

O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro

4ª Edição | 2021
Resumo Executivo



CHILDHOOD
PELA PROTEÇÃO DA INFÂNCIA
FUNDADA POR S. M. RAINHA SILVA DA SUECIA

PROGRAMA
NA MÃO
CERTA 



1

Apresentação

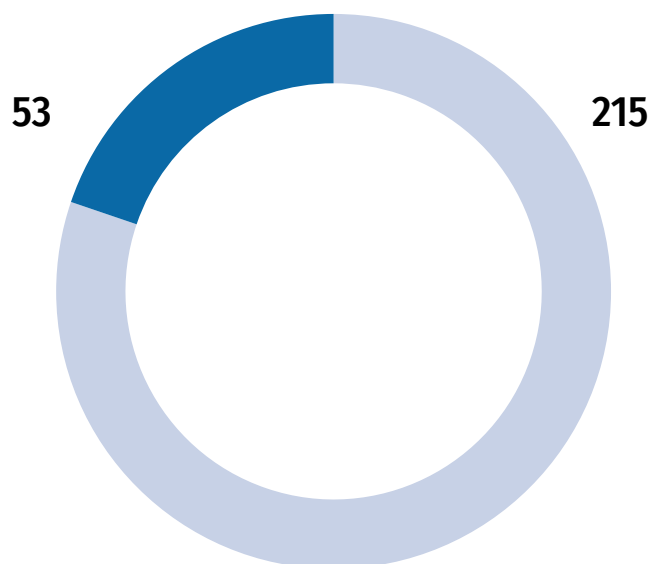
1 Apresentação

- Compreendendo nossa trajetória
- Contexto

268 motoristas participantes

■ Grupo Controle

■ Grupo Aleatório



Compreendendo nossa trajetória

Em 2005, a **Childhood Brasil** se lançou em direção ao objetivo de traçar o perfil dos profissionais do transporte rodoviário de carga e sua relação com a exploração sexual de crianças e adolescentes nas estradas do País. A pesquisa de 2021 que apresentamos agora, já em sua 4ª edição, foi realizada com 268 motoristas, sendo 215 escolhidos de modo aleatório e, portanto, classificados como Grupo Aleatório, e 53 de um Grupo Controle de empresas.

O estudo pioneiro nasceu com a intenção de tentar entender como vive e o que pensa esse profissional da estrada, costumeiramente associado como “cliente” da exploração sexual de meninos e meninas. Um esforço que busca desvendar o universo do comportamento sexual de quem passa a maior parte dos dias longe de casa, distante da família, das relações afetivas, sujeito a condições de trabalho muitas vezes exaustivas e difíceis.

A pesquisa embrionária sobre *O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro*, de 2005, embasou o **Programa Na Mão Certa**, lançado no ano seguinte, em 2006, como um grande esforço conjunto de empresas, governos e organizações da sociedade civil unidos para mudar a realidade desse grave problema nas estradas do Brasil. A iniciativa deu origem a uma série histórica de estudos que acompanham o entendimento deste profissional a cada 5 anos. A pesquisa também traz elementos para avaliar com mais precisão o impacto do **Programa Na Mão Certa** na prevenção e no enfrentamento da exploração sexual de crianças e adolescentes.

O quarto estudo da série histórica deveria ter sido realizado em 2020, todavia, a pandemia da Covid-19 forçou seu adiamento. Em 2021 os pesquisadores da Universidade Federal de Sergipe (UFS) foram a campo para coletar os dados junto aos caminhoneiros diretamente nas estradas. O resumo dos resultados mais significativos da 4ª edição do levantamento é o que apresentamos neste documento. O estudo completo pode ser acessado no site do **[Programa Na Mão Certa](#)**.

1 Apresentação

- Compreendendo nossa trajetória
- Contexto

Dezesseis anos depois do primeiro estudo, a presente pesquisa mantém a metodologia aplicada na série histórica, condição fundamental para permitir as devidas comparações. Contudo, como em toda edição, a exploração sexual de crianças e adolescentes ganhou novos questionamentos decorrentes da necessidade de compreender novos aspectos deste problema nas estradas.

A própria denominação “caminhoneiro” passou por um processo de transformação nesses anos de pesquisa e revela que as características da relação contratual com este profissional definem a forma como ele se reconhece e é reconhecido. Ainda assim, o estudo mantém a metodologia da série histórica de *O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro* e continua se referindo ao profissional do transporte rodoviário de carga como “caminhoneiro” ou “motorista de caminhão”.

A pesquisa faz uma diferenciação entre o Grupo Controle, no qual foram entrevistados apenas motoristas de caminhão com vínculo de contrato CLT numa empresa participante do **Programa Na Mão Certa**; e o Grupo Aleatório, em que foram entrevistados os profissionais que estão na estrada, dirigindo um caminhão. No Grupo Aleatório não houve distinção entre o motorista CLT, o caminhoneiro autônomo que tem seu próprio caminhão, o caminhoneiro que é agregado numa empresa de transportes ou mesmo o motorista de caminhão de aplicativo.

A pesquisa também inclui uma análise do Grupo Controle de modo a acompanhar e avaliar o impacto do **Programa Na Mão Certa** nesses profissionais desde 2010.

A partir desta edição, as mulheres também foram entrevistadas para o estudo. Apesar de ainda não serem em grande número comandando caminhões estrada afora pelo País, a presença crescente delas na profissão exige a compreensão do seu perfil, além de uma análise sobre sua percepção da exploração sexual de crianças e adolescentes.

1 Apresentação

- Compreendendo nossa trajetória
- Contexto

Conheça agora os **cinco principais resultados** desta última edição do estudo *O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro* com a análise dos seus significados e importância:

- Redução do envolvimento com a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes
- Perfil em transformação: precarização do trabalho e da qualidade de vida do profissional do transporte rodoviário de carga e a chegada das mulheres
- Tendência de aumento do conservadorismo entre profissionais do transporte rodoviário de carga
- A tecnologia e a vida na estrada: como o aumento do acesso à internet impactou na relação do trabalho e na Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes
- Reflexões do Grupo de Controle: motoristas de empresas vinculadas ao **Programa Na Mão Certa** são mais conscientes sobre a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes

Contexto

A 4ª edição do estudo é a primeira realizada após a entrada em vigor da Lei do Caminhoneiro (Lei 13.103/2015). Ainda que o estudo não tenha se debruçado em detalhes na avaliação dos efeitos da nova Lei na vida do profissional da estrada, algumas situações puderam ser inicialmente constatadas.

Lei do Motorista é o nome popular dado à Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que regulamenta a jornada máxima diária de motoristas de caminhão, ônibus ou transporte particular, assim como o intervalo interjornada.

1 Apresentação

- Compreendendo nossa trajetória
- Contexto

Isso significa que um mesmo texto legal contempla motoristas de carga, transporte de passageiros e rodoviários, além dos motoristas que trabalham com entregas e circulam dentro das cidades. Entretanto, os motoristas de aplicativo ainda não estão representados nesta Lei.

O primeiro aspecto a considerar é que a Lei trata da situação dos profissionais CLT, não abrangendo os motoristas autônomos. Um segundo aspecto diz respeito às regulamentações importantes sobre a jornada máxima diária de trabalho do profissional, assim como o intervalo em meio à jornada. Pela Lei, o caminhoneiro deve ter 11 horas de descanso dentro do período de 24 horas, sendo que essas 11 horas de descanso devem ter no mínimo 8 horas ininterruptas, com o restante podendo ser fracionado. No caso do transporte de carga, a Lei também determina uma pausa de 30 minutos dentro do período de 6 horas de condução.

Um ponto importante é que o longo tempo de parada para carregar ou descarregar o veículo não são computados como parte da jornada de trabalho e nem como horas extras. E, caso a espera seja superior a duas horas, o período já pode ser considerado como tempo de descanso. A Lei do Caminhoneiro ainda aborda questões envolvendo os pontos de parada, estrutura vital na rotina e na qualidade de vida do profissional.

A legislação, inclusive, por meio da Portaria 1.343/2019, indica que os caminhões parados no pátio, para descanso dos motoristas, devem ficar numa área fechada com controle de acesso e checagem de documentos de quem está no veículo. Crianças e adolescentes só podem permanecer no local com apresentação de documentos que comprovem a relação parental com o caminhoneiro.

Por fim, outro relevante elemento que permeou o contexto de realização da pesquisa foi a pandemia do coronavírus e seus impactos na economia, saúde, meio de vida e na própria realização das entrevistas.



2

**Redução do envolvimento com
a Exploração Sexual de Crianças
e Adolescentes nas estradas**

2 Redução do envolvimento com a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes nas estradas

NÃO fizeram sexo com crianças e adolescentes nos últimos 5 anos



Uma das mais significativas constatações da 4ª edição do estudo é a diminuição do envolvimento dos caminhoneiros com a exploração sexual de crianças e adolescentes. Entre os dados que amparam esta percepção está a afirmação direta de que 90% dos pesquisados não fizeram sexo com esse grupo específico nos últimos cinco anos. Em 2015, 87% responderam afirmativamente à mesma questão e, na primeira pesquisa em 2005, esse número era ainda mais preocupante: apenas 63% afirmavam não terem feito sexo com crianças e adolescentes nos últimos cinco anos.

A disponibilidade da oferta de sexo nas rodovias também é um achado importante. A pesquisa mostra que os caminhoneiros têm a percepção de que a prostituição em geral e a exploração sexual de crianças e adolescentes em particular estão diminuindo, ao menos de modo visível. Tal entendimento decorre de respostas tanto sobre a prostituição nas estradas quanto nos postos de parada.

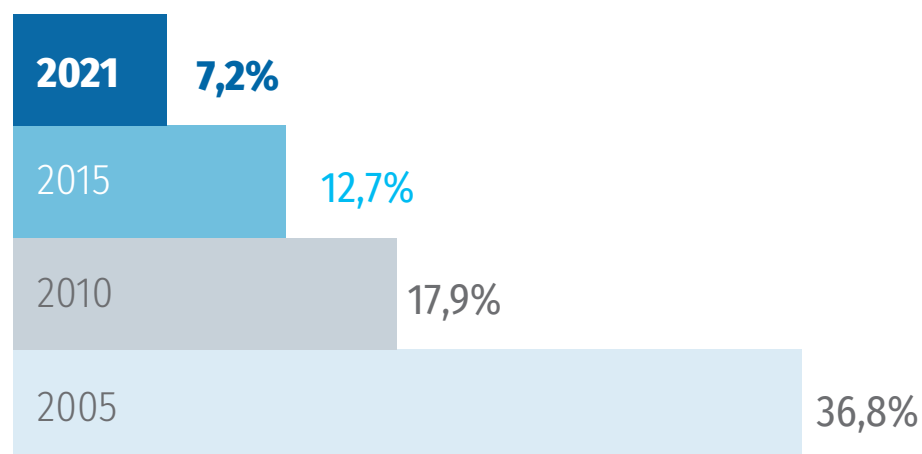
Em 2005, por exemplo, 99,2% dos entrevistados concordaram com a afirmação da prostituição ser comum nas estradas e nos postos de parada, enquanto em 2021 esse percentual caiu para 87,7% e 82,8% respectivamente.

Ao se referir especificamente sobre a oferta de “serviços sexuais” com meninos e meninas menores de 18 anos, a queda constatada pela última pesquisa é ainda mais expressiva. Agora, em torno de 50% dos pesquisados dizem ser comum ver crianças e adolescentes nestas condições, índice que chegou a ser de 93,7% no primeiro estudo de 2005. As regiões Nordeste e Norte são as mais citadas como locais com maior número de pontos de exploração sexual.

Outro dado que aponta para a tendência de diminuição da percepção da exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias se refere ao envolvimento próprio dos caminhoneiros com este tipo de comércio sexual.

2 Redução do envolvimento com a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes nas estradas

Acho que alguma prostituta com quem saí tinha menos de 18 anos



Em 2021, 7,2% dos caminhoneiros disseram “achar” que alguma profissional do sexo com quem saíram nos últimos cinco anos era menor de 18 anos. Nas pesquisas anteriores esse percentual era bem maior. Em 2005 esse índice alcançou 36,8%.

Destaque também para redução expressiva da resposta dos caminhoneiros quando perguntados se é comum ver colegas dando caronas para menores de idade. Em 2021, 35,8% disseram que “sim”, enquanto que em 2005 esse percentual foi de 71,7%.

Numa percepção geral sobre o envolvimento de crianças e adolescentes no comércio sexual, houve grande aumento no entendimento de que eles “são exploradas por alguém” – tal resposta é um indicador importante da noção de exploração sexual. Ainda entre os possíveis motivos deste envolvimento, 77,6% dos caminhoneiros responderam acreditar que é por necessidade financeira, índice semelhantes à pesquisa anterior, e 17,5% disseram que eles gostam de sexo, o que é um percentual alto – nos estudos anteriores esse dado variou entre 11,9% (2015) e 19,5% (2010).

Ter recebido a oferta de programa sexual com crianças e adolescentes foi uma questão nova colocada no último estudo e, para essa pergunta, 39,2% dos caminhoneiros disseram que “sim”. Nestes casos, em 57% das vezes a criança veio sozinha, em 36,2% um adulto estava acompanhando, e em 6,7% a oferta ocorreu pela internet – o que pode indicar a migração de modalidade e a invisibilidade das meninas e meninos na estrada, passando a atuar no meio virtual.

Por fim, vale enfatizar a diminuição do uso de camisinha apontada pelo último estudo, um comportamento igualmente constatado como tendência da população geral. Chama a atenção que o não uso de preservativo nas relações sexuais é reconhecido inclusive por homens casados quando fazem sexo com outras mulheres.

3

**Perfil em transformação:
precarização do trabalho e da
qualidade de vida do profissional
do transporte rodoviário de carga
e a chegada das mulheres**

3 Perfil em transformação: precarização do trabalho e da qualidade de vida do profissional do transporte rodoviário de carga e a chegada das mulheres

- Precarização do trabalho
- Qualidade de vida
- Segurança e ambiente de trabalho
- Chegada das mulheres

A presente edição do estudo *O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro* traz elementos que apontam para a precarização da qualidade de vida e trabalho, assim como mudanças no perfil deste profissional. Essa conclusão esta amparada em diferentes questões.

Com relação ao perfil, de modo geral o caminhoneiro no Brasil é homem, com idade média em torno de 45 anos. Alinhado à população brasileira em geral, percebe-se um aumento do percentual de evangélicos.

O estudo constata que o tempo médio de profissão, de 18 anos, não teve variação significativa do ponto de vista estatístico, embora aponte para um aumento, o que pode ser um indicativo de certo “envelhecimento” dos caminhoneiros.

As razões se misturam: há o fator causado principalmente pela categoria dos autônomos, que em sua maioria não têm planos de aposentadoria ou não contribuíram no início da profissão como tal, elevando assim a idade de parada do trabalho. O indicativo de aumento do tempo médio de profissão também decorre do fato dos jovens entrarem na profissão justamente a partir do vínculo como frotistas ou agregados.

Mas há também a falta de atração para os profissionais mais jovens. A “tradição familiar” vem perdendo fôlego e sendo substituída pela necessidade de capacitação exigida pelas empresas do setor. Por outro lado, a pesquisa colheu relatos de dificuldades dos jovens se capacitarem para entrada neste mercado de trabalho.

Por fim, como um retrato da autoimagem, 84,7% responderam se acharem mal vistos pela sociedade. O percentual é levemente melhor em relação ao estudo de 2015, quando 89,7% disseram sentir que a sociedade tem visão negativa deles. Um elemento novo e interessante no perfil do caminhoneiro é a crescente demanda por acesso à internet, destacada por 71,6% dos entrevistados.

3 Perfil em transformação: precarização do trabalho e da qualidade de vida do profissional do transporte rodoviário de carga e a chegada das mulheres

- Precarização do trabalho
- Qualidade de vida
- Segurança e ambiente de trabalho
- Chegada das mulheres

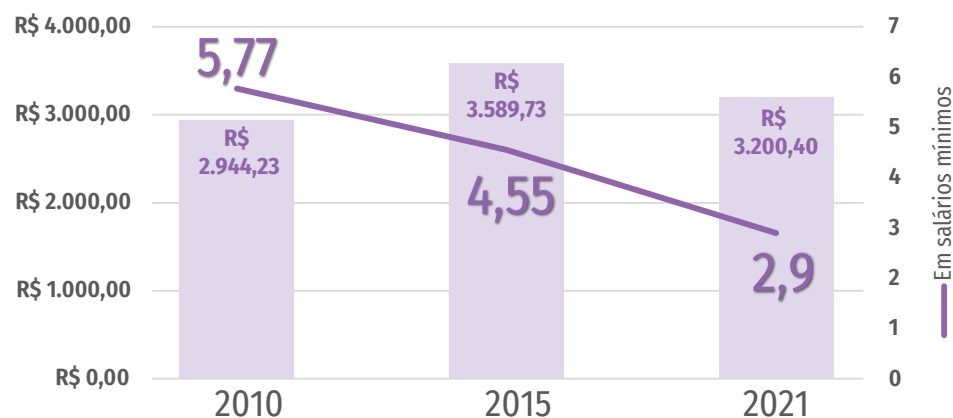
Precarização do trabalho

A precarização do trabalho pode ser analisada por meio da queda da renda média e das más condições dos pontos de paradas. A renda média familiar diminuiu de R\$ 3.600 em 2015, para R\$ 3.200 em 2021. O significado dessa perda de renda é mais grave se comparado ao valor do salário mínimo nos anos em que as pesquisas foram feitas. Em 2010, por exemplo, a renda média era de 5,77 salários mínimos. Cinco anos depois baixou para 4,55 salários mínimos e, agora em 2021, representa 2,90 salários mínimos.

No estudo de 2021, surge o destaque para o elevado preço do combustível, considerado uma das maiores dificuldades do trabalho, com 83,6% das reclamações – queixa que tem relação com a diminuição da renda do profissional. Os motoristas demonstram insatisfação e sentem haver “abandono” do setor, pois não percebem melhorias nas estradas e consideram o preço do combustível impraticável.

Um aspecto significativo sobre a profissão é a tendência de menor possibilidade de ter um caminhão próprio. Depois do estudo de 2015 apontar que 53% dirigiam o próprio veículo, a pesquisa de 2021 mostra uma queda grande e apenas 22,8% disseram ser proprietários do caminhão, o menor percentual da série histórica até então.

Renda Familiar Mensal dos Motoristas



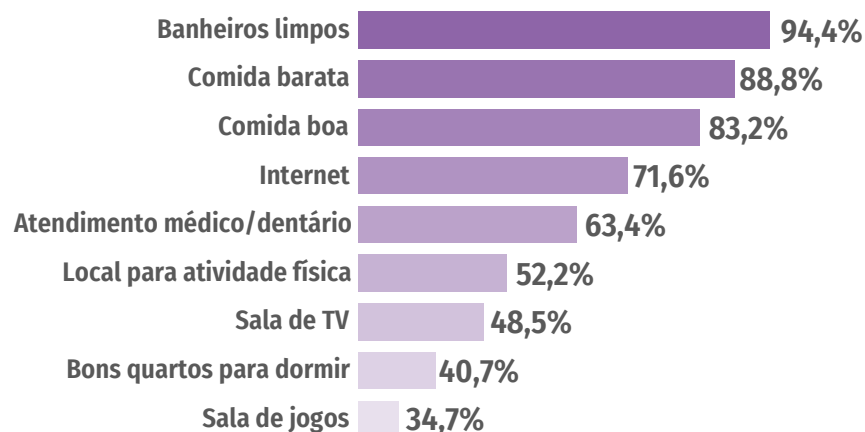
Qualidade de vida

Além da perda de renda, as condições inadequadas dos pontos de parada são um problema antigo e que se mantém sem solução, com impacto em questões básicas como a necessidade de banheiro limpo (apontada em 94,4% das respostas), de comida barata (88,8%), e alimentação de boa qualidade (83,2%).

3 Perfil em transformação: precarização do trabalho e da qualidade de vida do profissional do transporte rodoviário de carga e a chegada das mulheres

- Precarização do trabalho
- Qualidade de vida
- Segurança e ambiente de trabalho
- Chegada das mulheres

O que deveria haver nos locais de parada/pontos de apoio



O estudo ainda demonstra a alta demanda por internet, citada por 71,6% dos caminhoneiros, de atendimento médico (63,4%) e de espaço para atividade física (52,2%). Essas questões juntas influenciam a qualidade de vida deste profissional.

Segurança e ambiente de trabalho

A insegurança e a violência nas estradas também influenciam negativamente a qualidade de vida desse profissional e são apontadas como o maior problema da profissão, com 85% das respostas. A seguir aparece a má qualidade das rodovias (78,7%), o longo tempo afastado da família (72%) e o risco de acidentes (60%). De modo geral, em 2021, a menor média de satisfação esteve ligada à “qualidade das estradas”, enquanto a maior média ficou com as “relações pessoais”.

Chegada das mulheres

Embora os homens entrevistados tenham feito referência à maior presença das mulheres na estrada, os pesquisadores encontraram somente três caminhoneiras durante o estudo, duas em São Paulo e uma em Sergipe. De modo geral, a informação corrente é a de ser mais fácil haver mulheres nas regiões Sul e Sudeste, onde há melhores condições de trabalho e pontos de parada. Ainda há uma concentração das mulheres nos trechos urbanos ou intermunicipais que são mais curtos.

As mulheres entrevistadas contaram ter entrado na profissão por opção, e dizem se sentirem bem aceitas, sem sofrer episódios explícitos de preconceito. Para elas, as maiores dificuldades se referem à estrutura física dos locais de parada, principalmente os banheiros, considerados o pior da profissão, por serem ambientes mal cuidados e onde se sentem mais desprotegidas.

3 Perfil em transformação: precarização do trabalho e da qualidade de vida do profissional do transporte rodoviário de carga e a chegada das mulheres

- Precarização do trabalho
- Qualidade de vida
- Segurança e ambiente de trabalho
- Chegada das mulheres

A única entrevistada que é mãe abordou a dificuldade de conciliar a profissão com a maternidade e afirmou ter feito várias concessões na criação das filhas. Na opinião desta caminhoneira, a profissão na estrada dificulta a mulher de ter filhos pequenos, especialmente na idade da primeira infância, entre 0 e 6 anos, e se torna um emprego que anula a maternidade. As outras duas entrevistadas disseram não querer filhos.

As mulheres caminhoneiras relataram que já presenciaram o comércio do sexo e sabem da exploração sexual que envolve crianças e adolescentes. No entanto, devido às rotas e locais de parada por elas frequentados serem mais selecionados, seguros e com melhor estrutura, as profissionais circulam menos em ambientes mais vulneráveis.



4

Tendência de aumento do conservadorismo entre profissionais do transporte rodoviário de carga

4

Tendência de aumento do conservadorismo entre profissionais do transporte rodoviário de carga

O comportamento conservador e machista mantém viés de alta entre os caminhoneiros brasileiros. O diagnóstico novamente se alinha ao contexto geral da sociedade e dos homens do País, evidenciado no apoio à pena de morte e à redução da maioria penal.

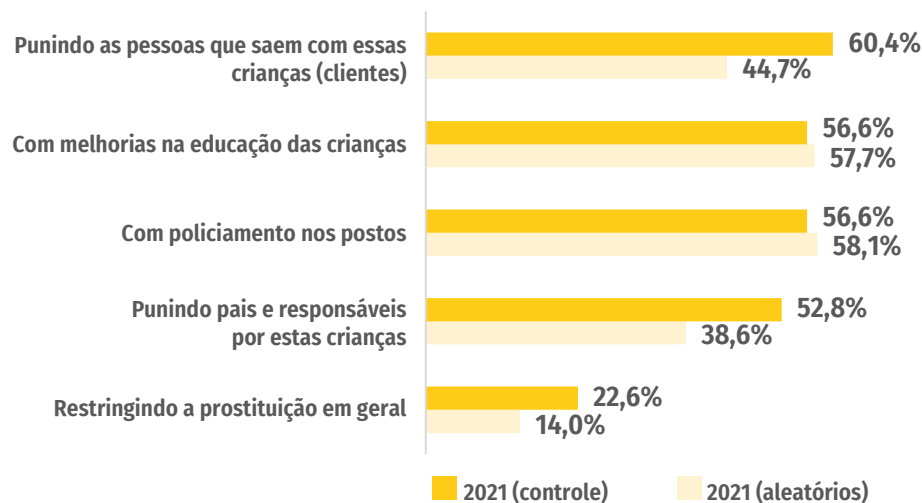
No estudo, o conceito de conservadorismo parte como um conjunto de crenças sobre o funcionamento de uma sociedade baseadas em tradições históricas de cunho moral e religioso, em geral dogmático e não aberto aos questionamentos sociais e científicos. No caso do machismo, o conceito adotado na pesquisa é o de um sistema de crenças baseado na hierarquia que diferencia homens e mulheres, a partir de características essenciais que imprimem vantagens aos homens.

É interessante perceber a associação deste perfil conservador a grupos religiosos. No caso da pena de morte e do porte de arma, quem mais concorda com essas iniciativas são os que se declaram religiosos, especialmente evangélicos. A pesquisa permite constatar a predominância das ideias punitivistas em detrimento da educação ou conscientização. Exemplo para tal análise é o elevado entendimento de que a prisão dos envolvidos é a melhor solução para a redução da exploração sexual de crianças e adolescentes.

Pensamentos tradicionais sobre as relações de gênero seguem em alta, como a noção de que as mulheres devem obedecer aos homens ou de que a infidelidade masculina é menos condenável do que a infidelidade feminina.

O estudo mostra ainda que o perfil conservador é mais comum entre caminhoneiros pesquisados do Grupo Aleatório, em relação aos profissionais das empresas do Grupo Controle. Um aspecto observado é que a visão conservadora de mundo não se reflete num melhor entendimento da exploração sexual de crianças e adolescentes. Na pesquisa, 21% dos caminhoneiros disseram não enxergar a exploração como crime e tratam o problema pelo olhar do julgamento moral ou com responsabilização da própria vítima.

Ações para mudar a situação de exploração sexual de crianças e adolescentes nas estradas



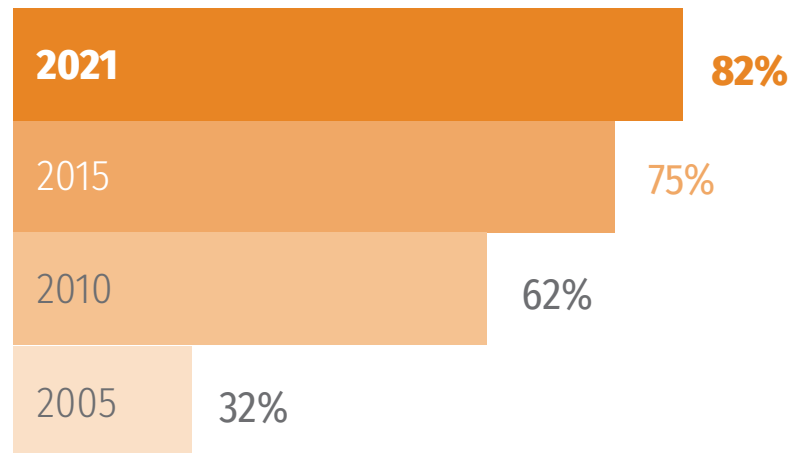
5

**A tecnologia e a vida na estrada:
como o aumento do acesso à
internet impactou na relação
do trabalho e na Exploração Sexual
de Crianças e Adolescentes**

5

A tecnologia e a vida na estrada: como o aumento do acesso à internet impactou na relação do trabalho e na Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes

Uso do celular quando param nas estradas



O estudo *State of Mobile 2022* mostra que os brasileiros permaneceram em média 5 horas por dia usando dispositivos móveis em 2021, um crescimento de 30% em relação a 2019. Com o caminhoneiro não é diferente. Na pesquisa de 2021, 82% dos profissionais afirmaram usar o celular quando param na estrada, enquanto em 2005 esse percentual era de apenas 32%. O aplicativo WhatsApp lidera entre o tempo de uso de celular, seja para lazer, trabalho ou formação profissional por meio de cursos on-line.

Tal prática influencia na atividade desse profissional durante o tempo livre. Como exemplo, foi possível constatar na pesquisa *O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro* o aumento no hábito de ver vídeos pornográficos (pergunta nova no estudo de 2021), acessados via aplicativos específicos, sites ou mesmo pelo WhatsApp, prática que os caminhoneiros reconhecem que pode despertar o desejo de relação real e a procura por programas com prostitutas. No ambiente virtual dos vídeos pornográficos pode haver também a oferta de sexo. Em 2021, 6,7% dos caminhoneiros disseram já ter recebido a oferta de programa sexual com crianças e adolescentes pela internet. Neste sentido, o acesso à internet pode se configurar como um novo meio para o envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes.

Ainda assim, vale enfatizar que os caminhoneiros afirmam ter diminuído a busca por prostitutas em relação às pesquisas anteriores. O motivo, segundo eles, é o medo de assaltos e preços mais altos.

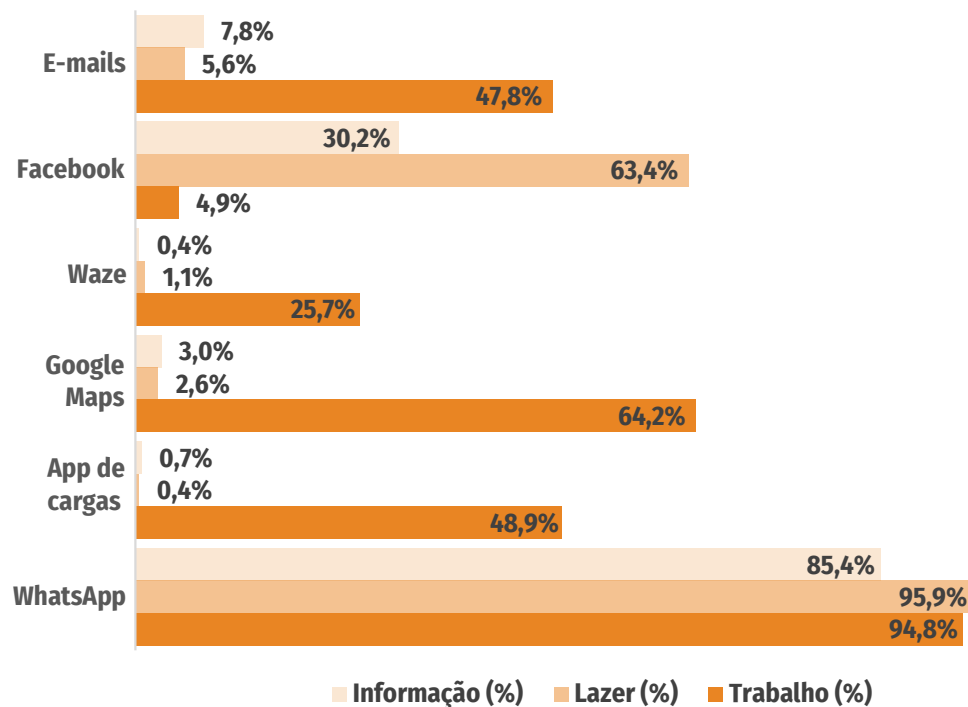
5

A tecnologia e a vida na estrada: como o aumento do acesso à internet impactou na relação do trabalho e na Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes

A internet também se revela como uma importante ferramenta de trabalho (94,8% das respostas), lazer (95,9%) ou informação (85,4%). Para trabalho, os motoristas também destacaram o uso do Google Maps, aplicativos de cargas, e-mails, sites e o aplicativo de navegação Waze. Nas horas de lazer, destaque para o uso do celular como rádio, para assistir a vídeos no YouTube e canais de TV, assim como acessar as redes sociais Facebook e Instagram.

Vale ressaltar o percentual de 15,3% de respostas para a realização de cursos on-line. Nesse sentido, 59% dos caminhoneiros disseram que fariam cursos rápidos pelo celular promovidos pelo **Programa Na Mão Certa** com temas de interesse e sobre a proteção de crianças e adolescentes.

Usos dos meios de comunicação e de aplicativos



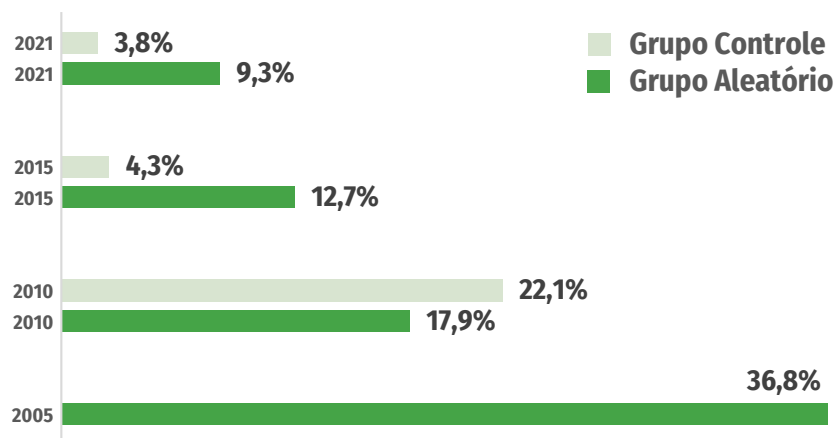
6

**Reflexões do Grupo Controle:
motoristas de empresas vinculadas
ao Programa Na Mão Certa são mais
conscientes sobre a Exploração
Sexual de Crianças e Adolescentes**

6 Reflexões do Grupo Controle: motoristas de empresas vinculadas ao Programa Na Mão Certa são mais conscientes sobre a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes

- Tipos de contratação
- Rotina na estrada e o comportamento de risco

Acho que alguma prostituta com quem saí tinha menos de 18 anos



Tipos de contratação

O tipo de vínculo de trabalho influencia a relação dos caminhoneiros com a exploração sexual de crianças e adolescentes. A pesquisa identifica diferenças importantes na percepção do profissional contratado pelas empresas que participam do **Programa Na Mão Certa**, o Grupo Controle, em comparação à percepção dos caminhoneiros do Grupo Aleatório.

Na comparação histórica, o percentual de caminhoneiros que busca a prostituição entre o Grupo Controle sempre foi mais baixo do que do Grupo Aleatório. Em 2021, questionados sobre o que fazem quando sentem desejo sexual e estão na estrada, 7,5% dos motoristas do Grupo Controle responderam procurar por prostitutas, enquanto que 15,7% dos profissionais do Grupo Aleatório responderam usar deste recurso, ou seja, o dobro.

Sobre o envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes, é preciso destacar a diferença entre os dois grupos pesquisados. Em 2021, 9,3% dos caminhoneiros do Grupo Aleatório disseram acreditar ter tido relação sexual, nos últimos 5 anos, com alguém menor de 18 anos, enquanto a mesma afirmação foi feita por apenas 3,8% dos profissionais do Grupo Controle.

Com relação à presença de prostituição nos postos de paradas, a diferença entre os dois grupos é de quase 10%. Entre os caminhoneiros do Grupo Controle, 75,5% afirmam que a prostituição é comum nos postos por onde andam, enquanto que 84,7% dos caminhoneiros do Grupo Aleatório têm esse entendimento. Tal diferença pode ser explicada pelo fato dos profissionais do Grupo Controle estarem trabalhando em empresas que têm um maior cuidado com os locais de parada, definindo os chamados postos credenciados, com melhor estrutura. Já com relação à percepção dos caminhoneiros sobre a existência de menores de 18 anos fazendo programa sexual, a pesquisa revela ser mais comum o Grupo Aleatório notar tal presença (64,2%), do que os caminhoneiros do Grupo Controle das empresas vinculadas ao **Programa Na Mão Certa** (49,1%).

6 Reflexões do Grupo Controle: motoristas de empresas vinculadas ao Programa Na Mão Certa são mais conscientes sobre a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes

- Tipos de contratação
- Rotina na estrada e o comportamento de risco

Rotina na estrada e o comportamento de risco

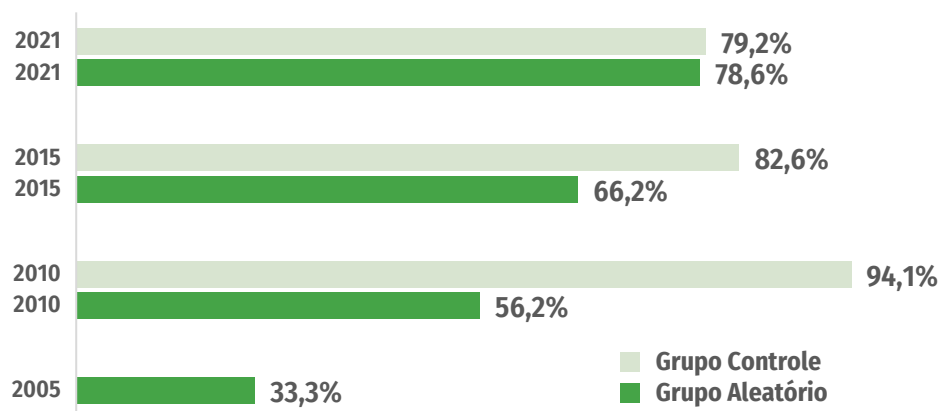
Grande parte dos caminhoneiros tem conhecimento a respeito de leis e serviços de proteção às crianças e adolescentes. No entanto, esse entendimento é muito maior entre os caminhoneiros do Grupo Controle de empresas participantes do **Programa Na Mão Certa**. Neste caso, 94,3% conhecem campanhas contra a exploração sexual de crianças e adolescentes, enquanto 60% do Grupo Aleatório deram a mesma resposta. Já o conhecimento sobre o serviço do Disque 100 se equipara nos dois grupos, girando em torno de 79%.

O menor risco de envolvimento dos profissionais do Grupo Controle com a exploração sexual de crianças e adolescentes pode estar ligado à rotina mais regrada e previsível desses caminhoneiros. Pela Lei do Caminhoneiro, eles são obrigados a descansar 11h a cada jornada de trabalho, sendo 8h obrigatoriamente ininterruptas – ainda que esse tempo parado possa favorecer o envolvimento com o comércio sexual ou outros comportamentos de risco como consumo de bebida alcoólica e drogas.

Outro fator positivo é o fato desses profissionais ficarem menos tempo fora de casa: são em média 13 dias por mês, bem menos do que os 22 dias dos caminhoneiros do Grupo Aleatório. O tempo parado e a espera para carregar ou descarregar o caminhão também é bem diferente entre os dois grupos. Enquanto os profissionais do Grupo Controle ficam cerca de 20h parados para executar essa tarefa, os caminhoneiros do Grupo Aleatório ficam 37h – e, quanto mais tempo esperando carga ou dias na estrada, maior a chance de envolvimento com situações de risco.

O estudo revela ainda que os caminhoneiros que transportam grãos são os que ficam mais tempo na estrada e também os que mais aguardam para carregar ou descarregar o veículo. E, proporcionalmente, os profissionais autônomos são os que mais trabalham com o transporte de grãos no País.

Conhecimento Disque 100/ Disque Denúncia contra a “prostituição infantil”



6

Reflexões do Grupo Controle: motoristas de empresas vinculadas ao Programa Na Mão Certa são mais conscientes sobre a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes

- Tipos de contratação
- Rotina na estrada e o comportamento de risco

Por outro lado, embora tenham uma dinâmica de trabalho mais previsível e com menos risco de envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes, os profissionais do Grupo Controle ainda exigem melhor assistência às rotinas e estrutura de parada e descanso.

Vale destacar que, embora os caminhoneiros do Grupo Controle tenham perdido mais renda em comparação ao Grupo Aleatório, ainda assim esses profissionais têm outros benefícios, como 13º salário, férias remuneradas, plano de saúde e FGTS. Isso tudo somado faz com que eles tenham uma melhor qualidade de trabalho. Tais fatores provavelmente explicam porque, no dia a dia da estrada, os profissionais do Grupo Controle só têm uma reclamação em que superam os caminhoneiros do Grupo Aleatório: a exigência por melhor qualidade dos banheiros. Nos outros indicadores, como qualidade da alimentação e comida barata, lazer, atividade física, acesso à internet e atendimento de saúde, os profissionais do Grupo Aleatório superam em queixas.

Fatores de Risco para o Envolvimento com a Exploração Sexual

- O longo período que os caminhoneiros aguardam para carregar ou descarregar o veículo
- O uso de álcool, drogas e o sexo pago durante o tempo de parada
- Os muitos dias na estrada sem voltar para casa
- As condições ruins dos postos de parada
- A naturalização do sexo pago e o pensamento sexista
- A possível migração da exploração sexual de crianças e adolescentes da estrada para o ambiente digital



7

Conclusão

7

Conclusão

A 4ª edição da pesquisa *O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro* trouxe novos aspectos a serem observados sobre a relação deste profissional com a exploração sexual de crianças e adolescentes, assim como confirmou a permanência de antigos problemas da vida na estrada.

Um elemento importante foi a afirmação de 90% dos caminhoneiros que não fizeram sexo com crianças e adolescentes nos últimos cinco anos, percentual em crescimento desde a primeira edição da pesquisa em 2005. Igualmente importante é a percepção da diminuição da oferta de “serviços sexuais” com meninos e meninas menores de 18 anos constatada no último estudo. Cerca de 50% dos pesquisados disse “ser comum” ver tal cena, percentual que foi de 93,7% em 2005.

Por outro lado, o estudo revela que há um possível cenário de mudança na dinâmica da exploração sexual de crianças e adolescentes nas estradas do País. Uma questão nova da última pesquisa foi o questionamento sobre o caminhoneiro ter recebido a oferta de programa sexual com crianças e adolescentes, com 39,2% deles tendo dito “sim”. O detalhe é que em 6,7% dos casos a oferta ocorreu pela internet – um sinal de que pode estar em curso a migração da exploração sexual de crianças e adolescentes para o ambiente digital, algo que merece atenção nas futuras pesquisas.

A avaliação do caminhoneiro como trabalhador é outro elemento importante constatado no estudo. A precarização da função é uma realidade verificada tanto na perda de renda, como nas condições ruins dos pontos de parada, um problema antigo e que segue sem solução, além da insegurança e da violência nas estradas. Juntos, todos estes aspectos influenciam de modo negativo a qualidade de trabalho e vida dos caminhoneiros e certamente oferecem barreiras para a chegada da mulher neste setor.

7

Conclusão

Uma questão a ser destacada é a maior vulnerabilidade dos profissionais autônomos em comparação aos motoristas com vínculo CLT, que em geral têm melhores condições de trabalho. Neste sentido, a Lei do Caminhoneiro contribuiu para a rotina dos profissionais com CLT, principalmente, por determinar a obrigatoriedade de descanso a cada período na estrada. Todavia, esse tempo de repouso merece atenção: se por um lado é positivo para a saúde do trabalhador, por outro é um período livre que pode dar brecha para os comportamentos de risco.

Apesar deste possível aspecto, a pesquisa também constatou que os profissionais com CLT ficam menos tempo fora de casa, fator positivo para a qualidade de vida, assim como igualmente esperam menos para carregar ou descarregar o caminhão – um fato favorável para reduzir a possibilidade de envolvimento com a exploração sexual.

Como estudo embrionário que embasou a criação do **Programa Na Mão Certa**, cabe ressaltar que o **Programa**, desde sua origem, acredita que a conscientização dos caminhoneiros é o melhor caminho para a construção de princípios que atuam sobre o machismo, o conservadorismo, a equidade de gênero e, claro, o não envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes. Assim como para toda a sociedade, fica claro que é preciso continuar investindo na conscientização por meio da educação continuada dos caminhoneiros e caminhoneiras.

Com todos esses elementos, a 4ª edição da pesquisa novamente cumpre seu propósito de traçar o perfil do caminhoneiro brasileiro e sua relação com a exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias do País. Novos enfoques foram revelados e apontam caminhos para a atenção de empresas e do Poder Público, bem como a urgência em encontrar soluções para antigos problemas que ainda vigoram.

Desafios Institucionais

Ante o exposto, o **Programa Na Mão Certa** reúne alguns desafios para os próximos anos que poderão ser avaliados na 5ª edição da pesquisa em 2025:

- Ampliar as ações de articulação e *advocacy* com entidades ligadas ao setor de transporte rodoviário de carga para melhoria significativa dos pontos de descanso / parada e implantação da Lei do Caminhoneiro ou equivalentes;
- Incorporar o tema do uso seguro e ético da tecnologia junto aos profissionais do transporte rodoviário de carga, aliado à discussão sobre materiais pornográficos e aos cuidados dos dispositivos como meios de mediação da exploração sexual de crianças e adolescentes;
- Ter maior rigor em relação aos indicadores de envolvimento dos profissionais de transporte rodoviário de carga ligados às empresas participantes do **Programa Na Mão Certa** nas ações de educação continuada por meio da utilização do ambiente virtual de aprendizagem **Juntos Na Mão Certa** para acompanhar e monitorar esta participação;
- Associar a promoção da qualidade de vida e de condições melhores de trabalho dos profissionais de transporte rodoviário de carga à tendência de incorporação dos princípios do ESG, buscando resgatar os direitos humanos e a relação humanizada entre empregador/empregado e terceiros;
- Neste mesmo contexto de aceleração do movimento ESG, a chegada das mulheres provoca novos posicionamentos de diversidade e inclusão também neste setor e gera um potencial positivo de transformação. Um olhar para equidade de gênero nestes espaços historicamente masculinos trará benefícios para a qualidade dos profissionais de transporte rodoviário de carga e alerta para novas realidades que levarão as entidades setoriais a buscarem ações concretas de respeito aos direitos humanos.

Editorial

Equipe Childhood Brasil

Laís Cardoso Peretto • *Diretora Executiva*

Eva Cristina Dengler • *Gerente de Programas e Relações Empresariais*

Itamar Batista Gonçalves • *Gerente de Advocacy*

Andrea Ciapina • *Coordenadora Administrativo-Financeira*

Trícia De Oliveira • *Coordenadora de Projetos*

Juliana Miyazawa • *Coordenadora de Captação de Recursos*

João Bourroul • *Coordenador de Comunicação*

Mônica Santos • *Analista de Programas*

Patrícia de Sousa Costa • *Analista de Programas*

Elizabeth Lopes • *Assistente Administrativo-Financeira*

Antonia Lara • *Estagiária de Comunicação*

Giovanna Martins • *Estagiária de Parceria Estratégicas*

Pesquisa O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro

4ª. Edição | 2021

Coordenação

Prof. Dr. Elder Cerqueira-Santos

Equipe Técnica

Mozier de Miranda Ramos • *Consultor de Análise de Dados e Relatoria*

Damião Soares • *Consultor da Análise de Dados*

Equipe de Campo

Baruc C. Fontes

Hênio dos Santos Rodrigues

Jean Jesus Santos

Resumo Executivo

Anna Flora Werneck • *Consultoria*

Redação

Luciano M. Velleda

Anna Flora Werneck

O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro

4ª Edição | 2021
Resumo Executivo



www.childhood.org.br • www.namaocerta.org.br

CHILDHOOD
PELA PROTEÇÃO DA INFÂNCIA
FUNDADA POR S. M. RABHA SILVA DA SUECIA

PROGRAMA
**NA MÃO
CERTA** 