

# O perfil do caminhoneiro no Brasil

## Resumo Executivo

Coordenação da pesquisa: Sílvia Koller  
Participaram da pesquisa: Airi Sacco, Alyson Canindé, Elder Cerqueira Santos, Felipe Fernandes, Filipe Furlan, Heitor Tomé, José Luís Longo, Luís Adriano Salles, Morgan Yuri Machado, Normanda Araújo de Moraes, Póti Gavillon, Raul Gonçalves, Samuel Artus, Sílvia Koller, Sílvia Reis, Vicente Cassep Borges.

Realização:

**CHILDHOOD**

INSTITUTO WCF - BRASIL

FUNDADO POR S.M. RAINHA SILMA DA SUÉCIA



**T**rata-se de um estudo exploratório descritivo, com caminhoneiros brasileiros que residem ou estiveram de passagem, no período de outubro a dezembro de 2004, pelas seguintes cidades do Brasil: Porto Alegre e Alegrete, RS, Itajaí, SC, Cubatão e Santos, SP, Belém, PA, Natal, RN, e Aracaju, SE. O estudo buscou levantar informações sobre a vida dos caminhoneiros brasileiros, destacando-se: 1) aspectos biosociodemográficos (sexo, idade, renda e configuração familiar etc.), 2) dados sobre a caracterização da sua profissão (rotas percorridas, jornada e condições de trabalho etc), 3) dados sobre o uso de drogas e vida sexual, 4) seu conhecimento sobre a prostituição nas estradas, destacando-se a exploração sexual comercial de crianças e adolescentes, 5) seu conhecimento sobre os direitos das crianças e dos adolescentes.

### Dados biosociodemográficos

Foram entrevistados 239 caminhoneiros nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Rio Grande do Norte, Sergipe e Pará.

A maioria dos caminhoneiros (32,8%) cursou apenas o ensino fundamental incompleto, sendo que somente 19,7% concluíram o ensino médio e 23,9% concluíram o ensino fundamental.

### Local de Realização das Entrevistas

Local	Freqüência	Percentual (%)
Rio Grande do Sul	90	36,6
Santa Catarina	64	27,2
São Paulo	25	10,6
Rio Grande do Norte	20	8,5
Sergipe	20	8,5
Pará	20	8,5
<b>Total</b>	<b>239</b>	<b>100,0</b>

### O Que Faz Quando Está Parado

	Freqüência (n)	Percentual (%)
Conversar com os amigos	137	25,42
Dormir	128	23,75
Ver TV	86	15,95
Manutenção do caminhão	38	7,05
Outros	31	5,75
Beber	24	4,45
Descansar/Ouvir música/Ler	18	3,34
Jogar	17	3,15
Fazer sexo	15	2,78
Conhecer a cidade/Passar	14	2,60
Buscar carga	14	2,60
Comer/Cozinhar/Tomar banho	9	1,67
Ir a festas/Dançar	4	0,74
Telefonar	4	0,74
<b>Total</b>	<b>539</b>	<b>100</b>

### Caracterização da profissão

O tempo médio de profissão dos entrevistados é de 15,32 anos, sendo que o caminhoneiro entrevistado com menos tempo de profissão foi de um ano e o de maior experiência foi de 45 anos de estrada. A média de dias que passam por mês na estrada

foi de 20,30 dias.

Apenas 39,8% dos entrevistados disseram ser os donos dos caminhões com os quais trabalham, enquanto 60,2% dirigem caminhões de terceiros. Neste caso, os caminhões pertencem às empresas (83,9%), amigos (8,9%) e parentes (6,3%). A maioria dos caminhoneiros trabalha com fretes fixos (49,2%). Porém, nem sempre o fato de o caminhão pertencer a uma empresa significa que os fretes são fixos, uma vez que a empresa pode ser apenas uma transportadora dependente da oferta de cargas de outras.

### Condições de trabalho

As principais atividades realizadas pelos caminhoneiros, quando estão parados em postos ou enquanto esperam para carregar ou descarregar, são: conversar com amigos (25,42%), dormir (23,75%), ver televisão (15,95%) e manutenção do caminhão (7,05%), como mostra a Tabela 4. A categoria “fazer sexo” aparece com 2,78% das respostas, curiosamente, acima das categorias “passar pela cidade, procurar carga, beber, comer, telefonar e ir a festas”.

## O Que Gostaria Que Tivesse nos Postos e Paradas

	Frequência (n)	Percentual (%)
Banheiros limpos / chuveiros	147	26,02
Sala de estar e de TV	74	13,1
Comida boa	70	12,39
Outros	65	11,5
Segurança	45	7,96
Sala de jogos	40	7,08
Comida barata	34	6,02
Bons quartos	22	3,89
Atendimento médico / odontológico	19	3,36
Serviços (telefone, caixa eletrônico, lavanderia)	19	3,36
Respeito ao motorista	14	2,48
Água (quente e gelada)	11	1,95
Oferta de cargas	5	0,88
<b>Total</b>	<b>565</b>	<b>100</b>

Quando perguntados sobre o que gostariam que existisse nos locais de parada para melhorar a sua vida, os caminhoneiros destacaram, principalmente, a necessidade de banheiros limpos, sala de estar e de TV, comida boa e segurança. Destaca-se que foi dada maior ênfase à qualidade da comida, antes que ao preço. Na categoria “outros”, os participantes citaram o seu desejo de que houvesse, por exemplo, um bom pátio para estacionar, locais para ficar com a família, preços mais baixos para óleo e peças, piscina, dentre outros.

Sobre os maiores problemas enfrentados na profissão, destacam-se a insegurança/violência (25,74%) e a má qualidade das estradas (21,69%), assim como ficar longe da família (10,11%).

## Sexualidade

Quase todos os participantes declararam-se heterossexuais (99,2%) e apenas dois declararam ser bissexuais (0,8%). Além disso, dois participantes, embora denominando-se heterossexuais, afirmaram também ter relações sexuais com outros homens. Metade dos participantes afirmou que, quando não estão viajando e estão com a sua companheira/esposa, tendem a ter relações sexuais quatro vezes ou mais por semana e 40% deles mencionaram que essa frequência é de duas a três vezes. Na estrada, 44,6% relataram ter relações sexuais. A principal parceira sexual quando estão na estrada são as prostitutas (60,5%), seguidas por “parceira eventual” (27,4) e companheira (namorada/esposa), com 11,3% das respostas.

## A exploração sexual de crianças e adolescentes

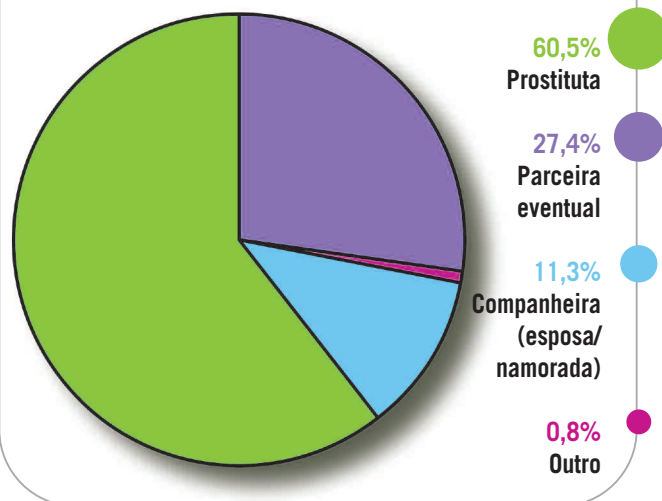
As regiões do país citadas pelos caminhoneiros como locais onde mais existe exploração sexual comercial de crianças e adolescentes foram Nordeste (78,1% das respostas) e Norte (30,6%). Nesses locais, destacam-se os estados da Bahia, Maranhão e Pará. É interessante perceber a prevalência dessas regiões e, particularmente, desses três estados na fala dos caminhoneiros. Para eles, a “pobreza econômica” vivenciada nessas áreas seria uma das principais justificativas para a alta incidência do “comércio sexual” infantil. Na região Sudeste, apontada em 17,9% das respostas, destaca-se o estado de São Paulo, sobretudo a região da Baixada Santista, caracterizada por sua zona portuária. As duas regiões menos citadas foram a Sul (3,1%) e a Centro-Oeste (2,6%).

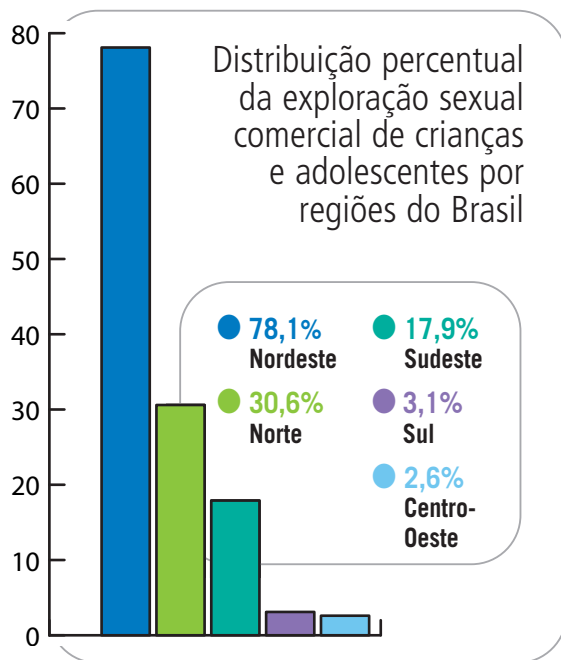
Os principais motivos apontados como resposta à questão “Por que crianças e adolescentes se prostituem?” foram:

- 1) a necessidade financeira;
- 2) a exploração por uma terceira pessoa;
- 3) o fato de as adolescentes “*gostarem de sexo e terem prazer*”; e
- 4) a falta de opção (mercado de trabalho).

As categorias menos citadas foram a existência do mercado fácil e a procura por parte de adultos. Na categoria “outros” foram incluídas respostas do tipo: vício em drogas, influência familiar, falta de educação, falta de informação, dentre outras.

## Parceira sexual quando estão na estrada





## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fato de termos escutado histórias de 239 caminhoneiros em diversas cidades e regiões do país, nos permite afirmar, também, acerca da existência de fatores comuns à sua vida como categoria profissional. Um desses fatores refere-se ao fato de que a **identidade** deles é fortemente influenciada por sua profissão. Dado o grande tempo que passam nas estradas, é possível afirmar que a sua profissão lhes toma as 24h do dia. O local de trabalho, a satisfação de necessidades básicas (comer e dormir, por exemplo) e o tempo livre são todos vividos em torno do caminhão. Outros fatores já destacados ao longo do relatório e que os unem dizem respeito às dificuldades enfrentadas, sobretudo a **má qualidade das estradas e dos locais de parada, a violência/insegurança, a distância da família e a corrupção policial**.

No que se refere à problemática da exploração sexual comercial de crianças e adolescentes, todos os dados chamam a atenção para a existência de **caminhoneiros abusadores** e do fato de eles serem “**clientes**” de destaque do comércio sexual de crianças e adolescentes. A relação de confiança estabelecida entre entrevistador e participante, assim como a “força” do fenômeno (às vistas de qualquer pessoa que esteja nos postos de gasolina e locais de parada dos caminhoneiros), permitiu a elaboração do “mapa da exploração sexual de crianças e adolescentes”, detalhado ao longo deste relatório.

Ao mesmo tempo é necessário destacar que essa pesquisa avança ao considerar a **complexidade do fenômeno da exploração sexual comercial**, a qual se configura a partir de uma conjuntura de fatores econômicos, po-

líticos, sociais e legais. Nesse sentido, dá-se um passo à frente ao entender o caminhoneiro abusador a partir dessa complexidade e não, simplesmente, a partir de uma questão moral (certo/errado; vilão/mocinho), a qual pode ser abordada por meio, exclusivamente, de leis mais rigorosas e de maior controle policial.

Dentre as principais variáveis aqui relacionadas ao fenômeno da exploração sexual comercial de crianças e adolescentes, destacam-se: uma forte **cultura de gênero**, caracteristicamente, “machista” e a **desigualdade social e econômica** (sobretudo, a pobreza e o racismo). Esses fatores, por sua vez, estão relacionados tanto à formação da demanda quanto da oferta de serviços sexuais. E, por sua vez, a maior oferta também está relacionada à maior demanda. Essa última relação é claramente vista quando os caminhoneiros afirmam que “*A gente não escolhe não [sair com adolescentes]. Pinta!*”. Ao mesmo tempo, eles próprios resgatam a pobreza econômica, a exploração de terceiros e a falta de oportunidades de trabalho como um fator que impulsiona as crianças e os adolescentes a se “*prostituírem*”. Por isso, destacam as regiões mais pobres do país (Nordeste e Norte) e os estados da Bahia, Maranhão e Pará como sendo os locais onde mais encontram o fenômeno da exploração sexual comercial de crianças e adolescentes e onde se “*cobra*” e se “*paga*” menos pelo sexo com essa população.

Os caminhoneiros se caracterizaram, também, por um forte **desconhecimento dos direitos das crianças e dos adolescentes**, assim como a respeito de que idades referem-se cada uma dessas fases de desenvolvimento. Eles tenderam a relativizar a infância quando quiseram legitimar o trabalho infantil e a adolescência quando afirmaram que o sexo com adolescentes entre 15 e 18 anos seria lícito, uma vez que as adolescentes nessa idade já teriam perdido ou perderiam a virgindade com outros.

Para esse processo de **mudança de cultura e valores**, os próprios caminhoneiros deram algumas importantes indicações, tanto aqueles que nunca fizeram programas sexuais com crianças e adolescentes como aqueles que já abusaram, mas que não abusam mais. Enquanto alguns destacaram a “*cultura do medo*”, seja de doenças, assaltos ou da polícia, como sendo uma justificativa que orienta a sua conduta, outros tantos destacaram aquela que parece ser a perspectiva mais consistente, ética e eficaz. Ela diz respeito à consideração das meninas (crianças e adolescentes) expostas nas vitrines do comércio sexual em postos e estradas de todo o nosso país como “**iguais/semelhantes**” seus e de suas próprias “**esposas, filhas e netas**”. Em outras palavras, trata-se de respeitar, valorizar e “resgatar a humanidade comum das pessoas que compram e vendem sexo”.

