



Elas desafiam o preconceito nas vias do DF

Sejam na boleia de um caminhão, na urgência de uma ambulância, sejam nas corridas de aplicativo, profissionais enfrentam a dupla jornada e a agressividade das pistas para pilotar as próprias vidas e sustentar suas famílias

Davi Pereira/CB/D.A Press



Se meus filhos adoecem ou eu mesma fico doente, posso deixar de trabalhar naquele dia"

Rebeca Mendes, motorista de carro por app

Marcelo Ferreira/CB/D.A Press



Não me envergonho. Foi essa luta que me permitiu pagar a faculdade dos meus filhos"

Alvenice Dias, agricultora e caminhoneira

Marcelo Ferreira/CB/D.A Press



Sempre tive que provar que dirigia bem, que tenho braços e pernas iguais aos deles (homens)"

Ione da Silva, condutora de ambulância

» LETÍCIA MOUHAMAD

O despertador de Alvenice Dias toca, todos os dias, às 3h, horário em que inicia os serviços em suas plantações. Aos 61 anos, a agricultora encara 141 km, ao menos duas vezes por semana, para comercializar seus produtos — tomate, pimentão, pepino e alface — nas Centrais de Abastecimento do Distrito Federal (Ceasa-DF). “Autoestima, para mim, é ganhar o dinheiro suado, fruto do meu trabalho, sem depender de homem algum. Na lavoura e na estrada, o que não me falta é coragem”, diz a produtora, que também vende para mercados. Seu caminhão, além de transporte, é sustento. Às vezes, vira casa e, quase sempre, companhia. É que Nice — para os mais chegados — cruza as rodovias sozinha. Ao lado do banco da motorista, ficam uma coberta, itens pessoais de higiene e uma garrafa de café, o suficiente para passar a madrugada no estacionamento da Ceasa à espera do movimento. “Na verdade, às 2h estou de pé. Descarrego o caminhão e levo as caixas para meu quadrado. Hoje, trouxe tomate, as vendas foram fracas, e a concorrência, grande”, lamenta, mas sem desanimar. Após vender na central, ela descarrega mais caixas em um mercado de Planaltina. No total, 150.

Foi nesse ritmo que Nice criou seis filhos. “Há dois anos, meu então marido resolveu me trocar por uma mulher mais nova. Disse que eu só queria saber de trabalhar. Mas não me envergonho. Foi essa luta que me permitiu pagar a faculdade dos meus filhos”, destaca.

Na estrada, a motorista já ouviu que “mulher ao volante é perigo constante” e recebeu gestos obscenos. “Logo eu, que dirijo com carga cheia e nunca me envolvi em acidentes. Tenho até o selo Bom Condutor. Infelizmente, o trânsito ainda é muito desrespeitoso conosco, as mulheres”, avalia.

Assim como Nice, pelo menos três milhões de mulheres exercem atividade remunerada (observação EAR na Carteira Nacional de Habilitação) no Brasil, por meio de diferentes tipos de transportes — carro, ônibus, caminhão, carreta, moto, ambulância, entre outros.

Raio X

Dados apontam que mulheres atuando como motoristas profissionais vêm aumentando nos últimos anos

PRESENÇA

	Distrito Federal	Brasil
Mulheres ao volante	69,4 mil	3,07 milhões
Crescimento (5 anos)	154%	93,4%
Nº de motoristas profissionais	333,9 mil	17,5 milhões
Representatividade feminina	20,7%	17,5%

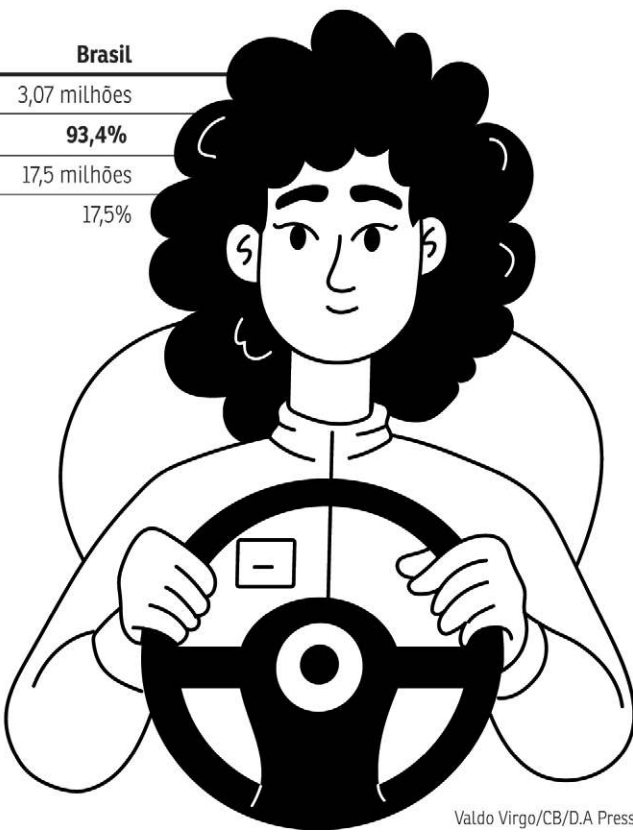
PERFIL/DF

Média de idade: **38 anos**
Jornada média: **39 horas** semanais nas ruas
Com carteira assinada: **63,3%**

CATEGORIAS/DF

Carros e aplicativos (B): **38,3%**
Motos e entregas (A e AB): **14%**
Ônibus e vans (D e AD): **5%**
Caminhões e carretas (C, E, AC e AE): **1,3%**

Fontes: Ministério dos Transportes, 2026 e IPEDF, 2024



Valdo Virgo/CB/D.A Press

No DF, esse número é de 69,4 mil, um aumento de 154,17% em relação a 2021, segundo o Ministério dos Transportes. Para elas, pilotar um veículo profissionalmente é sinônimo de autonomia e autoestima. Uma ferramenta de emancipação.

O caminho para essa independência, apesar de libertador, é também tortuoso. Nas estradas, as mulheres ainda enfrentam assédio, descrédito masculino e falta de oportunidades. Em alguns locais, sequer têm um banheiro adequado. Contra todos os entraves, seguem na luta e abrem espaço para outras. Esse é o ponto de partida da nova série de reportagens do **Correio**, *Esta é minha direção*.

Sobrecarga

O recente aumento de oportunidades e a maior demanda do mercado são duas das razões que explicam esse movimento expressivo

para o setor de transportes, segundo Carla Antloga, psicóloga, professora da Universidade de Brasília (UnB) e pesquisadora em saúde mental feminina, trabalho das mulheres e autonomia financeira. “Houve a necessidade de aceitá-las nesses espaços por falta de mão de obra masculina. Elas, então, começam a ocupá-los porque precisam trabalhar”, explica. “Para além disso, muitas mulheres simplesmente gostam desse setor. Não o ocupavam em maioria por falta de chances. Hoje, há vagas e elas podem exercer essas profissões, mas as condições não são as melhores”, pondera Carla.

Mesmo com o avanço, as motoristas representam menos da metade de todos os profissionais do setor de transporte, predominantemente masculino. Outro desafio está na sobrecarga em lidar com a segunda jornada de trabalho, a vida doméstica.

É o caso de Rebeca Mendes, 30, motorista de aplicativo que entrou

no ramo pelo complemento de renda e pela flexibilidade de horários. “Se meus filhos adoecem ou eu mesma fico doente, posso deixar de trabalhar naquele dia sem precisar justificar isso a alguém, priorizando minha família”, conta. Apesar de trabalhar com as corridas por até oito horas, de segunda a sexta-feira, a labuta não termina quando ela fecha o aplicativo. “Tenho dois filhos, Anna Cecília, de 4 anos, e Benjamin, 2. Levo-os para a escola às 8h e, em seguida, começo a trabalhar. Às 12h, busco a Anna no colégio e a deixo na casa da minha mãe. Às 17h30, busco Benjamin, pego Anna com minha mãe e encerro minha jornada”, detalha.

Chegando em casa, Rebeca brinca com as crianças, arruma a casa, prepara o jantar, dá banho nos pequenos e os coloca para dormir. A rota das corridas também é adaptada. “Rodo mais em Santa Maria, onde moramos, para facilitar para mim,

meu marido e meus filhos”, conta.

A motorista de app diz que se sente mais segura quando leva mulheres no veículo. “Apesar de os casos de assédio e situações de risco serem menos frequentes com esse público, não restrinjo as corridas a elas. Meu método é estar sempre atenta às atitudes de todos os passageiros”, destaca.

Trânsito agressivo

Se para Rebeca o risco pode estar no banco de trás, para Nice, motorista de caminhão há pelo menos 35 anos, o maior perigo está nas vias. “O trânsito no DF é muito agressivo. E as principais tragédias ocorrem por imprudência, como ultrapassagens indevidas. Você não tem noção de como dói ver um corpo esticado no chão, atropelado. Todos os dias rezo e peço proteção”, confidencia.

As mulheres, aliás, tendem a ter maior prudência e direção defensiva no trânsito. É o que aponta Lorena Freitas, mestre em engenharia de transportes e gerente de projetos do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP). “Realizamos (no ITDP) uma análise que mostra, com base em dados do Ministério de Transportes e da Polícia Rodoviária Federal de 2025, existir uma redução do risco relativo de acidentes de 75% nos casos envolvendo feridos e de 89,5% nos casos com vítimas com mulheres condutoras no geral”, detalha.

Ione da Silva, 55, entende bem do assunto. Há 20 anos na direção de ambulâncias do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu), ela lida, todos os dias, com sinistros de trânsito e precisa, mesmo na agitação das ocorrências, conduzir a equipe com responsabilidade. O trabalho cuidadoso, porém, não a privou da desconfiança velada sobre sua competência vinda de colegas, quando começou na profissão.

“Sempre tive que provar que dirigia bem, que tenho braços e pernas iguais aos deles e posso fazer o mesmo serviço. Mas o dia a dia traz a confiança e depois não ligamos mais”, avalia. Por conta da suavidade nas curvas e na velocidade, ganhou o apelido de “180” na equipe. “Falamos que, quando vão na parte

de trás da ambulância comigo ao volante, não passam mal, porque dirijo pensando no paciente. Se for uma fratura, não posso passar correndo em um buraco. Cada paciente é uma situação única”, destaca.

A dedicação virou passaporte para a realização de sonhos. Divorciada e sem filhos, ela transformou a autonomia financeira proporcionada pela profissão em combustível para desbravar outras frentes. Nas folgas, o descanso dá lugar à adrenalina de esportes radicais, como salto de paraquedas e bungee jump, além de viagens frequentes. “Amo minha vida de solteira e amo viajar. Já conheço quase o país inteiro. Meu objetivo agora é conhecer o exterior”, planeja.

A rotina pesada de salvar vidas em jornadas de 12 horas cobra o seu preço, e a motorista testemunhou a desistência de quase todos os colegas de sua geração no Samu. “Um médico uma vez me disse que o ‘samuzeiro’ tem data de validade, porque carregamos muito peso físico e emocional. Meus antigos colegas não aguentaram e pediram para sair. Eu continuo porque amo o que faço”, reforça. A escassez de mulheres na função é drástica: atualmente, no Samu do DF, Ione é uma das duas únicas condutoras em um total de 112 motoristas.

A necessidade de adaptações no setor de transportes para acolher as trabalhadoras une os diagnósticos técnico e psicológico das especialistas. De acordo com a psicóloga Carla Antloga, a dupla jornada e as exigências do mercado geram uma exaustão que “é crônica porque não podem descansar”, resultando em doenças psicossomáticas. Carla assinala que a dedicação das motoristas não deve ser usada para “glorificar o sacrifício”, mas para evidenciar que “elas fazem porque precisam”.

A vulnerabilidade cotidiana, como no caso de Nice, é amplificada pelas falhas estruturais das cidades, como ressalta a gerente de projetos do ITDP, Lorena Freitas, ao apontar que o sistema foi desenvolvido historicamente por homens, exigindo medidas fundamentais, como a criação de protocolos antiassédio.

Na próxima reportagem da série *Esta é minha direção*, conheça os desafios enfrentados pelas motoristas diante de falhas estruturais e de assédio.