

O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro

5ª Edição | 2025
Resumo Executivo



CHILDHOOD

PELA PROTEÇÃO DA INFÂNCIA
FUNDADA POR S. M. RAINHA SILVIA DA SUECIA

PROGRAMA
NA MÃO
CERTA



1

Apresentação

2

Destaques e Inovações da 5ª edição

3

Perfil do Caminhoneiro e Trabalho Precário

4

Evolução Positiva: queda no envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes (ESCA)

5

Crenças e Comportamentos

6

A Tecnologia e a Vida na Estrada: a presença da internet e a relação dela com o trabalho e a ESCA

7

Motoristas que conhecem o Programa Na Mão Certa são mais conscientes sobre a ESCA

8

A Chegada das Mulheres

9

Reflexões sobre os Fatores de Risco nas Estradas

10

Conclusão

1

Apresentação

1

Apresentação

Desde 2005, a **Childhood Brasil** se dedica a compreender o perfil dos profissionais do transporte rodoviário de cargas e a relação deles com a exploração sexual de crianças e adolescentes (ESCA), nas estradas do País. Esta pesquisa dá continuidade a uma série de estudos sobre o tema, com o propósito de aprofundar o entendimento sobre a realidade vivida por esses trabalhadores.

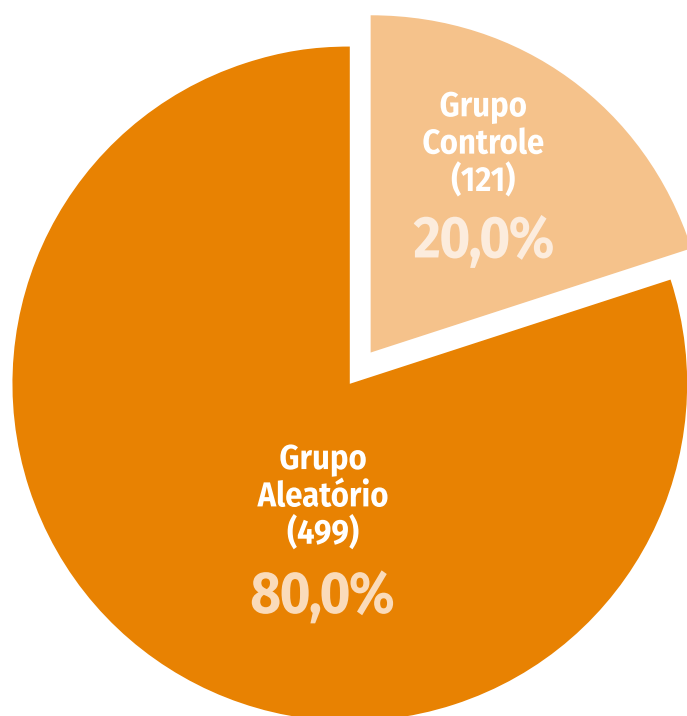
Além de investigar aspectos relacionados ao comportamento sexual e às interações com o comércio sexual e a ESCA, busca compreender quem é esse profissional — abordando desafios diários, condições de trabalho e situações que impactam diretamente o exercício da cidadania. Essa abordagem, desde as edições anteriores (2005, 2010, 2015 e 2021), tem permitido construir uma visão mais ampla e solidária a respeito dessa categoria profissional, orientando as respostas e as estratégias do **Programa Na Mão Certa**, a partir de evidências e aprendizados reunidos pelos indicadores.

Esse documento apresenta o resumo dos resultados mais significativos da 5ª edição da pesquisa “**O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro**”.

1

Apresentação

Gráfico 1. Distribuição dos 620 caminhoneiros participantes



Com recorde de entrevistados, o estudo teve a participação de 620 motoristas de caminhão, dos quais 499 foram selecionados de forma aleatória, reunindo profissionais de todos os Estados brasileiros, enquanto 121 constituem um Grupo Controle formado por motoristas de empresas ligadas ao **Programa Na Mão Certa** e sediadas nos seguintes Estados: Bahia, Mato Grosso, Paraná, Rondônia e São Paulo.

O recorte amostral traz elementos valiosos para avaliar com mais precisão o impacto do **Programa** na prevenção e no enfrentamento da ESCA.

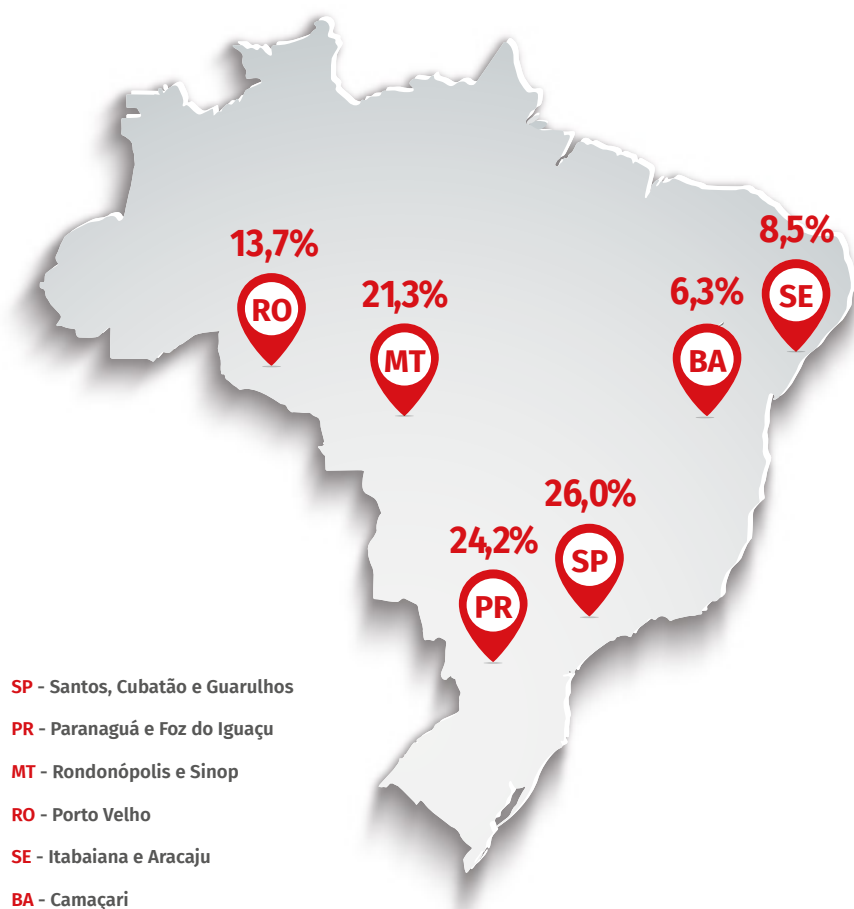
Além disso, para dar continuidade ao olhar cuidadoso às motoristas mulheres, que estão a cada ano ganhando mais espaço nessa profissão, foram realizadas entrevistas qualitativas com nove caminhoneiras para analisar perspectivas sobre o trabalho que realizam.

2

**Destaques e Inovações
da 5ª edição**

2 Destaques e Inovações da 5ª edição

Figura 1. Pontos de base de coleta de dados



A edição 2025 da pesquisa “O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro” consolida-se como um marco de inovação na série histórica de estudos sobre o transporte rodoviário de cargas no País e a relação dessa atividade com a ESCA. Entre os principais avanços, destacam-se o número de participantes e a abrangência territorial das entrevistas. Com 620 motoristas de todos os Estados brasileiros, o levantamento gerou um volume robusto de informações e garantiu representatividade nacional, graças à realização de coletas presenciais nas cinco Regiões do País.

Outro avanço importante foi a ampliação do escopo tradicional. A pesquisa aprofundou e segmentou a análise em setores logísticos de alta relevância estratégica, com o objetivo de compreender variáveis circunstanciais que podem favorecer a ocorrência da ESCA, permitindo uma leitura mais precisa dos territórios vulneráveis a crimes contra crianças e adolescentes.

Nesse sentido, o estudo se dedicou a dois setores específicos. O primeiro deles é representado por rotas do agronegócio, com foco no escoamento de grãos pelas Regiões Centro-Oeste e Norte, um pilar essencial da economia nacional. O segundo, por áreas portuárias e de fronteiras, com coletas de dados realizadas em Cubatão, Santos, Paranaguá e Foz do Iguaçu, reconhecendo a complexidade e a importância desses hubs para a cadeia de suprimentos e a logística intermodal.

Em 2026, diversos recortes serão analisados, a partir dessas novas temáticas, compondo um painel ilustrativo que permitirá estratégias customizadas e decisões mais assertivas frente aos novos desafios revelados pela pesquisa — portos, fronteiras e rotas do agronegócio.

2 Destaques e Inovações da 5ª edição

Diferentemente das edições anteriores, a pesquisa de 2025 introduziu ainda uma análise comparativa direta entre os motoristas que conhecem e os que não conhecem o **Programa Na Mão Certa**. A decisão se deve à presença expressiva de motoristas terceirizados entre as empresas do Grupo Controle, pois muitos deles ainda não haviam tido contato com essa iniciativa da **Childhood Brasil**. O cruzamento de dados revelou que os participantes familiarizados com o **Programa** demonstram mais conhecimento sobre leis e serviços, evidenciando o impacto positivo das ações realizadas na proteção de crianças e adolescentes.

Vinte anos após o primeiro levantamento, o estudo mantém a metodologia aplicada ao longo da série histórica — elemento essencial para comparações consistentes —, ao mesmo tempo em que incorpora novas abordagens para compreender as transformações do problema nas estradas.

Assim, foram ampliadas as questões sobre o uso de tecnologia e internet, analisando de que forma as ferramentas digitais influenciam a rotina, a segurança e a eficiência dos motoristas. Também foram incluídos itens específicos sobre operações em fronteiras e rotas internacionais, mapeando desafios e particularidades do transporte que cruza os limites territoriais do País, com foco no profissional brasileiro.

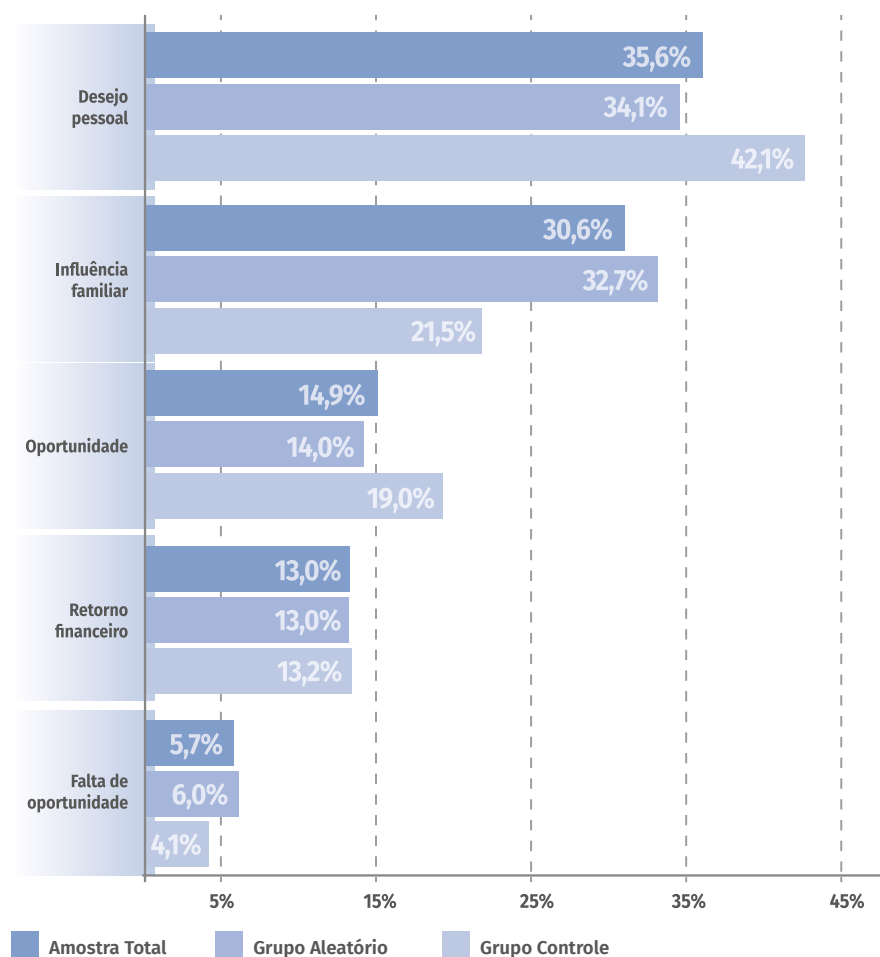
Reafirmando o compromisso com a diversidade, essa edição aprofundou a investigação sobre a participação das caminhoneiras, oferecendo uma visão mais ampla e detalhada sobre desafios, percepções e realidades das mulheres nas estradas brasileiras.

3

Perfil do Caminhoneiro e Trabalho Precário

3 Perfil do Caminhoneiro e Trabalho Precário

Gráfico 2. Motivos de serem caminhoneiros



Essa edição da pesquisa traz elementos que reforçam a tendência de precarização da qualidade de vida e de trabalho dos caminhoneiros, assim como transformações significativas no perfil desses profissionais. Diversas questões levantadas sustentam essa conclusão.

Em relação ao perfil demográfico, é possível perceber semelhanças com o que foi identificado na edição anterior. O caminhoneiro brasileiro é predominantemente homem, com idade média próxima aos 45 anos e tempo médio de profissão de 17 anos.

A manutenção da média de idade significa que o grupo não “envelheceu” e novos profissionais devem estar chegando ao mercado. Já a média de profissão sugere a estabilização do tempo de trabalho para a categoria. Consta-se que a entrada de jovens na profissão ocorre majoritariamente por meio de vínculos empregatícios (frotistas) ou como agregados.

Os motivos que levam a essa escolha profissional são diversos. O desejo pessoal aparece como principal razão, mais presente entre os motoristas do Grupo Controle, 42,1%, do que no Grupo Aleatório, 34,1%. Já a influência familiar é mais significativa no Grupo Aleatório, 32,7%, do que entre os vinculados às empresas, 21,5%. Em relação à busca por oportunidades de trabalho, 19% dos caminhoneiros do Grupo Controle e 14,9% da Amostra Total apontaram esse motivo. Apesar de algumas mudanças, tais dados mostram que a maior parte dos profissionais ainda enxerga nessa atividade oportunidade e desejo pessoal.

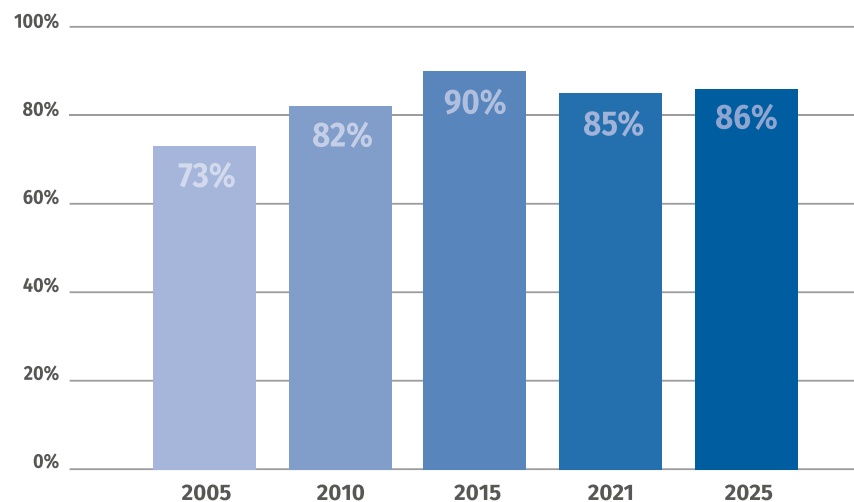
3 Perfil do Caminhoneiro e Trabalho Precário

“Entra governo e sai governo e a culpa é sempre do caminhão. Tem estrada ruim, falta de sinalização, carro pequeno com motorista mal-educado, mas sempre dizem que a culpa é nossa. A gente vive como bandido!”

Entrevistado:
homem, 60 anos,
Camaçari (BA)

Como reflexo da autoimagem da categoria, cerca de 86% dos caminhoneiros acreditam que a profissão é malvista pela sociedade — percentual muito próximo ao de 2021 e ligeiramente melhor que o de 2015, quando 90% compartilhavam essa percepção negativa. A diferença entre os Grupos Aleatório e Controle foi mínima nessa questão.

Gráfico 3. Amostra Total - Motoristas que se acham malvistos pela sociedade



Uma análise complementar indica que a idade influencia essa percepção: os motoristas mais velhos tendem a manter uma visão negativa sobre a forma como a sociedade os enxerga, enquanto os mais jovens demonstram uma avaliação mais positiva da profissão.

3 Perfil do Caminhoneiro e Trabalho Precário

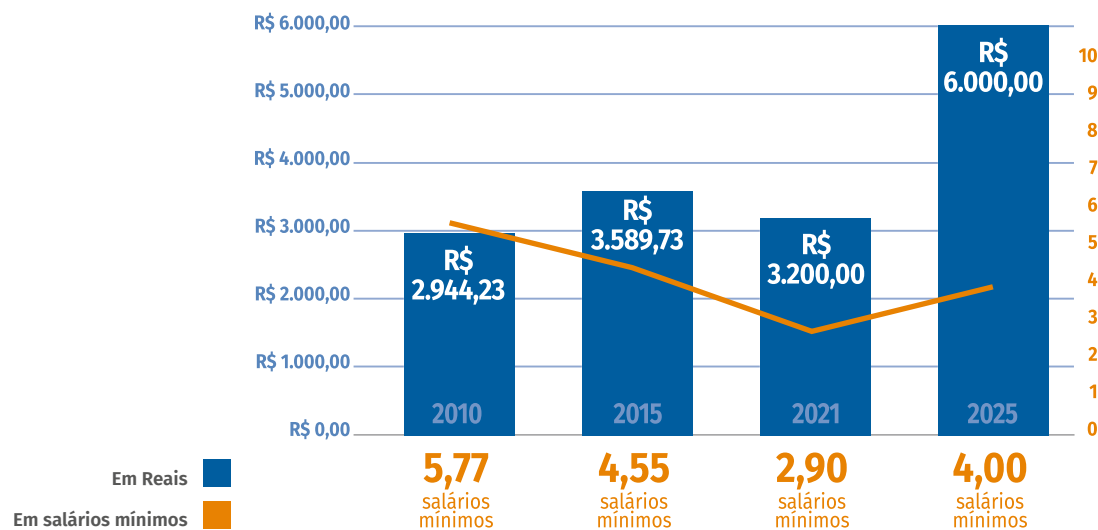
Na edição anterior, observou-se uma queda expressiva na renda média dos caminhoneiros, apontada como um dos principais fatores para a deterioração das condições de trabalho. Em 2025, essa tendência foi revertida: a renda nominal média passou de R\$ 3.200, em 2021, para R\$ 6.000.

Ao analisar a série histórica em relação ao valor do salário mínimo de cada período, percebe-se que, apesar da recuperação recente, o poder de compra ainda é inferior ao de 2010. Naquele ano, a renda média equivalia a 5,77 salários mínimos, caindo para 4,55 em 2015 e despencando para 2,90 em 2021. Em 2025, observa-se uma recuperação significativa, com a renda voltando ao patamar de aproximadamente 4,0 salários mínimos.

“Hoje é muito caro ter e manter um caminhão. O cara pensa que tem um caminhão e ganha 20 mil por mês. Mas pode ser enganação. Pode ser 20 mil bruto, mas gasta 15 mil. Eu prefiro CLT mesmo. Tiro 5 mil, tenho férias, 13º salário e alimentação. Não me preocupo com manutenção.”

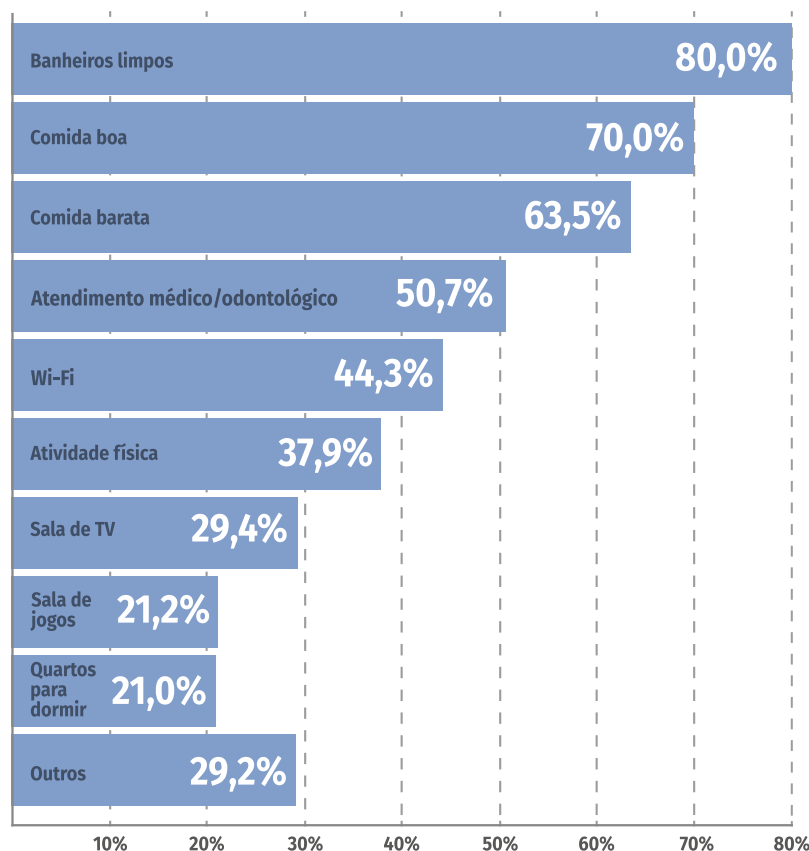
Entrevistado:
homem,
43 anos,
Sinop (MT)

Gráfico 4. Amostra Total - Renda familiar mensal dos motoristas



3 Perfil do Caminhoneiro e Trabalho Precário

Gráfico 5. Amostra Total - O que deveria ter nos Pontos de Parada e Descanso



Em relação aos locais de descanso onde os caminhoneiros costumam parar, a maioria das respostas da Amostra Total indicou posto de combustível (76,6%), seguido por pátio de empresa (13,9%), Pontos de Parada e Descanso (4,4%), fila de carga-descarga (3,9%) e margem da rodovia (1,1%).

As condições inadequadas dos pontos de parada representam um problema crônico, que afeta diretamente a qualidade de vida dos profissionais.

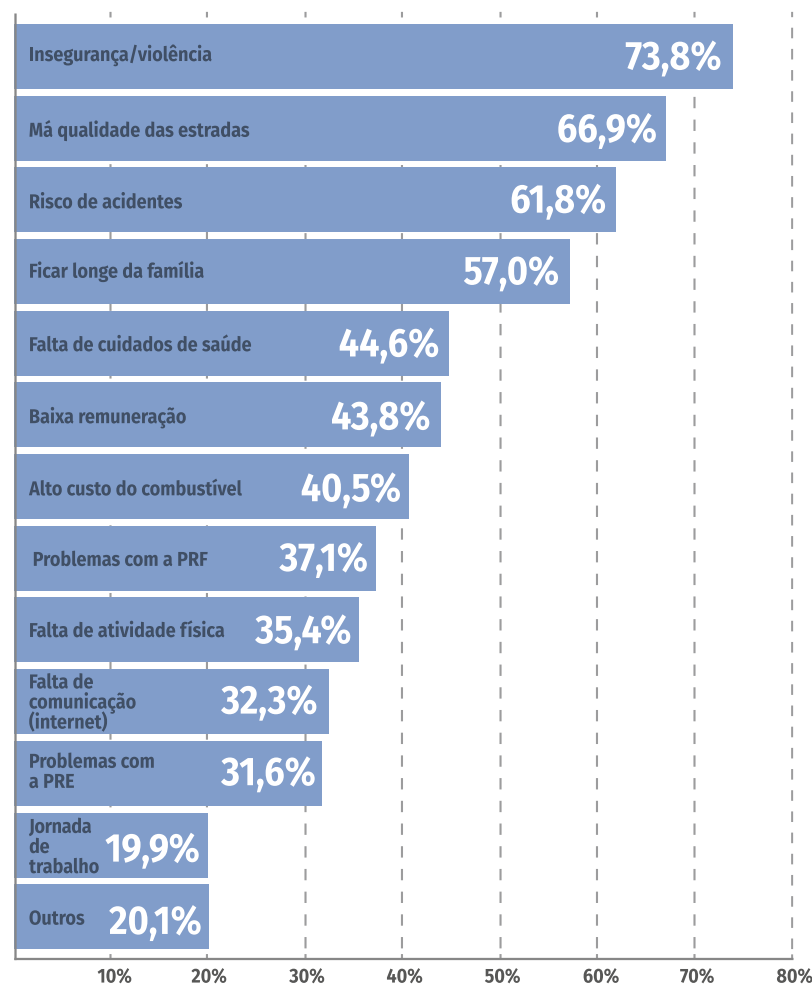
As queixas mantêm-se praticamente estáveis nos últimos anos da série histórica e se concentram em necessidades básicas, como banheiros limpos (80,0%), comida boa (70,0%), comida barata (63,5%) e atendimento médico/odontológico (50,7%).

O conjunto dessas carências continua impactando diretamente a qualidade de vida e o bem-estar dos profissionais.

Embora essa edição da pesquisa ainda revele uma grande carência de infraestrutura de apoio nos pontos de parada, observa-se uma melhora em dois aspectos: a demanda por acesso à internet, mencionada por 44,3% dos motoristas, e espaços para atividade física, apontada por 37,9%. Esses índices representam uma redução em relação a 2021, quando 77% dos caminhoneiros mencionaram a demanda por acesso ao Wi-Fi.

3 Perfil do Caminhoneiro e Trabalho Precário

Gráfico 6. Amostra Total - Maiores problemas da profissão



Os resultados do estudo reforçam que a qualidade de vida dos caminhoneiros continua fortemente impactada pela insegurança e pela violência nas rodovias, apontadas por 73,8% dos entrevistados — uma leve redução em relação a 2021, quando o índice era de 85%.

Outros fatores que comprometem o bem-estar da categoria incluem a má qualidade das estradas (66,9%), o risco de acidentes (61,8%) e ficar longe da família (57,0%).

De modo geral, os resultados de 2025 mantêm-se muito próximos aos da edição anterior e não indicam mudanças significativas na série histórica, revelando que os principais problemas enfrentados pelos motoristas persistem há décadas.

4

**Evolução Positiva:
queda no
envolvimento com
a exploração sexual
de crianças e
adolescentes (ESCA)**

4 Evolução Positiva: queda no envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes (ESCA)

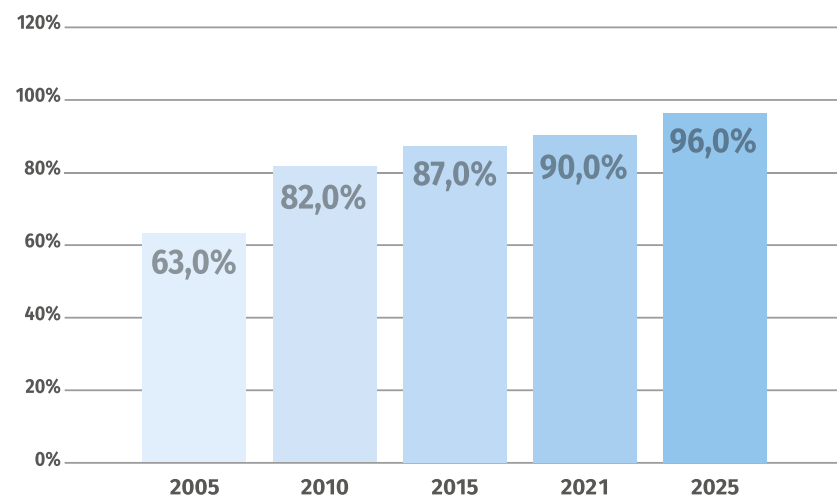
Uma das mais significativas constatações dos estudos é a contínua diminuição do envolvimento dos caminhoneiros com a exploração sexual de crianças e adolescentes. A 5ª edição da pesquisa, realizada em 2025, solidifica essa tendência, apontando que 96% dos pesquisados afirmaram não ter feito sexo com esse grupo específico nos últimos cinco anos.

Este é um avanço considerável em relação aos dados da 4ª edição (2021), quando 90% dos participantes responderam que não fizeram sexo com crianças e adolescentes. O progresso é ainda mais nítido quando comparado a 2015 (87%) e, especialmente, à primeira pesquisa em 2005, quando esse número era alarmante: apenas 63% afirmavam não ter tido relações sexuais com crianças e adolescentes nos últimos cinco anos.

“Uma criança não começa isso porque quer. Tem má companhia, família que não cuida, dinheiro fácil. Muita coisa.”

Entrevistado:
homem,
44 anos,
Sinop (MT)

Gráfico 7. Amostra Total - Autodeclaração de **NÃO** envolvimento com Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes (ESCA)



4 Evolução Positiva: queda no envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes (ESCA)

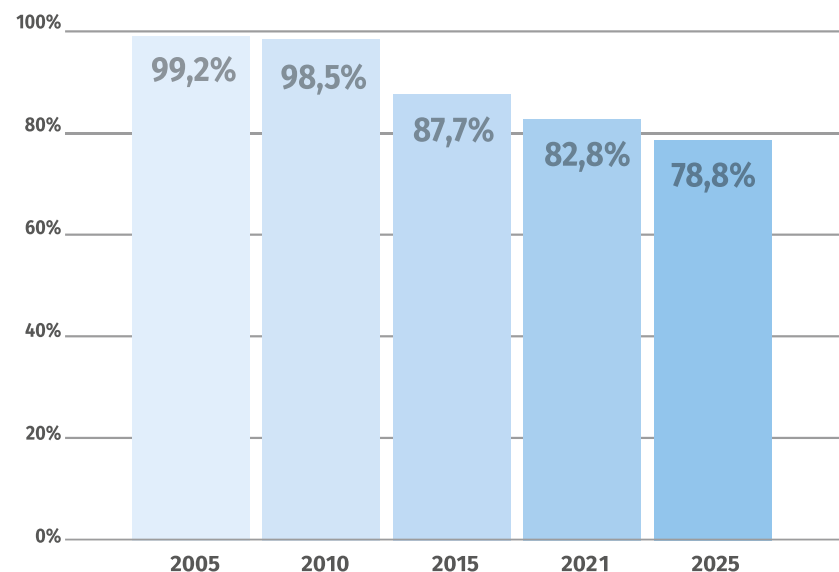
“Ainda se vê meninas por aí, especialmente quando sobe mais pro Norte e Nordeste, mas eu vejo que, nos últimos 20 anos, tem diminuído, principalmente com caminhoneiro. Antes, era descarado mesmo.”

Entrevistado:
homem,
65 anos,
Santos (SP)

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

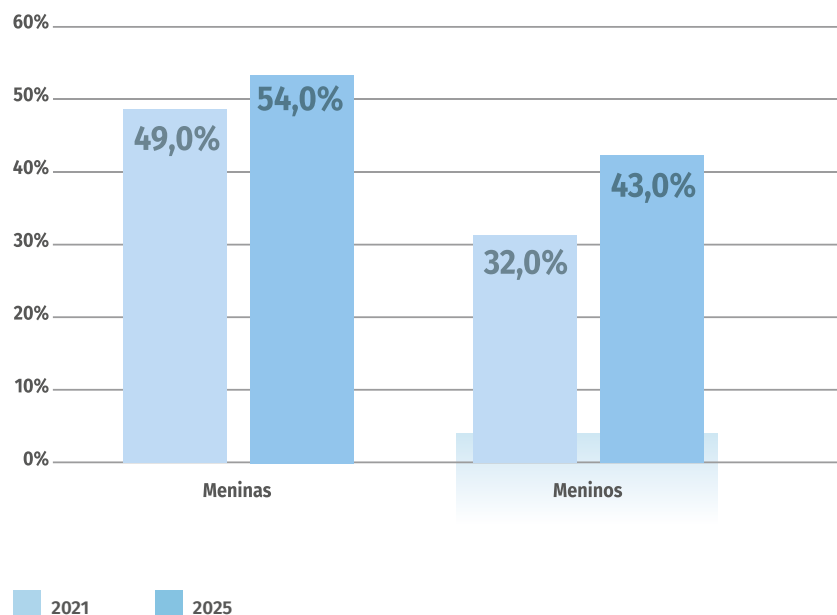
Em 2005, por exemplo, 99,2% dos entrevistados concordaram com a afirmação da prostituição ser comum nas estradas e nos postos de parada, enquanto em 2010, 2015 e 2021 esse percentual caiu para 98,5%, 87,7% e 82,8% respectivamente. Nessa edição de 2025, este percentual caiu para 78,8%.

Gráfico 8. Amostra Total - A prostituição é comum nas estradas e pontos de parada?



4 Evolução Positiva: queda no envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes (ESCA)

Gráfico 9. Amostra Total - Testemunhou casos de ESCA nas estradas nos últimos 5 anos?



O indicador sobre a oferta de “serviços sexuais” envolvendo meninas menores de 18 anos apresentou pouca variação em relação à edição de 2021, sugerindo um cenário de estagnação.

Cerca de metade dos caminhoneiros, 54%, afirma ainda ser comum ver meninas exploradas sexualmente. Apesar da redução expressiva desde 2005, quando 93,7% reconheciam essa prática nas estradas, os índices atuais permanecem altos e preocupantes.

Chama atenção o aumento na percepção da exploração sexual de meninos, com 43% dos entrevistados, em 2025, relatando ser comum presenciar esse tipo de situação — um crescimento considerável em relação aos 32% registrados na edição anterior, o que pode indicar maior presença de vítimas do sexo masculino nas estradas.

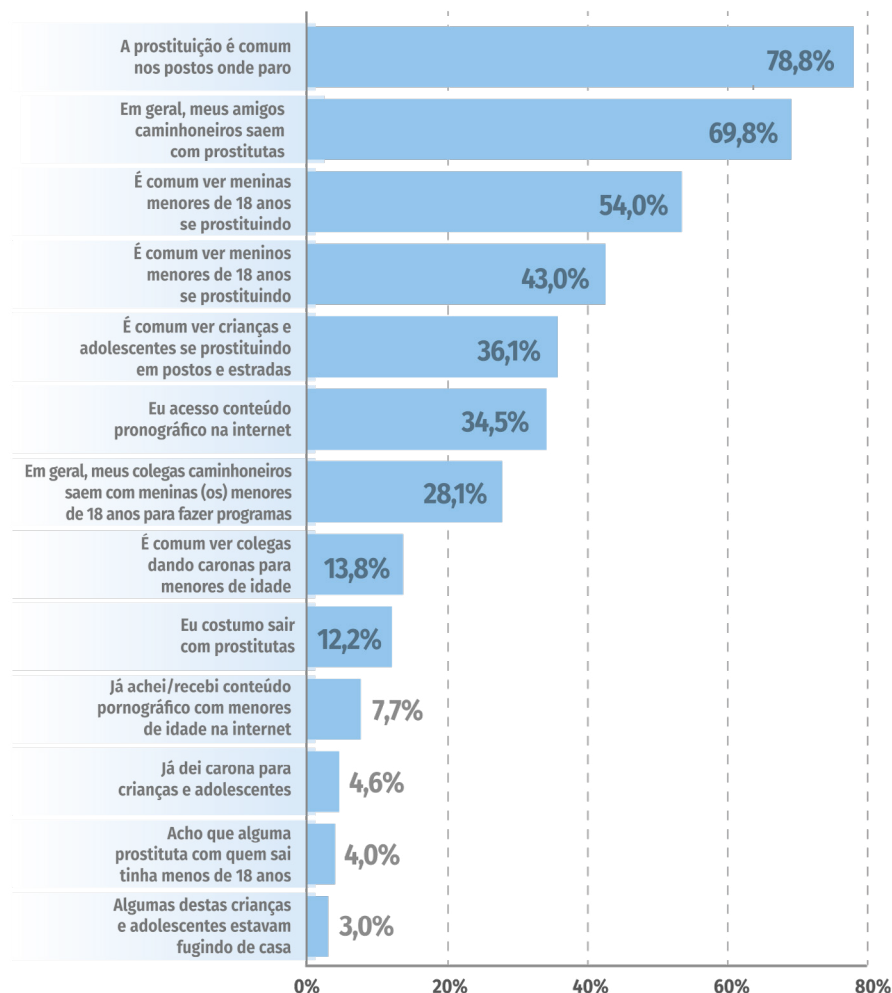
Em relação às Regiões brasileiras, o Nordeste e o Norte continuam sendo apontados como as áreas com maior concentração de pontos de ESCA, um dado constante em todas as edições do estudo.

“Hoje isso é um problema geral, no Brasil todo. Com essa internet você acha menina menor em qualquer lugar. Não é mais aquilo de ficar na beira da pista.”

Entrevistado: homem, 44 anos, Paranaguá (PR)

4 Evolução Positiva: queda no envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes (ESCA)

Gráfico 10. Amostra Total - Disponibilidade de sexo nas estradas nos últimos 5 anos



Outro indicador relevante diz respeito à crença de que colegas ainda pagam por sexo com menores de 18 anos. Embora 28,1% seja um número expressivo de afirmações sobre esse comportamento, o dado representa uma queda significativa em relação a 2005, quando 75% dos participantes reconheciam essa prática entre seus pares.

Assim como houve perguntas sobre o conhecimento de colegas envolvidos nesse tipo de situação, os entrevistados foram questionados objetivamente se já haviam se envolvido em algum episódio de ESCA. Ainda que a autodeclaração sobre esse tema seja cada vez mais difícil, devido à maior reprovação social ao crime, nessa edição 4% dos caminhoneiros relataram envolvimento — uma redução expressiva em comparação a 2005, quando 36,8% declararam algum tipo de participação.

O levantamento atual também revelou maior entendimento dos caminhoneiros sobre a dinâmica da ESCA. Esse avanço se reflete na compreensão de que as vítimas são exploradas por alguém, e não agentes voluntários da situação. Ao analisar as causas atribuídas ao envolvimento de crianças e adolescentes, 77,2% dos participantes apontaram a necessidade financeira como o principal motivo — proporção semelhante à observada na edição anterior.

4 Evolução Positiva: queda no envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes (ESCA)

Chama atenção, entretanto, o fato de cerca de 10% dos caminhoneiros ainda alegarem que crianças e adolescentes “gostam de sexo”, como uma justificativa para a ESCA. Embora represente uma melhora em relação a 2021 (17,5%), esse dado ainda é preocupante e evidencia a persistência de percepções distorcidas sobre o problema.

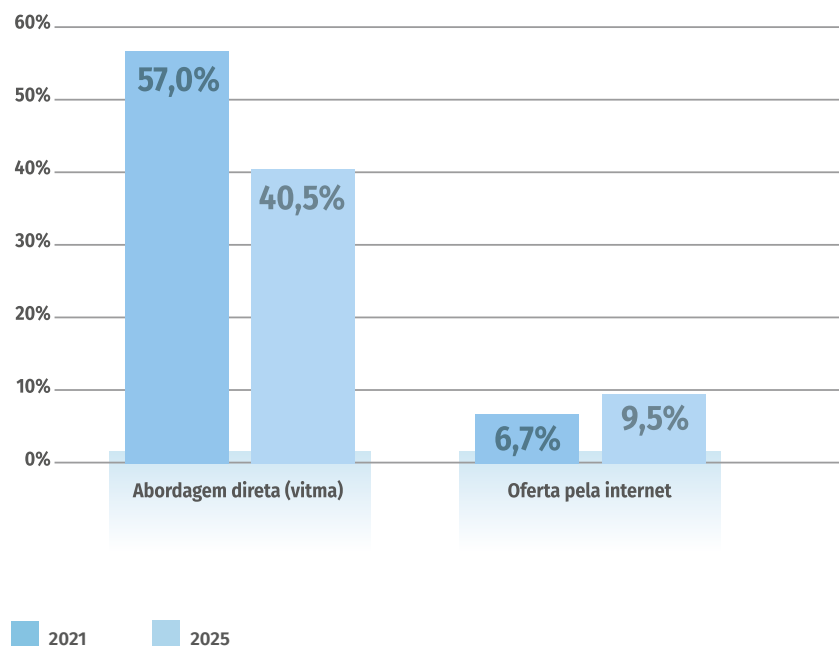
Outro ponto de destaque é a redução expressiva na frequência com que os caminhoneiros relatam ver colegas dando carona a crianças ou adolescentes. Em 2005, 71,7% afirmavam que essa prática era comum; em 2021, o percentual caiu para 35,8%. A redução, em 2025, foi ainda mais acentuada: apenas 13,8% disseram ter visto colegas transportando esse público nos últimos cinco anos.

“Eu nem pedi nem procurei.
Mandaram em um grupo e quando
eu abri era uma menina nova,
muito nova, criança mesmo.
Achei nojento, mas não disse nada.
Ninguém disse nada no grupo,
mas depois apagaram.”

Entrevistado:
homem,
34 anos,
Camaçari (BA)

4 Evolução Positiva: queda no envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes (ESCA)

Gráfico 11. Amostra Total - Método de abordagem (entre os que já receberam propostas)



No levantamento de 2021, foi incluída uma nova pergunta sobre a oferta de programas sexuais envolvendo menores de 18 anos. Na ocasião, 39,2% dos caminhoneiros afirmaram já ter recebido esse tipo de proposta — em 57% dos casos, a criança ou adolescente se aproximou diretamente e, em 6,7%, a oferta ocorreu pela internet. Na edição de 2025, observa-se uma queda expressiva, com apenas 13,5% dos participantes relatando ter recebido proposta semelhante. Entre esses, 40,5% informaram que a abordagem partiu da própria vítima, enquanto 9,5% relataram que a oferta ocorreu em ambiente digital.

“Todo grupo de caminhoneiro alguém manda algo pornográfico. É até constrangedor às vezes. Quem quer ver vá num site e veja, mas não precisa mandar em grupo.”

Entrevistado:
homem, 43 anos,
Rondonópolis (MT)

Por outro lado, surge a informação de que 17,4% acessam pornografia pela internet, e que 7,7% já assistiram a cenas de pornografia envolvendo crianças ou adolescentes, tendo buscado ou recebido esse conteúdo em grupos, comunidades e aplicativos sem filtros, especialmente Telegram e X (ex-Twitter).

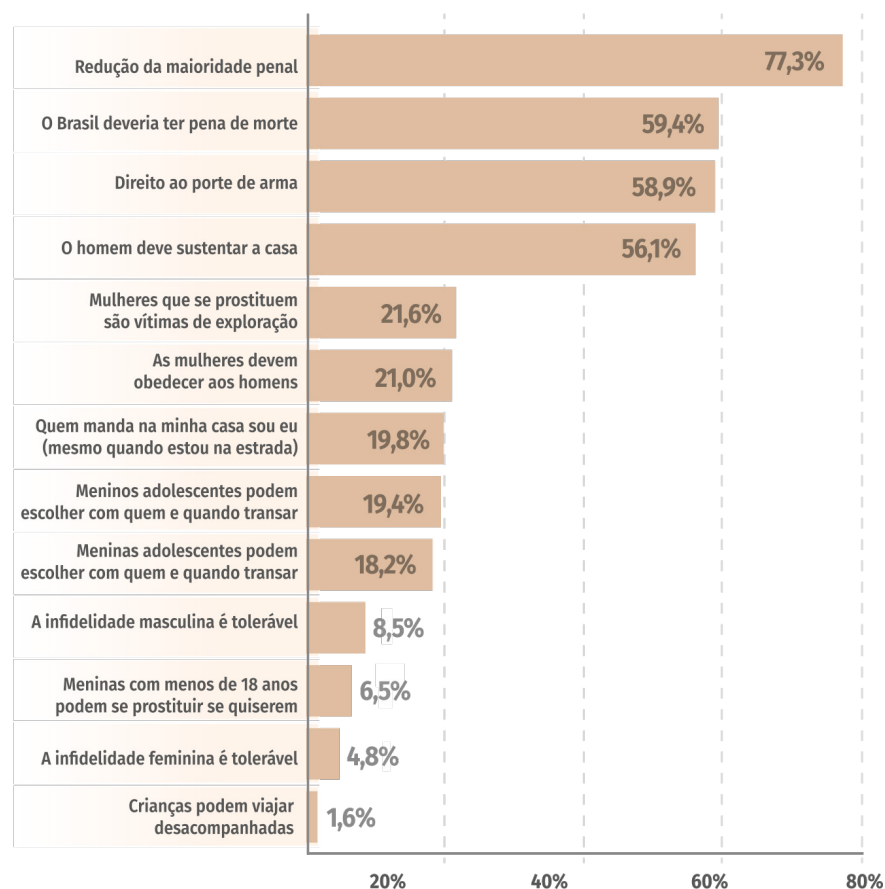
Esses dados reforçam a tendência apontada pela série histórica: a ESCA em ambientes digitais continua a crescer, mesmo no contexto das estradas.

5

Crenças e Comportamentos

5 Crenças e Comportamentos

Gráfico 12. Amostra Total - Conservadorismo e Crenças de Gênero



O comportamento conservador e machista permanece em alta entre os caminhoneiros brasileiros. O diagnóstico novamente se alinha ao contexto geral da sociedade e população masculina do País, evidenciado no apoio à pena de morte e à redução da maioridade penal.

No estudo, o conceito de conservadorismo parte de um conjunto de crenças sobre o funcionamento de uma sociedade, baseadas em tradições históricas de cunho moral e religioso, em geral dogmático e não aberto aos questionamentos sociais e científicos.

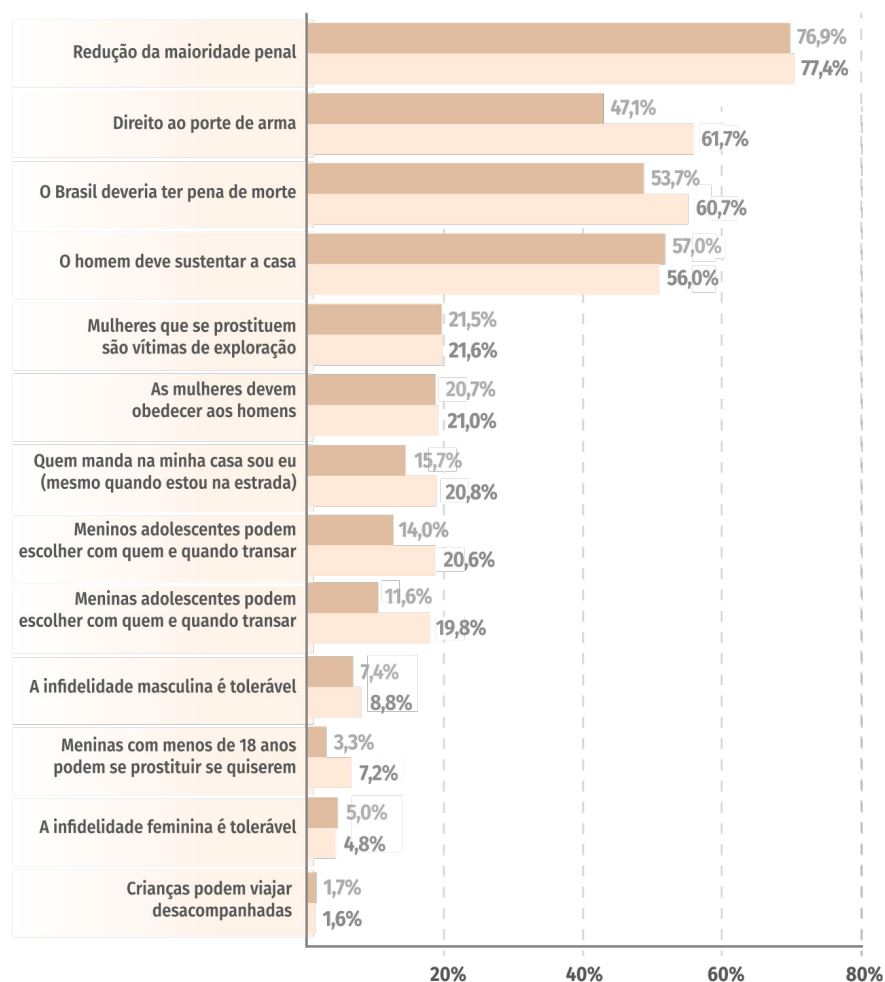
No caso do machismo, o conceito adotado é o de um sistema de crenças baseado na hierarquia que diferencia homens e mulheres, a partir de características essenciais que imprimem vantagens aos homens.

Na Amostra Total as afirmações com maiores índices de concordância foram: “Redução da maioridade penal” (77,3%), “O Brasil deveria ter pena de morte” (59,4%), e “Direito ao porte de arma” (58,9%). Outro destaque: 6,5% dos participantes dessa mesma amostragem concordam que meninas menores de 18 anos podem se prostituir.

Um aspecto importante é que essa visão de mundo conservadora não se traduz em uma melhor compreensão sobre a gravidade da exploração sexual de crianças e adolescentes. Na pesquisa de 2025, assim como na edição de 2021, 21% dos caminhoneiros afirmaram não ver a ESCA como um crime, tratando a questão sob uma ótica de julgamento moral ou, em alguns casos, culpabilizando a própria vítima.

5 Crenças e Comportamentos

Gráfico 13. Conservadorismo e Crenças de Gênero



Assim como na edição passada, o estudo revela que o perfil conservador é mais frequente entre os caminhoneiros do Grupo Aleatório do que entre os profissionais do Grupo Controle.

Em relação à “Redução da maioria penal”, 77,4% participantes do Grupo Aleatório concordaram com a afirmação, contra 76,9% do Grupo Controle. A diferença de opinião se amplia em relação ao “Direito ao porte de arma”: 47,1% responderam afirmativamente no Grupo Controle, enquanto 61,7%, no Grupo Aleatório.

Importante observar que, se na Amostra Total, 6,5% dos respondentes concordam que meninas menores de 18 anos podem se prostituir, o percentual cai para 3,3%, no Grupo Controle, e aumenta para 7,2%, no Grupo Aleatório.

“As coisas estão mudando muito, mas tem coisa mudando pra pior. Tem que dar um freio, controlar as coisas. O jeito é pena de morte mesmo nesse país, porque nem a cadeia resolve.”

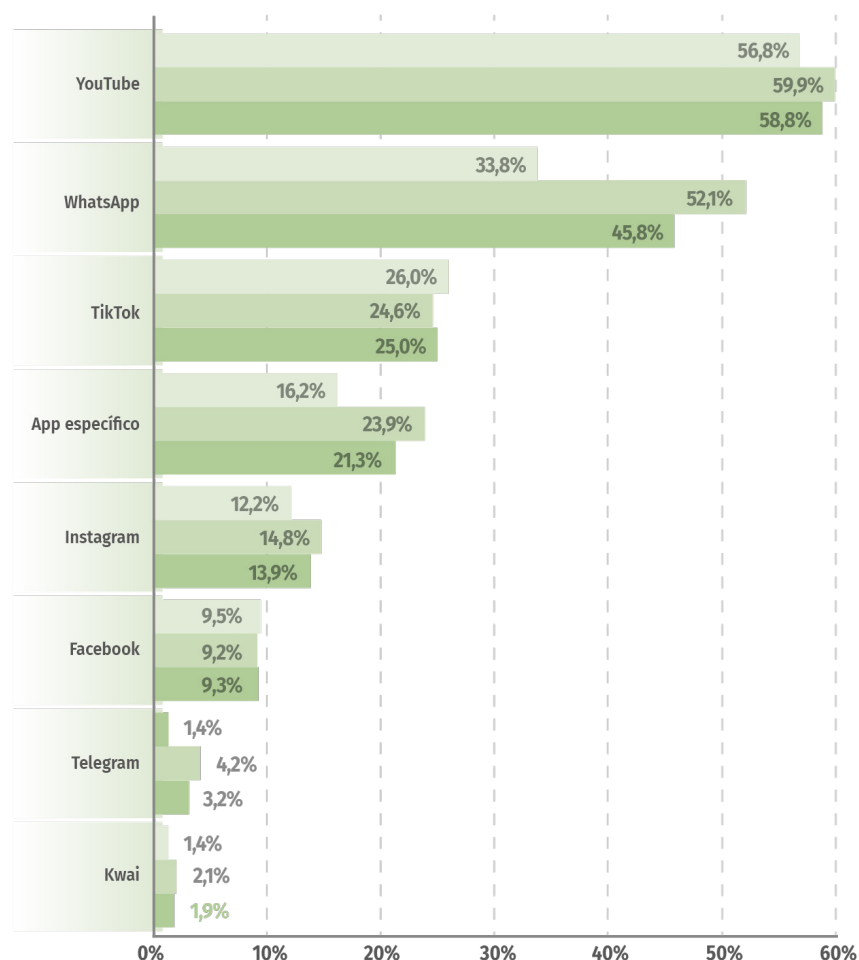
Entrevistado: homem, 56 anos, Porto Velho (RO)

6

**A Tecnologia e a Vida
na Estrada: a presença
da internet e a relação
dela com o trabalho
e a ESCA**

6 A Tecnologia e a Vida na Estrada: a presença da internet e a relação dela com o trabalho e a ESCA

Gráfico 14. Onde encontra informação profissional on-line



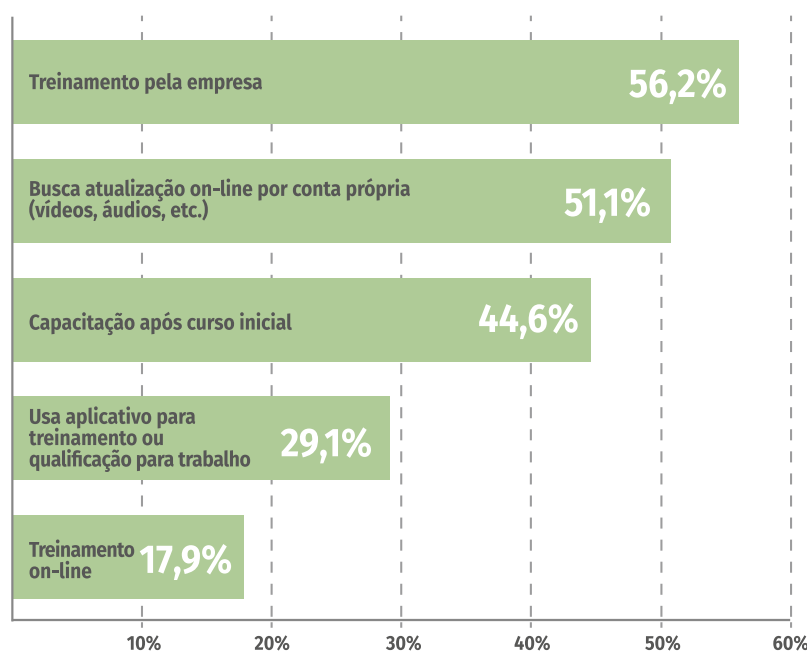
A internet faz parte da vida de milhões de pessoas e da forma como elas se relacionam, pessoal e profissionalmente. Isso não é diferente entre os profissionais do transporte rodoviário de carga. Dispositivos conectados contribuem para manter o contato com a família, fazer cursos e encontrar trabalho. Também são uma ferramenta de lazer que, infelizmente, tem sido cada vez mais utilizada como um meio para a exploração sexual de crianças e adolescentes.

Em relação às principais plataformas usadas pelos caminhoneiros para buscar informações profissionais, as mais citadas são YouTube, WhatsApp e TikTok. O YouTube lidera o ranking, citado por 58,8% da Amostra Total, 59,9% do Grupo Aleatório e 56,8% do Grupo Controle. Em seguida vem o WhatsApp, mencionado por 45,8%, 52,1% e 33,8%, respectivamente. O TikTok aparece em terceiro lugar, com 25% na Amostra Total, 24,6% no Aleatório e 26% no Controle, mostrando menor alcance, mas ainda relevância entre as fontes de informação profissional.

Grupo Controle
Grupo Aleatório
Amostra Total

6 A Tecnologia e a Vida na Estrada: a presença da internet e a relação dela com o trabalho e a ESCA

Gráfico 15. Amostra Total - Uso da internet para o trabalho



Os resultados indicam níveis distintos de engajamento em capacitação, com destaque para o acesso a atualizações profissionais on-line. Entre os caminhoneiros do Grupo Controle, 52,9% afirmam buscar informações e conteúdos de forma autônoma na internet, percentual próximo ao da Amostra Total, 51,1%, e quase o dobro do observado no Grupo Aleatório 27,7%.

Esses dados indicam que, independentemente da oferta formal de cursos, a internet se consolidou como o principal meio de atualização profissional, permitindo aos motoristas acessarem a vídeos, treinamentos e informações sobre o setor de forma flexível e contínua.

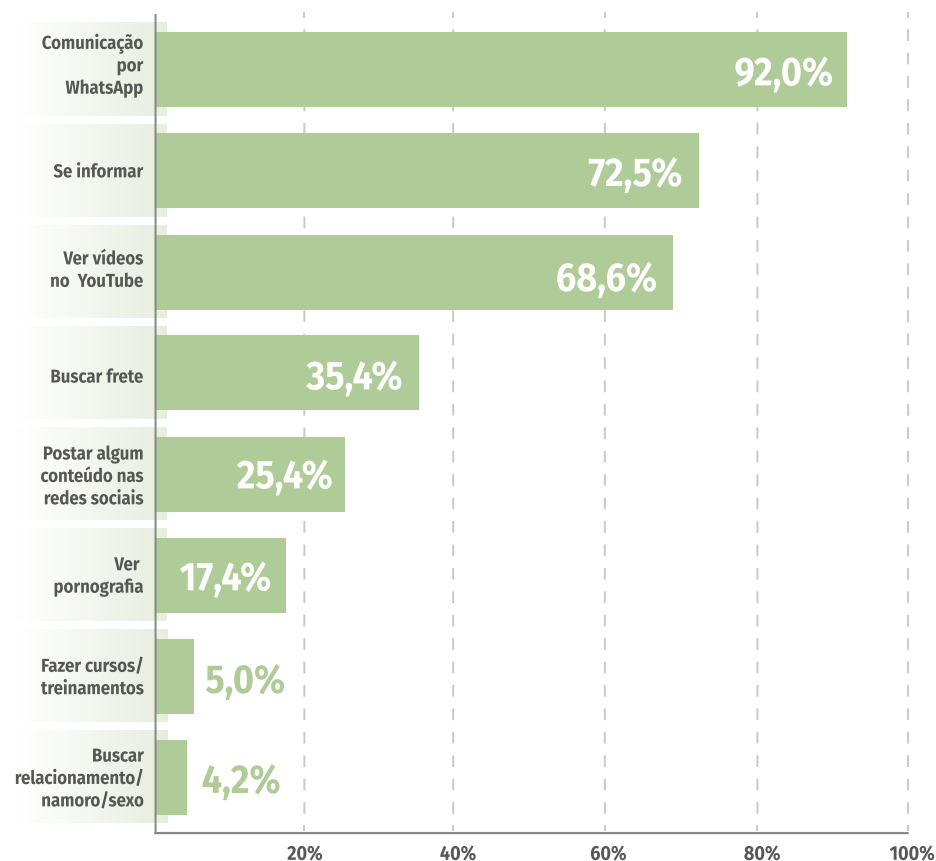
A diferença entre os grupos sugere que o vínculo com empresas estimula a cultura de aprendizagem, ao mesmo tempo em que evidencia o potencial das plataformas digitais como ferramenta acessível de qualificação, mesmo fora de contextos institucionais.

“O celular é uma ferramenta de trabalho. Se não souber usar, abrir aplicativo, procurar frete, usar o mapa, não vai longe não. Melhor parar se não se atualizar.”

Entrevistado: homem,
62 anos, Itabaiana (SE)

6 A Tecnologia e a Vida na Estrada: a presença da internet e a relação dela com o trabalho e a ESCA

Gráfico 16. Amostra Total - O que os motoristas fazem na internet



Em relação ao uso da internet — tanto para atividades profissionais quanto como opção de lazer no tempo livre —, o levantamento passou a investigar, a partir da edição anterior, o hábito de assistir a vídeos pornográficos. Os próprios caminhoneiros reconhecem que esse acesso pode despertar o desejo por relações reais e incentivar a procura por programas com prostitutas.

Nessa edição, 17,4% dos participantes afirmaram utilizar a internet para assistir a pornografia, enquanto 4,2% relataram buscar relacionamentos on-line.

Além disso, o ambiente virtual, onde estão hospedados os vídeos pornográficos, pode também ser uma via para a oferta de sexo envolvendo crianças e adolescentes. Em 2021, 6,7% dos caminhoneiros relataram já ter recebido propostas desse tipo pela internet; em 2025, o percentual subiu para 9,5%. Além disso, 7,7% afirmaram já ter visto conteúdo sexual envolvendo crianças ou adolescentes on-line.

Esses dados indicam que a internet vem se configurando como um novo meio de exposição e envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes.

7

**Motoristas que
conhecem o
Programa Na Mão Certa
são mais conscientes
sobre a ESCA**

7 Motoristas que conhecem o Programa Na Mão Certa são mais conscientes sobre a ESCA

“Tudo desandou porque tá todo mundo muito moderno. Era melhor quando mulher ficava em casa mesmo. Não era melhor pra todo mundo?”

Entrevistado:
homem,
44 anos,
Sinop (MT)

Considerando que a amostragem do Grupo Controle incluiu muitos motoristas terceirizados que ainda não tiveram contato com o **Programa Na Mão Certa** e os materiais educativos por ele oferecidos, essa edição optou por investigar as diferenças entre quem conhece e quem não conhece essa iniciativa.

Algumas dessas diferenças são bastante reveladoras. A concordância com a afirmação de que “as mulheres devem obedecer aos homens” é significativamente maior entre os que não conhecem o **Programa**, 25%, do que entre os que conhecem, 11%.



Outra diferença importante relacionada a gênero se refere à frase “homens devem sustentar a casa sozinhos”, para a qual a concordância de quem não conhece o Programa é de 60%, contra 55% de quem conhece. Quando perguntamos sobre a tolerância à infidelidade masculina, 8,8% dos que conhecem o Programa concordaram contra 9,3% que não conhecem.

Esses resultados indicam que o contato com as ações de conscientização realizadas pelo **Programa** está associado a menos crenças machistas e a maior sensibilidade à exploração sexual de crianças e adolescentes, ainda que, no conjunto da amostragem, prevaleça um perfil conservador.

7 Motoristas que conhecem o Programa Na Mão Certa são mais conscientes sobre a ESCA

“Hoje em dia tem aplicativo. Tem mulher que gosta de caminhoneiro, sabia? Em posto perto de cidade, às vezes acontece de conhecer alguém.”

Entrevistado:
homem,
28 anos,
Porto Velho (RO)

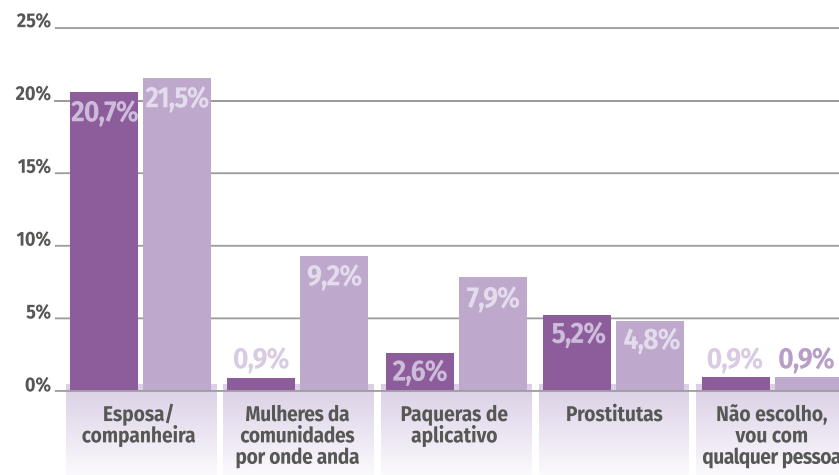
Conhece o Programa 
Não conhece o Programa 

No que diz respeito ao perfil das parceiras sexuais, a maioria dos caminhoneiros relata manter relações com a esposa ou companheira durante a estrada – sendo 20,7% entre os que conhecem o **Programa** e 21,5% entre os que não conhecem -, proporções praticamente idênticas.

No entanto, surgem diferenças expressivas em outras categorias: a frase “Mulheres das comunidades por onde anda” foi mencionada por 9,2% dos que não conhecem o **Programa**, contra apenas 0,9% entre os que conhecem; e “Paqueras de aplicativo” aparece em 7,9% e 2,6%, respectivamente.

As relações com prostitutas apresentam índices semelhantes – 5,2% entre os que conhecem e 4,8% entre os que não conhecem -, e a opção “Não escolho, vou com qualquer pessoa” foi citada por 0,9% em ambos os grupos.



Gráfico 17. Com quem tem relações sexuais quando está na estrada



7 Motoristas que conhecem o Programa Na Mão Certa são mais conscientes sobre a ESCA

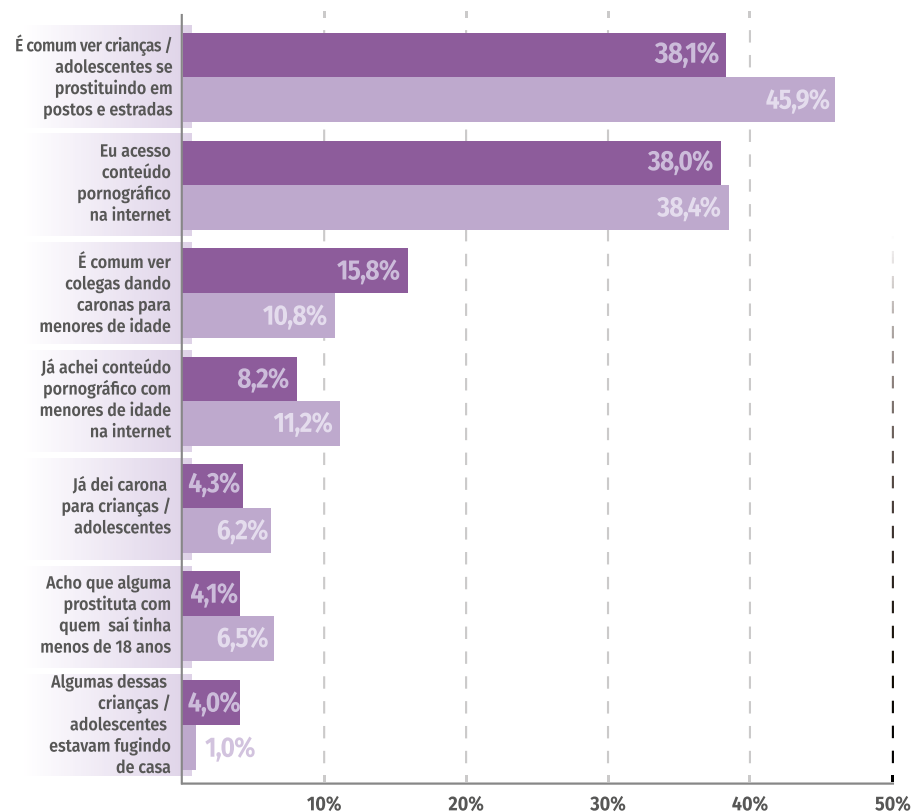
“A culpa é do adulto. A culpa vai ser sempre do adulto. Pode ser do pai, pode ser do cara que paga e faz. Sempre tem um adulto que deveria ser responsável e não foi.”

Entrevistado:
homem,
34 anos,
Foz do Iguaçu (PR)

Conhece o Programa 
Não conhece o Programa 

Esses resultados reforçam a relevância do **Programa Na Mão Certa** como instrumento de transformação cultural e comportamental. Mesmo que o efeito desse trabalho não elimine crenças conservadoras que podem impactar a ESCA, o contato com as ações educativas disseminadas pela iniciativa demonstra potencial para promover maior empatia, senso de responsabilidade e atitudes mais protetivas, tanto em relação à exploração sexual de crianças e adolescentes quanto à igualdade de gênero.

Gráfico 18. Disponibilidade de sexo na estrada e envolvimento com o comércio sexual de crianças e adolescentes



8

A Chegada das Mulheres

8 A Chegada das Mulheres

O setor de transporte rodoviário de cargas segue sendo majoritariamente masculino, mas cresce o número de mulheres que ingressam na profissão de caminhoneira. Para essa edição da pesquisa, foi realizada uma busca ativa por caminhoneiras, para uma análise qualitativa sobre as experiências dessas profissionais, explorando motivações para a atividade, recepção no ambiente de trabalho e desafios estruturais e sociais enfrentados.

Em 2021, participaram apenas três mulheres. Agora, o número subiu para nove entrevistas em profundidade, ampliando a compreensão sobre as barreiras que afetam a permanência e o bem-estar feminino na carreira. Assim como na edição anterior, há maior presença de mulheres nas Regiões Sul e Sudeste, onde as condições de trabalho e infraestrutura são mais favoráveis, além de haver uma concentração em trechos mais curtos, urbanos ou intermunicipais.

“Não é fácil ser mulher trabalhando com caminhão, porque é um ambiente extremamente masculino, mas eu acho que a entrada foi até mais fácil do que imaginava. O pessoal me trata muito bem no dia a dia. Às vezes, me sinto até protegida.”

Entrevistada: mulher,
38 anos, Rondonópolis (MT)

As entrevistadas afirmaram ter ingressado na profissão por escolha própria, motivadas por interesse e autonomia, contrariando estereótipos de que o trabalho seria resultado da falta de oportunidades.

Também relataram boa aceitação entre os colegas homens, sem menções a episódios explícitos de preconceito ou discriminação, o que sugere uma convivência profissional respeitosa e colaborativa.

8 A Chegada das Mulheres

“Banheiro que não tem porta, que não tem chave para fechar por dentro, é complicado. Dá uma sensação estranha de que alguém pode entrar a qualquer momento. Usar o banheiro é um momento de grande vulnerabilidade para uma mulher: tomar um banho e tirar a roupa. Às vezes, a gente evita até de tomar um banho em um lugar pouco confiável e espera por outro dia para achar um lugar melhor ou para voltar para casa.”

Entrevistada: mulher,
58 anos, Guarulhos (SP)

“Não faço viagens longas. Tenho que ter estratégias de segurança. Só paro em local conhecido, em lugares onde o banheiro é bom, onde tem segurança, onde posso dormir com tranquilidade. O maior problema é a estrutura física mesmo, não são as pessoas.”

A principal dificuldade, entretanto, não está nas relações interpessoais, mas na infraestrutura disponível nos pontos de parada. O destaque negativo absoluto recai sobre as condições dos banheiros, unanimemente descritos como “o pior aspecto da profissão”, em semelhança à resposta dos caminhoneiros. As críticas vão muito além do desconforto e envolvem dois problemas centrais:

- **Insalubridade:** os banheiros são cronicamente malconservados, com limpeza precária ou inexistente, comprometendo a dignidade e a saúde das profissionais.
- **Insegurança:** frequentemente localizados em áreas isoladas, mal-iluminadas e sem trancas adequadas, esses espaços geram um forte sentimento de vulnerabilidade e medo.

Essa percepção transforma uma ida ao banheiro em um momento de estresse, ansiedade e exposição a riscos, configurando-se como a barreira ocupacional mais significativa para as mulheres na profissão.

Entrevistada: mulher,
43 anos, Foz do Iguaçu (PR)

8 A Chegada das Mulheres

Outro desafio recorrente nas entrevistas é a conciliação entre maternidade e jornada de trabalho. As caminhoneiras destacam a sobrecarga da dupla ou tripla jornada imposta por uma cultura que ainda atribui às mulheres a responsabilidade principal pelos cuidados domésticos e familiares. Muitas dependem de uma rede de apoio familiar — especialmente mães e sogras — para cuidar dos filhos, ou optam por rotas mais curtas para reduzir o tempo longe de casa. Em alguns casos, o ingresso na profissão só se torna viável após os filhos crescerem ou em arranjos familiares menos tradicionais, que possibilitam maior autonomia.

“O maior desafio para mim realmente foi conciliar a maternidade com a profissão. Eu já dirigia quando engravidei e parei por 4 anos. Só consigo continuar porque tenho o apoio dos meus pais e da minha sogra, mas é muito difícil. Fico poucos dias da semana em casa e, por isso, faço viagens mais curtas, de 3, no máximo 4 dias, para voltar para casa e cuidar do meu filho.”

Entrevistada:
mulher,
34 anos,
Cubatão (SP)

Em resumo, entrar na profissão por escolha própria e ser bem recebida favorece a atração de mulheres para o setor, mas a permanência é dificultada pela infraestrutura precária, especialmente dos banheiros, que representam o principal risco à segurança e à sensação de vulnerabilidade dessas profissionais.

“Tem um mito na sociedade que diz, até uma brincadeira: ‘Mulher no volante, perigo constante’. Essa é uma brincadeira que algumas pessoas fazem, mas eu acho que a gente tem demonstrado o contrário. Já ouvi dizer que mulheres provocam menos acidentes. Então, assim, a gente vai provando que a realidade é diferente. Mas dá aquela sensação de que tem que provar a cada dia. Cada entrega que você faz é provando que conseguimos. É cansativo.”

Entrevistada: mulher,
38 anos, Rondonópolis (MT)

9 Reflexões sobre os Fatores de Risco nas Estradas

9 Reflexões sobre os Fatores de Risco nas Estradas

“Dizem que tá faltando caminhoneiro, mas veja quanto tempo cada um fica parado! O que falta é logística, organização. Eu tô aqui faz sete dias. Uma empresa dessa me deixa aqui 7 dias. Eu preciso rodar pra ganhar e eles precisam de motorista. A conta tá errada.”

Entrevistado:
homem,
43 anos,
Rondonópolis (MT)

O tempo de espera para carga e descarga

O longo período durante o qual os caminhoneiros passam aguardando para carregar ou descarregar o veículo – muitas vezes por horas ou até dias – é um dos principais fatores de risco. Essa ociosidade forçada, geralmente em locais sem infraestrutura adequada de descanso ou lazer, aumenta a vulnerabilidade dos motoristas, favorecendo a busca por serviços sexuais e ampliando o risco de contato com redes de exploração sexual de crianças e adolescentes que atuam nesses espaços.

O uso de álcool, drogas e o sexo pago nas paradas

A falta de atividades construtivas no tempo livre também favorece o consumo de álcool e outras drogas, intensificando o risco de envolvimento com a exploração sexual de crianças e adolescentes. Essas substâncias alteram a percepção e reduzem a capacidade de julgamento, tornando o motorista mais suscetível a aceitar ofertas de sexo pago. Sob efeito psicoativo, ele pode não reconhecer a idade ou a situação de vulnerabilidade da pessoa diante dele, o que facilita a ação de exploradores.

O afastamento prolongado da família

Os muitos dias — ou até semanas — na estrada, longe de casa e da família, geram solidão e pressão emocional. Esse distanciamento pode levar o caminhoneiro a buscar compensações momentâneas, como o sexo pago, para aliviar a carência afetiva, o que o torna mais vulnerável à abordagem de redes de exploração sexual de crianças e adolescentes.

9 Reflexões sobre os Fatores de Risco nas Estradas

“A profissão é um problema!
Não olham direito pra nós no Brasil.
É marginalizado. Não tem direito de tomar
um banho e usar o banheiro com decência.
Paga pra tudo e ainda é maltratado.”

Entrevistado: homem,
44 anos, Rondonópolis (MT)

As condições precárias dos pontos de parada

A infraestrutura deficiente dos pontos de parada e descanso agrava o cenário de risco. Ausência de banheiros limpos, segurança, alimentação adequada e locais de descanso dignos afeta a saúde física e mental dos motoristas e cria um ambiente favorável à atuação de aliciadores. A falta de fiscalização e de alternativas seguras transforma esses espaços em áreas de vulnerabilidade constante.

A naturalização do sexo pago e o pensamento sexista

A normalização do sexo pago como parte da rotina na estrada, somada a visões machistas que tratam mulheres e meninas como objeto, reforça uma cultura de tolerância à exploração sexual de crianças e adolescentes. Quando o sexo pago é visto como algo “natural” e a vítima é tratada como participante voluntária, o crime deixa de ser reconhecido como tal. Essa percepção distorcida dificulta o enfrentamento dessa violação de direitos.

A migração da exploração sexual para o ambiente digital

Com o aumento da conectividade, a exploração sexual de crianças e adolescentes tem migrado do espaço físico das rodovias para o ambiente digital. Aliciadores utilizam aplicativos de mensagens e redes sociais para contato e negociação, tornando o crime mais discreto e difícil de monitorar. Essa forma de atuação invisibiliza a ESCA e amplia o risco de envolvimento dos caminhoneiros, sem que haja abordagem direta nos pontos de parada e descanso.

10 Conclusão

10

Conclusão

Esse relatório da 5ª edição da pesquisa **“O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro”** apresenta uma análise abrangente da profissão, destacando o papel essencial dessa atividade na economia e, também, a persistente vulnerabilidade de crianças e adolescentes nas rodovias.

Também atualiza o perfil sociodemográfico e profissional dos motoristas, oferecendo subsídios importantes para políticas públicas e privadas voltadas à categoria.

O estudo revela um profissional experiente e resiliente, com média de 17 anos de estrada, que enfrenta insegurança, infraestrutura precária, longos períodos longe da família e sentimento de desvalorização pela sociedade. A rotina exaustiva, marcada por isolamento e estresse, contribui para comportamentos de risco, como o consumo de álcool e drogas, somados à falta de condições básicas de trabalho, incluindo banheiros limpos, segurança e pontos adequados para parada e descanso. Ao mesmo tempo, um “novo perfil” vem se consolidando: motoristas que ingressam na profissão como oportunidade de carreira e investem em formação, treinamento e capacitação, inclusive por meios on-line.

No que diz respeito à exploração sexual de crianças e adolescentes, as rodovias continuam sendo ambientes de alta vulnerabilidade.

A percepção dos caminhoneiros é preocupante: 78,8%% consideram comum a prostituição nas estradas. Além disso, 54% deles relatam ver meninas menores de 18 anos sendo exploradas sexualmente, enquanto 43% citam meninos. Embora 28,1% afirmem conhecer colegas envolvidos em situações de ESCA — um índice ainda alarmante —, houve redução significativa em relação a 2005, quando 75% mencionaram esse comportamento.

10 Conclusão

O contato direto com a ESCA também se mantém presente nos relatos: 13,5% receberam oferta de programa sexual com crianças e adolescentes, 9% presenciaram situações de exploração sexual de crianças e 11,5%, de adolescentes. Além disso, 4% suspeitam já ter se relacionado com alguém menor de 18 anos, 9,5% receberam uma oferta sexual por meios digitais e 7,7% tiveram acesso on-line a conteúdos sexuais envolvendo crianças e adolescentes.

Esses dados reforçam que o ambiente digital se consolida como novo campo de atenção, evidenciando a migração de crimes sexuais, inclusive a ESCA, para o universo virtual.

O estudo também avaliou o impacto de ações de conscientização, como o **Programa Na Mão Certa**, mostrando que o conhecimento sobre o tema aumenta a sensibilidade dos caminhoneiros para questões relacionadas às violências de gênero e sexual.

No entanto, o cenário dos últimos cinco anos, revelado nesse estudo, também apresenta desafios, especialmente na continuidade de redução de indicadores negativos e na relação dessa questão com condições desfavoráveis de trabalho.

A abrangência da pesquisa de 2025, com polos de coleta nas cinco Regiões do Brasil, em rotas do agronegócio, portuárias e de fronteira, amplia as possibilidades de análise e traz informações inovadoras que serão exploradas de forma específica pelo **Programa Na Mão Certa**, rumo aos seus 20 anos, em 2026. Entre as principais contribuições, destaca-se o aprofundamento necessário para planejar ações de prevenção e enfrentamento da ESCA em áreas críticas e de alto risco, por meio de projetos territoriais e setoriais.

10

Conclusão

A pesquisa revela ainda que as novas dinâmicas da ESCA nas estradas, para além da migração da oferta por meios digitais, reforçam a importância da união de esforços e estratégias de prevenção e de enfrentamento entre os três setores. Destacamos a parceria da **Childhood Brasil** com Polícia Rodoviária Federal, por meio do Projeto MAPEAR, que atua na identificação de pontos vulneráveis à ESCA nas rodovias federais.



Um ponto indiscutível

Produzir dados sobre a realidade da ESCA nas estradas brasileiras continua sendo fundamental, já que esse crime ainda enfrenta grandes desafios de reconhecimento por parte das autoridades e da sociedade.

A união de esforços para erradicar a ESCA só é possível quando baseada em evidências — e a pesquisa **“O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro”** tem contribuído de forma contínua para demonstrar os impactos positivos já alcançados, ao mesmo tempo em que lança luz sobre desafios, tanto novos quanto persistentes, que ainda precisam ser superados.

Oportunidades e Desafios

Diante dos dados apresentados, consideramos como prioritárias as seguintes estratégias para avançarmos na proteção e no enfrentamento da violência sexual contra crianças e adolescentes:

- **Garantir a continuidade e o fortalecimento das ações de sensibilização e formação:** Manter e ampliar ações do Programa Na Mão Certa, assegurando que o aumento do conhecimento sobre violências contra crianças e adolescentes, de gênero e sexuais se traduza em mudanças duradouras de comportamento.
- **Avançar na redução dos indicadores negativos associados às condições de trabalho:** Integrar a agenda de enfrentamento à exploração sexual de crianças e adolescentes (ESCA) às políticas voltadas à melhoria das condições de trabalho e de bem-estar dos caminhoneiros.
- **Aprofundar o planejamento de ações territoriais e setoriais:** Utilizar os dados da pesquisa para orientar estratégias de prevenção e resposta em áreas críticas — especialmente em rotas portuárias e do agronegócio.
- **Mapear e responder às novas dinâmicas da ESCA no ambiente digital:** Desenvolver capacidades institucionais para monitorar, compreender e enfrentar a migração das ofertas e das interações para meios on-line.
- **Consolidar uma base de evidências e fortalecer respostas integradas:** Garantir a continuidade da produção de dados e da cooperação com o Projeto MAPEAR, realizado em pela Childhood Brasil em parceria com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), para sustentar políticas públicas baseadas em evidências e ampliar o reconhecimento do problema pela sociedade e por autoridades e adolescentes.

Expediente

REALIZAÇÃO

Childhood Brasil

Equipe

Laís Cardoso Peretto - Diretora Executiva
Eva Dengler - Superintendente de Programas
Heloisa Ribeiro - Superintendente de Parcerias Estratégicas
Itamar Gonçalves - Superintendente de Advocacy
Patricia Costa - Coordenadora de Programas
Fernanda Cassador - Coordenadora de Programas
Tatiana Penque - Coordenadora de Programas
Andrea Ciapina - Coordenadora Administrativo-Financeira
Raquel Marques - Coordenadora de Comunicação
Monique Carreira Amaro - Especialista de Parcerias Estratégicas
Mônica Santos - Especialista Administrativo-Financeira
Felipe Paludetti - Analista de Programas
Elizabeth Lopes - Analista Administrativo-Financeira
Mariana Rocha - Assistente de Design
Thauane Dionízio - Assistente de Programas
Débora Moura - Estagiária de Parcerias Estratégicas

PARCEIRO TÉCNICO

Universidade Federal de Sergipe - UFS
Programa de Pós-Graduação em Psicologia

Coordenação

Elder Cerqueira-Santos

Equipe técnica

Mozar de Miranda Ramos
Maria Clara Dantas

Equipe de campo

Baruc Corrêa Fontes
Bruno de Brito
Cauê Elias Nascimento
Érica Santana Santos
Hênio dos Santos Rodrigues
Luís Guilherme Lima Silva

EDIÇÃO, REVISÃO E DIAGRAMAÇÃO

Anna Flora Werneck - Consultora da Childhood Brasil
COMO Comunicar

O Perfil do Caminhoneiro Brasileiro

5ª Edição | 2025
Resumo Executivo



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

PROGRAMA
**NA MÃO
CERTA**



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