



O perfil do caminhoneiro no Brasil

Versão 2010

Apoio



Coordenação da pesquisa: Prof. Dr. Elder Cerqueira-Santos
Equipe: Alessandro Conceição Rocha, Christian Zanon, Diogo Araujo de Sousa, Ítalo Matheus Souza, Maxciel Zortea, Saulo Almeida, Othon Cardoso de Melo Neto (pesquisadores), Beatriz Andrade Oliveira Reiz e Mariana Valadares (assistentes) e Prof. Dr. Lucas Neiva-Silva (consultor)

Realização

CHILDHOOD
pela proteção da infância



SUMÁRIO

Apresentação

Objetivos

Método

- Participantes
- Instrumento
- Procedimentos
- Capacitação dos pesquisadores
- Questões éticas
- Análise de dados

Resultados

- Dados biosociodemográficos e valores
- Profissão e rotina
- Vida na estrada
- Vida sexual
- Exploração sexual de crianças e adolescentes
- Proteção em ação

Considerações finais

APRESENTAÇÃO

Responsáveis pelo transporte de mais de 60% de toda a carga movimentada no país, os motoristas de caminhão passam a maior parte de suas vidas nas estradas brasileiras e muitas vezes se deparam com situações de Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes (ESCA).

Para conhecer melhor quem são e como vivem esses profissionais, em 2005, por iniciativa da Childhood Brasil, foi feito um amplo levantamento nas principais rodovias brasileiras para traçar o perfil do caminhoneiro. Há quanto tempo trabalham nas estradas, quais são seus principais valores e anseios, o que fazem quando estão em pontos de parada e quais os principais problemas da profissão foram algumas das questões respondidas pelos 239 entrevistados. O estudo também permitiu entender melhor a relação desses profissionais com a temática da exploração sexual de meninos, meninas e adolescentes.

Mas será que algo mudou de lá para cá? Foi justamente para responder a essa pergunta que a Childhood Brasil decidiu atualizar a pesquisa. Um novo levantamento foi realizado em 2010, desta vez com um número maior de entrevistados: 343 motoristas de caminhão, de diversas regiões do país.

Entre as novidades desta edição, destaque para os indicadores de comparação com um grupo de controle formado por 68 motoristas de empresas vinculadas ao **Programa Na Mão Certa**, idealizado pela Childhood Brasil e que busca mobilizar a sociedade para o enfrentamento da exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias brasileiras.

Os resultados mais relevantes da nova pesquisa “O perfil do caminhoneiro no Brasil” você confere nas páginas seguintes. Boa leitura!



OBJETIVOS

O presente levantamento buscou atualizar os dados sobre o perfil do caminhoneiro brasileiro, realizado em 2005, com ênfase na questão do envolvimento com a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes (ESCA). Dessa forma, foi possível gerar indicadores de comparação com a situação revelada pela primeira pesquisa, de 2005, e com um grupo de controle formado por motoristas de empresas vinculadas ao **Programa Na Mão Certa**.

MÉTODO

Trata-se de um estudo multimétodo (qualitativo e quantitativo) analítico entre motoristas de caminhão.

Participantes

Foram entrevistados individualmente - entre os dias 23 de maio e 06 de setembro de 2010 - 343 caminhoneiros, sendo 275 deles escolhidos aleatoriamente e 68 de um grupo de controle formado por motoristas de empresas vinculadas ao **Programa Na Mão Certa**. As entrevistas foram realizadas em pontos de apoio/parada e pátios de treinamento em sete cidades brasileiras: Porto Alegre (RS), Itajaí (SC), Cubatão e Santos (SP), Belém (PA), Natal (RN) e Aracaju (SE).

Instrumento

Foi utilizado um questionário especificamente produzido para o estudo. O instrumento tinha 64 questões sobre temas relacionados aos objetivos da pesquisa, de aspectos biosocio-demográficos a informações sobre a vida dos caminhoneiros na estrada e o conhecimento deles sobre as questões que envolvem a temática da Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes. Ao final do instrumento, havia um espaço reservado às impressões do pesquisador sobre o entrevistado, bem como a eventuais relatos sobre as experiências sexuais do participante que possam ser relevantes para a campanha de enfrentamento da ESCA.

Procedimentos

Os participantes foram entrevistados individualmente por um membro da equipe de pesquisa, que anotava as respostas. Cada entrevista durou, em média, 40 minutos e a maioria foi realizada em postos de gasolina ou pátios de parada dos caminhoneiros.

A inserção inicial da equipe de pesquisa nos pontos de coleta envolveu a apresentação dos objetivos do estudo e da equipe aos responsáveis por esses locais (donos, gerentes de

postos ou coordenadores de eventos) pelos psicólogos coordenadores da pesquisa. Somente mediante autorização é que a equipe de entrevistadores iniciava o trabalho. Os caminhoneiros foram abordados quando estavam conversando com amigos, caminhando sozinhos ou em pequeno grupo ou em filas de telefone, por exemplo. Evitou-se incomodá-los em horário de refeição ou quando estavam envolvidos em outras atividades, como limpeza ou conserto do caminhão.

A pesquisa teve início somente após a explicação dos objetivos do levantamento e o consentimento do caminhoneiro abordado. Foi garantida ao participante a compreensão das características da pesquisa e de seus direitos como respondente, inclusive o caráter voluntário de sua participação e o sigilo das respostas individuais. Concluída a aplicação do questionário, o entrevistador preenchia a folha de registros com suas impressões sobre o participante e seu conhecimento e/ou uso de serviços de exploração sexual de crianças e adolescentes. Ao final da consulta, o termo de consentimento livre e esclarecido foi assinado pelo participante.

Capacitação dos pesquisadores

A equipe de pesquisadores foi constituída por dois psicólogos responsáveis e por sete colaboradores da área de Psicologia, todos com experiência em pesquisas sobre comportamento sexual. Mesmo assim, antes da coleta de dados, todos receberam atualização de treinamento teórico, metodológico e ético. Durante a execução da pesquisa, a equipe também foi permanentemente monitorada e orientada pelos psicólogos coordenadores.

Questões éticas

Os aspectos éticos que garantem a integridade dos participantes do estudo foram assegurados com base na Resolução nº 196, que consiste em diretrizes e normas que regulam as pesquisas com os seres humanos (Conselho Nacional de Saúde, 1996), e na Resolução nº 016 do Conselho Federal de Psicologia (CFP, 2000). Além do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, foi dada a garantia de sigilo das informações pessoais, assim como foi disponibilizada a assistência do membro da equipe de pesquisa, caso algum participante necessitasse de apoio psicológico provocado pela lembrança negativa de algum dos aspectos investigados. A pesquisa foi registrada no CONEP – Ministério da Saúde.

Análise de dados

Os dados passaram por tratamento qualitativo e quantitativo. Foram realizadas análises descritivas, comparativas, bivariadas e multidimensionais.



RESULTADOS

Dados biosociodemográficos e valores

Foram entrevistados 343 caminhoneiros, todos do sexo masculino, em sete cidades brasileiras: Porto Alegre (RS), Itajaí (SC), Cubatão e Santos (SP), Belém (PA), Natal (RN) e Aracaju (SE). O primeiro grupo foi composto de 275 profissionais entrevistados de forma aleatória (sendo a maioria, 28%, do estado de Rio Grande do Sul) e o segundo grupo foi formado por 68 motoristas funcionários de empresas de porte nacional com filiais no Estados de São Paulo, signatárias do **Programa Na Mão Certa**, como mostra a Tabela 1.

A média de idade dos caminhoneiros entrevistados foi de 41,85 anos, com mínimo de 21 anos e máximo de 71. Em 2005, essa média era de 38,26 anos, com mínimo de 25 e máximo de 64 anos. Tal diferença, no entanto, não revelou significância estatística.

Sobre o local de nascimento dos entrevistados do grupo aleatório, a maioria (47,6%) nasceu na região Sul do país, sendo que 25,3% nasceram no Sudeste, 20,5% no Nordeste, 3,7% no Norte e 2,9% nos estados do Centro-Oeste. Já com relação ao local onde residem atualmente, 46,4% disseram no Sul do Brasil, seguidos de 28,8% na região Sudeste, 17,5% no Nordeste, 4,4% no Centro-Oeste e 2,9% na região Norte (ver Gráfico 1).

A maioria dos caminhoneiros (62,1%) declarou ser branca, enquanto 17,3% afirmaram ser mestiços, 15,4% pardos, 4,4% negros e 0,7% amarelos. Na pesquisa de 2005, a maioria também disse ser branca (64%). Mestiços e negros tiveram 33,1% e 2,9% das respostas, respectivamente.

Gráfico 1

Onde nasceu e onde mora

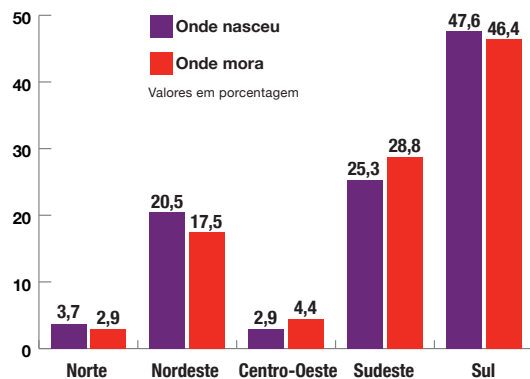


Tabela 1

Local de realização das entrevistas

Grupo	Estado	Número	%	Grupo	Empresa	Número	%
ALEATÓRIO	PA	31	11,3	CONTROLE	I	8	11,8
	RN	30	10,9		II	5	7,4
	RS	77	28,0		III	17	25,0
	SC	33	12,0		IV	16	23,5
	SP	31	11,3		V	9	13,2
	SE	73	26,5		VI	13	19,1
	Total	275	100%		Total	68	100%

O nível de escolaridade dos motoristas teve um pequeno aumento nos últimos anos, com um percentual maior deles com ensino fundamental incompleto, 34,4% (ver Tabela 2). No grupo de controle, foi percebida uma inversão nas categorias fundamental incompleto e fundamental completo quando comparadas à amostra aleatória, sinalizando que quem trabalha em empresa parece ter maior escolaridade.

Quando questionados sobre o estado civil, 65,8% dos homens declararam-se casados, 14,5% disseram manter uma união estável, 13,1% afirmaram ser solteiros, 4,4% divorciados e 2,2% separados. Em 2005, 69% da amostra eram casados ou possuíam relação estável, 17,6% solteiros, 5% separados, 4,6% divorciados, 0,8% viúvos e 2,9% outros.

A média do número de filhos da amostra de 2005 foi 1,47, com o mínimo de 0 e o máximo de 11 filhos. Já na amostra de

Tabela 2

Nível de escolaridade

	2005 (em %)	2010 (em %)
Sabe ler, mas não foi à escola	-	1,5
Fundamental incompleto	32,8	34,4
Fundamental completo	23,9	24,6
Médio incompleto	18,9	10,8
Médio completo	19,7	25,4
Superior incompleto	2,5	2,4
Superior completo	2,2	0,9



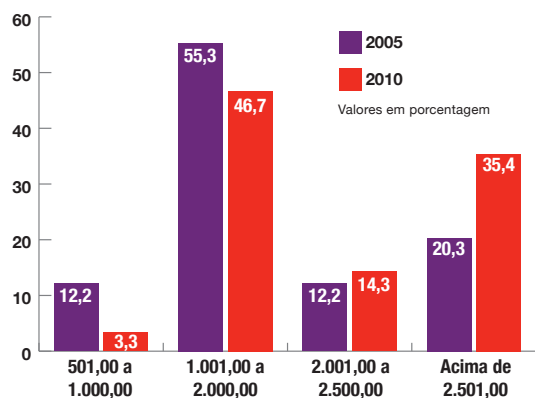
2010, a média aumentou para 2,4 filhos, com o mínimo de 1 filho e o máximo de 15.

A maioria das esposas (46,9%) é dona de casa, 38,9% trabalham fora e 8,8% desempenham alguma atividade remunerada em casa, como costureira ou manicure. Os 5,3% restantes afirmam que as esposas não trabalham, não considerando o trabalho doméstico como uma atividade. Sobre a ocupação da esposa, em 2005, 46,8% eram donas de casa, 34,7% trabalhavam fora, 11,6% trabalhavam em casa e 6,9% não trabalhavam.

Na pesquisa de 2010 observou-se um pequeno aumento da renda mensal familiar, atingindo como média o valor de R\$ 2.944,23, contra R\$ 2.622,07 em 2005. Entre as faixas salariais, a que teve maior percentual (46,7%) foi entre R\$ 1.001,00 e R\$ 2.000,00 por mês (ver Gráfico 2).

Gráfico 2

Renda mensal média familiar (em reais)



Quanto à religião, assim como no levantamento anterior, a maior parte dos entrevistados disse ser católica (70,3%). O restante dividiu-se em: 12,8% afirmam não ter religião, mas creem em Deus, 11,4% são evangélicos e 1,5% dizem ser espíritas. As demais religiões não chegaram a alcançar 3%. Somente 1,1% dos caminhoneiros mostraram-se ateus, ou seja, não acreditam em Deus.

A ordem de prioridade sobre as dimensões da vida dos entrevistados (em uma escala que varia de 1 a 5) se manteve a mesma do levantamento anterior, ficando em primeiro lugar Família e, em seguida, Trabalho, Amizade, Sexo, Religião e Dinheiro. Essa mesma sequência também foi observada no grupo de controle, como mostra a Tabela 3.

Houve mudança na ordem do nível de satisfação com relação às dimensões da vida e do trabalho dos entrevistados, como mostra a Tabela 4. Em 2010, a maior média – em uma escala

Tabela 3

Prioridade de valores (média)

	2005	2010	Controle
Família	3,95	3,94	3,94
Trabalho	3,91	3,89	3,88
Amizade	3,84	3,74	3,65
Sexo	3,76	3,52	3,57
Religião	3,62	3,5	3,41
Dinheiro	3,37	3,37	3,38

de 1 a 5 (sendo 1 muito insatisfeito e 5 muito satisfeito) – foi para o item “relações pessoais” (4,33), enquanto em 2005 a maior média foi para a opção “consigo mesmo” (4,28). Não foi observada variação significativa entre a amostra aleatória e o grupo de controle, mas notou-se uma maior satisfação dos motoristas vinculados a empresas quanto à oferta de cargas e ao salário. De maneira geral, também foi percebido aumento de satisfação quanto à qualidade das estradas brasileiras.

Tabela 4

Satisfação com a vida e o trabalho

Dimensões da vida e do trabalho	2005	2010	Controle
Relações pessoais	4,22	4,33	4,43
Vida sexual	4,27	4,25	4,47
Condições de moradia	4,05	4,3	4,28
Consigo mesmo	4,28	4,23	4,35
Profissão	4,01	4,05	4,53
Empresa onde trabalha	-	3,91	4,30
Apoio dos amigos	3,89	3,74	3,81
Jornada de trabalho	3,15	3,51	3,81
Salário	3,37	3,48	3,71
Polícia Rodoviária Federal	-	3,25	2,93
Oferta de cargas	2,66	2,89	3,64
Qualidade das estradas	1,91	2,84	3,34
Polícia Rodoviária Estadual	-	2,85	2,82
Política do país	2,29	-	-



A avaliação de frases sobre crenças machistas sofreu pouca mudança de 2005 para cá. Na primeira pesquisa, a frase “O Brasil deve ter pena de morte” foi a que obteve maior média de concordância (2,33). Já em 2010, a maior média (2,56) ficou com “O homem deve sustentar a casa”. As demais médias se mantiveram parecidas, ficando em último lugar o item “Crianças podem viajar desacompanhadas”, tanto em 2005 quanto em 2010, como mostra a Tabela 5.

Na opinião dos entrevistados, a visão que outras pessoas que não são caminhoneiros fazem da profissão foi ainda mais negativa no estudo recente. Em 2005, 73,3% disseram ser mal vistos, enquanto apenas 8,58% acreditaram ser bem vistos e 5,1% com igualdade. Já em 2010, mal visto foi a resposta de 82,3% dos motoristas, bem visto ficou com 8,1% e com igualdade com apenas 1,8% (ver Tabela 6). O grupo de controle teve a mesma percepção que a amostra aleatória.

Tabela 6

Como o caminhoneiro é visto por outras pessoas

	2005 (em %)	2010 (em %)
Mal visto	73,3	82,3
Bem visto	8,58	8,1
Relativamente	11,5	6,3
Com igualdade	5,1	1,8
Outros	2,6	1,4

Profissão e rotina

O tempo médio de profissão dos entrevistados em 2005 foi de 15,32 anos (DP = 9,35), com mínimo de 1 ano e máximo de 45 anos. Em 2010, essa média subiu para 17,39 anos (DP = 11,29), com mínimo de 1 ano e máximo de 49 anos. No caso dos caminhoneiros com vínculos a empresas, a média foi de 19 anos (DP = 10,44), com no mínimo de 1 ano e máximo de 37 anos.

“Já ganhei muito dinheiro uns anos atrás, mas hoje só esses meninos mais novos que conseguem entrar em empresa boa é que ganham bem.”

“Quem tem caminhão velho, de família, não vai rodar mais. Tem que se aposentar e sair dessa vida.”

“A vida do caminhoneiro não é fácil não, é muito solitária. Mas é a melhor coisa do mundo! Você conhece o mundo todo! Você passeia e trabalha.”

Tabela 5

Indicadores de machismo (média de concordância, de 1 a 5)

Afirmações	2005	2010	Controle
O homem deve sustentar a casa	2,32	2,56	2,54
O Brasil deve ter pena de morte	2,33	2,28	2,04
Meninos adolescentes podem escolher com quem e quando transar	2,12	1,89	2,04
Mulheres que se prostituem são vítimas de exploração	1,80	1,92	1,90
As mulheres devem obedecer aos homens	1,81	1,82	1,84
Meninas adolescentes podem escolher com quem e quando transar	2,02	1,79	1,82
A infidelidade masculina é tolerável	1,67	1,55	1,63
Quem manda na minha casa sou eu	1,57	1,51	1,57
Meninas com menos de 18 anos podem se prostituir se quiserem	1,38	1,36	1,47
A infidelidade feminina é tolerável	1,26	1,22	1,21
Crianças podem viajar desacompanhadas	1,13	1,07	1,03

O desejo pessoal continua sendo o principal motivo para a escolha da profissão, mas desta vez para um percentual maior de caminhoneiros (41,7% em 2010 contra 37% em 2005). A influência familiar aparece em segundo lugar (25,5%), seguida pela falta de opção (20,3%) e pelo retorno financeiro (6,3%). No grupo de controle, o desejo pessoal teve um percentual ainda maior (54,4%), enquanto a influência familiar (8,8%) ficou atrás da falta de opção (16,2%), como mostra a Tabela 7.

Tabela 7

Motivos para a escolha da profissão

	2005 (em %)	2010 Aleatório (em %)	2010 Controle (em %)
Desejo pessoal	37,0	41,7	54,4
Família	30,0	25,5	8,8
Falta de opção	25,0	20,3	16,2
Retorno financeiro	-	6,3	5,9
Outros	8,0	6,3	14,7



Tabela 8

Tempo médio de dias de trabalho e espera por carga

	2005			2010		
	Média	Mín.	Máx.	Média	Mín.	Máx.
Dias por mês na estrada	20,3	0	60	19,08	0	270
Horas à espera de carga	44,15	0	244	57,89	0	840 (35 dias)

Tabela 9

Comparação entre o tempo de espera e de serviço dos grupos aleatórios e de controle

	Aleatório		Controle	
	Média	DP	Média	DP
Tempo de espera da carga (em horas)	57,99	73,304	36,75	42,468
Tempo de serviço (em anos)	17,41	11,305	17,94	10,395

Em relação ao tempo que os caminhoneiros passam na estrada e o tempo de espera de carga houve diminuição significativa. Em 2005, os motoristas passaram em média 20,3 dias na estrada e 44,15 horas à espera de carga. Já em 2010, como mostra a Tabela 8, eles ficaram, em média, 19,08 dias na estrada e 57,99 horas esperando por carga. A pesquisa também mostrou que os caminhoneiros vinculados a uma empresa costumam esperar menos tempo por carga: 36,75 horas (ver Tabela 9).

“O maior problema do caminhoneiro é a carga horária, e esses meninos que andam drogados dirigidos.”

“O governo federal deveria fazer uma tabela de frete. A gente pena na mão dos atravessadores.”

“O pessoal tá trocando arrebite por cocaína para não dormir e ganhar tempo, mas é muito caro.”

O principal tipo de carga transportada pelos entrevistados em 2010 foram os produtos alimentícios, com 33%. Em seguida, apareceram bens duráveis (30%), grãos e produtos em insumo em geral (27,2%) e produtos químicos (9,9%). Na

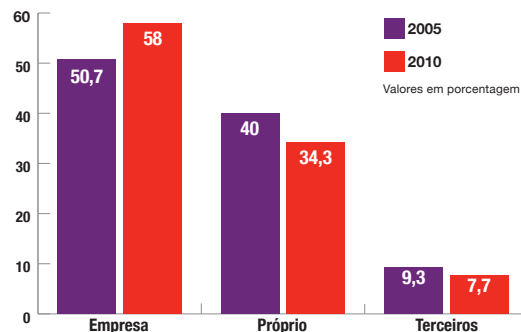
pesquisa anterior, o produto mais transportado foi a chamada “carga seca” (grãos e insumos), com 46,8%. Em 2005, alimentícios ficou com 36,2%, bens duráveis com 25,5% e produtos químicos com 3,8%. Os percentuais passam de 100% porque cada motorista podia escolher mais de uma opção.

Quanto às rotas mais frequentes, as proporções se mantêm nos dois grupos de comparação. Em 2005, 82% foi interestadual, 15% intermunicipal e 3% internacional, enquanto em 2010 85,7% foi interestadual, 7% intermunicipal, 6,3% internacional e 1,1% urbana. Para o grupo de controle, a proporção é diferenciada, com 71% interestadual, 24,6% intermunicipal e 4,3% internacional.

Os dados a respeito do esquema de trabalho dos caminhoneiros mostram que de 2005 para 2010 houve uma diminuição tanto no número de profissionais vinculados a empresas (frotistas) quanto no número de autônomos (fretes). Em 2010, 48,2% da amostra responderam ser frotistas ou agregados a alguma empresa, 39% disseram ser autônomos e 12,9% afirmaram ter outro esquema de trabalho diferente dos já citados.

Gráfico 3

De quem é o caminhão



Apenas 34,3% dos motoristas disseram ser os donos do caminhão com o qual trabalhavam, enquanto que um percentual maior de entrevistados afirmou dirigir caminhões de empresas ou de terceiros (65,7%), como mostra o Gráfico 3. Em 2005, 40% dos entrevistados afirmaram ser os proprietários do caminhão, 50,7% disseram dirigir caminhões de empresas e 9,3% de terceiros. Essa diferença pode ser explicada pelo alto custo de manutenção do veículo, que coloca os motoristas autônomos em condições desfavoráveis em relação às empresas, que são levadas, pelos clientes, a renovar a frota constantemente.



Tabela 10

Atividades quando estão parados

Atividade realizada em ordem decrescente (%) 2005		Atividade realizada em ordem decrescente (%) 2010	
Conversar com os amigos	25,42	Conversar com os amigos	76,6
Dormir	23,75	Dormir	72,9
Ver TV	15,95	Ver TV	71,0
Manutenção do caminhão	7,05	Manutenção do caminhão	39,8
Descansar/ouvir música/ler	7,05	Fazer sexo	34,3
Outros	5,75	Conhecer a cidade/passear	24,7
Fazer sexo	5,75	Beber	22,4
Beber	4,45	Descansar/ouvir música/ ler	17,7
Jogar	3,34	Outros	13,1
Procurar carga	3,15	Jogar	11
Comer/cozinhar, tomar banho	2,60	Procurar carga	11,0
Conhecer a cidade/passear	1,67	Comer/cozinhar, tomar banho	8,8
Atividade física	1,48	Atividade física	7,1

Vida na estrada

As principais atividades realizadas pelos caminhoneiros quando estão com tempo livre foram: conversar com os amigos (76,6%), dormir (72,9%), ver televisão (71%) e fazer a manutenção do caminhão (39,8%). As diferenças de percentuais em relação a 2005 (ver Tabela 10) devem-se à mudança na metodologia da pesquisa, que em 2010 acumulou os dados para mais de uma resposta, ao contrário do levantamento anterior, que considerou apenas um item por entrevistado.

A percepção dos caminhoneiros sobre as condições das estradas permanece ruim, como mostra a Tabela 11. Ao serem questionados sobre o que gostariam de ter nos pontos de parada ou apoio, 80,6% deles responderam banheiro limpo, 55,2% disseram comida boa e 53,7% apontaram atendimento médico. Comida barata, salas de TV, jogos e para atividade física, bons quartos e internet também foram reivindicados.

Sobre os maiores problemas enfrentados na profissão, destacam-se a insegurança/violência (77,7%), os riscos de acidentes (65,6%), o fato de ficarem longe da família (64,6%), a má qualidade das estradas (55,3%) e a baixa

Tabela 11

O que os postos e paradas deveriam oferecer

	2005 (em %)		2010 (em %)
Banheiros limpos	26,02	Banheiros limpos	80,6
Sala de TV	13,1	Comida boa	55,2
Comida boa	12,39	Atendimento médico	53,7
Sala de jogos	7,08	Comida barata	52,6
Comida boa	6,02	Sala de TV	48,3
Bons quartos	3,89	Sala de jogos	24,9
Atendimento médico	3,36	Bons quartos	20,8
Sala para atividade física	-	Sala para atividade física	40,8
Internet	-	Internet	30,2

Tabela 12

Maiores problemas da profissão

	2005 (em %)		2010 (em %)
Insegurança/violência	25,74	Insegurança/violência	77,7
Má qualidade das estradas	21,69	Ficar longe da família	64,6
Ficar longe da família	10,11	Má qualidade das estradas	55,3
Problema com a Polícia Rodoviária Federal	8,82	Baixa remuneração	48,4
Problema com a Polícia Rodoviária Estadual	8,82	Problema com a Polícia Rodoviária Estadual	38,8
Baixa remuneração	7,9	Jornada de trabalho pesada	36,8
Jornada de trabalho pesada	7,72	Problema com a Polícia Rodoviária Federal	31,9
Risco de acidentes	-	Risco de acidentes	65,6

remuneração (48,4%). Em relação a 2005, houve uma pequena inversão nas queixas apresentadas. Como mostra a Tabela 12, no levantamento anterior, a má qualidade das estradas ficou em segundo lugar, logo após insegurança/



violência. Já a baixa remuneração apareceu em sexto lugar, depois dos problemas com a Polícia Rodoviária Estadual.

A atual pesquisa mostrou ainda que os caminhoneiros da amostra aleatória socializam mais com seus colegas de profissão que os motoristas do grupo de controle, além de citarem fazer sexo nas horas vagas com maior frequência. Fica perceptível, de acordo com a Tabela 13, que os motoristas da amostra aleatória reivindicam mais por melhoras na alimentação e nas condições de higiene dos banheiros, além de espaço para entretenimento e atendimento médico/odontológico. Os profissionais de empresas signatárias reclamaram menos de ficar longe da família e da má qualidade das estradas, além da jornada de trabalho, da remuneração e dos riscos de acidentes. Por outro lado, esse grupo de motoristas queixou-se mais da violência nas estradas.

Quando perguntados sobre o uso de drogas em 2005, mais especificamente de bebidas alcoólicas, 30,9% responderam que não usaram, 30,5% disseram ter consumido de 1 a 3 dias na semana, 31,8% de 4 a 19 dias e 6,8% mais de 20 dias no mês. Em 2010, 37,3% disseram que não fizeram uso, sendo que 32,5% fizeram de 1 a 3 dias, 24,3% de 4 a 19 dias e 6% mais de 20 dias. Em relação ao uso de cigarros, a maior parte dos caminhoneiros continua não fumante (65,7%), com 29,1% respondendo ter fumado 20 dias ou mais no mês. A maioria também diz não fazer uso de estimulantes, como o rebite, ou outras drogas ilícitas (95,3% e 99,6%, respectivamente). Não houve diferença estatisticamente significativa para o uso de nenhuma das drogas questionadas entre a amostra aleatória e o grupo de controle, como mostra o Gráfico 4.

Gráfico 4

Uso de drogas

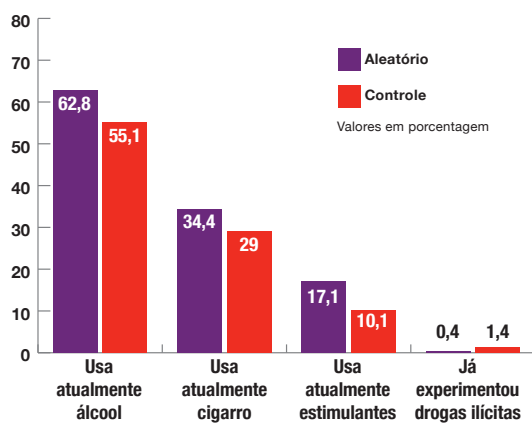


Tabela 13

Comparativo entre o grupo aleatório e de controle

		Aleatório Sim (em %)	Controle Sim (em %)
Principais atividades quando está de folga	Conversar com os amigos	76,8	59,0
	Jogar (dominó, cartas etc)	14,8	11,0
	Beber	22,5	19,7
	Ver TV	70,8	59,0
	Fazer sexo	34,4	14,8
	Conhecer a cidade/ passear	24,8	23,0
O que os postos, pátios ou pontos de parada deveriam ter?	Bons quartos para dormir	20,5	13,8
	Banheiros limpos/ chuveiro	20,5	13,8
	Comida boa	55,1	41,4
	Comida barata	52,4	47,6
	Atendimento médico/ odontológico	53,9	25,9
	Sala de TV	48,1	31,0
	Sala de jogos	25,0	25,9
	Internet	30,3	6,9
	Atividade física	41,0	24,1
	Maiores problemas enfrentados na profissão	Ficar longe da família	64,8
Insegurança/ Violência		36,2	77,6
Jornada de trabalho pesada		36,9	23,2
Má qualidade das estradas		55,5	33,3
Baixa remuneração		48,5	33,3
Problemas com a Polícia Rodoviária Estadual		38,6	46,4
Problemas com a Polícia Rodoviária Federal		31,6	40,6
Riscos de acidentes		65,4	49,3



Tabela 14

Parceira sexual quando estão na estrada

	2005 (em %)	2010 (em %)
Prostitutas	60,5	43,0
Parceiras eventuais	27,4	31,3
Companheira/esposa	11,3	31,7
Outros	0,8	-
Crianças e adolescentes	-	1,8
Qualquer uma/não escolhe	-	1,8

Tabela 15

Motivos da escolha da parceira sexual

	2005 (em %)	2010 (em %)
Segurança/saúde	27,2	29,0
Ama/gosta/confia na esposa	40,3	27,7
Outros motivos	23,0	20,0
Maior disponibilidade	-	7,7
Falta de vínculo	-	6,5
Mais tesão	9,0	5,8
Falta de atração nas demais opções	-	3,2

Vida sexual

Como no levantamento anterior, a maioria dos entrevistados (98,5%) relatou manter experiências sexuais somente com mulheres, com apenas 1,5% afirmando ter tido experiências sexuais com homens e mulheres. A média de relações sexuais mantidas por semana quando os caminhoneiros estão na estrada também quase não mudou nos cinco anos: 1,73 em 2005 e 1,64 em 2010. Também não houve diferença significativa na média semanal de relações sexuais quando estão com as esposas ou companheiras (4,13 em 2005 e 3,9 em 2010).

Já em relação à parceira sexual na estrada, houve uma diminuição significativa no percentual de motoristas que disseram fazer sexo com prostitutas. Em 2010, essa foi a resposta de 43% dos entrevistados, contra 60,5% em 2005 (ver Tabela 14). Ao serem perguntados sobre a preferência por parceira sexual, 44,8% afirmaram ser a esposa ou companheira, 32% disseram ser parceiras eventuais, 19,8% responderam prostitutas, 1,7% disseram crianças e adolescentes e outros 1,7% qualquer uma. Em 2005, a esposa/companheira foi citada como preferida por 84,7% dos entrevistados, enquanto apenas 6,3% disseram ser parceiras eventuais, 3,2% responderam prostitutas e 5,9% outras.

Sobre o motivo dessa preferência, em 2005 a maior porcentagem (40,3%) escolheu porque “ama/gosta/confia na esposa”, seguido de “segurança/saúde” e “outros motivos”. Na pesquisa de 2010, como mostra a Tabela 15, 29% afirmaram ser por “segurança e saúde”, 27,7% porque “ama/gosta/confia na esposa”, 20% por “outros motivos”, 7,7% por “maior disponibilidade”, 6,5% por “falta de vínculo”, 5,8% por “mais tesão” e 3,2% por “falta de atração nas demais opções”.

A camisinha continua sendo o principal método utilizado pelos entrevistados (60%) para prevenir doenças sexualmente transmissíveis (DSTs). Em contrapartida, o percentual de motoristas que afirmam não adotar qualquer forma de prevenção sexual subiu de 8,3% em 2005 para 19,6% em 2010 (ver Tabela 16).

Apesar da pouca variação estatística para todos os itens sobre vida sexual, o grupo de controle apresentou melhores percentuais sobre comportamentos sexuais de risco. No geral, os homens vinculados às empresas envolvem-se menos com sexo comercial e relatam menor percentual de parceiras eventuais. O uso de preservativo é menor, mas este dado pode estar de acordo com o fato de que esses motoristas fazem mais sexo com as esposas.

Tabela 16

Métodos de prevenção contra DSTs

	2005 (em %)	2010 (em %)
Usam camisinha	77,1	60,0
Não fazem nada	8,3	19,6
Não têm relação sexual	13,2	14,9
Não fazem sexo oral	-	9,8
Não beijam na boca	1,0	9,1
Cuidados com higiene	0,5	9,1
Fazem exames	1,0	5,8
Não compartilham seringas	0,5	0,7



Exploração sexual de crianças e adolescentes

O levantamento de 2010 apontou uma diminuição no número de adultos envolvidos com a exploração sexual de crianças e adolescentes em relação à pesquisa anterior. Quando questionados diretamente se já saíram com crianças ou adolescentes, 82,1% disseram que não em 2010. Em 2005, esse índice foi de 63,2% da amostra.

Em relação à idade em que se deve iniciar a vida sexual, em 2005 a média para os meninos foi de 16 anos e para as meninas foi de 18 anos. Em 2010, a média para os meninos aumentou um pouco, para 16,27%, enquanto a média para as meninas caiu para 17,34%. No entanto, essas diferenças não têm significância estatística.

Os caminhoneiros também se mostraram mais conscientes em relação à Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes (ESCA). Em 2010, 37% deles disseram saber que essa prática é errada e, por isso, são contra, enquanto que em 2005 apenas 20,8% responderam dessa forma. As demais respostas em 2010 foram: por respeito aos menores de idade, pois são como filhos (26,9%), por não terem tesão (16%), para evitar problemas com a Justiça (10%), em respeito às esposas (4,1%), por medo de contrair doenças (1,8%), por não terem tido oportunidade (1,8%) e por outros motivos (2,3%). As respostas dos entrevistados da amostra aleatória foram semelhantes às do grupo de controle, como mostra a Tabela 17.

A necessidade financeira da criança ou da família continuou sendo o principal motivo (com 79,4% das respostas) para jovens com menos de 18 anos se envolverem na prostituição, na opinião dos entrevistados. Como mostra a Tabela 18, também foram citados falta de educação (43,4%), exploração/coerção de alguém (34,1%), existência de mercado fácil (23,7%), prazer (19,5%), existência de adultos que gostam/procuram (13,5%) e falta de opção do que fazer (12%). De acordo com os caminhoneiros, a média do valor do programa com crianças e adolescentes foi de R\$ 25,05, acima do valor apontado em 2005, que foi de R\$ 17,26.

“Adolescente é para transar mesmo. Eu comecei com 13 anos.”

“O problema é a pobreza. E a falta de educação... Você já viu menina de classe média, com 13 anos, que frequenta escola, em posto de gasolina?”

“A mãe de uma menina a ofereceu a um colega, no Maranhão. Ofereceu a filha de 13 anos para ele passar a noite por 30 reais.”

“A exploração sexual de menores acabaria se houvesse controle rigoroso.”

“Sem oportunidades de trabalho, não dá para querer acabar com a prostituição.”

Tabela 17

Motivos para não saírem com crianças e adolescentes

	2005 (em %)	2010 (em %)	Controle (em %)
Sabem que é errado/são contra	20,8	37,0	36,8
Respeitam por serem menores/são como filhas	18,0	26,9	28,1
Não têm tesão	18,0	16,0	10,5
Para evitar problemas com a Justiça	18,6	10,0	3,5
Respeitam a esposa/fidelidade	12,6	4,1	7,0
Outros	2,7	2,3	10,5
Medo de contrair doenças	3,3	1,8	1,8
Não tiveram oportunidade	6,0	1,8	1,8

Tabela 18

O que leva crianças e adolescentes a se envolver com a ESCA

	2005 (em %)	2010 (em %)
Necessidade financeira da criança ou família	39,0	79,4
Falta de educação	-	43,4
Porque são explorados/obrigados por alguém	16,0	34,1
Existência de mercado fácil para elas(es)	4,0	23,7
Porque gostam de sexo, têm prazer	14,0	19,5
Existência de adultos que gostam e procuram	2,0	13,5
Porque é o que há disponível para fazer	10,0	12,0



A respeito da disponibilidade de sexo nas estradas, percebeu-se que apenas em alguns itens abordados houve diminuição das respostas positivas. Em 2005, 85,8% das respostas foram “Sim, em algum momento” para a opção “Em geral meus colegas caminhoneiros saem com meninos ou meninas menores de 18 anos para fazer programas”. Em 2010, apenas 70% responderam dessa forma. O item “É comum ver colegas dando caronas para menores de idade” teve 51,5% de respostas positivas em 2010, bem menos que os 71,7% que deram essa mesma resposta em 2005. Já a declaração “Acho que alguma prostituta com quem saí tinha menos de 18 anos” teve 17,9% de respostas afirmativas em 2010, contra 36,8% em 2005. Também houve queda no percentual de “Sim” para a afirmação “Eu já dei carona para crianças e adolescentes”: de 29,1% em 2005 para 14,1% em 2010 (ver Tabela 19).

As regiões Nordeste e Norte do país continuam sendo as mais citadas pelos caminhoneiros como locais onde há predomínio de crianças e adolescentes sendo explorados, com 67,3% e 20,0%, respectivamente, como mostra a Tabela 20. Em 2005, quando os motoristas puderam escolher mais de

Tabela 19

Disponibilidade de sexo nas estradas

	2005 (em %)	2010 (em %)
A prostituição é comum nos postos e estradas por onde ando	99,2	98,5
Em geral, meus colegas caminhoneiros saem com prostitutas	97,9	98,5
É comum ver meninos e meninas envolvidos com a ESCA	93,7	89,6
É comum ver crianças/adolescentes envolvidos com a ESCA em postos e estradas	88,4	84,6
Em geral, meus colegas caminhoneiros saem com meninas e meninos menores de 18 anos para fazer programas	85,8	70,0
É comum ver colegas dando carona para menores de idade	71,7	51,5
Eu costumo sair com prostitutas	48,5	33,5
Acho que alguma prostituta com quem saí tinha menos de 18 anos	36,8	17,9
Eu já dei carona para crianças e adolescentes	29,1	14,1
Algumas dessas crianças e adolescentes estavam fugindo de casa	3,8	4,3

Tabela 20

ESCA por região do Brasil

Região	2005 (em %)	2010 (em %)	Controle (em %)
Nordeste	78,1	67,3	51,7
Norte	30,6	20,0	30,0
Sudeste	17,9	6,1	11,7
Centro-Oeste	2,6	1,6	3,3
Sul	3,1	2,9	3,3
Todas as regiões	-	2,0	2,8

uma resposta, esses índices foram de 78,1% e 30,6%, respectivamente. Os estados mais citados pela amostra aleatória foram Maranhão, Bahia, Pernambuco e Ceará (Nordeste), Pará (Norte), São Paulo (Sudeste), Mato Grosso (Centro-Oeste) e Rio Grande do Sul (Sul). Já o grupo de controle mencionou Pernambuco, Ceará e Maranhão (Nordeste), Pará (Norte), Minas Gerais (Sudeste) e Goiás (Centro-Oeste).

Não houve diferença significativa no envolvimento pessoal com a exploração sexual de crianças ou adolescentes entre a amostra aleatória e o grupo de controle. No entanto, os motoristas vinculados às empresas relatam mais casos de colegas envolvidos com a ESCA. Tal fato pode significar que a compreensão que eles têm sobre a situação faz com que eles percebam com maior facilidade e relatem com maior consciência os atos criminosos contra crianças e adolescentes.

Sobre os motivos que levam os homens a buscar/querer sexo com crianças e adolescentes, assim como em 2005, a maioria dos entrevistados escolheu o item “safadeza e falta de vergonha na cara” (53,6%). Em seguida vieram as opções “por ter mais excitação e prazer” (46,7%), “para satisfazer as necessidades do momento” (21,8%), “para aumentar a autoestima frente a alguém incapaz de questionar o seu desempenho” (19,5%) e “para se sentir poderoso” (18,8%).

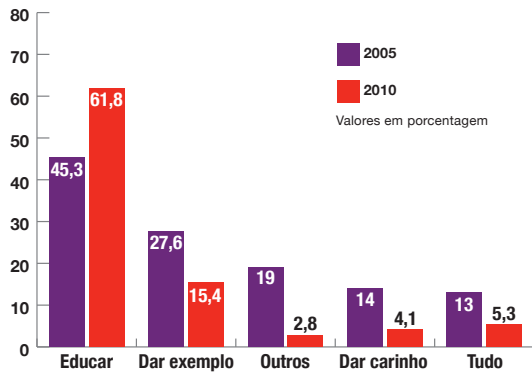
“Tem homem que não pensa, só age como animal. Tá uns dias fora de casa e não consegue se segurar. Vai com a primeira que aparecer. Não pensa não.”

“O cara já tá tão acostumado a pagar por sexo, saí com tanta prostituta, que virou coisa normal na vida. Daí, no dia que chega uma menina menor, ele nem para pra pensar”.



Gráfico 5

Papel do adulto na vida de uma criança



Proteção em ação

Educar, com 61,8%, e dar exemplo, com 15,4%, continuaram sendo as principais respostas dos caminhoneiros à pergunta sobre o papel do adulto na vida de uma criança. Dar carinho, Tudo e Outros ficaram, respectivamente, com 4,1%, 5,3% e 2,8% (ver Gráfico 5).

Em comparação com os dados apurados em 2005, os entrevistados se mostraram mais familiarizados com as leis e os serviços de proteção às crianças e adolescentes, como mostra a Tabela 21. A maioria disse conhecer o Conselho Tutelar (91,6%), o Estatuto da Criança e do Adolescente

Tabela 21

Conhecimento sobre leis e serviços para crianças e adolescentes

	2005 (em %)	2010 (em %)
Conselho Tutelar	78,9	91,6
Estatuto da Criança e do Adolescente	68,1	76,0
Juizado de Menores	77,4	76,6
Delegacia da Criança e do Adolescente	-	37,7
CREAS	-	9,2
Disque-denúncia contra a ESCA	33,3	56,2
Campanha contra a ESCA no Brasil	69,1	61,7

(76%), o Juizado de Menores (76,6%), a campanha contra a exploração de crianças e adolescentes no Brasil (61,7%) e o Disque-denúncia (56,2%). A pesquisa de 2010 mostrou ainda que 37,7% conhecem a Delegacia da Criança e do Adolescente e 9,2% conhecem o CREAS.

Também houve um aumento no número de motoristas que já utilizaram o Disque-denúncia: 4,9% em 2010, contra 1,3% em 2005, como mostra a Tabela 22. No levantamento anterior, apenas 12,1% disseram já ter tido algum contato com campanhas contra exploração sexual de crianças e adolescentes. Em 2010, esse percentual triplicou, subindo para 30,4%.

Não houve diferença significativa no envolvimento pessoal dos caminhoneiros com a ESCA entre a amostra aleatória e o grupo de controle (ver Tabela 23). No entanto, os motoristas vinculados às empresas relataram mais casos de colegas envolvidos com a ESCA. Tal fato pode significar que

Tabela 22

Disque-denúncia e campanha contra a ESCA

	2005 (em %)	2010 (em %)
Utilização do Disque-denúncia	1,3	4,9
Contato com a campanha contra a ESCA	12,1	30,4

Tabela 23

Envolvimento com a ESCA

	Aleatório (em %)	Controle (em %)
Sai com prostitutas	35,4	30,4
ESCA (envolvimento pessoal)	20,1	21,7
ESCA (envolvimento de colegas)	71,9	87,0
Conhece algum disque-denúncia contra a ESCA	56,1	94,1
Já denunciou algum caso de abuso infantil	4,9	3,0
Conhece o Programa Na Mão Certa	19,0	71,0



Tabela 24

Como conheceu o Programa Na Mão Certa

	2010 (em %)
Empresa onde trabalha	81,6
Materiais impressos	10,2
Pátio de parada	8,2
Postos de gasolina	6,1
Eventos	6,1
Outros	9,0

Tabela 25

Meios de comunicação – média de dias na semana

	2010 (em dias)
Rádio	5,15
TV	5,03
Rádio PX	3,46
Revistas/jornais/impressos	1,62
Internet	0,54

a compreensão desse grupo de caminhoneiros sobre o tema faz com que eles percebam com maior facilidade a situação.

Pela primeira vez, a pesquisa perguntou se os motoristas conheciam o **Programa Na Mão Certa**. Do total da amostra, 19% disseram que sim. Desses, 81,6% afirmaram ter conhecido o programa nas empresas em que trabalham, 10,2% por meio de materiais impressos, 8,2% em pátios de paradas, 6,1% em postos de gasolina, 6,1% em eventos e 9% em outros veículos, como rádio e TV, como mostra a Tabela 24.

Indagados se já tinham recebido algum material do **Programa Na Mão Certa**, 7,3% disseram que sim. Desse percentual, 1,5% receberam o volume “Direitos da criança e do adolescente” e 1,5% o “Especial Criança”. As cartilhas “Saúde”, “Família”, “Segurança”, “Drogas e Álcool”, “Dirigindo um Brasil Novo” e “Meio Ambiente” ficaram com 1,1% cada, enquanto “Especial Relacionamento” e “Direitos Humanos” tiveram 0,7% cada.

De todos os caminhoneiros que receberam ao menos um exemplar do **Programa Na Mão Certa**, 26,1% re-

ceberam apenas um dos 10 volumes, 21,7% receberam dois volumes, 17,4% receberam sete, 13% receberam três, outros 13% receberam todas as cartilhas, 4,3% receberam quatro e outros 4,3% receberam seis volumes.

Sobre o meio de comunicação mais utilizado pelos caminhoneiros, o rádio teve a maior média de dias por semana: 5,15, como mostra a Tabela 25. Em segundo lugar, ficou a TV, com 5,03. As outras médias foram Rádio PX (com média de 3,46), revistas, jornais e impressos (1,62) e internet (0,54).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A perspectiva de atualização dos dados acerca do perfil do caminhoneiro no Brasil, após a instalação do **Programa Na Mão Certa**, revelou-se, inicialmente, como um trabalho desafiador, mas ao mesmo tempo recompensador. Várias visitas foram realizadas em diferentes locais em cada um dos estados onde a coleta de dados foi feita. Mais uma vez favorecidos pela solidão que parece fazer parte da vida do profissional da estrada, os entrevistados foram bem recebidos.

Chamaram a atenção a disposição desses profissionais em relatar os episódios do seu dia a dia e a naturalidade com que alguns deles contam suas experiências sexuais, inclusive com o comércio do sexo. No Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, esse perfil variou levemente, já que nesses locais os motoristas pareciam mais comedidos ao falarem sobre prostituição e exploração sexual.

Foram muito frequentes as reclamações dos preços cobrados para que eles possam estacionar os veículos nos pátios ou mesmo para usar o banheiro nos postos. Além das reivindicações apontadas pela pesquisa, os motoristas também se queixaram da forma como a profissão é vista pela sociedade. Eles acreditam que são discriminados e às vezes maltratados pelas pessoas. Apesar das dificuldades, o amor pela profissão foi sempre destacado pelos entrevistados. Foi frequente a indicação de que se os caminhoneiros parassem o Brasil parava também. Ainda assim foi dito por muitos participantes que a classe é desunida, sendo esse um dos grandes problemas da profissão.

A autonomia foi marcante entre os entrevistados. Foi clara também a diferença entre frotistas, agregados e autônomos. O fato de muitos viverem de comissionamento das viagens os forçava a passar em média um mês fora de casa, distante das famílias e dos amigos.

No momento em que ficavam parados nos postos – aguardando cargas, liberação documentária ou consertos nos caminhões –, muitos entrevistados afirmaram que o sexo estava entre as suas atividades. Foram ouvidas várias opiniões sobre



a disponibilidade de sexo nas estradas, desde relatos de homens revoltados com o fato de crianças e adolescentes viverem envolvidos em ambientes tão hostis a homens irritados apenas com o aumento do índice de homossexuais que transitavam entre os caminhões nas paradas.

Todos os caminhoneiros confirmaram que é comum haver prostituição pelos postos e estradas por onde andam, e a maioria deles apontou a presença de crianças e adolescentes em meio às prostitutas. Durante a pesquisa, foi possível presenciar mais de perto essa realidade em Natal. Muitos entrevistados culpavam os próprios postos por não possuírem estrutura que impeça esse fato de acontecer. Alguns também reclamaram da atuação dos policiais, em especial dos rodoviários estaduais.

Embora quase todos os caminhoneiros tenham apontado que é comum a exploração de meninos e meninas nas estradas e pontos de parada, boa parte deles relatou não concordar ou compactuar com essa situação. Alguns chegaram a propor soluções que implicam a necessidade de maior atuação do motorista de caminhão no combate à ESCA. Foram frequentes, por exemplo, os relatos de caminhoneiros de que era preciso também fazer o trabalho realizado pelos pesquisadores com outros homens – vereadores, advogados etc.

Chamaram a atenção os locais citados como mais problemáticos em relação à ESCA. Em primeiro lugar, ficou o estado do Pará, principalmente as cidades de Belém e Santarém, referidas inúmeras vezes por um grande percentual dos caminhoneiros. Muitos também citaram o Nordeste, associando a situação aos problemas financeiros pelos quais passam as famílias nessa região do país.

Durante a pesquisa, foram notados em alguns caminhões adesivos e panfletos do Ligue 100, além de cartazes informativos pregados em alguns postos. No entanto, ainda foram poucos caminhoneiros que demonstraram conhecimentos mais aprofundados acerca de campanhas contra a exploração sexual de crianças e adolescentes. Foram poucos também os que relataram já ter denunciado tais situações.

De maneira geral, foram encontrados dados mais positivos nas entrevistas realizadas com os motoristas das empresas signatárias do **Programa Na Mão Certa**. Praticamente todos os caminhoneiros relataram conhecer os materiais do programa e alguns até sugeriram novos temas. Em relação à amostra aleatória, o grupo de controle apresentou melhor avaliação de questões pessoais e profissionais e maior conhecimento sobre os direitos de crianças e adolescentes. Tudo indica que o fato de estarem vinculados a uma empresa aumenta o senso de grupo e de responsabilidade sobre o próprio trabalho. *