e a maioria dos empresários do setor, donos de postos de abastecimento, não tem interesse nisso.

A razão é simples. Ao solicitar a homologação, o ponto de certa forma assume a responsabilidade de aceitar em seu estacionamento carretas com 30 metros de comprimento e mais de 70 toneladas de peso, sem que tenha receita alguma por esse serviço. Como a maioria dos caminhões, pela capacidade atual de seus tanques de combustível, não abastece, o proprietário do ponto de parada passa a contabilizar apenas prejuízo.

É mais fácil não pedir a homologação, fechar o estacionamento para seus clientes convencionais, deixar algumas vagas disponíveis para estacionamento gratuito e, quando um caminhoneiro parar para descansar, recomendar que o mesmo busque um ponto homologado, pois o seu não faz parte da lista do Governo.

Apesar de estar em vigor há pouco mais de dois anos, com fiscalização limitada e pouco empenho das autoridades pela sua plena aplicação, a Lei do Descanso produziu resultados concretos e imediatos, em termos de redução de acidentes nas estradas.

O gráfico da Seguradora Líder DPVAT permite identificar uma redução de 30% no pagamento de indenizações por morte e invalidez permanente no segmento de Caminhões e Pick-Up's em 2013 em relação a 2012.

As mortes cresciam desde 2009 na categoria de caminhões e pick ups. Com a Lei do Descanso fica claro a queda nas mortes, pois baixou de 4.233 (2012) para 2.970 (2013).

	2009	2010	2011	2012	2013
Morte	3874	3973	4418	4233	2970
Invalidez	3698	4227	4928	5582	3905

## Evolução das Ocorrências da Morte e Invalidez envolvendo Caminhões e Pick-Up's



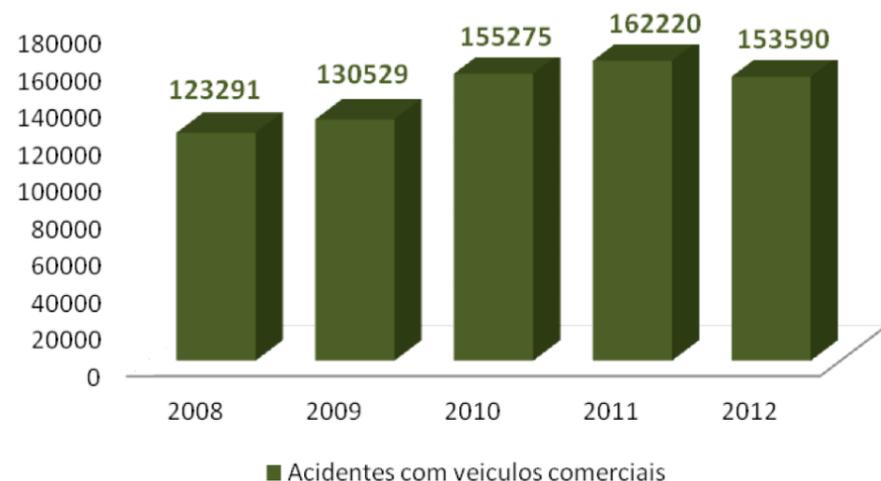
Fonte: Seguradora Líder Dpvat

O Atlas da Acidentalidade do Programa Volvo de Segurança no Trânsito também comprovou a queda do número de acidentes, mortos e feridos com a entrada em vigor da Lei 12.619/12. Com apenas seis meses de vigência a Lei produziu efeitos imediatos. Os dados são impressionantes, o número de acidentes com veículos comerciais baixou pela primeira vez no período analisado.

Em 2008 foram 123.291 acidentes, em 2009 totalizou 130.529, em 2010 a tendência de aumento continuava com 155.275 acidentes com veículos comerciais. Em 2011 mais 162.220 acidentes, mas em 2012, quando entrou em vigor a Lei do Descanso em 17 de junho, com fiscalização precária e apenas seis meses de vigência, os acidentes baixaram para 153.590 acidentes com veículos comerciais.

São dados apenas das rodovias federais e revelam, pela primeira vez desde 2008, uma forte tendência de queda, pois a curva de crescimento indicava que em 2012 seriam aproximadamente 170 mil acidentes com veículos comerciais.

## Acidentes com veículos comerciais



\* Dados referentes apenas a acidentes nas rodovias federais Fonte: PVST/DPRT

Apesar dos números comprovarem que vidas estão sendo poupadas, isso não foi suficiente para sensibilizar o parlamento e nem mesmo o próprio Governo. Os acordos políticos com o agronegócio foram mais importantes que a preservação de vidas e redução dos custos gerados pelos acidentes, como o próprio IPEA demonstrou existirem.

Ao revogar a Lei do Descanso e colocar em vigor uma nova legislação que, tende a provocar mais mortes do que já ocorria anteriormente, o Governo e os parlamentares institucionalizam a jornada excessiva, com todas as consequências, inclusive o aumento do uso de drogas por motoristas profissionais.

## RESOLUÇÃO Nº 460/13 DO CONTRAN: A LUZ NO FIM DO TÚNEL

Desde que entrou em vigor, em janeiro de 1998, o Código de Trânsito Brasileiro prevê, no seu artigo 165, penalidades para quem dirigir sob influência de álcool ou qualquer substância entorpecente análoga que determine dependência.

O referido artigo sofreu algumas alterações porque o texto original do CTB estabelecia tolerância máxima de seis decigramas de álcool por litro de sangue. Com a edição da lei 11.705/08 e seu aperfeiçoamento por meio da Lei 12.760/12 - indevidamente chamadas de Lei Seca – novas medidas foram introduzidas para facilitar a fiscalização e para punir adequadamente os motoristas que consomem bebidas alcoólicas e dirigem.

Apesar dessa evolução importante, que permitiu reduzir a cada dia os acidentes com motoristas embriagados inibindo a direção perigosa, passados 16 anos da entrada em vigor do CTB ainda não conseguimos encontrar a fórmula ideal para punir motoristas que dirijam sob efeito de entorpecentes ou medicamentos que tirem a condição de dirigir com segurança. No caso das rodovias, há décadas que vem aumentando o uso de estimulantes por motoristas profissionais, conforme já ficou constatado aqui.

O primeiro passo importante neste sentido foi a Resolução 460 do Contran de 12 de novembro de 2013 (<http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4602013.pdf>).

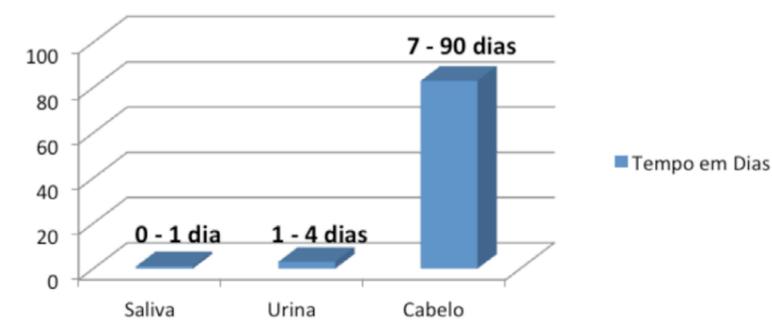
Ela introduziu o exame de larga janela de detecção, que poderá revolucionar a segurança no transporte rodoviário no país.

Para os leigos, esses exames são conhecidos como testes do cabelo, que permitem identificar, com uma pequena amostra, o uso de drogas nos 90 dias anteriores a coleta. Para efeito de comparação, os testes de urina o fazem por apenas 3 dias enquanto o de saliva apenas 12 horas. Além disso, os exames de larga janela também estabelecem a quantidade de droga que o doador das amostras utilizou, categorizando-o desde um usuário levíssimo a pesadíssimo, para cada droga eventualmente detectada.

Os exames toxicológicos de larga detecção são amplamente utilizados ao redor do mundo por milhares de empresas, cortes, órgãos e agências governamentais há pelo menos duas décadas. Estes exames forenses, desde que corretamente realizados por laboratórios certificados para tanto, são o estado-de-arte da toxicologia, completamente seguros e eficientes na determinação de um padrão histórico do abuso de drogas. Conforme ensinam Schaffer, Hill, e Cairns, no estudo: *“Hair Analysis for Cocaine: The requirement for effective wash procedures and effects of drug concentration and hair porosity in contamination and decontamination. Journal of Analytical Toxicology, v 29, 2005 August.”* e o estudo com versão em português *“Análises de drogas em cabelos ou pelos”* que contou com a importante participação da especialista brasileira Alice A. da Matta Chasin, Doutora em Toxicologia e Mestre em Análises Toxicológicas FCF/USP.

No Brasil, apesar de surgir para os holofotes do setor de transportes rodoviário durante os debates da Lei 12.619/12 o exame de larga janela é utilizado há anos por dezenas de forças policiais, incluindo as polícias federal e rodoviária federal, as forças armadas, empresas aéreas como TAM, Azul, Embraer, Shell, etc... justamente para impedir o acesso a essas funções por usuários de drogas, até que eles se recuperem.

## Número de dias em que se pode detectar a droga no organismo



A adoção maciça dos exames toxicológicos de larga janela pelas forças de segurança justifica-se porque o uso e/ou abuso de drogas é incompatível com o exercício da função de policial. Um pretendente a ingressar na carreira policial que faz uso de drogas, ainda que esporadicamente, tem grandes chances de fazê-lo também no exercício da atividade pretendida. Dessa maneira, um crivo admissional eficiente, que incompatibilizasse a condição temporária de usuário de drogas para ingresso na carreira – ao menos até que se tratasse – provou ser muito eficiente.

Mais de 300.000 candidatos a policiais passaram no exame no Brasil desde então. Aproximadamente 5% falharam e foram excluídos do processo de seleção.

**No setor privado o exame de larga janela também é utilizado. Empresas aéreas, como TAM, Azul, Passaredo e Embraer requerem esses exames para tripulações, pessoal de pista e mecânicos. Empresas de petroquímica também o adotam.**

Os resultados são extremamente positivos e motivaram a Resolução N°460 do Contran, que exige os exames toxicológicos de larga janela na primeira habilitação e nas renovações dos motoristas profissionais das categorias C, D e E. Prevista para entrar em vigor em 2014, foi adiada para o 1º trimestre de 2015, através da Resolução N° 490 do mesmo órgão.

A Resolução 460 do Contran adiciona aos exames médicos obrigatórios para habilitação e renovação profissional das categorias C, D e E, o exame toxicológico de larga janela. É importante ressaltar que a interpretação do resultado e a eventual inabilitação temporária do motorista analisado é um ato médico, a ser tomada pelo perito examinador credenciado pela autoridade de trânsito, exatamente como outros exames, como o psicotécnico.

A questão do uso das drogas por motoristas profissionais precisa ser combatida com urgência e as armas para obter resultados concretos são basicamente duas:

- Em primeiro lugar, não permitir jornadas superiores a 10 horas de direção, além de garantir o tempo máximo de direção contínua de 4 horas com intervalo entre jornadas de 11 horas, conforme prevê a Lei 12.619/12. Caso contrário, não teremos uma lei de descanso, mas oficializaremos a Lei da Fadiga e essa é um rebite para o aumento das drogas e acidentes.

- O segundo mecanismo de combate é realmente utilizarmos os exames de larga janela de detecção, como instrumento de controle na renovação da carteira ou da primeira habilitação profissional.

Embora os exames de urina, saliva e sangue possam e devam ser utilizados como instrumentos de fiscalização imediata, o fato de não permitirem flagrar o uso contumaz diminui as possibilidades de frear a expansão da droga neste setor e realizar um trabalho preventivo na sua plenitude.

## EXAME TOXICOLÓGICO DE LARGA JANELA - A EXPERIÊNCIA DE QUEM JÁ UTILIZA

O SOS Estradas conversou com vários especialistas, que estudam o tema da droga há décadas. Foram realizadas várias entrevistas para entender melhor a questão das drogas e como o exame de cabelo pode contribuir nas políticas preventivas.

Em função desse trabalho, tivemos acesso a correspondências de entidades que efetivamente têm contato com os exames de larga janela de detecção no Brasil. Uma delas é a ABRATOX, entidade que reúne laboratórios especializados nos exames de larga janela. Transcrevemos, a seguir, trechos destas correspondências:

A SBMA - Sociedade Brasileira de Medicina Aeroespacial, que congrega médicos e especialistas em medicina da aviação, sendo a entidade máxima do segmento, realizou mais de 7 seminários internacionais sobre políticas de prevenção ao abuso de drogas na profissão e declara, em ofício de 06/8/2013, Assinado pela presidente, Dra. Prof. Vânia Melhado, PhD:

*“ ...A SBMA realiza anualmente desde 2006 Encontros Científicos com especialistas nacionais e internacionais para debater o assunto...*

*... neste ano a SBMA, após aprovação de Modelo de Programa Preventivo, recomendou o exame de Larga Janela baseado em alguns conceitos:*

*1. Sabe-se que o uso de substâncias psicoativas ativa os mecanismos de recompensa cerebral, o que induz entre outros fatores muito frequentemente a um comportamento de abuso recorrente e repetitivo.*

*2. Sabe-se que os abusos de substâncias psicoativas podem induzir os transtornos psíquicos, por reduzir a capacidade de avaliar riscos e aumentar o déficit de atenção, bem como outros déficits cognitivos.*

*3. Um resultado positivo em exame toxicológico de larga janela de detecção fornece aos médicos responsáveis dados preciosos para que este avalie em conjunto com outros fatores a capacidade ou não de se desempenhar funções de risco.*

*4. Os especialistas em comportamento afirmam que o melhor preditor de comportamento futuro é o comportamento do passado. Assim, resultado positivo nos diz muito sobre o comportamento de um candidato em exame médico admissional, por exemplo...”*

Já a FENEME - Federação Nacional de Entidades de Oficiais Militares Estaduais, que representa 36 entidades de Oficiais das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros de todo o país, com 35.000 associados, em ofício de 22/7/2013, assinado pelo Coronel PM Marlon Teza, presidente da FENEME e também membro titular do CONASP/MJ – Conselho Nacional de Segurança Pública, do Ministério da Justiça, declara:

*“...Utilizam o exame toxicológico de larga janela de detecção para o ingresso em 21 ( vinte e uma ) Instituições Militares Estaduais...*

*...A exigência dos exames toxicológicos de larga janela de detecção para o ingresso foram adotados para evitar que candidatos dependentes ou usuários contumazes de drogas ilícitas viessem a integrar os quadros das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares devido a peculiaridade da missão destas instituições...*

*Segundo minha experiência, esse tipo de exame é fundamental aos motoristas profissionais na medida em que o impedirá de obter a CNH profissional se por acaso for usuário frequente de droga ilícita no seu trabalho. O resultado, sem dúvida, é a diminuição nos acidentes de trânsito de qualquer natureza, de modo especial na rodovias...*

*“A FENEME não vislumbrou nenhum problema ou fato tanto de ordem técnica ou prática que venha a desabonar o exame toxicológico de larga janela de detecção aplicado aos candidatos.”*

**“Um resultado positivo em exame toxicológico de larga janela de detecção fornece aos médicos responsáveis dados preciosos para que este avalie em conjunto com outros fatores a capacidade ou não de se desempenhar funções de risco.”**

**“...esse tipo de exame é fundamental aos motoristas profissionais na medida que o impedirá de obter a CNH profissional se por acaso for usuário frequente de droga ilícita no seu trabalho. O resultado, sem dúvida, é a diminuição nos acidentes de trânsito de qualquer natureza, de modo especial na rodovias...”**

O renomado especialista em drogas, professor titular da Universidade Federal de São Paulo, UNIFESP, líder da Unidade de Pesquisas em Alcool, UNIAD e do Instituto Nacional de Políticas do Alcool e Drogas, INPAD, Prof. Dr. Ronaldo Laranjeira, PhD, declara, em carta de 22/4/2014:

*“... os processos laboratoriais para detecção do consumo de drogas em queratina estão bem definidos há décadas e são seguros, sem a possibilidade de falsos positivos, quando realizados adequadamente. Não há, portanto, possibilidade de falsos positivos pela exposição externa ou contato com consumidores, sem o consumo ativo pelo doador das amostras”.*

*“...A principal utilização dos exames toxicológicos de larga janela de detecção é justamente na admissão e poderíamos colocar essa situação de maneira equivalente à habilitação profissional.*

*“... Um usuário de substâncias psicoativas tende a abusar das mesmas repetidamente. Portanto um proponente à habilitação profissional ou a um emprego de motorista profissional detectado como usuário de drogas deve submeter-se a tratamento adequado para deixar o abuso antes de obter a habilitação ou o cargo pretendido em atividade sensível sob o risco de trabalhar sob o efeito das mesmas...”*

Especificamente no âmbito da segurança das estradas, estudos publicados demonstram, de maneira clara, que a aplicação de exames toxicológicos de larga janela de detecção diminui de forma drástica a acidentalidade associada ao abuso de substâncias psicoativas, mesmo em um país onde se aplica de forma ostensiva exames de urina ou saliva.

Um dos estudos, apresentado publicamente ao Centro de Administração de Serviços de Abuso de Substâncias e Saúde Mental para o Conselho Consultivo de Testagem de Drogas de Prevenção ao Abuso de Substâncias, dos Estados Unidos da América, em 15/07/2013, foi realizado ao longo de 8 anos, envolvendo quase setenta mil motoristas profissionais. Esse é o tema do próximo tópico.

## ESTUDO DE CASO: A TRANSPORTADORA AMERICANA J B HUNT

A primeira vez que tomamos ciência dos exames de larga janela de detecção foi por meio de uma apresentação feita pelo presidente da entidade brasileira que reúne os laboratórios qualificados para exames de larga janela (ABRATOX).

Convidado que foi pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados montada pelo agronegócio para revogar a Lei do Descanso, já contava de início com nossa desconfiança, pois o SOS Estradas sempre defendeu a preservação da Lei 12.619/12 na íntegra. Imaginávamos ser apenas mais um agente do lobby contra a lei no Congresso.

Fomos surpreendidos com uma apresentação qualificada e várias informações que nos motivaram a conhecer mais de perto como esses exames podem contribuir para reduzir acidentes nas nossas estradas, foco da existência do SOS Estradas.

Durante a apresentação e posteriormente em outro seminário que promovemos, o representante da ABRATOX trouxe mais detalhes e, em especial, o caso da empresa norte-americana J. B. Hunt, uma das maiores transportadoras do mundo, que estava obtendo resultados impressionantes com os exames de cabelo.

Intrigados com o caso, aproveitamos uma viagem pelos EUA e fomos para Arkansas, onde a empresa está sediada, para conhecer de perto a experiência realizada com esses exames. Fomos muito bem recebidos pelos responsáveis por esse projeto que nos deram todas as informações que solicitamos.

Nos EUA os exames toxicológicos são obrigatórios para motoristas profissionais. Entretanto, como o programa foi desenvolvido nos anos 70 e 80, quando a tecnologia de exames toxicológicos de cabelo ainda não estava comercialmente disponível, o meio utilizado para controlar o uso e consumo de drogas é o exame de urina. Nesse sentido, nos chamou atenção por que uma empresa que já tinha o custo dos exames obrigatórios de urina estava gastando milhões de dólares com um exame que não era exigido?

Fomos surpreendidos com os motivos que levaram a empresa a adotar esse tipo de política. A J.B. Hunt teve dois acidentes com vítimas fatais em que o exame de urina feito no motorista logo após o acidente detectou drogas no sangue do condutor. Por essa razão, a empresa percebeu que os exames de urina não eram uma garantia de que o motorista não seria um usuário contumaz de drogas. Bastavam poucos dias de abstenção antes do exame para que o motorista não fosse flagrado.

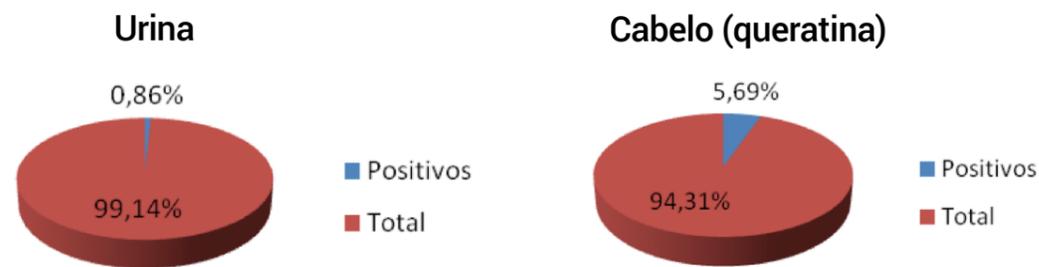
Lógico que no caso de acidente, a obrigatoriedade de exame permitiria identificar o uso de drogas, mas a maioria acredita que nada vai acontecer. A empresa começou a pesquisar outras formas de controlar o uso de drogas e descobriu que algumas transportadoras de menor porte estavam fazendo uso do exame de cabelo, que permite detectar o consumo de drogas ao menos nos 90 dias anteriores da coleta.

A J.B. Hunt resolveu iniciar esses exames também com seus motoristas e funcionários. Para que não houvesse qualquer resistência, todos os funcionários, inclusive os executivos, fizeram o exame.

A empresa avisou que iria fazer essa exigência e alertou que os que desejassem informar que eram usuários de drogas teriam todo o apoio. Quem não informasse, mas fosse flagrado, teria que arcar com a responsabilidade da omissão.

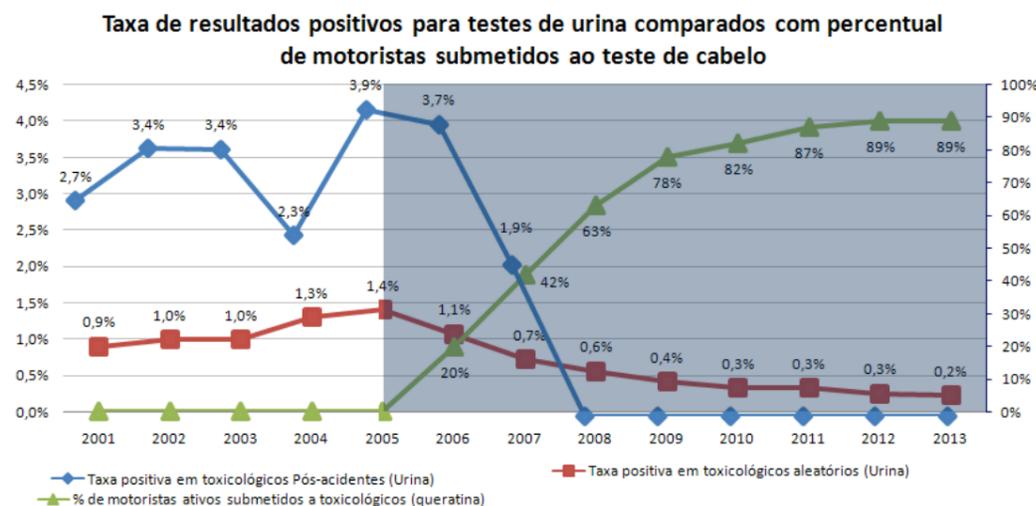
O mais interessante é que a JB Hunt tem em torno de 16 mil colaboradores, em sua maioria motorista. Após seis anos e aplicação de mais de 65.000 exames realizados, o índice de acidentes com motoristas sob efeito de drogas foi zerado.

Como o exame de urina é obrigatório para motoristas profissionais nos EUA foi possível à empresa, em quase 65 mil baterias duplas de testes, comparar os resultados. Ficou claro que o exame de cabelo (queratina) detecta muito mais casos positivos, o que explica os motoristas que não foram flagrados sob efeito de drogas quando o exame era só de urina. Os quase 130 mil exames (urina + cabelo) ultrapassam qualquer amostra científica tradicional e por isso tem ainda mais valor.



Resultado	Urina	Queratina
Positivos	559	3690
Total	64.814	64.814
Taxa de positivos	0,86%	5,69%

O próximo gráfico, confirma o efeito dos exames de queratina no longo prazo. Observe que os exames toxicológicos de queratina ocasionaram uma drástica redução do uso de drogas e acidentes no estudo com 65.000 indivíduos. A positividade nos exames randômicos caiu de 1,4% para 0,2%. A queda do índice dos acidentes com motoristas sob efeito de drogas cai quase que de imediato para zero. E a situação persiste assim até hoje. Quando estivemos em Arkansas (EUA), na sede da empresa, eles já tinham completado seis anos sem nenhum motorista envolvido em acidente cujo exame da perícia indicasse a presença de drogas.



## Em um estudo envolvendo dezenas de milhares de motoristas de caminhão nos EUA, ao longo de 8 anos, a adoção dos exames de larga janela diminuiu o abuso de drogas em 7 vezes e zerou a acidentalidade relacionada ao abuso de drogas.

Além dos benefícios humanos, diretamente ligados à saúde dos seus profissionais, a empresa conseguiu evitar a contratação de motoristas com histórico de abuso de drogas e criar um diferencial de marketing, pois é vista como empresa socialmente responsável que ainda ajuda o Governo americano, através de seus órgãos de saúde e segurança no trânsito, na elaboração de política de redução de acidentes com motoristas drogados.

O que ficou evidente é que esses exames podem de fato contribuir de forma decisiva para a redução de acidentes com motoristas sob efeito de droga. Entretanto, mais do que detectar o consumo de drogas inibe também o seu uso, beneficiando inclusive a vida familiar desses profissionais e a segurança de todos os usuários das rodovias.

## Opiniões contrárias demonstram pouca consistência

Acompanhando alguns eventos públicos que aparentemente pretendiam debater o tema cientificamente, fomos surpreendidos por encontros que mais pareciam palco exclusivo para atacar os exames de cabelo, como se interesses poderosos poderiam estar sendo ameaçados. Basicamente consistiam em duas linhas de oposição à adoção dos referidos exames, na habilitação e renovação das CNH profissionais (categorias C, D e E).

Uma linha, mais ideológica, que considera que o usuário de drogas tem o direito de abusar dessas substâncias, desde que não o façam na boléia de um veículo de carga. Os defensores dessa tese entendem que impedir sua habilitação profissional seria algo como um atentado a suas liberdades individuais. A outra linha de contestação, mais burocrática, entende que o Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo que trata da questão, prevê punição apenas quem está usando drogas no ato de dirigir.

## Nós entendemos que ambas as argumentações são absurdamente equivocadas.

O indivíduo que tem comportamento abusivo em relação ao consumo de drogas psicoativas padece de doença, segundo a Organização Mundial da Saúde, e tende a prosseguir com o abuso sobretudo em situações de stress, fadiga, sono e tédio, infligindo situação de alto risco.

Como essas condições são comuns nas estradas brasileiras, faz-se necessária a verificação deste comportamento para instrumentalizar o médico avaliador de dados objetivos para que este decida sobre a habilitação das categorias profissionais, exatamente como ocorre com a verificação de outras condições médicas inabilitantes, temporárias ou não, previstas em Resoluções do CONTRAN.

Em outras palavras, um usuário de drogas, habilitado para dirigir caminhões, tem chances muito grandes de usar drogas também no exercício de sua atividade. Seria o caso então de permitir policiais armados usuários de drogas desde que prometessem usa-las só nos finais de semana?

Quanto ao Código de Trânsito Brasileiro e sua regulamentação, está claro que a Resolução 460/2013 reforma e aprimora a Resolução 425/2012, que dispõe sobre exame físico, mental e psicológico para fins de habilitação. A fiscalização do uso de substâncias psicoativas é tratada na Resolução 432/2013, que dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.

Como dissemos anteriormente, a adoção de critérios mais rigorosos para habilitação com relação ao uso de drogas não é incompatível com a fiscalização in-loco, nas estradas e sim complementar, embora esta, na prática, seja mais complicada e menos eficiente.

A reiterada alegação de que o CTB permite punir apenas quem está sob uso da droga no ato de dirigir pode servir para punir o infrator em área urbana, mas no caso do transporte rodoviário de cargas e passageiros é praticamente inviável. A prática e experiência de rodovia indicam que dificilmente operações realizadas nas estradas utilizariam esses exames.

Quem vai, por exemplo, testemunhar a coleta da urina do caminhoneiro? O patrulheiro é uma testemunha? Mesmo que tenhamos alternativas parecidas com o bafômetro, onde estacionar uma carreta com carga perecível ou de grande valor quando o motorista for flagrado sob efeito de droga e que, por isso, não pode mais dirigir? Imagine o caso de um ônibus de turismo, com 46 passageiros embarcados, parado no interior de um estado, em local sem infraestrutura, em que o motorista é flagrado sob efeito de droga? Como dar suporte a essas pessoas? Quanto tempo para trazer um motorista substituto?

Outro aspecto levantado por alguns opositores dos exames de larga janela é sobre a confiabilidade dos mesmos. Para a Dra. Alice A. da Matta Chasin, conceituada especialista, **Doutora em Toxicologia e Mestre em Análises Toxicológicas FCF/USP**, em entrevista ao nosso portal [www.estradas.com.br](http://www.estradas.com.br) não só confirmou a confiabilidade dos exames de cabelo como, quando perguntada sobre a diferença na coleta com exames de urina, sangue e cabelo trouxe os seguintes esclarecimentos:

***“Tanto a coleta de sangue como de urina têm algumas desvantagens em relação à coleta de cabelo. Os exames de sangue necessitam de uma pessoa especialista da área médica, treinada para tirar sangue. Os exames com a urina requerem a utilização de banheiros e a observação da obtenção da urina para confirmar que a urina colhida é de fato da pessoa que está sendo testada. A coleta de cabelo requer que a pessoa seja treinada na coleta, mas não é preciso que ela seja da área médica e ainda, trata-se de coleta mais segura com menor risco de fraude por parte do doador da amostra, fato comum na coleta de urina para teste de drogas.”*** (<http://estradas.com.br/entenda-a-importancia-dos-exames-toxicologicos-para-motoristas-profissionais-nesta-entrevista-com-a-dra-alice-chasin>)

Um argumento muito utilizado é de que o exame de larga janela não poderia ser utilizado porque o indivíduo não pode produzir prova contra si mesmo. Juridicamente essa alegação não tem sustentação nesse caso, porque o objetivo do exame é preventivo e efetuado na renovação ou na adição de categoria para os motoristas profissionais. A CNH - Carteira Nacional de Habilitação - é na verdade uma concessão precária do Estado ao cidadão. O indivíduo – seja ele profissional ou amador - tem que passar regularmente por exames periódicos que podem ser alterados, assim como foi um dia com a criação do psicotécnico.

Outra questão seria a carência de laboratórios para realizar os exames de cabelo. Ora, se as Forças Armadas, diversas polícias militares e a Polícia Rodoviária Federal utilizam esse sistema, e com sucesso há mais de uma década, e estão espalhadas pelo país, fica evidente que já existe uma rede de coleta e quantidade de laboratórios suficiente para atender a demanda. A ampliação do mercado vai atrair novos

laboratórios permitindo ampliar a rede de coleta que, como aprendemos, exige apenas treinamento específico e não formação em medicina para sua realização.

O exame de cabelo é mais fácil de administrar que, por exemplo, os testes de urina para drogas. Pois, ao contrário do que muitos pensam, não está disponível em qualquer lugar no Brasil. Esses testes exigem, inclusive, procedimentos técnicos muito diferentes dos testes de urina usualmente realizados em laboratórios ou hospitais, como a necessidade de confirmação por espectrometria de massa e poucos laboratórios estão aptos a oferecê-los.

No caso da urina ela ainda precisa ser transportada para esses laboratórios, o que torna esse teste quase inviável num país com nossas dimensões, considerando que a urina precisa de refrigeração e perece depois de três dias, mesmo refrigerada.

É preciso entender que os exames de sangue, urina e saliva não permitem fazer trabalho preventivo tão eficiente quanto o exame de cabelo. O que normalmente é o foco das políticas de saúde pública é a prevenção. Por isso, os exames de cabelo vêm sendo adotados por órgãos de segurança e nas atividades de grande responsabilidade, como a de pilotos de aeronaves, por exemplo.

Sem contar que o uso dos outros exames citados pode ser complementar ao de cabelo e não excludente. A coleta dos exames de cabelo pode ser feita sem dificuldade nas mesmas clínicas que os motoristas fazem o exame de saúde do Detran, quando da renovação da CNH, categorias C, D e E ou para obtenção da 1ª habilitação.

Ao consultar representantes da comunidade científica, ouvimos manifestações unânimes de apoio ao exame de larga janela. Quanto maior era o grau de conhecimento do problema dos motoristas profissionais e do exame, maior a aprovação.

Dr. Marco Túlio de Mello, Diretor do Centro Multidisciplinar em Sonolência e Acidentes (CEMSA), um dos maiores especialistas em fadiga de motoristas profissionais, afirmou em entrevista ao Portal [www.estradas.com.br](http://www.estradas.com.br) : “Sou totalmente favorável à realização da avaliação e dos exames toxicológicos de larga janela”.

Na avaliação de Rodrigo Kleinubing, perito criminal especializado em acidentes de trânsito e coautor do livro “Dinâmica dos Acidentes de Trânsito”, os exames de larga janela podem contribuir para reduzir as falhas do fator humano, causa mais frequente dos acidentes. “O tempo de reação do motorista é fundamental para evitar um acidente. Ou seja, quando ele percebe o risco e começa a reagir. Quando está sob efeito de drogas esse tempo é ainda maior e as consequências mais graves”, explica Kleinubing.

O perito recorda ainda que, no caso de veículos de carga, o espaço necessário para a parada total do veículo em uma frenagem é muito maior do que o de um automóvel. Por isso, é fundamental o estado de atenção do motorista. Ele tem que estar descansado e com plena consciência do que está ocorrendo na pista. Por isso, Kleinubing destaca a importância desse tipo de exame para a prevenção dos acidentes.

Veja os depoimentos destes casos) na série: *Governo quer pegar motoristas drogados pelos cabelos* - <http://estradas.com.br/governo-quer-pegar-motoristas-drogados-pelos-cabelos/>

## CONCLUSÃO

Por tudo que tivemos oportunidade de ver e analisar, fica evidente que o uso de drogas por motoristas profissionais no Brasil está fugindo ao controle das autoridades. As consequências, inclusive com a morte de milhares de brasileiros todos os anos em função dos acidentes causados por esses motoristas, exige providências imediatas.

Nesse sentido, os exames de larga janela de detecção nos parecem a melhor alternativa para termos uma revolução no curto prazo, despendendo o índice de motoristas profissionais que dirigem sob efeito de drogas, sob qualquer alegação. Quanto maior o universo de motoristas que fizerem o exame, menor a exploração dessa mão de obra.

O caso da empresa norte americana JB Hunt comprovou que é possível reduzir drasticamente os acidentes com caminhoneiros, causados pelo consumo de drogas. Com 130 mil exames em oito anos, considerando prova e contraprova, a JB Hunt oferece à sociedade elementos incontestáveis para afirmarmos sem temor que esse exame pode de fato resolver o problema e ter ainda impacto social muito mais amplo, que vai além do setor de transportes.

Ao analisarmos o caso das polícias e forças armadas brasileiras, fica claro que a exigência do exame de larga janela tem completa viabilidade no Brasil além de ser extremamente eficaz. Isso, não só pela nossa avaliação. Mas ostensivamente afirmado por quem realmente entende dos exames de cabelo. Os representantes dos setores que usam maciçamente os exames, os policiais e os profissionais da área aeroespacial.

No caso dos motoristas profissionais brasileiros o problema nasce principalmente no excesso de jornada, que leva às drogas, à dependência, ao endividamento com o traficante e ao envolvimento com o tráfico. Muitas empresas e embarcadores não entenderam ainda que isso tudo representa risco e custo e que investir em condições dignas para o motorista significa economia e não despesa.

Qualquer gerenciadora de risco sabe que um motorista que usa drogas além de representar concreto risco de acidente, também está mais exposto ao roubo da carga e veículos. A proximidade dos traficantes expõe o motorista, sua empresa e os clientes.

Curiosamente, enquanto muitos empresários não perceberam esses custos adicionais, o caminhoneiro que não faz uso de drogas, respeita a legislação e valoriza o bom senso, já sente na pele a concorrência desleal que o transporte com motoristas sob efeito de drogas representa. Ele também teme por sua segurança, pois sabe que os zumbis das estradas são bombas ao volante.

Nas mídias sociais que o SOS Estradas utiliza é impressionante como repetidamente muitos motoristas pedem para que o exame de cabelo entre logo em vigor e seja feito com a maior frequência possível para eliminar esses perigosos profissionais das estradas.

Por isso, somos totalmente favoráveis a Resolução Nº 460 do Contran. Assim como apoiamos que a obrigatoriedade dos exames possa ser exigida na admissão, conforme prevê a nova legislação que pretende revogar a Lei do Descanso.

Entretanto, é preciso ir além. Na nossa avaliação, os exames de larga janela de detecção deveriam ser exigidos por todos os embarcadores na contratação do transporte de cargas, seja do autônomo, do agregado e da transportadora. Isso deveria ser estimulado pelas autoridades.

Desta forma as transportadoras terão que obrigar seus motoristas a realizarem os exames, naturalmente que custeando-os para os seus profissionais. Seria quase como uma apólice de seguro de baixíssimo custo, que a empresa estará fazendo. As seguradoras deveriam exigir que as transportadoras tivessem esse controle, com exames ao menos a cada seis meses.

No caso do transporte rodoviário de passageiros, o poder concedente pode e deve exigir que os motoristas de todas as empresas estejam com esses exames em dia. Para isso são necessárias resoluções simples. A operação de uma linha ou autorização para viagem tem que passar por esse controle. É um instrumento fundamental para a segurança dos usuários.

Quanto à alegação do custo do exame, que está abaixo de R\$ 300,00, e que tende a cair com a demanda, consideramos valor absolutamente irrisório em relação aos benefícios e custos normais dessa atividade. Afinal, quanto custa a manutenção mensal de um caminhão ou de um ônibus? Sem falar nos altíssimos e indefinidos custos materiais, indenizatórios e sociais decorrente dos acidentes provocados por motoristas drogados.

Medidas como essa deveriam ser divulgadas para toda a sociedade, a fim de estimular a cobrança do transporte socialmente responsável, seja no setor de cargas como no de passageiros. Naturalmente, que é preciso dar condições aos motoristas que usam drogas de buscar o devido apoio e suporte médico, a fim de que possa conseguir sua alforria das drogas.

Adicionalmente os exames de larga janela de detecção podem servir de diferencial de marketing para as próprias transportadoras e embarcadores. Afinal, na hora de viajar numa empresa de ônibus o passageiro vai preferir quem é pioneiro e faz o exame de cabelo nos seus motoristas.

Da mesma forma, uma indústria socialmente responsável pode divulgar que somente transporta seus produtos em empresas que respeitam o seu profissional e que realizam os exames de larga janela regularmente.

**Somos totalmente favoráveis a Resolução Nº 460 do Contran**

Utilizando essa arma poderosa que são os exames de larga janela, teremos os seguintes benefícios potenciais, no curto prazo:

- Redução dos acidentes, mortos e feridos nas estradas.
- Enfraquecimento e diminuição do tráfico de entorpecentes
- Redução dos custos de segurança pública nas rodovias e áreas urbanas.
- Melhoria nas condições de saúde dos motoristas e redução de custos do sistema de saúde.
- Valorização da profissão de motorista.
- Redução do roubo de carga e veículos.
- Redução da prostituição e corrupção de menores.
- Queda da criminalidade no interior do país.
- Redução dos investimentos públicos necessários ao combate ao tráfico de drogas.

Adotando os exames de larga janela como principal arma no combate aos acidentes e às drogas nas estradas, sem abrir mão da fiscalização, as autoridades vão contribuir para que o Brasil consiga cumprir ao menos algumas metas da Década de Ação Pela Segurança no Trânsito, instituída pela ONU em 2011 e que prevê reduzir em 50% o número de mortos e feridos no trânsito em todo o mundo.

Nesse sentido, é preciso convocar a Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas (Senad) para participar desse processo, principalmente na elaboração de uma política de combate as drogas e suas consequências para os acidentes nas estradas. Bem como na criação e aprimoramento do necessário apoio da saúde pública aos profissionais envolvidos.

É fundamental também incluir os Institutos de Criminalística, principalmente nas perícias de acidentes. Além do exame de sangue, urina e saliva, utilizado nas investigações, é essencial realizar os exames de larga janela, para detectar o comportamento pregresso do motorista. É mais um instrumento útil na investigação que pode beneficiar o condutor consciente e ao mesmo tempo agravar a situação do usuário contumaz de drogas.

Estamos convencidos que os exames de larga janela de detecção vão muito além de uma modalidade de exame que pode contribuir para reduzir acidentes causados por motoristas sob efeito de drogas. Acima de tudo, representa uma poderosa arma no combate a criminalidade que hoje tem nas drogas seu principal negócio e fonte de financiamento para várias outras atividades ilegais. Com esses exames será possível pegar traficantes pelos cabelos.

Direitos reservados: *O SOS Estradas* e o Coordenador deste trabalho autorizam a reprodução desde que citada a fonte