

O PERFIL DO CAMINHONEIRO BRASILEIRO 2015



CHILDHOOD

PELA PROTEÇÃO DA INFÂNCIA

FUNDADA POR S. M. RAINHA SILVIA DA SUÉCIA

PROGRAMA

NA MÃO
CERTA



» CHILDHOOD BRASIL

ASSESSORIA AO CONSELHO

ANA MARIA DRUMMOND

DIRETOR EXECUTIVO

RODRIGO SANTINI

VICE DIRETOR EXECUTIVO

RICARDO DE MACEDO GAIA

GERENTE DE DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL

ANA FLÁVIA GOMES DE SÁ

GERENTE DE PROGRAMAS E RELAÇÕES EMPRESARIAIS

EVA CRISTINA DENGLER

GERENTE DE ADVOCACY

ITAMAR BATISTA GONÇALVES

GESTÃO DO CONHECIMENTO

ANNA FLORA WERNECK

ASSESSORA DE MOBILIZAÇÃO DE RECURSOS

VANESSA TERAMOTO HIGA

ANALISTA DE COMUNICAÇÃO

ALESSANDRA CASTRO DE ASSIS

ANALISTA DE OPERAÇÕES

MARINA MONTEIRO

ANALISTA DE PROGRAMAS

ALESSANDRA ALVES DA SILVA

ANALISTA DE PROGRAMAS

FERNANDA GONÇALVES

ANALISTA DE PROGRAMAS

MÔNICA SANTOS

ESTAGIÁRIA DE OPERAÇÕES E PROGRAMAS

PATRICIA DE SOUSA COSTA

» PESQUISA O PERFIL DO CAMINHONEIRO NO BRASIL

COORDENAÇÃO

PROF. DR. ELDER CERQUEIRA-SANTOS

EQUIPE TÉCNICA

DIOGO ARAÚJO DE SOUSA

PESQUISADOR E CONSULTOR DE ANÁLISE DE DADOS

OTHON CARDOSO DE MELO NETO

PESQUISADOR E SUPERVISOR DE CAMPO

EQUIPE DE CAMPO

BRUNO DE BRITO SILVA

CESAR AUGUSTO DE SÁ GOUVEIA CARVALHO

DIEGO PRADO DE MELO

FELIPE VILANOVA DE GOIS ANDRADE

HÊNIO DOS SANTOS RODRIGUES

JHON LENNON ARAGÃO MARCELINO

LUCAS MENEZES NUNES

MÁRIO SILVIO DE SOUZA FRAGA

ROBERT SANTOS DO CARMO

RODRIGO DE VARGAS ARAÚJO

» PAPEL SOCIAL

TEXTO

CAROLINE MAZZONETTO E MARQUES CASARA

COORDENAÇÃO TÉCNICA

DANIELE MARTINS

ARTE E PROJETO GRÁFICO

VICTORIA ESCARAMAI

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	04
OBJETIVOS	05
MÉTODO	05
- PARTICIPANTES	07
- INSTRUMENTO	07
- PROCEDIMENTOS	07
- QUESTÕES ÉTICAS	08
- ANÁLISE DE DADOS	08
RESULTADOS	08
- QUEM É O CAMINHONEIRO BRASILEIRO?	08
- PROFISSÃO E ROTINA	13
- VIDA NA ESTRADA	17
- VIDA SEXUAL	21
- EXPLORAÇÃO SEXUAL DE CRIANÇAS E ADOLESCENTES	22
- PROTEÇÃO EM AÇÃO	27
CONSIDERAÇÕES FINAIS	30

APRESENTAÇÃO

Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes (ESCA) é toda ação que envolve o corpo de crianças e adolescentes, seja do sexo feminino ou masculino, para a obtenção de vantagem ou proveito sexual, baseada numa relação de poder e de exploração comercial. Essa forma de violência é uma das mais graves e cruéis violações de direitos e vem sendo apontada como problema nacional em determinadas situações, como vizinhanças de grandes obras e mineração, regiões turísticas e estradas.

A maioria dos estudos sobre exploração sexual de crianças e adolescentes parte da perspectiva da “vítima”, a pessoa sexualmente explorada. Não investiga os aspectos sociais, culturais, econômicos e psicológicos que levam à existência de um “cliente”, o explorador.

A **Childhood Brasil**, por entender que não se pode enfrentar o comércio sexual envolvendo crianças e adolescentes sem analisar o que provoca essa demanda, realizou em 2005 um estudo inédito tendo como foco os motoristas de caminhão. Esse levantamento, intitulado *O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro*, culminou em uma iniciativa pioneira no país: a criação do **Programa Na Mão Certa**, que desde 2006 vem unindo esforços com empresas, governos e organizações da sociedade civil, objetivando enfrentar o problema e proteger os direitos de crianças e adolescentes.

O relatório que você tem em mãos apresenta os resultados da terceira edição da pesquisa, que teve o objetivo de investigar como é a vida do caminhoneiro brasileiro, sua convivência com o trabalho, com a família e com os colegas de profissão. E, também, investigar como ocorre sua relação com a exploração sexual de crianças e adolescentes nas estradas.

É um estudo sequencial, referenciado nas pesquisas anteriores (2005 e 2010) e pautado pela experiência adquirida ao longo dos anos. Visa o monitoramento desta população e entende a importância de traçar o perfil profissional desta categoria, que tem especificidades importantes de serem

consideradas. Seu aspecto de continuidade é um dos grandes destaques dessa estratégia de monitoramento. Apesar da manutenção dos mesmos instrumentos em 2005, 2010 e 2015, a pesquisa evolui a cada atualização, com a busca de informações capazes de melhorar e ampliar a atuação da **Childhood Brasil** através do **Programa Na Mão Certa (PNMC)**. Dessa forma, os três estudos se configuram como uma série inédita que mostra, ao longo dos anos, as mudanças no perfil do caminhoneiro brasileiro e na forma como ele se envolve com a ESCA nas estradas.

Nesse processo contínuo, centenas de empresas contribuíram, ao longo dos anos, com ações decisivas. Adotaram o **Programa Na Mão Certa** nos seus processos de gestão, na convivência com os caminhoneiros, nas relações comerciais com clientes e fornecedores. Se em 2005 falar sobre essa questão era um tabu, chegamos na terceira edição da pesquisa em um cenário diferente. Essa pesquisa mostra que a sensibilização dos caminhoneiros e o envolvimento das empresas deram resultados efetivos, com uma significativa queda no número de motoristas envolvidos com a exploração sexual de crianças e adolescentes. Esse resultado, contudo, aumenta ainda mais a responsabilidade de todos os atores, principalmente as empresas, que precisam ampliar suas ações e a sensibilização, de modo a evitar que os profissionais ligados a sua cadeia de valor façam parte da minoria que ainda está envolvida com a violência sexual e a violação dos direitos da infância e da adolescência.

Quem é, como vive e o que pensa o caminhoneiro brasileiro? Qual a sua relação com a exploração sexual de crianças e adolescentes nas estradas?

VOCÊ ENCONTRA ESTA RESPOSTA
NAS PRÓXIMAS PÁGINAS.
BOA JORNADA!

OBJETIVOS

Este estudo buscou atualizar os dados sobre o perfil do caminhoneiro brasileiro com ênfase nas questões de comportamento sexual e envolvimento com exploração sexual de crianças e adolescentes nas estradas. Seu principal objetivo foi monitorar a mudança da percepção do caminhoneiro em relação à exploração sexual de crianças e adolescentes

(ESCA) e como isso se relaciona com as mudanças sociais, profissionais e legislativas que ele enfrenta na sua rotina de trabalho. A pesquisa gerou um indicador de comparação com o primeiro estudo (2005) e o segundo (2010). Foi um estudo multimétodo (qualitativo e quantitativo) analítico realizado entre condutores de caminhões.

ENTRE OS ASPECTOS INVESTIGADOS PARA TRAÇAR O PERFIL DO CAMINHONEIRO ESTÃO:

- ▶ Características sociocomportamentais (idade, contato com a família, escolarização, relações com o trabalho);
- ▶ Comportamentos sexuais, autorrelatos e envolvimento com o comércio sexual;
- ▶ Questões de gênero relacionadas à sexualidade e envolvimento com comércio do sexo;
- ▶ Uso de drogas e comportamentos de risco associados, opiniões sobre o trabalho e a Lei 13.103/2015;
- ▶ Satisfação frente a temas como política nacional, economia, mercado de trabalho etc.

O ESTUDO TAMBÉM APUROU:

- ▶ Informações sobre a exploração sexual de crianças e adolescentes;
- ▶ Informações sobre programas de intervenção, conhecimentos dos caminhoneiros sobre direitos da criança e do adolescente;
- ▶ A comparação entre profissionais vinculados a empresas participantes do Programa Na Mão Certa e grupo aleatório.

Em 2015, *O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro* retoma a pesquisa de campo ao entrevistar 572 pessoas, o dobro da amostra de 2010.

O contexto é repleto de mudanças para os trabalhadores do transporte rodoviário de cargas, como a crise econômica, que afeta diretamente essa atividade, e os ajustes na legislação que culminaram na Lei 13.103/2015, em vigor desde abril.

A Lei 13.103/2015 foi sancionada pela Presidência em março e trouxe mudanças em relação à jornada diária dos motoristas, ao período de descanso, aos locais de repouso, à relação entre motoristas e empresas.

Além da pesquisa e do relatório, neste ano também foi desenvolvida uma plataforma de coleta de informações on-line.

O perfil demográfico do caminhoneiro é semelhante ao das edições de 2005 e 2010, o que permite comparações entre os estudos. Esse profissional está na faixa dos 40 anos, possui núcleo familiar formado e escolaridade média.

Em 2010, na segunda edição, já vinha em uma tendência de maior profissionalização, com aumento da escolaridade, maior vínculo com as empresas e melhor renda. Já em 2015, a renda do caminhoneiro piorou, ficando abaixo do aumento do salário mínimo.

Em 2010, seu envolvimento com violência sexual nas estradas estava diminuindo, o que se confirmou em 2015.

Em 2010, os profissionais das empresas participantes do **Programa Na Mão Certa** tinham mais conhecimento sobre infância e violência sexual do que em 2005. A tendência é reforçada pelos resultados de 2015.

» PARTICIPANTES

A Confederação Nacional do Transporte estima que existam 2 milhões de caminhoneiros no Brasil. Para este estudo, com base em cálculo amostral de 10% de chance de erro,

foram feitas entrevistas individuais com 572 motoristas, abordados de forma aleatória. A amostra foi dividida em dois subgrupos:

- ▶ **Subgrupo 1:** 479 motoristas entrevistados em postos de gasolina e outros pontos de parada do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Pará, Rio Grande do Norte e Sergipe (os mesmos Estados das pesquisas de 2005 e 2010). Neste grupo foram contemplados profissionais de vários vínculos: autônomos, agregados e empregados.
- ▶ **Subgrupo 2:** 93 motoristas empregados de empresas vinculadas ao **Programa Na Mão Certa** em São Paulo.

» INSTRUMENTO

O instrumento desenvolvido para o Estudo I foi adaptado, com novas questões sobre intervenção e temas atuais que afetam a profissão. O questionário trazia cerca de 50 questões de múltipla escolha relacionadas aos objetivos do estudo

(aspectos sociodemográficos, caracterização da profissão, uso de drogas e vida sexual, conhecimento sobre a prostituição nas comunidades, sobre a exploração sexual de crianças e adolescentes e sobre os direitos destes).

» PROCEDIMENTO

Os caminhoneiros foram entrevistados por um membro da equipe de pesquisa, que anotava as respostas. A aplicação de cada questionário levava, em média, 40 minutos e acontecia, principalmente, em postos de gasolina ou pátios de parada de caminhões.

A entrevista era iniciada somente depois que os objetivos da pesquisa eram informados e que os caminhoneiros consentiam em participar.

Em relação aos profissionais vinculados às empresas participantes do **Programa Na Mão Certa**, o procedimento foi o seguinte: contato com as empresas para que consentissem na participação; agendamento dos dias de entrevistas nos pátios das empresas; apresentação da pesquisa aos participantes e pedido de consentimento; esclarecimentos dos critérios éticos; entrevista; assinatura de um termo de consentimento

Os aspectos éticos que garantem a integridade dos participantes deste estudo foram assegurados com base na Resolução nº 466, que consiste em diretrizes e normas

que regulam as pesquisas com seres humanos (Conselho Nacional de Saúde, 2012), e na Resolução nº 016 do Conselho Federal de Psicologia (CFP, 2000).

» ANÁLISE DE DADOS

Os dados foram analisados com o programa SPSS 20.0 (Statistical Package for Social Sciences). Foram realizadas análises descritivas para os dois subgrupos (amostra aleatória e amostra de empresas).

As variáveis de interesse foram comparadas entre os subgrupos por meio de análises inferenciais. Além disso, os resultados das pesquisas passadas são apresentados para fins de comparação descritiva.

RESULTADOS

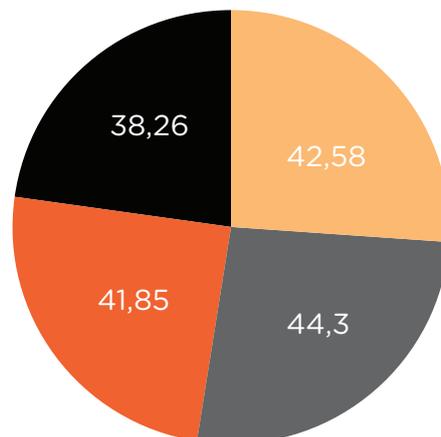
» QUEM É O CAMINHONEIRO BRASILEIRO?

A amostra aleatória (A) em 2015 foi composta por 479 motoristas de caminhão, todos do sexo masculino, entrevistados nos estados de Sergipe, Rio Grande do Sul, Pará, Rio Grande do Norte, Santa Catarina e São Paulo. A distribuição por locais variou conforme operação da equipe de pesquisa, que estava baseada em Sergipe. Não houve diferenças significativas nos perfis dos entrevistados por estado. A amostra de empresas (E) foi composta por 93 motoristas do sexo masculino, entrevistados no estado de São Paulo.

A média de idade dos caminhoneiros, em 2015, foi de 42,58 anos, com mínimo de 19 e máximo de 73 anos. Em 2010, a média de idade era de 41,85 anos e em 2005, de 38,26 anos (Gráfico 1). Tal dado aponta para uma manutenção no perfil de idade nas amostras aleatórias – apesar da exigência do mercado por profissionais mais jovens, o perfil ainda é muito semelhante e com tendência ao aumento da média de idade.

GRÁFICO 1.
IDADE MÉDIA
DOS ENTREVISTADOS

- 2005
- 2010
- 2015 A
- 2015 E



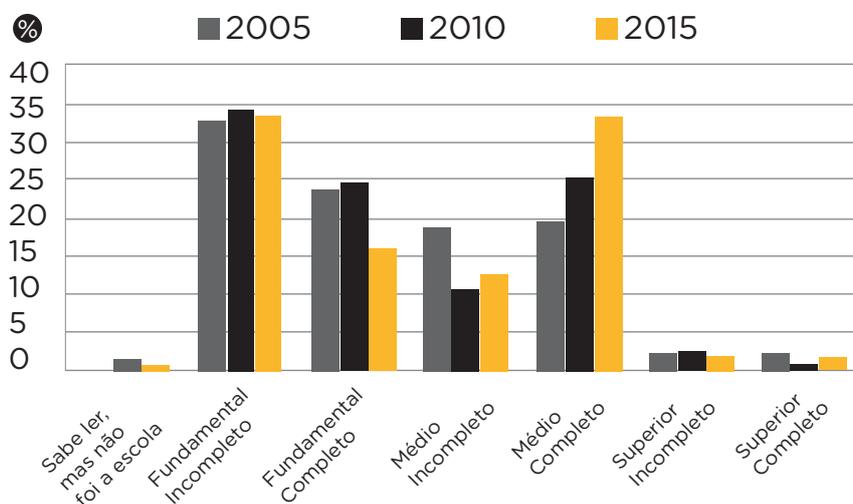
A maioria dos entrevistados da amostra aleatória nasceu no Nordeste (35,7%), no Sul (32,4%) ou no Sudeste (26,1%). Da mesma forma, a maioria mora no Nordeste (33,6%), no Sul (30,9%) ou no Sudeste (28%). Na amostra de empresas, a maior parte dos motoristas nasceu no Sudeste (67,7%) ou no Nordeste (23,7%), enquanto a larga maioria mora no Sudeste (93,5%).

Em 2015, a maior parte dos entrevistados da amostra aleatória tinha ensino fundamental

incompleto (33,4%) ou ensino médio completo (33,4%). O ensino fundamental incompleto também predominou em 2010 (34,4%) e em 2005 (32,8%) (Gráfico 2).

Apesar da manutenção de altos percentuais no ensino fundamental (completo e incompleto), a maior mudança é o aumento do número de entrevistados com nível médio completo em 2015. Na amostra de empresas, a maior parte dos entrevistados tinha ensino médio completo (45,2%) ou fundamental incompleto (28%).

GRÁFICO 2. NÍVEL DE ESCOLARIDADE DOS ENTREVISTADOS EM 2005, 2010 E 2015



“NÃO DÁ PRA PÔR UM CARA QUASE ANALFABETO COM UMA FARDA DE EMPRESA E TRANSPORTANDO QUÍMICOS, POR EXEMPLO.”

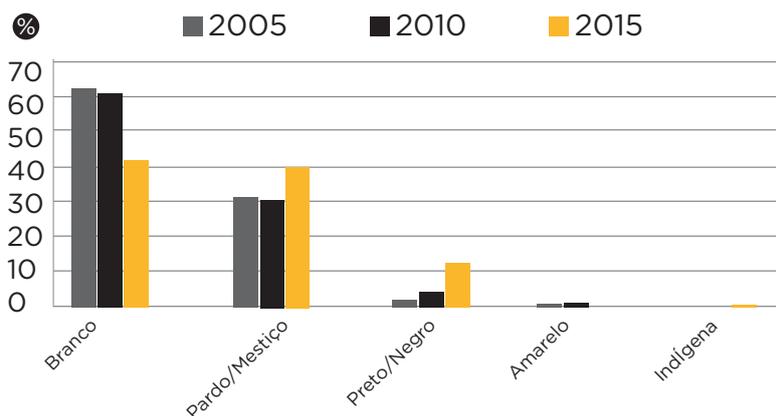
“O DIFÍCIL É ATRAIR A GURIZADA COM MELHOR EDUCAÇÃO PARA UMA ÁREA COM POUCOS ATRATIVOS.”

“ISSO AQUI É COISA PRA QUEM NÃO ESTUDOU. NÃO QUERO FILHO MEU NESSA VIDA. TEM QUE ESTUDAR.”

“RAPAZ JOVEM E QUE ESTUDA MAIS NÃO QUER ESSA VIDA, NÃO.”

“PELO QUE ESTAMOS GANHANDO HOJE EM DIA, SÓ ENTRA QUEM TEM ALMA AVENTUREIRA MESMO.”

GRÁFICO 3. ETNIA/RAÇA OU COR DOS ENTREVISTADOS EM 2005, 2010 E 2015



Os caminhoneiros relataram que o baixo nível escolar não é bem visto pelas empresas, especialmente quando o caminhão não é próprio e dependendo do tipo e complexidade da carga, caminhão e rota. Certos tipos de carga (como produtos químicos) e rotas (como as internacionais) exigem maior habilidade, conhecimento e/ou horas de treinamento.

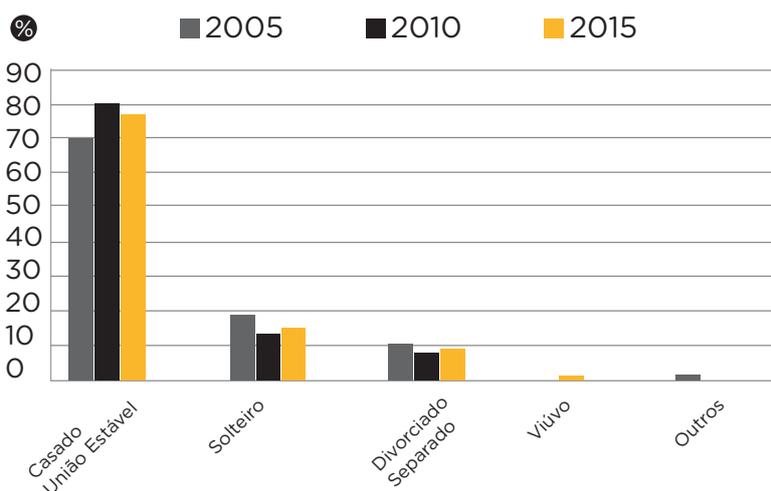
Sobre a etnia/raça ou cor, em 2015, a maioria dos caminhoneiros se declarou branca (43,2%) ou parda (40,5%). É uma grande diferença para os anos anteriores. A maioria dos entrevistados em 2010 (62,1%) e em 2005 (64%) declarou ser branca (Gráfico 3). O aumento da autodeclaração como negro e pardo/mestiço, com diminuição do grupo que se declara branco, pode refletir uma mudança real no grupo ou uma tendência diferenciada de autodeclaração – como tem ocorrido com a população em geral. Dos entrevistados na amostra de empresas,

54,8% se declararam pardos, 35,5% brancos, 8,6% negros e 1,1% indígenas.

A maior parte dos entrevistados da amostra aleatória, 62,4%, é casada. Na comparação com as pesquisas anteriores, os índices não se alteraram de forma significativa. Em 2010, 65,8% dos homens declararam-se casados, e em 2005, 69% (Gráfico 4). Também nas empresas a maioria dos caminhoneiros é casada (71,1%); 11,8% estão em união estável, 10,8% são solteiros, 4,3% são divorciados, 1,1% está separado, e 1,1% é viúvo.

Assim como na pesquisa anterior, a vasta maioria dos caminhoneiros entrevistados em 2015 tinha filhos (87,1%), com média de 2,53 filhos cada um. O mínimo encontrado foi 1 filho e o máximo, 22. Em 2010, a média foi de 2,4 filhos, com mínimo de 1 e máximo de 15 filhos. Na amostra de empresas, 91,4% dos entrevistados tinham filhos, com média de 2,41 filhos cada um – mínimo de 1 filho e máximo de 8.

GRÁFICO 4. ESTADO CIVIL DOS ENTREVISTADOS EM 2005, 2010 E 2015

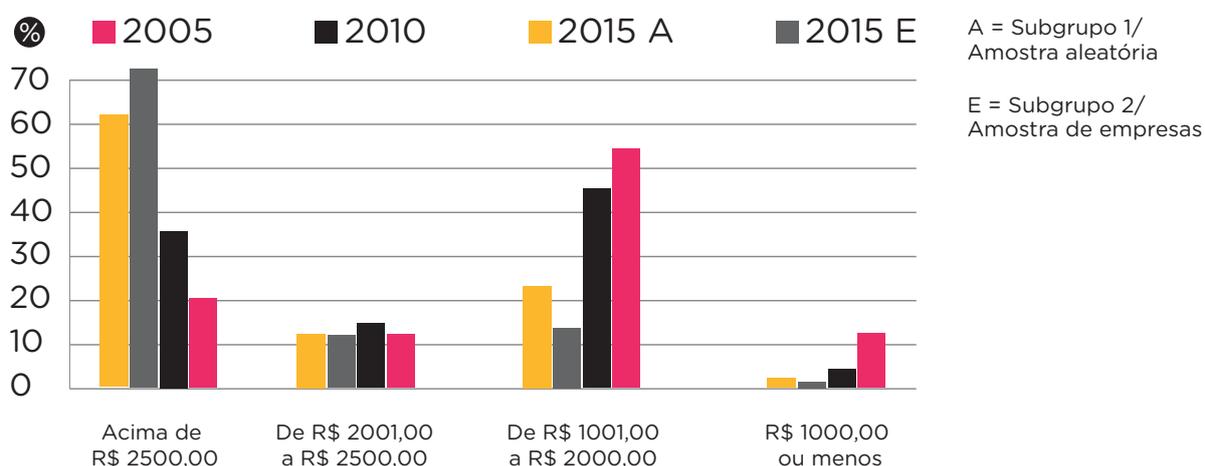


Em relação às esposas e companheiras, 43,2% delas são donas de casa, 39,8% trabalham fora, 11,1% estão desempregadas, 5,3% trabalham em casa e 0,5% têm outros esquemas de trabalho. Em 2010, 46,9% eram donas de casa, 38,9% trabalhavam fora, 8,8% trabalhavam em casa e 5,3% não trabalhavam; e em 2005, 46,8% eram donas de casa, 34,7% trabalhavam fora, 11,6% trabalhavam em casa e 6,9% não trabalhavam (nos anos anteriores não foi considerada a opção do trabalho doméstico). Das esposas e companheiras dos caminhoneiros de empresas, 41,8% trabalham fora, 36,7% são donas de casa, 17,7% estão

desempregadas e 3,8% trabalham em casa.

A média da renda familiar mensal dos motoristas aumentou entre 2010 e 2015: foi de R\$ 2.944,23 para R\$ 3.589,73. Mas esse aumento não foi proporcional ao aumento do salário mínimo - um indicador de que a renda real diminuiu. Em 2010, os motoristas recebiam em média o equivalente a 5,77 salários mínimos; em 2015, passaram a receber 4,55. Em 2015, os motoristas da amostra de empresas possuíam renda familiar mensal superior às dos entrevistados da amostra aleatória: R\$ 3.799,46.

GRÁFICO 5. RENDA FAMILIAR MENSAL DOS ENTREVISTADOS EM 2005, 2010 E 2015



“OS JOVENS VÃO PARA AS EMPRESAS. É MUITO CARO E ARRISCADO PRA UM MENINO DESSES COMPRAR UM CAMINHÃO. E AS EMPRESAS PREFEREM ELES, PORQUE MANEJAM MELHOR TECNOLOGIA.”

“EU SEI QUE O PAÍS DEPENDE DO CAMINHÃO VOCÊ DEPENDE DO CAMINHÃO PARA USAR ESSA CANETA AÍ. MAS É ASSIM, MORRE UM E VEM OUTRO. A PESSOA NÃO VALE TANTO. MÃO DE OBRA BARATA E FÁCIL.”

A maioria dos entrevistados declarou ser de religião católica (67,6%), repetindo o resultado dos anos anteriores. 19,4% são evangélicos; 8,6% não têm religião, mas acreditam em Deus; 2,3% são espíritas; e menos de 1% creem em outras religiões. Em 2010, o número de católicos era de 70,3%, seguido pelos sem religião, mas que acreditavam em Deus (12,8%); evangélicos (11,4%); espíritas (1,5%); e ateus (1,1%), com outras religiões alcançando menos de 1%. Em 2005, a maioria se declarou católica (68,6%) e o restante dividiu-se em: 15,7% sem religião, mas que acreditavam em Deus; 11% evangélicos; 1,9% ateus; e 1,3% espíritas – as demais religiões alcançaram menos de 1%. A diferença de 2015 para a pesquisa anterior é o aumento no percentual de evangélicos, o que reflete uma tendência da população brasileira em geral. Na amostra de empresas, 48,4% se declararam católicos; 30,1% evangélicos; 16,1% sem religião, mas que acreditam em Deus; e o restante se distribuiu nas demais religiões.

Quando confrontados com uma série de afirmativas sobre gênero e conservadorismo, a maioria concorda com a redução da maioria penal. Em uma escala que vai de 1 a 3 pontos, essa afirmativa (que não estava presente nos anos anteriores) tem nível de concordância de 2,80. A segunda afirmativa com maior índice de concordância em 2015 foi a ideia de que o homem deve sustentar a casa (2,54) - a mais cotada em 2010 (2,56). Em 2005, a afirmativa com maior índice de concordância era “O Brasil deveria ter pena de morte” (2,33). A afirmativa menos endossada nas três edições foi “Crianças podem viajar desacompanhadas” (1,11 em 2015; 1,07 em 2010; e 1,13 em 2005) (Tabela 1).

De forma geral, o perfil do motorista de caminhão é conservador. Ele tem posições tradicionais sobre papéis de gênero e posturas bem definidas a respeito da pena de morte e porte de arma, culminando com a ideia sobre prostituição. É possível observar que, em 2015, posturas mais conservadoras foram mais comuns no grupo de aleatórios (A) do que no grupo de empresas (E).

TABELA 1. ÍNDICE DE CONCORDÂNCIA COM AFIRMATIVAS DE GÊNERO E CONSERVADORISMO (ESCALA DE 1 A 3)

AFIRMATIVAS	2005	2010E	2015E
Redução da maioria penal	-	-	2,76
O homem deve sustentar a casa	2,32	2,56	2,48
O Brasil deveria ter pena de morte	2,33	2,28	2,25
Direito ao porte de arma	-	-	2,07
Meninos adolescentes podem escolher com quem e quando transar	2,12	1,89	1,62
Meninas adolescentes podem escolher com quem e quando transar	2,02	1,79	1,50
As mulheres devem obedecer aos homens	1,81	1,82	1,60
Mulheres que se prostituem são vítimas de exploração	1,80	1,92	2,03
Quem manda na minha casa sou eu	1,57	1,51	1,35
Meninas com menos de 18 anos podem se prostituir se quiserem	1,38	1,36	1,33
A infidelidade masculina é tolerável	1,67	1,55	1,23
A infidelidade feminina é tolerável	1,26	1,22	1,10
Crianças podem viajar desacompanhadas	1,13	1,07	1,10

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

A média de tempo de profissão na amostra aleatória em 2015 foi de 18,57 anos, com mínimo de 1 e máximo de 53 anos; e na amostra de empresas foi de 17,04 anos, com mínimo de 1 e máximo de 45 anos. Em 2010, na amostra aleatória essa média era de 17,39 anos e na de empresas, 19 anos. Em 2005, a média era de 15,32 anos.

O tempo médio de profissão aumentou em cerca de um ano para a amostra aleatória e diminuiu dois anos na amostra em empresas.

Isso ilustra o que já se mostrava nos dados anteriores: que os jovens entram na profissão a partir do vínculo como empregados ou agregados. O “envelhecimento” da profissão é puxado pelos autônomos. Eles são o grupo mais velho, com média de 44,75 anos; seguidos pelos agregados, com 41,76 anos; e empregados, com 41,11 anos. O tempo médio de profissão também é maior para os autônomos, (21,54 anos), seguidos dos agregados (17,10 anos) e dos empregados (16,12 anos).

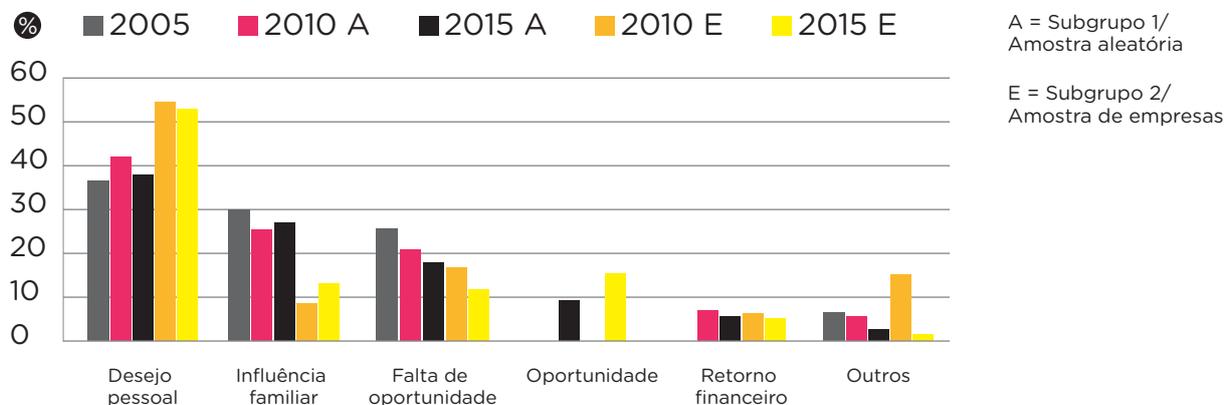
PARA ESTA PESQUISA,
FORAM USADAS AS
SEGUINTE DEFINIÇÕES:

- ▶ **Agregado:** Transportador autônomo de cargas agregado: aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa (Resolução ANTT nº 3.056/09).
- ▶ **Autônomo:** transportador autônomo de cargas independente: aquele que presta os serviços de transporte de cargas em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem (Resolução ANTT nº 3.056/09).
- ▶ **Empregado:** motorista profissional empregado, conforme Artigo 235-B da Lei 13.103/15.

Novamente, na amostra aleatória (A) o desejo pessoal é o principal motivo que leva os caminhoneiros a optarem pela profissão, com 37,9%. Em seguida vêm influência familiar (26,6%), falta de oportunidade (18%), uma oportunidade (9,2%), retorno financeiro (5,7%) e outros motivos (2,5%). Em 2010, o desejo pessoal (41,7%), a influência familiar

(25,5%) e a falta de oportunidade (20,3%) também eram predominantes, assim como em 2005, (37% desejo pessoal, 30% influência familiar, 25% falta de oportunidade) (Gráfico 6). Os caminhoneiros de empresas (E) são mais motivados por desejo pessoal do que por influência familiar, o que indica maior “profissionalização” do trabalho nas empresas.

GRÁFICO 6. MOTIVOS PARA ESCOLHA DA PROFISSÃO



A quantidade de dias na estrada continua diminuindo; já o tempo, em horas, de espera pela carga decresceu na comparação com 2010, mas aumentou na comparação com 2005. Em 2015, na amostra aleatória (A), os motoristas ficavam em média 18,07 dias na estrada e 56,81 horas esperando por carga. Em 2010 eram 19,08 dias na estrada e 57,89 horas esperando

por carga. Em 2005, 20,3 dias na estrada e 44,15 horas esperando por carga (Tabela 2). Os motoristas da amostra de empresas (E) passam menos tempo em dias na estrada (média de 18 dias para aleatório e de 10 dias para empresas) e menos tempo em horas esperando carga e descarga (média de 56 horas para aleatórios e de 27 para empresas).

TABELA 2. MÉDIA DE DIAS NA ESTRADA E HORAS DE ESPERA POR CARGA

AMOSTRA	DIAS NA ESTRADA			HORAS ESPERANDO CARGA		
	MÉDIA	MIN	MÁX	MÉDIA	MIN	MÁX
2005	20,3	0	60	44,15	0	244
2010A	19,08	0	270	57,89	0	840
2015A	18,07	0	180	56,81	0	480
2010E	12,28	0	60	36,75	0	410
2015E	10,84	0	40	27,71	0	360

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

As rotas mais frequentes na amostra aleatória são interestadual (87,7%), intermunicipal (11,1%) e internacional (1,3%). Em 2010, eram 85,7% interestadual; 7% intermunicipal; 6,3% internacional; e 1,1% urbana. Em 2005, 82% interestadual; 15% intermunicipal; e 3% internacional. Já na amostra de empresas, em 2015, as frequências foram 73,1% interestadual e 26,9% intermunicipal; e em 2010, 71% interestadual, 24,6% intermunicipal e 4,3% internacional. Em 2015, 38,4% dos motoristas se declararam autônomos; 34,4% empregados; 25,7% agregados a alguma empresa; e 1,3% tinham outros esquemas de trabalho (Tabela 3).

“NÃO DÁ PRA POR UM CARA QUASE ANALFABETO COM UMA FARDA DE EMPRESA E TRANSPORTANDO QUÍMICOS, POR EXEMPLO.”

“O DIFÍCIL É ATRAIR A GURIZADA COM MELHOR EDUCAÇÃO PARA UMA ÁREA COM POUCOS ATRATIVOS.”

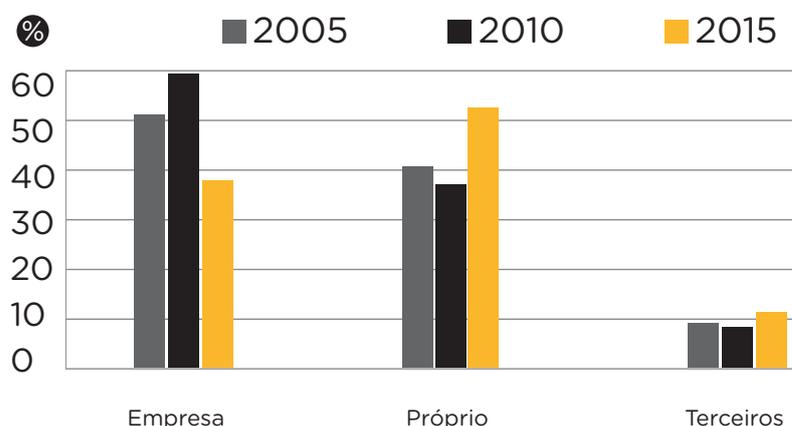
TABELA 3. ESQUEMA DE TRABALHO DOS ENTREVISTADOS EM 2005, 2010 E 2015

ESQUEMA DE TRABALHO	2005 (%)	2010 (%)	2015 (%)
Frotista/Agregado	19,6	48,2	60,1
Autônomos (fretes)	48,1	39	38,4
Outros	1,7	12,9	1,3

Quanto à propriedade do caminhão na amostra aleatória, em 2015 a maioria disse ter caminhão próprio (53,1%), seguida de 35,8% com caminhão da empresa e 11,1% com caminhão de terceiros. Em 2010, 58% dirigiam caminhões das

empresas; 34,3% eram proprietários; e 7,7% dirigiam caminhões de terceiros. Em 2005, 50,7% dirigiam caminhões das empresas; 40% eram proprietários; e 9,3% dirigiam caminhões de terceiros (Gráfico 7).

GRÁFICO 7. PROPRIEDADE DO CAMINHÃO



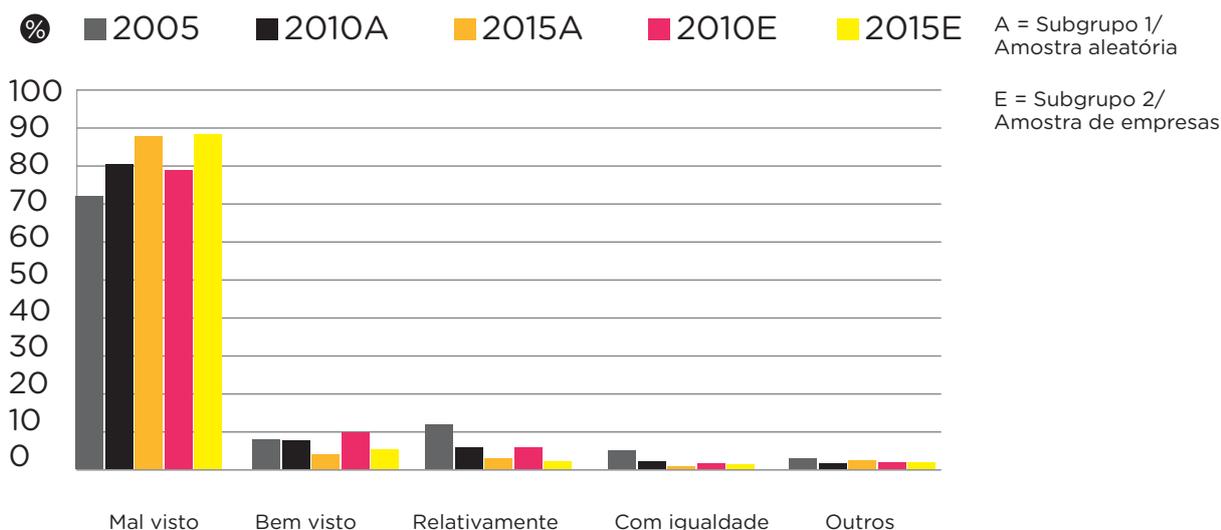
As cargas mais frequentes são bens duráveis (37,7%); produtos de gênero alimentício (37,5%); grãos (18,8%); insumos (16,9%); e produtos químicos (16,5%). Em 2010, na amostra aleatória, 39,4% transportavam produtos de gênero alimentício; 31,4% grãos ou insumos; 28,8% bens duráveis; e 9,1% produtos químicos. Em 2005, 46,8% transportavam grãos ou insumos; 36,2% produtos de gênero alimentício; 25,5% bens duráveis; e 3,8% produtos químicos.

A pesquisa de 2015 mostrou que os caminhoneiros continuam se considerando mal vistos pela população. 89,7% dos entrevistados responderam que o motorista é mal visto; 4,4% disseram que é bem visto; 2,9% relativamente; 0,8% com igualdade; e 2,1% deram outras respostas. Em 2010, os dados eram: 82,3% mal vistos; 8,1% bem vistos; 6,3% relativamente; 1,8% com igualdade; e 1,4% outras respostas. Em 2005, 73,3% mal vistos; 8,6% bem vistos; 11,5% relativamente; 5,1% com igualdade; e 2,6% outras respostas (Gráfico 8).

“PASSOU O BOM TEMPO QUANDO DAVA PRA COMPRAR UM CAMINHÃO E CORRER O RISCO DE IR PAGANDO. QUEM TÁ ENTRANDO HOJE É OUTRA REALIDADE.”

“DAQUI A POUCO CARRETEIRO VAI GANHAR SALÁRIO MÍNIMO E O LUCRO TODO FICA COM AS EMPRESAS.”

GRÁFICO 8. PERCEPÇÃO DE COMO O CAMINHONEIRO É VISTO POR QUEM NÃO É CAMINHONEIRO



Quando estão parados, esperando por carga ou descansando na viagem, por exemplo, os caminhoneiros preferem, em ordem decrescente: 1) dormir, 2) conversar com os amigos, 3) ver TV, 4) navegar na internet e 5) fazer sexo. Em 2010, fazer sexo era a quarta atividade mais citada. Em 2005, a sexta opção mais frequente (Tabela 4).

Quando perguntados sobre o que deveria haver nos locais de parada e descanso, as demandas continuam sendo por questões básicas, como banheiros e comida. Há percentuais ligeiramente maiores em alguns itens para o grupo de empresas, o que pode ser reflexo de maior exigência e crítica por profissionais mais qualificados. Em 2015, 83,9% dos caminhoneiros indicaram a necessidade de banheiros limpos; 56,8%, de comida barata; 56,2%, de comida boa; 45,1%, de sala de TV; 42,8%, de atendimento médico/dentário; 32,2%, de bons quartos para dormir; 34,2%, de sala de jogos; 31,9%, de internet; e 30,9%, de local para atividade física (Tabela 5).

“NÃO TEM MESMO O QUE FAZER! É SÓ ESPERAR E PENSAR BESTEIRA.”

“CADA UM FAZ O QUE QUER COM SEU TEMPO. EU MESMO PREFIRO FICAR NA MINHA DO QUE (GASTAR TEMPO) COM CONVERSABESTA. FAÇO MINHA COMIDA, LEIO, OUÇO RÁDIO.”

“HOJE EM DIA É TODO MUNDO NO ZAP ZAP [WHATSAPP] VENDENDO BESTEIRA, BRINCADEIRA, FALANDO COM A FAMÍLIA.”

TABELA 4. O QUE OS MOTORISTAS FAZEM QUANDO ESTÃO PARADOS*

ATIVIDADE REALIZADA QUANDO PARADOS	2005 (%)	2010A (%)	2015A (%)	2010E (%)	2015E (%)
Dormir	23,8	72,9	73	-	76,3
Conversar com amigos	25,4	76,6	70,1	59	66,7
Ver TV	16,0	71	44,6	59	53,8
Utilizar internet	-	-	32,2	-	34,4
Fazer sexo	5,8	34,3	26,8	14,8	6,5
Beber	4,5	22,4	20,7	19,7	10,8
Conhecer cidade/passear	1,7	24,7	15,7	23	17,2
Manutenção do caminhão	7,1	39,8	12,1	-	1,1
Jogar	3,3	11	9,4	11	6,5
Descansar/ouvir música/ler	7,1	17,7	6,9	-	10,8
Comer/cozinhar, tomar banho	2,6	8,8	5,2	-	6,5
Outros	5,8	13,1	5,2	-	1,1
Procurar carga	3,2	10,6	4,8	-	1,1
Atividade física	1,5	7,1	0,8	-	4,3

* Em 2005 o participante citava por conta própria a atividade e havia somente uma opção. Em 2010 e em 2015, as alternativas eram lidas uma a uma e todas as confirmadas pelo entrevistado eram registradas.

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

TABELA 5. O QUE PRECISA TER NOS LOCAIS DE PARADA*

O QUE DEVERIA HAVER NOS LOCAIS DE PARADA/PONTOS DE APOIO	2005 (%)	2010A (%)	2015A (%)	2010E (%)	2015E (%)
Banheiros limpos	26	80,6	84,1	13,8	91,2
Comida barata	6	52,6	56,9	47,6	62,6
Comida boa	12,4	55,2	56,3	41,4	70,3
Sala de TV	13,1	48,3	45,4	31	47,3
Atendimento médico/dentário	3,4	53,7	43	25,9	36,3
Sala de jogos	7,1	24,9	34,5	25,9	24,2
Bons quartos para dormir	3,9	20,8	32,3	13,8	19,8
Internet	-	30,2	32,1	6,9	22
Local para atividade física	-	40,8	31	24,1	23,3

* Em 2005 o participante citava por conta própria a atividade e havia somente uma opção. Em 2010 e em 2015, as alternativas eram lidas uma a uma e todas as confirmadas pelo entrevistado eram registradas.

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

A insegurança/violência continua sendo o maior problema enfrentado pela maioria dos caminhoneiros (79,1%). 58,9% elencaram a má qualidade das estradas; 48,4%, o risco de acidentes; 42,2%, a baixa remuneração; 40,3%, ficar longe da família; 34,4%, problemas com a Polícia Rodoviária Estadual; 25,7%, problemas com a Polícia Rodoviária Federal; 24,2%, a jornada de trabalho pesada; e 20%, a falta de comunicação. Em 2010, as escolhas foram semelhantes, mas com percentuais bem maiores para insegurança/violência (77,7%), risco de acidentes (65,6%), ficar longe da família (64,6%) e má qualidade das estradas (55,3%). Houve aumento da queixa quanto à qualidade das estradas e diminuição de queixas sobre as polícias rodoviárias (Tabela 6).

“TEM QUE TER PONTOS DE PARADA COM ÁREA DE DESCANSO E LAZER, COMO DIZEM QUE TEM NOS ESTADOS UNIDOS... UMA LOJA DE CONVENIÊNCIA COM PREÇO CORRETO, CHUVEIRO QUENTE, UM SOFÁ PRA VER UM FILME E OCUPAR A CABEÇA.”

TABELA 6. MAIORES PROBLEMAS ENFRENTADOS NA PROFISSÃO *

MAIORES PROBLEMAS	2005 (%)	2010A (%)	2015A (%)	2010E (%)	2015E (%)
Insegurança/Violência	25,7	77,7	79,1	77,6	78,5
Má qualidade das estradas	21,7	55,3	58,9	33,3	55,9
Risco de acidentes	-	65,6	48,4	49,3	34,4
Baixa remuneração	7,9	48,4	42,2	33,3	41,9
Ficar longe da família	10,1	64,6	40,3	49,3	46,2
Problema com a Polícia Rodoviária Estadual	8,8	38,8	34,4	46,4	20,4
Problema com a Polícia Rodoviária Federal	8,8	31,9	25,7	40,6	12,9
Jornada de trabalho pesada	7,7	36,8	24,2	23,2	23,7
Falta de comunicação**	-	-	20	-	20,4

* Em 2005 o participante citava por conta própria o item e havia somente uma opção. Em 2010 e em 2015, as alternativas eram lidas uma a uma e todas as confirmadas pelo entrevistado eram registradas.

**A opção “falta de comunicação” não existia em 2005 e 2010.

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

Em uma escala que vai de 1 a 5, a dimensão da vida e do trabalho com a qual os caminhoneiros estão mais satisfeitos são as relações pessoais (4,33); a que eles estão menos satisfeitos é a qualidade das estradas (2,36) - um padrão que já havia sido observado em 2010. Em 2005, a maior média foi a da dimensão “consigo mesmo”, e a menor, mais uma vez, “qualidade das estradas” (Tabela 7). A dimensão “profissão” – uma avaliação geral sobre a vinculação com o trabalho - teve queda em 2015 para os dois grupos quando comparada com 2005 e 2010.

Esse resultado pode ser explicado na dimensão “salário”, já que a renda média dos caminhoneiros não teve crescimento compatível com o salário mínimo.

“SÓ TEM DUAS OPÇÕES PRO MOTORISTA, NA MAIORIA DOS LUGARES: OU FICA NO CAMINHÃO, OU NA MESA DE UM BAR.”

“AVENTUREIRO QUE NÃO LIGA PRA FAMÍLIA E FAZ FARRAS NA ESTRADA. É ISSO QUE PENSAM. NÃO CONHECEM NOSSA REALIDADE.”

TABELA 7. SATISFAÇÃO COM A VIDA E TRABALHO

DIMENSÕES	2005 (%)	2010A (%)	2015A (%)	2010E (%)	2015E (%)
Relações pessoais	4,22	4,33	4,33	4,43	4,55
Condições de moradia	4,05	4,3	4,31	4,28	4,28
Vida sexual	4,27	4,25	4,25	4,47	4,29
Consigo mesmo	4,28	4,23	4,21	4,35	4,33
Empresa onde trabalha	-	3,91	3,76	4,30	4,29
Profissão	4,01	4,05	3,75	4,53	4,28
Apoio dos amigos	3,89	3,74	3,73	3,81	3,96
Jornada de trabalho	3,15	3,51	3,33	3,81	4,01
Polícia Rodoviária Federal	-	3,25	3,32	2,93	3,62
Salário	3,37	3,48	3,11	3,71	3,51
Polícia Rodoviária Estadual	-	2,85	2,77	2,82	3,28
Oferta de cargas	2,66	2,89	2,50	3,64	3,72
Qualidade das Estradas	1,91	2,84	2,36	3,34	3,18
Política do país	2,29	-	-	-	-

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

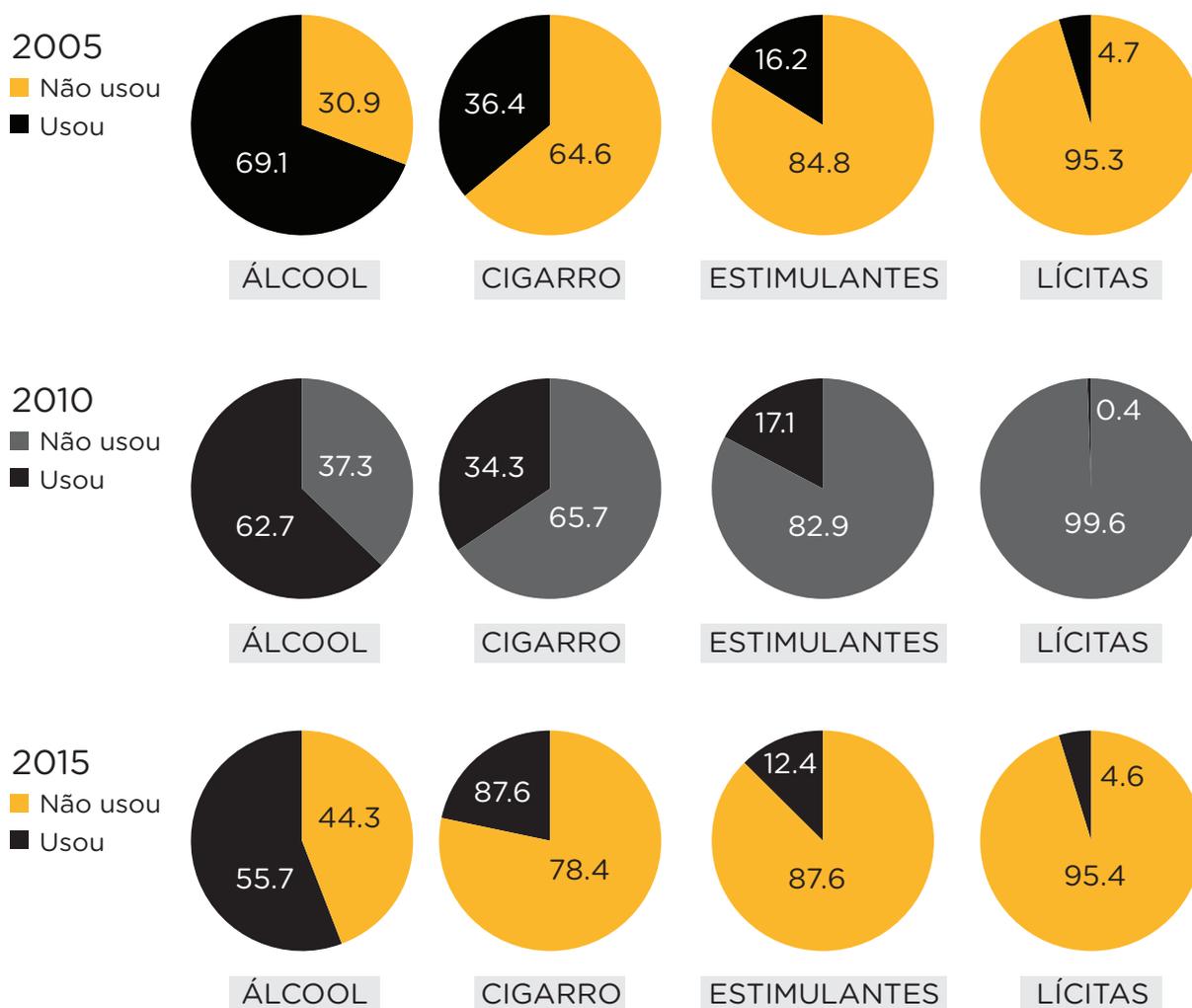
Em relação ao uso de álcool e drogas ilícitas, 44,3% não usaram no último mês; 30,5% usaram de 1 a 3 dias por mês; 18,8% usaram de 4 a 19 dias; e 6,5% usaram 20 ou mais dias. Em 2010, o número de pessoas que não haviam usado no último mês era menor: 37,3%; 32,5% usaram de 1 a 3 dias; 24,3% usaram de 4 a 19 dias; e 6% usaram 20 ou mais dias. Em 2005, esses dados eram: 30,9% não usaram; 30,5% usaram de 1 a 3 dias; 31,8% usaram de 4 a 19 dias; e 6,8% usaram 20 ou mais dias.

Para o cigarro, em 2015, 78,4% não usaram, enquanto 15,3% usaram 20 ou mais dias – o número de não fumantes aumentou em relação às pesquisas anteriores. Para estimulantes, em 2015, 87,6% não usaram – números semelhantes aos dos estudos anteriores. Em relação às drogas ilícitas (maconha e cocaína), em 2015, 95,4% não usaram; 2,5% usaram de 1 a 3 dias; 1,9% usaram de 4 a 19 dias; e 0,2% usaram 20 ou mais dias.

Em 2010, o número de não usuários era maior: 99,6% (Gráfico 9). Não houve relato de uso de drogas ilícitas no grupo de empresas. A droga ilícita mais utilizada no último mês foi cocaína, com 4% de usuários – um alto índice. Já maconha foi citada por 3% dos entrevistados.

Os resultados podem estar subestimados, pois muitos preferem não relatar esses usos. Além disso, 8,7% dos entrevistados em 2015 relataram o uso de medicamentos, como antibióticos ou remédios para controle de pressão, diabetes, dores na coluna ou gastrite.

GRÁFICO 9. USO DE DROGAS NO ÚLTIMO MÊS EM 2005, 2010 E 2015



Quando estão na estrada e sentem desejo sexual 51,3% dos caminhoneiros “faz outra coisa para esquecer e espera voltar para casa”; 39,6% se masturbam; 17,5% buscam prostitutas e 13,6% buscam mulher na comunidade “sem precisar pagar” (Tabela 8). A maior parte dos relatos dos que argumentavam esperar para voltar para casa se dividia em dois tipos: fidelidade ou medo de violência e golpes.

“NÃO VOU DIZER QUE ESTÁ CARO. AINDA TEM MUITA MULHER NA ESTRADA PARA TODOS OS GOSTOS. SÓ QUE TÁ CADA VEZ MAIS PERIGOSO.”

“NADA SUBSTITUI UMA MULHER... HOMEM NÃO VIVE SEM MULHER!”

TABELA 8. O QUE FAZEM QUANDO SENTEM DESEJO SEXUAL NA ESTRADA

ATIVIDADE	2010A (%)	2015A (%)	2010E (%)	2015E (%)
“Faz outra coisa pra esquecer e espera voltar pra casa”	58,3	51,3	66,7	66,3
Masturba-se	40,2	39,6	33,3	30,4
Busca prostituta	25,4	17,5	21,7	7,6
Busca mulher na comunidade “sem precisar pagar”	17,8	13,6	15,9	7,6
Busca prostituta	25,4	17,5	21,7	7,6
Busca mulher na comunidade “sem precisar pagar”	17,8	13,6	15,9	7,6

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

*Houve mudança significativa no percentual de caminhoneiros que buscam mulheres quando estão na estrada. Tanto na amostra aleatória quanto no grupo de empresas, em 2015 diminuiu a procura por prostitutas e mulheres da comunidade e aumentou a masturbação. É importante notar que o grupo de empresas é o que passa menor tempo fora de casa e esperando carga, e tal tempo pode estar relacionado ao comércio do sexo.

A maioria dos motoristas (72,8%) relatou não manter relações sexuais na estrada. Outros 14,2% relataram ter relações uma vez por semana; 7,7% duas vezes; 3,1% três vezes; e 2,1% quatro ou mais vezes. Quanto à parceira sexual

na estrada, em 2015 18,8% disseram ter relações com mulheres da comunidade; 18,3% com prostitutas; 12,3% com esposa/ companheira; 0,6% com crianças/adolescentes; e 0,2% com “qualquer uma” (Tabela 9).

TABELA 9. PARCEIRAS SEXUAIS NA ESTRADA

PARCEIRAS SEXUAIS NA ESTRADA	2005 (%)	2010 (%)	2015 (%)
Prostitutas	60,5	43	18,3
Parceiras eventuais/ Mulheres da comunidade	27,4	31,3	18,8
Esposa/Companheira	11,3	31,7	12,3
Outras	0,8	-	-
Crianças e adolescentes	-	1,8	0,6
Qualquer uma/Não escolhe	-	1,8	0,2

Sobre práticas sexuais de risco (sexo sem proteção), 45,9% dos motoristas disseram usar camisinha sempre; 19,4% às vezes; e 34,6% nunca. Quando questionados diretamente se usaram camisinha em sua última relação, 58,1% disseram que não. Em 2010, 40,5% dos entrevistados diziam usar camisinha sempre; 22,4% às vezes; e 37,1% nunca. Diante da pergunta se haviam usado em sua última relação, 56,8% haviam dito que não. A maioria dos entrevistados que não fez uso justificou que foi com parceira fixa, o que também explica o uso “às vezes”, somente com algumas parceiras (Tabela 10). Em 2015, a média de parceiras sexuais no ano foi de 5,05 parceiras (em 2010 havia sido de 8,67 parceiras).

“NÃO VALE A PENA BOTAR A VIDA EM RISCO POR CAUSA DE SEXO. VÊ UMAS FOTOS NO CELULAR E RESOLVE SOZINHO MESMO.”

“É O MEU VÍCIO... NÃO CHEIRO PÓ, MAS CHEIRO OUTRAS COISAS. DINHEIRO BEM GASTO.”

TABELA 10. PRÁTICAS SEXUAIS DOS MOTORISTAS

		2010A (%)	2015A (%)	2010E (%)	2015E (%)
Usa camisinha	Nunca	37,1	34,6	41,9	51,7
	Às Vezes	22,4	19,4	24,2	27
	Sempre	40,5	45,9	33,9	21,3
Usou camisinha na última relação		43,2	41,9	45,8	20,4
Número de parceiras no ano (média)		8,67	5,05	6,43	1,75
Fez teste de HIV - Sim		-	60,3	-	70,7
Resultado do teste	Positivo	-	0	-	0
	Negativo	-	85,6	-	82,9
	Não sabe	-	14,4	-	17,1

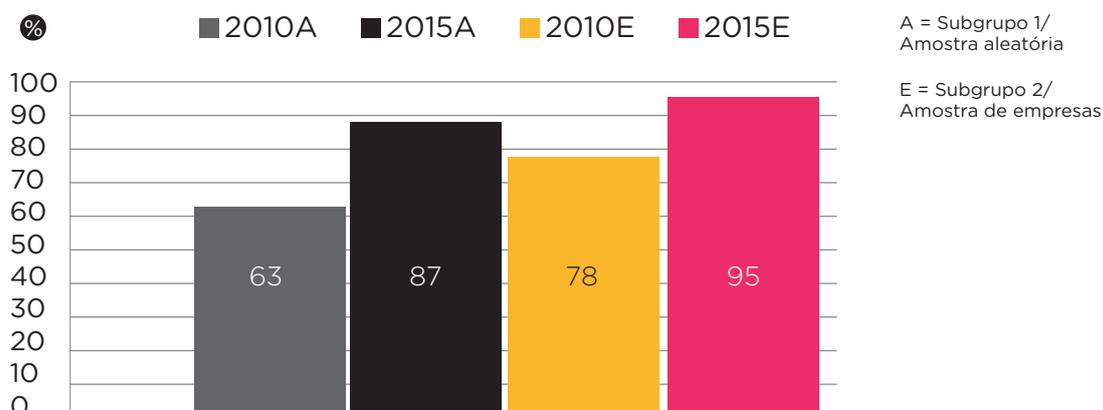
Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

» EXPLORAÇÃO SEXUAL DE CRIANÇAS E ADOLESCENTES (ESCA)

Houve redução significativa no envolvimento dos caminhoneiros com ESCA em 2015. Quando questionados diretamente se já se envolveram em relação de comércio sexual com crianças ou adolescentes, 87,3% dos entrevistados (A) afirmaram que nunca o fizeram. Em 2010, esse número era de 82,1% e, em 2005, de 63,2%. No grupo de empresas (E) o percentual de não envolvimento é ainda maior, 95,7% em 2015 contra 78,3% em 2010 (Gráfico10).

“JÁ TÁ BEM MENOS HOJE. HÁ UNS ANOS ERA MUITO MAIS FÁCIL. AGORA VOCÊ VÊ AQUI OU ALI. E SÃO MENINAS JÁ MOCINHAS.”

GRÁFICO 10. PERCENTUAIS DO NÃO ENVOLVIMENTO SEXUAL COM CRIANÇAS E ADOLESCENTES



Os principais motivos dos caminhoneiros para não sair com crianças ou adolescentes (mais de um motivo podia ser citado) foram saber que é errado/ser contra (25,4%), respeitar as crianças (24,9%) e não ter tesão (21,9%). Em 2010, os principais motivos eram saber que é errado/ser contra (37%); respeitar as crianças (26,9%); e não ter tesão (16%); e em 2005, saber que é errado/ser contra (20,8%); evitar problemas com a justiça (18,6%); respeitar as crianças (18%); e não ter tesão (18%) (Tabela 11).

O percentual cada vez maior de argumentos de cunho moral/legal e pessoal prova, nas empresas, a importância da informação, sensibilização e educação como formas mais eficazes do que a coerção.

“QUEM QUER VAI. É MUITO MAIS DA CONSCIÊNCIA DE CADA UM. A POLÍCIA NÃO CHEGA AQUI, NINGUÉM CHEGA AQUI POR ESSAS MENINAS. NINGUÉM VÊ.”

“DINHEIRO FAZ MISÉRIA. FAZER R\$100 NUMA NOITE É TENTADOR PRA UMA GURIA DESSAS”

TABELA 11. MOTIVOS PARA O NÃO ENVOLVIMENTO COM ESCA

MOTIVOS	2005 (%)	2010A (%)	2015A (%)	2010E (%)	2015E (%)
Saber que é errado/Ser contra	20,8	37	25,4	36,8	32,6
Respeitar as crianças (as veem como filhos(as))	18	26,9	24,9	28,1	14
Não ter tesão	18	16	21,9	10,5	20,9
Evitar problemas com a justiça/polícia	18,6	10	9,2	3,5	5,8
Respeitar a esposa	12,6	4,1	7,0	7	14
Não ter tido oportunidade	6	1,8	1,5	1,8	4,7
Medo de contrair doenças	3,3	1,8	0,7	1,8	-
Outros	2,7	2,3	9,2	10,5	8,1

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

A idade adequada para que meninos e meninas iniciem a vida sexual, segundo os entrevistados, é de 15,8 anos para meninos e de 17,13 para meninas; em 2010, foi de 16,27 anos para meninos e 17,34 para meninas; e em 2005, de 16 anos para meninos e 18 anos para meninas. Os dados revelam uma grande diferença quanto ao sexo, com um média sempre maior para meninas.

Em 2015, 95% dos entrevistados concordaram que a prostituição é comum nos postos e

estradas por onde anda e 79,1% afirmaram ser comum ver meninos e meninas menores de 18 anos se prostituindo. Em 2010, esses valores eram 98,5% e 89,6%, respectivamente; e, em 2005, eram 99,2% e 93,7%, respectivamente (Tabela 12). Estes dados acompanham a mesma tendência de relato sobre o sexo pago nas estradas. Trata-se do primeiro forte indicador de redução da percepção da ESCA nas estradas nos últimos anos.

TABELA 12. DISPONIBILIDADE DE SEXO NAS ESTRADAS E ENVOLVIMENTO COM COMÉRCIO SEXUAL E ESCA*

AFIRMATIVAS LIDAS PARA OS MOTORISTAS	2005 (%)	2010A (%)	2015A (%)	2010E (%)	2015E (%)
A prostituição é comum nos postos e estradas por onde ando	99,2	98,5	95,0	100	93,5
Em geral, meus colegas caminhoneiros saem com prostitutas	97,9	98,5	91,6	98,5	87,9
É comum ver meninos e meninas menores de 18 anos se prostituindo	93,7	89,6	79,1	97,1	77,4
É comum ver crianças/adolescentes se prostituindo em postos e estradas	88,4	84,6	70,2	94,1	80,4
Em geral, meus colegas caminhoneiros saem com meninos(as) menores de 18 anos para fazer programas	85,8	70,0	47,6	85,3	47,3
É comum ver colegas dando caronas para menores de idade	71,7	51,5	40,0	67,6	32,3
Eu costumo sair com prostitutas	48,5	33,5	26,4	29,4	8,7
Acho que alguma prostituta com quem saí tinha menos de 18 anos	36,8	17,9	12,7	22,1	4,3
Eu já dei carona para crianças e adolescentes	29,1	14,1	14,3	16,2	4,3
Algumas destas crianças e adolescentes estavam fugindo de casa	3,8	4,3	10,1	4,4	0

* A Tabela apresenta o percentual de participantes que endossaram cada uma das afirmativas (i.e., deram respostas entre 2 e 5).

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

Os caminhoneiros dizem que a região onde há mais Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes é o Nordeste (79,2%), seguido das regiões Norte (34,6%), Sudeste (10,2%), Sul (6,3%) e Centro-Oeste (5,8%). Em 2010 e 2005, as regiões foram citadas na mesma ordem (Tabela 13). Mesmo profissionais entrevistados em outras regiões apontam o Nordeste como a região com o maior número de pontos de exploração sexual.

“NO INÍCIO PODE SER OBRIGADA, MAS PARECE QUE ACOSTUMA, QUE ACHA BOM. OU PELO DINHEIRO OU PELO SEXO MESMO, MAS ACHA BOM.”

TABELA 13. DISTRIBUIÇÃO DA ESCA NA PERCEPÇÃO DO CAMINHONEIRO

REGIÃO	PREDOMÍNIO DE ESCA POR REGIÃO DO BRASIL (%)				
	2005 (%)	2010A (%)	2015A (%)	2015E (%)	2015E (%)
Nordeste	78,1	67,3	79,2	51,7	63,5
Norte	30,6	20,0	34,6	30,0	44,7
Sudeste	17,9	6,1	10,2	11,7	11,8
Sul	3,1	2,9	6,3	3,3	4,7
Centro-Oeste	2,6	1,6	5,8	3,3	3,5

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

O maior motivo para o envolvimento de crianças e adolescentes no comércio sexual, na opinião dos caminhoneiros, é necessidade financeira da criança ou da família (72,8%). Depois vem “porque são exploradas(os)/obrigadas(os) por alguém” (20,3%) e “porque elas(es) gostam de sexo (têm prazer)” (11,9%). Em 2010, esses percentuais eram de 34,1% e 19,5%, respectivamente; e, em 2005, de 16% e 14%, respectivamente (Tabela 14).

A maioria dos caminhoneiros acredita que homens fazem sexo com meninas ou meninos menores de 18 anos “por ter mais excitação e prazer (pelas características físicas)” (45,6%) ou “por safadeza/falta de vergonha na cara” (35,8%). Em 2010, a ordem era outra: “Por safadeza/falta de vergonha na cara” (53,6%) e depois “Por ter mais excitação e prazer” (46,7%). Em 2005, “Por ter mais excitação e prazer” tinha 36,3%, enquanto que “Por safadeza/falta de vergonha na cara” tinha 21,5% (Tabela 15).

“PRA COMPRAR DROGA. VOCÊ PODE ESPERAR NUM POSTO QUE VAI VER QUE AGORA ELAS VENDEM E USAM.”

“MENINA? SÓ TEM MULHER ESCOLADA AQUI. MAIS ESPERTAS DO QUE EU E VOCÊ JUNTOS. SÓ NO RG É MENOR, MAS NA PRÁTICA É UMA PROSTITUTA COMO QUALQUER OUTRA.”

TABELA 14. MOTIVOS PELOS QUAIS CRIANÇAS E ADOLESCENTES SE PROSTITUEM*

POR QUE MENINAS(OS) MENORES DE 18 ANOS "SE PROSTITUEM"?	2005 (%)	2010 (%)	2015 (%)
"Por necessidade financeira da criança ou da família."	39	79,4	72,8
"Porque são explorados/ obrigados por alguém."	16	34,1	20,3
"Porque há mercado fácil para elas(es)."	4,0	23,7	11,1
"Porque elas(es) gostam de sexo (têm prazer)."	14	19,5	11,9
"Porque é o que há disponível para fazer."	10	12	9,2
"Porque existem adultos que gostam, que procuram."	2,0	13,5	6,9

*Em 2005 era registrada uma única resposta a essa questão.

"SABER QUE É ERRADO TODO MUNDO JÁ SABE HOJE EM DIA. ENTÃO VAI QUEM É PILANTRA MESMO. NÃO PODE DIZER QUE NÃO SABIA."

"TEM MUITO VELHO BOBO QUE PAGA, MAS SE SENTE UM MENINO DEPOIS."

TABELA 15. MOTIVOS PELOS QUAIS OS HOMENS SE ENVOLVEM EM ESCA*

POR QUE HOMENS QUEREM/BUSCAM FAZER SEXO COM MENINAS(OS) MENORES DE 18 ANOS?	2005 (%)	2010 (%)	2015 (%)
Por "safadeza, falta de vergonha na cara"	21,5	53,6	35,8
Por ter mais excitação e prazer	36,3	46,7	45,6
Para satisfazer as necessidades do momento/É o que tem na hora	19	21,8	14,1
Para aumentar sua autoestima frente a alguém incapaz de questionar o seu desempenho	7,4	19,5	7,2
Para se sentir poderoso	15,7	18,8	7,6
Oferta (disponibilidade, baixo preço)	4,9	-	3,0
Curiosidade/ fantasia	4,3	-	2,3
Carência afetiva/ necessidade fisiológica	2,2	-	1,2
Falta de responsabilidade, consciência e respeito	2,2	-	5,0
Para reafirmar a sua virilidade perante si e os outros	-	15,8	7,0
Para reafirmar sua masculinidade	-	13,8	4,6

*Em 2005 era registrada uma única resposta a essa questão.

O conhecimento dos caminhoneiros sobre as leis e serviços de proteção a crianças e adolescentes não teve bom desempenho em 2015, na comparação com 2010. A maioria dos entrevistados conhece o Conselho Tutelar (82,6%), o Disque-100 (66,2%), o Juizado (58%) e o Estatuto da Criança e do Adolescente (55,8%), mas ainda poucos conhecem os CREAS/CRAS (21,9%) e a Delegacia da Criança e do Adolescente (21%). Em 2010, 91,6% conheciam o Conselho Tutelar; 56,2% o Disque-100, 76,6% o Juizado; 76% o Estatuto da Criança e do Adolescente; 9,2% os CREAS/CRAS; e 37,7% a Delegacia da Criança e

do Adolescente (Tabela 16). A parcela de motoristas que conheciam alguma campanha contra a ESCA também caiu: foi de 69,1% em 2005 para 61,7% em 2010, e agora em 2015 para 43,7% dos entrevistados.

O percentual de caminhoneiros que conheciam os CREAS/CRAS e Disque-100 em 2015 foi bem superior aos números de 2010. Na pesquisa anterior, somente 9,2% dos entrevistados sabiam da existência dos CREAS/CRAS; em 2015, eram 21,9%. Em 2010, 56,2% dos caminhoneiros conheciam o Disque-100; neste ano, 66,2% conheciam o serviço.

TABELA 16. CONHECIMENTOS A RESPEITO DE LEIS E SERVIÇOS DE PROTEÇÃO ÀS CRIANÇAS E ADOLESCENTES

LEIS/SERVIÇOS	2005 (%)	2010A (%)	2015A (%)	2015E (%)	2015E (%)
Conselho Tutelar	78,9	91,6	82,6	91,0	93,5
Estatuto da Criança e do Adolescente	68,1	76,0	55,8	80,6	90,2
Juizado	77,4	76,6	58,0	77,6	91,4
Delegacia da Criança e do Adolescente	---	37,7	21,0	29,9	31,2
CREAS /CRAS	---	9,2	21,9	14,9	25,0
Disque-100/Disque-denúncia contra a "prostituição infantil"	33,3	56,2	66,2	94,1	82,6
Campanha contra exploração de crianças e adolescentes no Brasil	69,1	61,7	43,7	84,1	76,3

O percentual de caminhoneiros que conheciam os CREAS/CRAS e Disque-100 em 2015 foi bem superior aos números de 2010. Na pesquisa anterior, somente 9,2% dos entrevistados sabiam da existência dos CREAS/CRAS; em 2015, eram 21,9%. Em 2010, 56,2% dos caminhoneiros conheciam o Disque-100; neste ano, 66,2% conheciam o serviço.

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

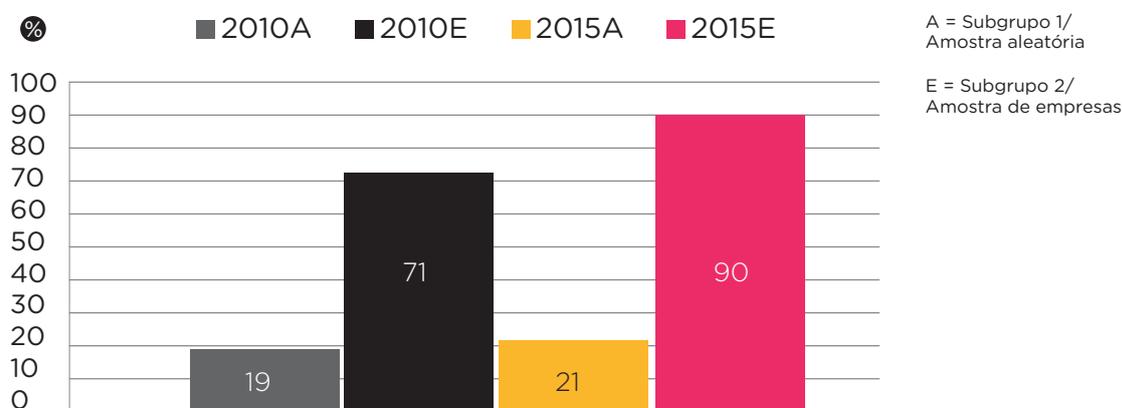
Os motoristas estão usando mais o Disque-100. Em 2015, 6,8% dos entrevistados haviam usado esse serviço (contra 4,9% em 2010 e 1,3% em 2005). Já o contato com alguma campanha contra ESCA diminuiu para 15,2% dos entrevistados (em 2010 esse índice foi de 30,4% e em 2005, de 12,1%) (Tabela 17). Em 2015, 21,1% dos motoristas da amostra aleatória (A) disseram conhecer o Programa Na Mão Certa (PNMC), um patamar maior do que os 19% de 2010. Na amostra de empresas (E), 90,3% dos entrevistados conheciam o programa (o número era de 71% em 2010) (Gráfico 11). A maioria o conheceu por meio das empresas em que trabalham (16,6%), em postos de gasolina (9,8%), por materiais impressos (9,3%), em pátios de parada (4,7%) ou em eventos (2,3%) (Gráfico 12).

TABELA 17. USO E CONTATO COM SERVIÇOS DE DENÚNCIA E PROTEÇÃO

USO E CONTATO COM SERVIÇOS DE PROTEÇÃO	2005 (%)	2010A (%)	2015A (%)	2015E (%)	2015E (%)
Uso Disque - 100/ Disque denúncia	1,3	4,9	6,8	3,0	4,3
Contato com campanha contra ESCA	12,1	30,4	15,2	80,3	63,4

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

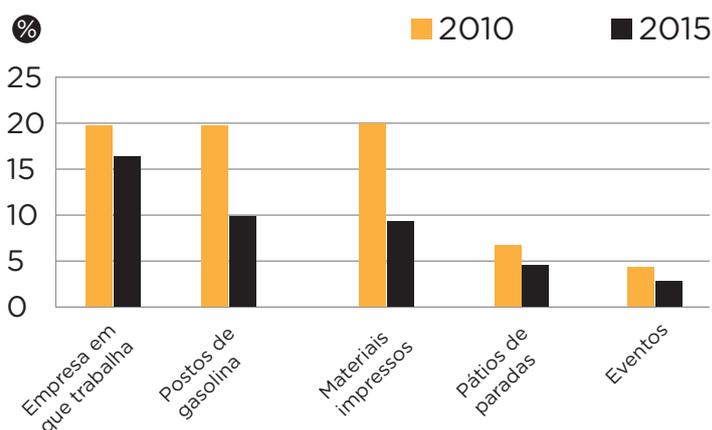
GRÁFICO 11. PERCENTUAL DOS QUE CONHECEM O PROGRAMA NA MÃO CERTA



14% dos entrevistados já receberam algum tipo de material do Programa Na Mão Certa/PNMC (foram 7,3% em 2010) e 5,3% disseram já ter participado de algum evento do programa. Na amostra de empresas, os que já receberam materiais foram 63,7%, enquanto 42,7% já

participaram de eventos. A qualidade dos materiais educativos do PNMC foi melhor avaliada em 2015, com média de 4,32 para a amostra aleatória (escala de 1 a 5) e 3,61 para a amostra de empresas. Em 2010 a avaliação média foi de 3,83.

GRÁFICO 12. MEIO PELO QUAL CONHECEU O PROGRAMA NA MÃO CERTA



Os meios de comunicação mais usados pelos caminhoneiros são rádio (com média semanal de 5,57 dias); TV (4,90); WhatsApp (4,12); internet para navegar em sites (2,85); SMS (2,73); Facebook (2,12); revistas de área e jornais (1,32); e-mails (1,12); Instagram (0,26); Intranet (0,24); e Twitter (0,16) (Gráfico 13). Mais de 80% dos caminhoneiros navegam na internet regularmente quando estão em

viagem: 75,7% por rede de celular; 18,6% por rede WIFI e 0,6% em lan house.

A Tabela 18 apresenta as médias de concordância dos entrevistados com uma série de afirmativas relacionadas a trabalho, economia e política. O dado mais expressivo é que poucos acreditam que vale a pena ser caminhoneiro no Brasil.

GRÁFICO 13. MÉDIA DE USO EM DIAS/SEMANA PARA DIVERSOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO (ESCALA DE 1 A 7)

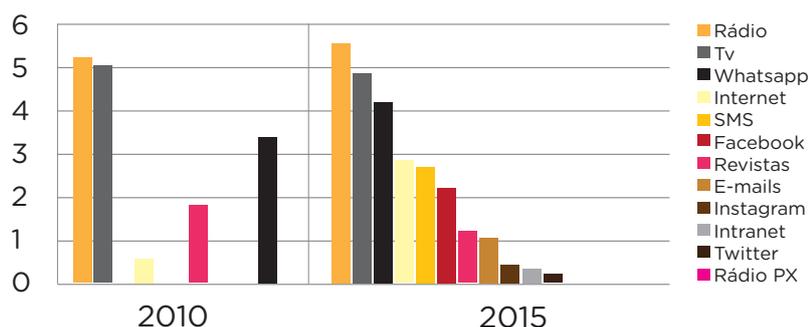


TABELA 18. CONCORDÂNCIA COM AFIRMATIVAS RELACIONADAS A TRABALHO, ECONOMIA E POLÍTICA (ESCALA DE 1 A 5)

AFIRMATIVAS	2015A (%)	2015E (%)
Combustível deveria ser mais barato para o transporte de cargas	3,75	3,88
Todos somos responsáveis para termos um país mais justo	3,74	3,92
O tempo de espera por carga deve ser remunerado de alguma forma	3,44	3,59
O poder público deve oferecer cursos para formação de motoristas (como existe em outras áreas)	3,44	3,67
Os locais de repouso (paradas) devem ser locais públicos (federais e estaduais)	3,26	3,65
O valor do frete deve incluir impostos trabalhistas para os caminhoneiros	3,16	2,66
Melhor pagar pedágio para rodar em estrada boa	2,66	2,71
Caminhoneiros devem ter jornada de trabalho de 8 horas por dia	2,47	2,92
Para os caminhoneiros é importante ter 11 horas de descanso por dia	2,45	3,27
Vale a pena ser caminhoneiro no Brasil	1,26	1,83
A economia do Brasil melhorou nos últimos 5 anos	0,62	0,86
O preço do frete está justo para todos	0,33	0,71

Legenda: A = Subgrupo 1/Amostra aleatória E = Subgrupo 2/Amostra de empresas

CONSIDERAÇÕES

Essa é a terceira pesquisa sobre o perfil do caminhoneiro brasileiro – realizada pela **Childhood Brasil** – que foca no comportamento sexual desses profissionais e envolvimento com exploração sexual de crianças e adolescentes nas estradas.

Também é um importante instrumento para que o **Programa Na Mão Certa** possa avaliar a efetividade de suas ações de engajamento e sensibilização. O resultado aqui apresentado é um referencial para ajudar as empresas a traçar caminhos e desenvolver estratégias intersetoriais cada vez mais eficientes para sensibilizar os caminhoneiros a assumirem o papel de agentes de proteção dos direitos

de crianças e adolescentes.

A exploração sexual de crianças e adolescentes nas estradas é um tema grave e de abordagem complexa. Envolve questões éticas, morais, sociais, econômicas e políticas. Em vários momentos, durante as entrevistas e coletas de dados realizadas pelos pesquisadores, o estudo passou também a ser um instrumento de intervenção, de estímulo à reflexão, convidando os caminhoneiros a pensar sobre a própria sexualidade e o exercício da mesma. Como os próprios participantes relatam (desde a primeira edição, em 2005), a escuta é fundamental e muitas vezes transformadora.

» CAMINHONEIROS MAIS CONSCIENTES

O principal resultado deste estudo é a redução do relato sobre a experiência de sexo pago com menores de 18 anos. A análise dos dados mostrou que o envolvimento dos trabalhadores do transporte rodoviário de cargas com a ESCA é situacional, moldado por variáveis pessoais (crenças), contextuais (influência do grupo social) e culturais (naturalização da situação criminosa). Para o grupo aleatório, há uma clara trajetória descendente; para o grupo de empresas, os percentuais são ainda menores. Tal dado é justificado pelo aumento da informação sobre o tema e aspectos de decisão pessoal a partir de algumas mudanças culturais, especialmente considerações sobre família e religião.

Ainda existem, no entanto, certas disparidades que tornam o grupo de caminhoneiros heterogêneo quanto ao envolvimento com o problema. A primeira e mais alarmante é a regional. Os motoristas descrevem situações muito divergentes nas diversas regiões do país, apontando o Nordeste e o Norte como áreas mais problemáticas. A segunda variável é o vínculo com a profissão, delineando uma clara diferença entre profissionais autônomos e frotistas.

A terceira grande faceta de diferenciação é a satisfação com as condições de trabalho. Ainda é clara a relação entre as insatisfações e a postura profissional – quanto piores as condições de parada, mais relatos de violação de direitos contra as crianças.

Além disso, a categoria ainda vivencia problemas básicos, como falta de infraestrutura dos locais de parada e má qualidade das estradas. Também se nota uma insatisfação generalizada com o desenvolvimento da área, especialmente pelo aumento dos custos e redução de renda líquida. Aspectos políticos estão associados a tal insatisfação, com péssimas avaliações da economia e da Lei 13.103/2015.

Aspectos comportamentais mostram aumento do conservadorismo e alta concordância com temas polêmicos como pena de morte e direito ao porte de arma. Tais opiniões aparecem muitas vezes como forma de reação à insatisfação com as condições precárias de trabalho enfrentadas pelos motoristas.

A diferença entre a amostra aleatória e a de empresas é notável em praticamente todas as variáveis. Os caminhoneiros vinculados às empresas estão mais satisfeitos e, principalmente, têm menores indicadores relacionados aos comportamentos sexuais associados à ESCA. Neste sentido, os dados são animadores para toda a amostra, com menor envolvimento dos homens com o comércio sexual com crianças e adolescentes e maior conhecimento sobre a causa.

A **Childhood Brasil**, no âmbito do **Programa Na Mão Certa**, realizou esse estudo sequencial com o propósito de aprofundar o entendimento sobre o problema e aprimorar as ações de sensibilização e enfrentamento, tendo como foco prioritário a participação dos profissionais que podem fazer a diferença, os caminhoneiros que rodam pelo país e têm o importante papel de contribuir para acabar com a exploração sexual de crianças e adolescentes nas estradas.