REVISTA TÓPICOS
ISSN 2965-6672 | Qualis A2

PONTOS DE PARADA E DESCANSO: PROJETANDO PARA CONDUTORES PROFISSIONAIS

REST STOPS: DESIGNING FOR PROFESSIONAL DRIVERS

Ciências Sociais Aplicadas • 29/11/2026

REGISTRO DOI: 10.70773/revistatopicos/795778895

Karoliny de Souza Gregorio[1]

Carolina Stolf Silveira[2]

RESUMO

Pontos de Parada e Descanso (PPD) previstos pela Lei nº 13.103/2015 são locais estabelecidos ao longo das rodovias para proporcionar descanso seguro aos motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas e passageiros, visando reduzir a fadiga dos motoristas e prevenir acidentes. O cansaço das horas dirigidas, a saudade de casa e os perigos nas rodovias são algumas das adversidades que os condutores profissionais precisam enfrentar ao realizar o seu trabalho. No entanto, a efetiva implementação de PPDs ainda é limitada, com escassos locais devidamente estruturados para atendê-los. O presente estudo apresenta requisitos mínimos e desejáveis para projetos de PPD, a partir da proposta de um Projeto-Piloto como modelo. Os procedimentos metodológicos utilizados foram a revisão de literatura, o estudo de projetos correlatos como referência, estabelecimento de critérios para escolha de terreno, além da aplicação de questionário, entrevistas e dinâmicas com os usuários, especialmente caminhoneiros. Através destes instrumentos, foi possível evidenciar a necessidade desses equipamentos, bem como sua escassez nas margens das rodovias, trazendo requisitos projetuais para sua concepção e implementação.

Palavras-chave: Ponto de Parada e Descanso; Condutores profissionais; Projeto de Arquitetura.

ABSTRACT

The Rest Stops (PPDs), established under Law No. 13,103/2015, are facilities located along highways to provide safe resting conditions for professional drivers transporting passengers and freight, aiming to reduce driver fatigue and prevent accidents. The fatigue resulting from long hours of driving, homesickness, and the dangers encountered on highways are among the challenges professional

drivers face in carrying out their work. However, the effective implementation of PPDs remains limited, with few adequately equipped facilities available to meet their needs. This study presents minimum and desirable requirements for PPD design through the development of a Pilot Project as a model. The methodological procedures included a literature review, the analysis of related projects as references, the establishment of criteria for site selection, and the application of questionnaires, interviews, and participatory activities involving users, particularly truck drivers. These instruments made it possible to demonstrate both the need for such facilities and their scarcity along highways, providing design requirements to guide their planning and implementation.
Keywords: Rest Stops and Rest Areas; Professional Drivers; Architectural Design.

1. INTRODUÇÃO

No Brasil, o modo rodoviário corresponde a 65% do transporte de cargas e 95% do transporte de passageiros, consolidando-se como o principal meio de locomoção interestadual do país (Confederação Nacional do Transporte - CNT, 2023). Esse cenário ganhou força durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), marcado pelo incentivo à construção de rodovias como parte da estratégia para impulsionar a indústria automobilística.

A atuação direta dos condutores profissionais é essencial para que este modelo de transporte de cargas opere, no entanto, são trabalhadores que frequentemente enfrentam sobrecarga devido à alta demanda, sendo, em muitas ocasiões, obrigados a negligenciar suas necessidades psico-fisiológicas para cumprir prazos e assegurar as entregas. A situação se torna ainda mais crítica diante da escassez

de locais adequados para atender às suas demandas básicas, prejudicando a qualidade de vida desses profissionais.

Como forma de suprir a carência de estrutura que ofereça suporte aos motoristas, principalmente para o descanso, o Governo Federal, por meio da Lei 13.103 (Brasil, 2015), cuja ementa normatiza o exercício da profissão de motorista, exigiu a criação de Pontos de Parada e Descanso (PPD):

> *PPDs são pontos de parada e descanso situados nas margens das rodovias ou em áreas sob circunscrição federal, possuindo característica e instalações adequadas para se prestarem à espera, repouso e descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário. Cabe aos estabelecimentos interessados em serem reconhecidos como PPD, solicitar seu reconhecimento ao Ministério dos Transportes - MT. (BRASIL, 2023a)*

Apoiada pela Portaria nº 1.343/2019, são determinadas as condições mínimas necessárias para o cadastro como PPD, visando garantir que os interesses dos viajantes sejam atendidos e que as rodovias estejam seguras. Entretanto, como será discutido neste estudo, a efetiva implementação desses pontos na quantidade e qualidade necessária segue pendente ao longo das rodovias, o que resulta no retorno ao problema original da falta de locais adequados.

Infelizmente, apesar de mais de uma década de apelação pública para a existência destes estabelecimentos, até outubro de 2023, segundo a lista de PPDs certificados fornecida pelo Ministério dos Transportes, existiam 139 Pontos autenticados pelo Governo Federal, sendo 128 elencados como “Posto de Combustível” e 11

autodenominados como “Ponto de Apoio” (Brasil, 2023b) - número insuficiente para atender a quantidade de rodovias existentes. Enquanto o Ponto de Apoio procura atender aos condutores profissionais e sanar suas necessidades, os Postos referem-se a estabelecimentos comerciais com foco em venda de combustível e conveniência. Em maio de 2025 a quantidade foi atualizada para 184 PPDs, variando entre cadastrados e construídos por concessionárias, todavia, as informações a respeito de seus serviços permanecem indefinidas.

Considerando que a norma de 2015 recomenda em média 10 horas de condução diária e que nas rodovias há trechos com limite de velocidade de 80 km/h, adota-se a estimativa de que veículos de grande porte percorrem, aproximadamente, 50km/h ao longo do trajeto, devido seu peso e outras intervenções na pista, tais como ultrapassagem, serras e cruzamentos. Nestas condições é possível deduzir que em 1 hora o motorista transita cerca de 50 quilômetros, ou seja, em 10 horas irá percorrer 500 quilômetros, tornando este o intervalo ideal entre paradas de descanso, sendo possível adicionar pequenos apoios ou Postos entre elas. Até 2024, a malha rodoviária federal possui 122.148,8 quilômetros de extensão (CNT, 2024), considerando os dados anteriores, o número mínimo de Pontos de Parada, reconhecidos como Pontos de Apoio, deveria ser de aproximadamente 244, ou seja, 233 a mais do que havia há três anos.

A respeito da distribuição geográfica, ainda considerando os dados completos de 2023, a principal região atendida, considerando ambos os grupos, Apoio e Postos, é a Sul, com 62 PPDs certificados, tendo apenas o Rio Grande do Sul, 43 Pontos e a BR-116 com 28 estabelecimentos.

Entretanto, ao se considerar apenas os 11 estabelecimentos cadastrados especificamente como Pontos de Apoio, observa-se uma mudança no cenário. A região Nordeste passa a ser a principal, concentrando 7 desses pontos, com destaque para o Rio Grande do Norte, que possui 4 estabelecimentos certificados. Já a rodovia com o maior número de unidades é a BR-101, com 3 Apoios.

Os Estados não contemplados com estes Pontos são o Acre, Amapá, Amazonas e Roraima, todos pertencentes à Região Norte, a maior região do país em território. A baixa adesão à criação desses espaços e sua falta de estrutura estão relacionadas ao fato de serem de iniciativa privada, assim se tornando uma espécie de comercialização da qualidade de vida.

Para amenizar esta situação, foi aprovada a Resolução nº 6.054, em outubro de 2024, quase 10 anos após a primeira lei a regulamentar estes locais, cuja ementa defende a obrigatoriedade da construção de PPD nas concessões de rodovias federais e estaduais. Tal atuação se mostra necessária, pois, desde a primeira exposição política do problema, em 2011, ainda não há quantidade suficiente, com a estrutura correta, para atender a demanda de um país com dimensões continentais.

A falta de lugares apropriados contribui para a exaustão dos motoristas, aumentando o risco de acidentes, uma vez que estudos apontam a sonolência como um dos principais fatores de colisões fatais em rodovias. A implantação de PPDs devidamente estruturados é essencial para mitigar esse problema, garantindo o cumprimento da legislação e proporcionando melhores condições de trabalho aos condutores.

Dessa forma, o presente artigo, além de evidenciar a importância deste equipamento na segurança e qualidade de vida dos condutores profissionais, responsáveis pelo abastecimento das cidades, apresenta as diretrizes projetuais para concepção e implementação de PPDs no Brasil.

2. O TRANSPORTE RODOVIÁRIO E A NECESSIDADE DE PPD

Entre 1994 e 1997, o Governo Federal implementou o “Programa de Concessões de Rodovias”, que confere às concessionárias trechos rodoviários estratégicos. Isso implica na responsabilidade pelo investimento e manutenção contínuos de rodovias estaduais e federais com alto volume de tráfego, sujeitas a um desgaste acelerado que dificilmente seria sustentado apenas com recursos públicos. Somado a isto, as concessionárias são obrigadas a fornecer serviços de assistência ao usuário, incluindo a instalação de Pontos de Parada e Descanso (ANTT, 2013). Os 122.148,8 quilômetros de malha rodoviária federal, são divididos em 91 trechos, dos quais cerca de 12,8% são administrados por concessionárias, segundo dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2024) e Ministério dos Transportes (MT, 2019).

Conforme relatado no documentário “Caminhoneiros do Brasil” (2025), em parceria com o Ministério da Cultura, as diferentes regiões do país apresentam dificuldades e riscos peculiares. Na região serrana, conduzir carga pesada com tráfego constante é um desafio. No cerrado, a precariedade da pavimentação compromete a fluidez e a pontualidade das entregas. A região amazônica é apresentada por sua complexa rede hidrográfica, composta por inúmeros rios e lagos que atravessam as rotas terrestres, exigindo o uso frequente de balsas para o transporte. Por fim, a dependência por modos de

transporte rodoviário pela escassez de sistema ferroviário de cargas e pessoas sobrecarrega a infraestrutura e gera constantes congestionamentos, a exemplo da BR-101 no litoral de Santa Catarina, que além de receber tráfego urbano das cidades que se formaram às suas margens e dos deslocamentos rodoviários de cargas e pessoas, também recebem alto volume de turistas durante os meses de verão, fins de semana e feriados.

Ao pesquisar a principal rota de cargas, a BR-116 caracteriza-se como a maior rodovia federal do Brasil, que se estende desde Fortaleza, na extremidade norte do Ceará, até Jaguarão, município do Rio Grande do Sul que faz fronteira com o Uruguai. Com aproximadamente 4.650 quilômetros de extensão e passando por 10 estados, essa rodovia se destaca pelo fato de ser completamente pavimentada, corroborando para o transporte de cargas e passageiros. Somado a isto, a via também se torna famosa entre os condutores profissionais que desejam evitar o grande fluxo de turismo na rodovia litorânea, BR-101.

De acordo com a Lista de PPDs certificados pelo Ministério dos Transportes (2023b), existem cerca de 23 PPDs cadastrados atuando na BR-116, porém, nenhum deles se auto-denomina “Ponto de Parada”, mas sim “Posto de Combustível”, o que reduz a variedade de serviços oferecidos e aumenta a dificuldade na rotina do condutor profissional.

Para além do transporte rodoviário, é essencial analisar as condições de trabalho de quem vive na estrada. Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), existem 918.450 transportadores de carga (ANTT, 2025a) e 139.295 motoristas habilitados ao transporte rodoviário interestadual de passageiros

(ANTT, 2025b), somado aos viajantes regulares, seja a trabalho ou lazer. Este elevado contingente de pessoas que passa a maior parte do dia nas rodovias, ressalta a necessidade de garantir condições adequadas, o que não se verifica ao analisar as condições de infraestrutura na estrada.

Em uma pesquisa realizada em 2019 pela CNT com 1.066 caminhoneiros, autônomos e empregados, foi estimada uma jornada de trabalho de 11,5 horas por dia, 5,7 dias por semana e 8.561,3 quilômetros por mês. Nas implicações deste ofício estão entre os pontos positivos apontados: a oportunidade de conhecer novos lugares (37,1%), conhecer novas pessoas (31,3%) e o horário flexível da profissão (27,5%). No entanto, os aspectos negativos incluem a insegurança (65,1%) e o desgaste físico (31,4%). Em conjunto, as incertezas na profissão são evidenciadas, com a falta de estrutura sendo a segunda maior dificuldade enfrentada, mencionada por 20,9% dos entrevistados, ficando abaixo somente do salário insatisfatório (50,4%).

Já em um outro estudo, por Pereira (2017), envolvendo cerca de 225 motoristas de ônibus intermunicipais, chegou ao resultado de que a maioria dos entrevistados realizava uma jornada de 4 a 5 horas por dia (61,8%), durante o período noturno (38,2%), implicando na necessidade de um local aberto vinte e quatro horas. Também é citado no mesmo estudo como o tempo de trabalho afeta os hábitos dos condutores, impulsionando-os para práticas não saudáveis, como o sedentarismo, uso de substâncias lícitas e alimentação desequilibrada, ficando suscetíveis à obesidade e ferimentos, como lesões, distúrbios musculoesqueléticos e doenças ligadas ao sistema digestivo. Logo, é possível compreender que a ausência de locais especializados afetam o físico e o psicológico destes motoristas,

gerando problemas de saúde que poderiam ser evitados com uma estrutura adequada.

Nas entrevistas realizadas no documentário “Caminhoneiros do Brasil” (2025) as respostas abrangem desde questões econômicas, como o baixo valor do frete, os custos elevados de manutenção e o preço do óleo Diesel, até preocupações relacionadas à sustentabilidade durante a jornada. Foram destacadas, ainda, problemas estruturais que refletem a falta de apoio governamental, como a má qualidade das estradas, principalmente em trechos não pavimentados, que afetam tanto o veículo quanto o motorista, aumentando seu cansaço e prejudicando sua saúde, além de ocasionar atrasos nas entregas. A falta de sinalização adequada para veículos de grande porte também foi um fator mencionado, o que frequentemente resulta em situações de risco, como o aprisionamento em vias estreitas, fiações baixas que não comportam a altura dos caminhões, gerando prejuízos para os profissionais e para os moradores das áreas afetadas.

Destaca-se a baixa manutenção dos locais que oferecem os serviços, como banheiros sem limpeza adequada, depredação e materiais de baixa qualidade que não atendem às necessidades básicas do condutor. O mesmo ocorre em refeitórios e outras áreas comuns aos motoristas, evidenciando o desinteresse do local em mantê-lo. Somado à isto, comumente observa-se pátios cada vez mais frívolos, servindo somente como grandes estacionamentos, sem espaços de convivência, estruturas de lazer ou áreas verdes, reservando os serviços obrigatórios apenas para construções simplificadas.

Outra adversidade mencionada demonstra a importância e o fardo da profissão: a relação com o tempo de trabalho. Os motoristas

destacam a ampla flexibilidade e longa duração da jornada diária de trabalho, ressaltando que, enquanto grande parte dos profissionais possuem períodos regulares de descanso, eles permanecem em atividade contínua. Esta dinâmica demonstra a importância da profissão, uma vez que garante o fluxo de mercadorias e o funcionamento de diversos setores comerciais ao transportar os produtos aos consumidores.

Apesar dos obstáculos, também foi ressaltada a evolução, ainda que lenta, das condições nas estradas. Os entrevistados citam a melhora nas rodovias, o desenvolvimento mecânico do veículo e o suporte das concessionárias - ponto central deste artigo. A falta de apoio não se refere apenas ao condutor, mas à manutenção do veículo. Por vezes, em áreas isoladas, cabe ao próprio mecânico se deslocar por centenas de quilômetros até o local onde o caminhão apresenta avaria.

Adiante das responsabilidades profissionais, os participantes relatam a rotina na cabine, retratada como o centro: "Aqui é tua vida, é seu lugar para fazer tudo", descreve um caminhoneiro. Esta fala torna ainda mais importante a presença dos Pontos de Apoio, uma vez que é apenas desta forma que este profissional tem acesso aos serviços básicos do cotidiano, mencionado como um esforço deste profissional em prol de uma sociedade que, muitas vezes, não reflete a história por trás dos produtos que consome.

Desta forma, o elemento “Tempo” assume um papel doloroso para os motoristas, aumentando sua solidão e intensificando as saudades. Entre relatos, há os que estão há mais de 1 ano fora de casa e os que nunca chegaram a passar um aniversário dos filhos em família. "A

casa que eu tenho, eu só faço visita. A minha casa mesmo é o caminhão, onde eu moro de verdade", finaliza um profissional.

É possível perceber através dos relatos que a estrada atua como o lar do caminhoneiro que, assim como qualquer outro trabalhador, preserva seus rituais e hábitos cotidianos. Somado a estas situações, Alessi e Alves (2016) analisaram 18 artigos que relacionam os hábitos de vida dos motoristas profissionais de veículos rodoviários - como má alimentação, sedentarismo, redução das horas de descanso e uso de substâncias - com o desenvolvimento de doenças como hipertensão, sobrepeso, diabetes, entre outras. Nesta mesma linha, uma segunda pesquisa destaca o surgimento de transtornos mentais devido à intensa jornada de trabalho, condições nas estradas, bem como a relação entre trabalho, família e pressão por responsabilidades (Oliveira; Carlotto, 2020).

A falta de infraestrutura de apoio ao longo das vias mostra a negligência com as necessidades físicas e psíquicas dos trabalhadores rodoviários que, embora sejam respaldadas por lei federal, são iniciativas do setor privado, atualmente resumidas em postos de combustível e restaurantes.

Os PPDs atuam principalmente na segurança dos condutores profissionais, seus acompanhantes e demais viajantes das estradas, evitando acidentes que comumente ocorrem devido às poucas horas de repouso. Uma análise feita por Pereira (2020), com dados de 2014 fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal, revelou que, durante esse ano, foram registrados 168.593 acidentes. Destes, 32,3% dos acidentes fatais foram atribuídos à falta de atenção e aproximadamente 6% deles foram ocasionados por sonolência.

Um dos principais estudos correlacionando sonolência a acidentes, desenvolvido pelo neurologista Geraldo Rizzo (1999), no qual entrevistou 1000 motoristas, dentre eles, 33,3% caminhoneiros, chegou às seguintes conclusões: (1) de 254 motoristas que sofreram acidentes, 20,1% culpam a sonolência; (2) 41,7% dos caminhoneiros relataram “cochilos” ao dirigir; e (3) 58,4% utilizavam de estimulantes para permanecer acordados. Apesar do ano da pesquisa, seus dados permanecem atuais, segundo o programa SOS Estradas, em uma matéria para a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM), de 2022, é possível estimar que 20% dos acidentes de trânsito são causados por motoristas exauridos, correspondendo a 30% das mortes. Infelizmente, os traumas também acompanham a profissão. Acidentes, assaltos, sequestros e até assassinatos fazem parte dos riscos que estão constantemente expostos.

Os assaltos tanto à carga quanto ao veículo e seu condutor afetam a qualidade do sono dos caminhoneiros, recaindo sobre o profissional a responsabilidade de escolher um local adequado para o descanso, o que, como está sendo observado neste estudo, não é devidamente oferecido.

Embora a Lei 13.103/2015 exija 11 horas de descanso, há dificuldade em cumpri-la, uma vez que locais apropriados são escassos e é comum haver cobrança pelo uso dos banheiros ou exigir abastecimento para permitir pernoite expondo o condutor e demais motoristas da rodovia a acidentes.

A importância da profissão foi popularmente evidenciada durante a Greve dos Caminhoneiros em maio de 2018, na qual a Confederação Nacional da Indústria (CNI) divulgou uma nota evidenciando a urgência para que o transporte retornasse à normalidade,

destacando os desperdícios de alimentos que não foram transportados, a morte de animais de fazenda por falta de ração, o que consequentemente levou ao déficit de abastecimento nos mercados, carências de produtos para tratamento de água e geração de energia.

Essa impossibilidade de interrupção da atividade ficou ainda mais explícita durante a pandemia de Covid-19, quando a frase “Nós somos a banda” se popularizou entre os caminhoneiros. A expressão faz referência à banda do filme Titanic (1997), cujos músicos continuaram tocando enquanto o navio afundava, uma analogia ao compromisso dos motoristas, que seguiram trabalhando enquanto boa parte das profissões aderiram à quarentena e ao regime home office.

A implementação de locais adequados se mostra uma forma de cumprir com a legislação e garantir dignidade aos profissionais. A importância destes espaços pode ser medida ao analisar a quantidade de serviços fornecidos aos viajantes e consequentemente, a quantidade de empregos gerados a partir de um PPD, além de ser uma forma de aplicação direta da lei, garantindo a segurança de todos os usuários da rodovia.

Em 2015, o Programa Segurança nas Estradas, SOS Estradas, realizou um estudo com 21 redes de pontos de parada, não necessariamente cadastrados como PPD, mas que servem ao atendimento do profissional e viajante rodoviário, como o Grupo Décio, que possui filiais nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste; a Rede Graal, que atende as regiões Sul e Sudeste; e a Rede São Cristóvão, no Sul e Centro-Oeste, por exemplo. Através de dados públicos, entrevistas telefônicas e respostas por meios digitais, foram contabilizados

27.067 empregos diretos em 295 pontos que compõem esses grupos, com média de 91 funcionários por ponto. Considerando seu impacto em cidades pequenas, é possível citar como exemplo a filial do Grupo Décio em Araporã, Minas Gerais, que, de 4.000 habitantes, 300 são empregados como funcionários do posto. O mesmo ocorre com a Rede Arco-Íris em Roseira, no Estado de São Paulo, que emprega mais de 400 pessoas de 10.000 habitantes.

Desta forma é possível compreender a eficácia e demanda de pontos rodoviários para atender as demandas dos viajantes profissionais ou casuais, havendo potencial para melhorias e maior variedade de serviços, como será detalhado no desenvolvimento deste estudo, juntamente com suas principais funções e aplicações práticas.

Como evidenciado neste tópico, a disponibilização de locais adequados às margens das rodovias contribuiria significativamente para a prevenção de diversas doenças psicofísicas e a redução de acidentes envolvendo terceiros. Além disso, tais espaços promovem a dignidade dos condutores profissionais, trabalhadores que desempenham um papel fundamental no abastecimento de produtos em todo o território nacional, sendo peças-chave para o desenvolvimento do país.

3. REQUISITOS LEGAIS PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE PPD

Na prática, um PPD pode ser tanto um local construído para esta finalidade, quanto um local pré-existente que deseja se cadastrar nesta categoria, desde que siga as exigências mínimas estipuladas legalmente.

Foi somente em 2015 que promulgaram a Lei 13.103, também conhecida como “Lei do Caminhoneiro” ou “Lei do Motorista”, que, além de regulamentar o exercício da profissão de transportador de carga e de passageiros, aborda questões como o tempo mínimo de repouso dos motoristas e define critérios espaciais para os PPDS, incluindo os locais elegíveis para cadastro. Subsequente, em 2019, após a criação da Portaria 1.343 do Ministério da Economia, as condições mínimas necessárias para garantir a segurança, higiene e comodidade dos locais de descanso dos motoristas profissionais de passageiros e cargas foram estabelecidas. A portaria traz as diretrizes em arquitetura para instalações sanitárias, refeitórios e espaço geral do PPD.

Dentre as diretrizes, tem-se: (1) Instalações sanitárias separadas por sexo; (2) Chuveiros, que podem estar separados das cabines ou lavatórios, desde que sejam individuais e possuam estrutura adequada para suporte de itens pessoais; (3) Se faz proibida a instalação de banheiros químicos, sendo permitido o uso de mictório nos espaços masculinos; (4) Em locais com baixa demanda de usuárias do sexo feminino podem ter suas instalações sanitárias voltadas para este público reduzidas em até 70% da proporção prevista, desde que tenha, no mínimo, 1 (uma) unidade.

Importante mencionar a hostilidade destes locais para o público feminino, seja condutoras profissionais ou acompanhantes dos motoristas, que também têm o direito de contar com um espaço adequado para sua higiene pessoal. Além disso, essa realidade acaba se tornando um obstáculo para as mulheres que desejam ingressar ou permanecer na profissão.

Em relação aos ambientes de refeições, a Portaria indica que: (1) É permitido que sejam de uso exclusivo ou compartilhado com o público geral; (2) Devem estar localizados em fácil acesso com as instalações sanitárias e fontes de água potável; (3) É permitido que os usuários usem a própria caixa de cozinha ou equipamento similar; (6) É obrigatório o fornecimento suficiente de água potável e; (7) É obrigatória a sinalização informando a presença de estacionamento, sanitários e refeitórios.

Por fim, há as considerações gerais do espaço do PPD: (1) É obrigatória a presença de vigilância ou monitoramento eletrônico; (2) Caso seja cobrada a permanência do veículo, o local do PPD deve ser cercado e possuir controle de acesso; (3) Se faz estritamente proibida a venda, fornecimento ou consumo de bebidas alcoólicas nos PPDs; (4) Não é permitida a entrada e permanência de menores de idade, desde que estejam acompanhados dos pais ou autorizados por eles - neste caso, a proibição de menores de idade desacompanhados é uma forma de evitar a prostituição, sequestro e abuso infantil que, infelizmente, ainda se mostram recorrentes nas rodovias.

Atualmente, a Resolução nº 6.054, de outubro de 2024, atualiza as normas espaciais e acrescenta maiores informações a respeito do funcionamento de um PPD, através dos contratos de concessão de rodovias federais, determinando que as concessionárias responsáveis devem prever uma quantidade mínima de Pontos para atender ao intervalo de cinco horas e meia, estipulado pela Lei 13.103/2015, já mencionada anteriormente.

Segundo a Resolução, o PPD pode funcionar em três modelos: (1) “Modelo básico”, voltado apenas a motoristas profissionais e

custeado pela concessionária; (2) “Modelo com parceria”, que inclui também veículos de passeio, com gestão compartilhada e serviços pagos; e (3) Modelo empreendedor”, voltado a um público mais amplo, com estrutura robusta e estacionamento separado para profissionais (BRASIL, 2024).

Somado a isto, a Resolução ainda estabelece que o local deve funcionar vinte e quatro horas por dia, todos os dias da semana. No entanto, o veículo não pode permanecer mais que doze horas no PPD, sendo sujeito a tarifas previamente acordadas, salvo em casos de emergência ou força maior. A área de estacionamento restrito deve ser acessada exclusivamente por condutores e acompanhantes devidamente identificados, e os veículos devem estar regularmente cadastrados na ANTT. Ressalta-se ainda que não é permitida a entrada de veículos leves ou dos passageiros de veículos de passageiros nessa área.

Seus serviços poderão ser onerosos na área não restrita, desde que os serviços mínimos na área restrita sejam mantidos de forma gratuita. A Resolução considera como serviços essenciais mínimos e gratuitos da área restrita os seguintes itens: (1) Copa, sala de descanso, mesas e cadeiras para refeições; (2) Bebedouros ou outros equipamentos para disponibilização de água potável; (3) Banheiros masculinos e femininos, acessíveis e equipados com fraldário; (4) Chuveiros acessíveis com água quente; (5) Instalações de lavanderia; (6) Torneiras de água; (7) Lixeiras; (8) Conexão à internet sem fio tanto nas edificações quanto no estacionamento; e (9) Conexão elétrica de uso pessoal, ao menos, nas edificações.

Nas áreas internas há a obrigatoriedade de um ambiente funcional, conectado às instalações, que esteja apto a receber órgãos públicos

e entidades da sociedade civil. Também poderá reservar um espaço para exposição dos direitos dos usuários, realização de programas, campanhas e ações voltadas para a saúde e bem-estar psicofísicos dos condutores profissionais.

Quanto a área do estacionamento para descanso, deve ser restrita com controle de acesso e as seguintes instalações: (1) Cercas externas com proteção contra escaladas; (2) Circuito fechado de câmeras; (3) Vigilância tanto física quanto remota em tempo integral, todos os dias da semana; (4) Controle de entrada e saída feito de forma sistêmica e com reconhecimento de placa; (5) Estacionamento restrito somente para condutores profissionais; (6) Instrumentos para procedimentos de emergência; (7) Prevenção de acesso não autorizado; (8) Iluminação em LED; (9) Sinalização clara para veículos e pedestres; (10) Pontos de energia elétrica para cargas refrigeradas; (11) Sistemas de combate a incêndio; (12) Sinalização clara, promovendo um tráfego interno seguro; e (13) Informação sobre contatos de emergência em locais visíveis.

O entorno do PPD deve prever: (1) Boa visibilidade com vegetação aparada; (2) Iluminação adequada; (3) Barreiras físicas para o acesso à área restrita; e (4) Informações dos serviços ofertados e qual o público-alvo do PPD. É dever da concessionária indicar, ao longo da rodovia, sinalização a respeito do PPD, incluindo os serviços oferecidos e vagas em tempo real, nos dois sentidos da rodovia, sendo à: (1) quinhentos metros; (2) dois quilômetros; e (3) vinte e cinco quilômetros do PPD.

Há ainda as especificações para vagas destinadas aos veículos de produtos perigosos, se tornando indispensável a aplicação dos procedimentos requeridos na legislação própria para os referidos

materiais em conjunto com as especificidades indicadas na Resolução.

Finalizando as normas de espaço físico, é acrescentado que a concessionária pode identificar e solicitar que áreas da União sejam utilizadas para a instalação de PPDs, desde que seja assegurada a reversibilidade ao final do contrato.

Devido sua aplicação recente, a realidade dos Pontos de Parada atuais se difere da Resolução, em especial na sua insuficiência em atender as demandas de rodovias, quantidade de condutores e legislação. Através da Lista de PPDs certificados em 2023, é possível observar que, de modo total, os principais serviços oferecidos por estes estabelecimentos são: abastecimento; restaurante; borracharia; oficina; caixa eletrônico; e hospedagem, sendo que deste último, somente 20 dos 139 oferecem dormitórios. Outros serviços secundários são barbearia, fraldário, internet, lava-jato, acessórios, conveniência, troca de óleo, valas para lubrificação, oficinas elétrica e mecânica.

Apesar de serem as informações mais atualizadas disponibilizadas pelo Governo, a Lista é antecedente à Resolução mencionada neste tópico, portanto, os serviços essenciais como copa, sala de descanso, lavanderia, chuveiros acessíveis e conexão elétrica de uso pessoal não foram mencionados. Outros como fraldário e conexão à internet são citados, mas como itens secundários, nem sempre presentes, em desacordo com a Norma.

É possível reconhecer os avanços promovidos pelo governo em relação aos Pontos de Parada e Descanso, os quais vêm ganhando crescente valorização. No entanto, ainda há uma longa trajetória a

ser percorrida para que esses estabelecimentos alcancem seu pleno potencial, garantindo segurança e bem-estar aos condutores profissionais, em reconhecimento à importância de seus serviços e em conformidade com os princípios constitucionais.

4. MATERIAIS E MÉTODOS

Para o desenvolvimento das diretrizes projetuais para PPD, este estudo realizou: (a) análise de projetos referenciais em edificações voltadas ao público das estradas; (b) aplicação do instrumento "Poema dos Desejos"; (c) aplicação de questionários e entrevistas com condutores profissionais e; (d) observação participante em viagens em caminhão experienciando as condições oferecidas nas estradas, Pontos de Apoio e PPDs.

A análise de projetos referenciais buscou identificar o programa de necessidades e as características técnicas, funcionais, estéticas, de uso, circulação, materialidade e ambientes externos dos seguintes empreendimentos: Ponto de Parada e Descanso de Palhoça (SC), Posto Décio de Gurupi (TO) e Petro Travel Center, no Missouri (EUA).

Também, foi aplicada uma adaptação do instrumento metodológico Poema dos Desejos, associada a uma dinâmica participativa de organização espacial em que "os usuários de um determinado ambiente declaram, por meio de um conjunto de sentenças escritas ou de desenhos, suas necessidades, sentimentos e desejos [...]" (Rheingantz *et al.*, 2009, p. 43). Inicialmente, os participantes avaliaram os ambientes considerados desejáveis para um Ponto de Parada e Descanso e puderam acrescentar novos espaços ao programa de necessidades. Em seguida, utilizando cartões representando os diferentes locais, organizaram sua disposição

sobre uma planta esquemática, construindo coletivamente a distribuição dos ambientes no espaço estimado e justificando suas decisões.

Foram entrevistados e aplicados o instrumento presencialmente com sete motoristas profissionais de veículos de carga e três acompanhantes nos dias 30 de março e 13 de abril de 2024 na cidade Ermo-SC.

Conjuntamente, durante o período de 31 de maio a 5 de junho de 2024, foi aplicado um questionário online contendo 8 perguntas e respondido por 106 caminheiros, a maioria com mais de 10 anos de profissão. As questões buscavam assimilar suas visões a respeito das aplicações práticas da legislação e compreender as condições de vida nas estradas. Entre elas, foi questionado sobre as condições de paradas exigidas pela lei, a existência de locais suficientes para o motorista dormir e as condições encontradas nas estradas, em especial no Estado de Santa Catarina.

Durante todo o período de estudo, priorizou-se a escuta dos usuários do projeto, considerando suas necessidades, demandas e expectativas. Nesse processo, foram respeitados os princípios estabelecidos pela Resolução CNS nº 510, de 2016, adotando uma pesquisa de opinião pública a respeito do espaço construído sem a identificação dos participantes.

Por fim, a Observação Participante contribuiu para a verificação *in loco* das condições apresentadas neste estudo, por meio da realização de duas viagens destinadas à análise de diferentes estabelecimentos localizados ao longo do percurso entre as regiões Sul e Norte do país, contemplando os estados de Santa Catarina,

Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Tocantins e suas rodovias: BR-101, BR-376, BR-153, PR-151 e PR-092. O primeiro trajeto ocorreu entre 17 e 29 de dezembro de 2022, dos quais aproximadamente oito dias foram efetivamente dedicados ao deslocamento rodoviário. Nesse período, foram realizadas, em média, cinco paradas diárias, destinadas principalmente a refeições, ao atendimento de necessidades básicas e à avaliação crítica, resultando na visita de aproximadamente 40 estabelecimentos.

O segundo trajeto foi realizado três anos após, entre 19 de dezembro de 2025 e 5 de janeiro de 2026, totalizando dez dias de deslocamento efetivo. Mantendo-se a média aproximada de cinco paradas por dia, foram visitados cerca de 50 estabelecimentos, ampliando, assim, o conjunto de observações realizadas e possibilitando a comparação das condições identificadas em diferentes períodos.

Assim, com base nas informações coletadas e analisadas, apresenta-se pré-requisitos legais e diretrizes projetuais para Pontos de Parada e Descanso.

5. RESULTADOS DOS INSTRUMENTOS EMPREGADOS

Como principais resultados das análises de referenciais menciona-se: (a) Implantação em margem de rodovia com alto fluxo de veículos; (b) Concentração de serviços comerciais em um único bloco; (c) Estacionamento e serviços exclusivos para veículos grandes e pesados; (d) Uso de canteiros como divisores naturais; e (e) Acessos com demarcação com entradas e saídas separadas com fluxo definido.

Na aplicação do Poema dos Desejos, os espaços pré-definidos pela pesquisa para discussão com os entrevistados foram: estacionamentos de carros e caminhões; lojas de roupas e acessórios; mercado e farmácia 24 horas; restaurantes e lanchonetes; barbeiro e salão de beleza; lavanderia; borracharia; auto elétrica; pronto socorro; posto de gasolina; quiosques; dormitórios; parque infantil; espaço pet; espaço de redes para descanso; cozinha compartilhada; e sala de jogos. A partir destes ambientes, surgiram outros propostos pelos entrevistados: oficina para pequenos reparos; lavação; horta; sala para amparo psicológico; e guarita com cancela para cadastro dos usuários.

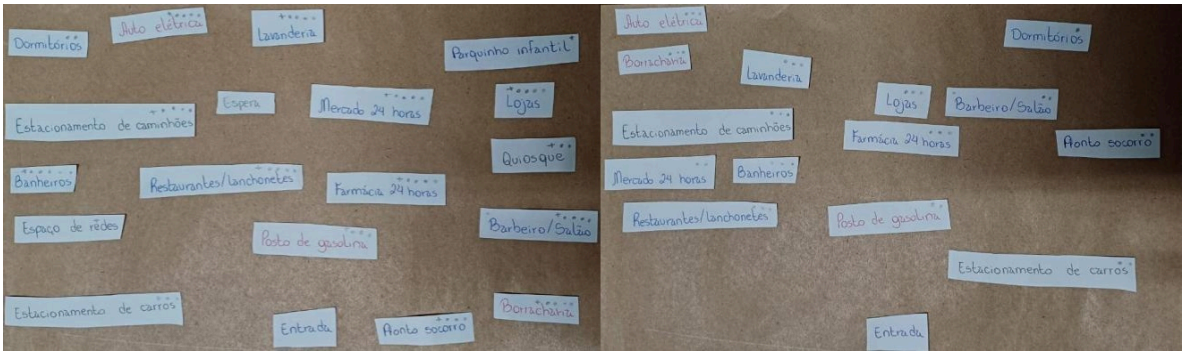
Tabela 1. Espaços pré-definidos e desejados

Espaços pré-definidos	Outros espaços desejados
Estacionamentos de carros e caminhões; Lojas de roupas e acessórios; Mercado 24 horas; Farmácia 24 horas; Restaurantes e lanchonetes; Barbeiro e salão de beleza; Lavanderia; Borracharia e auto elétrica; Pronto socorro; Posto de gasolina; Quiosques; Dormitórios; Parque infantil; Espaço pet; Espaço de redes para descanso; Cozinha compartilhada; Sala de jogos.	Oficina para pequenos reparos; Lavação; Horta; Sala para amparo psicológico; Guarita com cancela.

Fonte: Elaborado pelas autoras, 2026.

Solicitou-se aos entrevistados que separassem os ambientes de acordo com os seguintes critérios: “Essenciais”; “Desejáveis”; e “Não desejados”. Os ambientes considerados “Essenciais” em comum acordo de todos, foram: estacionamento para caminhões; amparo psicológico; mercado 24 horas; farmácia 24 horas; restaurantes e lanchonetes; barbeiro e salão; lavanderia; borracharia e auto elétrica.

Figura 1 e 2. Registros da aplicação do Mapa Mental com condutores profissionais.

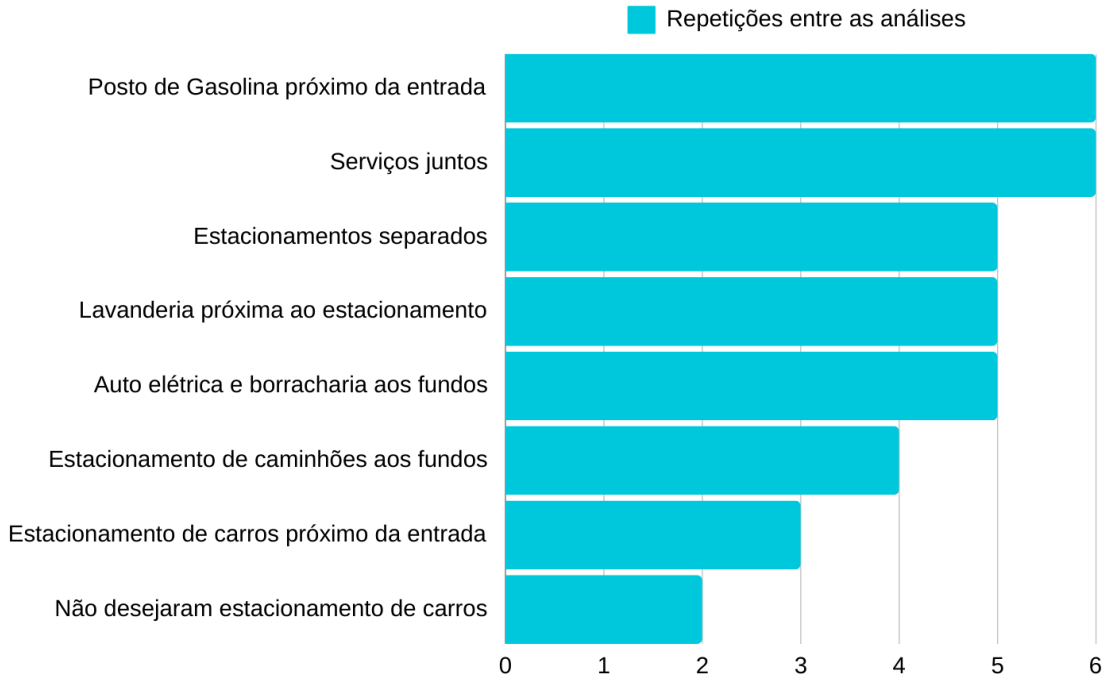


Fonte: Acervo Pessoal, 2024.

Após, solicitou-se aos entrevistados que organizassem os ambientes em um terreno, a partir do questionamento: “Como seria o Ponto de Parada ideal para você?”. Como principais respostas, obteve-se as repetições em relação às localizações do espaços elencados: (a) Seis participantes localizaram o Posto de Gasolina próximo da entrada; (b) Seis participantes mantiveram os serviços juntos, considerando ao menos três itens do grupo composto por mercado, farmácia, lojas e restaurantes; (c) Cinco mantiveram os estacionamentos separados por tamanho de veículo; (d) Cinco posicionaram a lavanderia próxima do estacionamento; (e) Cinco preferiram a autoelétrica e a borracharia aos fundos do terreno; (f) Quatro localizaram o estacionamento de caminhões aos fundos; (g) Três optaram pelo estacionamento de veículos pequenos próximo a entrada e; (h) Dois não desejaram carros pequenos no empreendimento.

Destaca-se a observação de que o parque infantil foi mencionado na organização do projeto por apenas dois dos homens entrevistados, enquanto todas as mulheres entrevistadas mencionaram como necessário, o que ressalta as diferentes perspectivas de gênero e as expectativas sociais em relação à responsabilidade pelas crianças durante a viagem na estrada.

Figura 3. Tabela de Organizações dos Espaços



Fonte: Acervo pessoal, 2024

Ainda, para participantes com mais tempo de estrada e conhecimento em logística de transportes, foi deixado livre para a criação de croquis, com o objetivo de extrair espaços mais detalhados a partir das suas próprias experiências ao longo dos anos.

Em um dos croquis, elaborado por um funcionário com mais de quarenta anos de experiência na estrada, foi definida a seguinte separação: (a) na construção principal, centralizada e próxima à avenida posicionou restaurantes/lanchonetes, lojas, farmácia 24 horas, lavanderia, barbeiro, amparo psicológico, pronto socorro,

borracharia, auto elétrica e estacionamento de veículos grandes; (b) como construção secundária, ainda às margens da avenida, estavam posto de gasolina, estacionamento de veículo pequenos, mercado 24 horas, dormitórios e espaço pet; (c) aos fundos do empreendimento, separado da área de lazer foram locados oficina, sala de espera e sala de jogos e; (d) também aos fundos do empreendimento, parquinho infantil, espaço de redes e quiosques como lazer.

No questionário online, os resultados revelaram dificuldades em cumprir a parada obrigatória a cada 5 horas de direção, em que 66,4% afirmaram não conseguir ou só “às vezes”. A principal razão apontada foi a falta de locais adequados (73,6%). Além disso, 91,3% relataram já ter dirigido com sono por não encontrar onde descansar, e 98,1% evitam parar em locais com má estrutura, como banheiros sujos e áreas inseguras. Novamente foram apresentados os ambientes, questionando quais seriam desejáveis em um PPD, revelando o estacionamento de caminhões, com sistema de cadastro e cancela, em primeiro lugar, seguido da lavanderia, farmácia; borracharia e mercado 24 horas, entre os cinco mais desejados.

Desta forma, o formulário confirmou a hipótese do estudo acerca da falta de apoio para as paradas obrigatórias previstas em lei, uma vez que os dados apontam para insuficiência na quantidade atual de PPDs e os ambientes apontados indicam as necessidades não atendidas nas estradas.

A observação *in loco* possibilitou validar as condições apontadas pelos usuários ao longo da pesquisa. A insuficiência de infraestrutura destinada à parada e ao descanso de condutores profissionais

mostrou-se recorrente nos diferentes trechos percorridos, tanto nas regiões Norte quanto Sul do país. Essa condição foi evidenciada, sobretudo, pela limitada disponibilidade de vagas nos pátios dos estabelecimentos, que se mostraram insuficientes para atender à demanda de veículos. Como consequência, foram observadas situações em que os condutores permaneciam em deslocamento mesmo diante de sinais de cansaço e sonolência, percorrendo longos trechos até encontrar espaços disponíveis para estacionar e descansar. Em determinadas situações, verificou-se ainda a utilização de acostamentos e de outros locais inadequados para a parada, comprometendo as condições de segurança e de descanso dos profissionais. Ademais, constatou-se que determinados estabelecimentos condicionam a permanência dos veículos em seus pátios ao pagamento de taxas, expulsando os profissionais quando não o fazem.

As condições de higiene configuram-se como um aspecto crítico da infraestrutura disponível aos condutores profissionais, diante da precariedade observada nos banheiros, tanto em relação às condições de limpeza quanto à insuficiência ou inexistência de instalações adequadas, como sanitários, chuveiros e lavatórios. Também foram identificadas limitações quanto à disponibilidade de espaços destinados à lavagem e secagem de roupas, à higiene pessoal e à limpeza das cabines dos veículos. Nesse contexto, observou-se que determinadas atividades básicas de higiene, como a escovação dos dentes, são realizadas pelos condutores em áreas expostas dos pátios, evidenciando a inadequação das condições oferecidas para o atendimento de suas necessidades básicas durante as paradas.

Ainda no que se refere à oferta de serviços, em especial alimentício, foram observados horários de funcionamento incompatíveis com a rotina dos condutores profissionais. Em razão das características e dimensões dos veículos, bem como da necessidade de cumprimento dos períodos de descanso estabelecidos pela legislação vigente, os motoristas frequentemente necessitam realizar suas paradas em turnos específicos. A incompatibilidade entre essas escalas e a disponibilidade dos serviços pode dificultar o acesso à alimentação e outras necessidades, com possíveis repercussões sobre a saúde e o bem-estar dos profissionais.

Também foram identificados trechos rodoviários que apresentam condições inadequadas de manutenção, mesmo em vias sob concessão e responsabilidade de empresas concessionárias. Essas deficiências podem contribuir para o desgaste e a ocorrência de danos aos veículos, ocasionar atrasos no cumprimento dos prazos de entrega e gerar desconforto aos condutores durante os deslocamentos, além de elevar os riscos relacionados à ocorrência de acidentes.

Estados da Região Norte, caracterizados por extensas dimensões territoriais, apresentam oferta insuficiente de locais destinados à parada e ao descanso dos condutores. Com grandes intervalos de áreas de baixa ocupação e disponibilidade de serviços reduzida, os motoristas precisam percorrer longos trechos até localizarem estabelecimentos que atendam às suas demandas, contribuindo para o aumento da fadiga e da exaustão.

Ao realizar a comparação entre os períodos de observação, não houveram mudanças significativas nas condições identificadas ao longo do intervalo de três anos. Embora a legislação tenha passado

por atualizações nesse período, permaneceram evidentes condições precárias de infraestrutura e diferentes adversidades enfrentadas pelos condutores profissionais. Tais circunstâncias podem repercutir negativamente sobre o bem-estar desses trabalhadores e contribuir para a desvalorização e o desestímulo à permanência na profissão.

6. DIRETRIZES PROJETUAIS PARA PPD

Com base nos dados coletados, foram identificados requisitos mínimos para a concepção de um Ponto de Parada e Descanso, cumprindo as exigências legais específicas, considerando o requerido pela Lei 13.103/2015 e as necessidades baseadas nas contribuições dos participantes da pesquisa.

Um equipamento que atua como moradia temporária de tantos profissionais, além de oferecer conforto e segurança ao profissional, seus acompanhantes, carga e veículo, deve ser funcional e sustentável.

Assim, a arquitetura pode considerar estratégias projetuais que mais se adequem ao clima e características locais. Seus aspectos construtivos devem preferir modulação para otimização da obra e redução de resíduos, permitindo ampliações.

É aconselhado o uso do paisagismo funcional para criação de microclima através de árvores de grande porte nativas para sombreamento e direcionamento dos ventos, assim como inserção de horta, pomar e compostagem. A proximidade com a natureza melhora a qualidade do ar e abrigo da avifauna, auxiliando na saúde e bem-estar.

Para fluxos de veículos e estacionamentos, é fortemente recomendado o uso da pavimentação em lajotas ou paralelepípedos devido a sua ação trepidante, evitando aumento da velocidade dentro do empreendimento, ao passo que permite maior permeabilidade em comparação a pavimentos asfálticos ou em concreto. Também deve ser feita a separação de estacionamento de curta permanência e estacionamento de longa permanência, conforme exigência da norma e como forma de promover o conforto e segurança dos condutores profissionais e suas famílias. Ademais, esta distribuição permite melhor alocação dos serviços, assim como a segregação dos fluxos de veículos pesados dos leves. Para os pedestres, a definição de calçadas centrais e laterais seguras e arborizadas atua na prevenção de acidentes.

A quantidade de vagas de veículos leves e pesados deve seguir a ANTT e concessionária responsável para o trecho de rodovia a qual o projeto será inserido, atendendo os principais veículos que trafegam pelo percurso selecionado. Quanto à sua elaboração, preferencialmente vagas em 45 graus, facilitando a manobra e permitindo um número maior de vagas, uma vez que o espaço de manobra diminui. Também foi observada a importância da utilização de vagas flexíveis, contendo cinquenta metros, sendo possível comportar até dois caminhões de vinte metros ou um de vinte metros e outro de trinta metros.

Assim um PPD pode se organizar em 3 setores: (1) **Comercial;** (2) **Hospedagem,** incluindo guaritas de entrada, saída e pagamento; e (3) **Serviços,** incluindo oficina mecânica e postos de combustível.

O setor Comercial pode atender tanto aos condutores profissionais quanto aos viajantes eventuais. Se possível, conectando-se com

áreas externas arborizadas e espaços de descanso e lazer. Entre seus serviços, é desejável que ofereça:

a. Sanitários localizados em fácil acesso e visibilidade, observação definida a partir das entrevistas com os usuários, nas quais, de forma unânime, foram apontados como o serviço mais necessário do projeto;

b. Banheiros família acessíveis, devido a grande quantidade de motoristas que viajam acompanhados de suas parceiras(os) e filhos;

c. Caixas eletrônicos para atender às demandas dos viajantes com acesso limitado a serviços bancários;

d. Pet shop (banho, tosa e vacinação), visto a demanda crescente de motoristas com animais de estimação;

e. Lojas de vestimentas, eletrônicos e acessórios para veículo. Podendo haver espaço para retirada de mercadorias compradas pela internet como através de *Lockers*;

f. Salão de beleza, barbearia e lavanderia - triviais em centros urbanos, porém, inacessíveis ao profissional rodoviário;

g. Farmácia 24 horas e ambulatório limitado, com o objetivo de realizar triagens rápidas, como aferir a pressão e verificar os reflexos.

h. Padaria, lanchonete e restaurante(s);

i. Área externa com mobiliário para descanso, parque infantil e pet place.

O setor de Hospedagem pode oferecer:

a. Dormitórios individuais e coletivos com layouts diversos que atendam motoristas solitários, casais, famílias ou companheiros de trabalho viajando juntos;

b. Cozinha coletiva, equipada com mobiliário e eletrodomésticos - considerando que muitos caminhoneiros utilizam a tampa do baú do caminhão para refeições;

c. Sala de jogos, academia fechada e ao ar livre e/ou sala de terapias, evitando patologias físico-motoras e psicológicas;

d. Sanitários, lavanderias, banheiros família e pequenos espaços anexos a cada vaga equipados com tomadas elétricas para condutores que preferem repousar em seus próprios veículos.

Enquanto o setor de Serviços, abertos ao público ou exclusivos, deve compreender as seguintes edificações:

a. Oficina mecânica especializada em veículos pesados, equipamentos mecânicos, de borracharia e elétrica, assim como espaço para limpeza de materiais;

b. Posto de veículos leves localizado, preferencialmente, próximo à entrada, evitando o fluxo desnecessário de carros onde trafegam caminhões;

c. Posto de veículos pesados e seleção de bombas preparadas com valas de lubrificação, interligadas entre si por meio de depósitos subterrâneos.

Dessa forma, as diretrizes apresentadas buscam orientar a concepção de Pontos de Parada e Descanso para além do atendimento aos requisitos legais, considerando as diferentes necessidades dos profissionais do transporte rodoviário e de seus acompanhantes. A articulação entre infraestrutura, funcionalidade, conforto ambiental, segurança, acessibilidade, lazer e serviços contribui para a configuração de espaços que proporcionem condições adequadas de repouso, convivência e atendimento às demandas cotidianas desses usuários.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante a realização do trabalho foi perceptível a escassez de conteúdos acadêmicos que relacionem a arquitetura às necessidades do condutor profissional. Os estudos mais comuns abordam as questões de saúde corporal e psicossocial, mas não do ambiente físico.

Apesar das dificuldades em encontrar referências, buscar informações diretamente com os próprios usuários, tornou-se essencial para a compreensão das suas necessidades e anseios. Os dados levantados confirmam a importância desses espaços e detalham o programa arquitetônico necessário e desejável.

Assim, para garantir o atendimento à legislação e trabalho digno aos condutores profissionais, que representam um papel tão importante no funcionamento do país, torna-se necessária a inserção de novos

Pontos de Parada e Descanso que ofereçam apoio enquanto espaço de alimentação, repouso, higiene pessoal e lazer.

É esperado que o estudo desenvolvido possibilite a compreensão do tema e auxilie na criação de projetos dedicados que atendam às necessidades dos profissionais que trabalham e vivem nas estradas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALESSI, Angélica; ALVES, Márcia. **Hábitos de vida e condições de saúde dos caminhoneiros do Brasil: uma revisão da literatura.** Ciência e Saúde, Rio Grande do Sul, jan. 2016. Disponível em: https://revistaseletronicas.pucrs.br/index.php/faenfi/article/view/18184. Acesso em: 24 mar. 2024.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS CAMINHONEIROS (ABCAM). **Cansaço Mata:** 20% dos acidentes acontecem com motoristas cansados e causam 30% das mortes. 2022. Disponível em: http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/686-cansacomata-20-dos-acidentes-acontecem-com-motoristas-cansados-e-causam-30-dasmortes. Acesso em: 8 mai. 2024.

BRASIL. Conselho Nacional de Saúde. **Resolução nº 510, de 7 de abril de 2016.** Dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais... Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, n. 98, p. 44-46, 24 maio 2016. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/cns/2016/res0510_07_04_2016.html. Acesso em: 18 nov. 2026.

BRASIL. **Consultar Pontos de Parada e Descanso em Rodovias (PPD).** Gov.br, 2023a.Disponível em: https://www.gov.br/pt-

br/servicos/consultar-pontos-de-parada-e-descanso-em-rodovias-ppd. Acesso em: 06 abr. 2024.

BRASIL. **Histórico.** ANTT, 2013. Disponível em: http://anuario.antt.gov.br/index.php/content/view/4978/Historico.html#:~:text=O%20Programa%20de%20Concess%C3%A3o%20de,de%20Transportes%20Terrestres%20. Acesso em: 2 mai. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015.** Brasília, DF: Presidência da República, [2015]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm. Acesso em: 18 abr. 2025.

BRASIL. **Lista de PPDs Certificados.** Gov.br, 2023b. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transporte-terrestre_/portal-trc/ppd/lista-de-ppds-certificados. Acesso em: 19 abr. 2025.

BRASIL. **Motoristas Habilitados.** ANTT, 2025b. Disponível em: https://dados.antt.gov.br/dataset/motoristas-habilitados/resource/33d40435-586b-47a6-81be-bba14e4eb21e?inner_span=True. Acesso em: 24 mai. 2025.

BRASIL. **Portaria nº 1.343, de 2 de dezembro de 2019.** Brasília, DF: Ministério da Economia/Secretaria Especial de Previdência e Trabalho, [2019]. Disponível em: https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-1.343-de-2-de-dezembro-de-2019-231009615. Acesso em: 06 abr. 2024.

BRASIL. **Resolução nº 6.054, de 31 de outubro de 2024.** Brasília, DF: Presidência da República, [2024]. Disponível em: https://anttlegis.antt.gov.br/action/TematicaAction.php?

acao=abrirVinculos&cotematica=21262326&cod_menu=7139&cod_modulo=422. Acesso em: 18 abr. 2025.

BRASIL. **RNTRC** em números. Gov.br, 2025a. Disponível em: https://www.gov.br/antt/ptbr/assuntos/cargas/rntrc-1/rntrc-em-numeros. Acesso em: 25 mai. 2025.

BRASIL. **Rodovias Federais.** Ministério dos Transportes, 2019. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/conteudo/rodovias-brasileiras. Acesso em: 20 mai. 2025

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. CNT; SEST SENAT; ITL. **Pesquisa CNT de Rodovias.** 2023. 26. ed. Brasília: [s.n.]. p. 204

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. CNT. **Painel CNT do Transporte - Rodoviário.** CNT, 2024. Disponível em: https://www.cnt.org.br/painel-cnt-transporte-rodoviario. Acesso em: 29 mar. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. CNT. **Pesquisa CNT Perfil dos Caminhoneiros.** CNT, 2019. Disponível em: https://www.cnt.org.br/perfil-dos-caminhoneiros. Acesso em: 8 mai. 2024.

OLIVEIRA, Michelle; CARLOTTO, Maria. **Fatores associados a transtornos mentais comuns em caminhoneiros.** Scielo Brasil, Rio Grande do Sul, 2020. Disponível em: https://www.scielo.br/j/ptp/a/VYmK8mw7JF76KfkzHzkSfKK/?lang=en#. Acesso em: 8 mai. 2024.

PEREIRA, Giuliana. **Fatores humanos envolvidos na saúde e segurança do motorista de ônibus intermunicipal.** Lume, Rio

Grande do Sul, 2017. Disponível em: https://lume.ufrgs.br/handle/10183/197321. Acesso em: 8 mai. 2024.

PEREIRA, Mariana. **A obesidade e outros fatores de risco associados à saúde de motoristas de caminhão de longa jornada que trafegam em rodovias do estado de São Paulo.** USP, São Paulo, 2020. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/5/5160/tde-02072021131824/publico/MarianadeMouraPereira.pdf. Acesso em: 8 mai. 2024.

RHEINGANTZ, Paulo. *et al.* **Observando a Qualidade do Lugar: procedimentos para a avaliação pós-ocupação.** 3. ed. Rio de Janeiro: Proarq, 2009.

RIZZO, Geraldo Nunes Vieira. **Sonolência ao dirigir no Sul do Brasil.** Porto Alegre, 1999. Disponível em: https://geraldorizzo.com.br/. Acesso em: 17 maio 2025.

RIZZOTTO, Rodolfo. **A importância social e econômica dos pontos de parada no Brasil.** SOS Estradas, 2015. Disponível em: https://estradas.com.br/wp-content/uploads/2013/07/Estudo-Importancia-Pontos-de-Parada-Brasil-dez-2015.pdf. Acesso em: 20 mai. 2025.

ROSSI, Mauro. **Caminhoneiros do Brasil.** Produção de Mirelle Hampel. [S.l.]: Barro de Chão, 2025. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=_DevofQ5Fm4. Acesso em: 13 out. 2025.

[1] Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC). E-mail: acesse o artigo original para visualizar o e-mail

[2] Doutora, docente da graduação em Arquitetura e Urbanismo e da Pós-graduação em Engenharia Civil da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC). ORCID: https://orcid.org/0000-0003-1463-7494. E-mail: acesse o artigo original para visualizar o e-mail.