



Entregadoras, caminhoneiras e motoristas de aplicativo falam sobre o assédio e a rotina de falta de infraestrutura

Orgulho da profissão, apesar da intolerância

» LETÍCIA MOUHAMAD

Uma bicicleta, um celular e uma “bag”. Esses são os instrumentos de trabalho de Kelly Vasques, 32 anos, cicloentregadora por aplicativo no Distrito Federal. Na rotina dela, a expressão “tempo é dinheiro” é seguida à risca. Quanto mais entregas faz — desde lanches até produtos veterinários — nas 10 horas diárias de serviço, maior o lucro. “Às vezes, bate a frustração quando algum cliente demora muito para receber um pedido. Se surge alguma corrida e não consigo pegá-la a tempo, fico prejudicada”, observa.

Por dia, Kelly pedala cerca de 30 km em Águas Claras e Taguatinga. O trânsito movimentado exige atenção dobrada e paciência. Horas antes de conversar com a reportagem, ela passou um susto. “Estava na calçada, quando o para-choque de um carro pegou no meu pneu e acabou acelerando a bike, que é elétrica. Sem querer, bati na lateral do veículo e machuquei meu braço”, conta.

A trabalhadora informou o caso à plataforma. “Até resolver a situação, fiquei bloqueada por oito horas no aplicativo”, lamenta. Apesar dos desafios diários, Kelly gosta da atividade. “A oportunidade surgiu quando pedi contas do antigo serviço como bartender. Estava em depressão profunda. Pedalar tem ajudado na minha saúde e os rendimentos têm sido positivos. Consigo arcar com meu tratamento e ajudar na criação do meu filho, que mora com a avó”, diz.

Segundo a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec), que reúne grandes plataformas, como iFood, Uber, 99 e Amazon, as mulheres representavam, em 2024, 6% dos motoristas e 2% dos entregadores parceiros no Brasil. “Para essas profissionais, o principal atrativo das plataformas é a flexibilidade e a autonomia na escolha de dias e horários”, avalia, em nota.

No entanto, nem a Amobitec nem sindicatos locais que representam essas categorias no DF têm estatísticas detalhadas acerca do perfil e das demandas dessas trabalhadoras. “A própria ausência de dados já mostra o desvalor com que as pautas delas são tratadas”, pontua Kethury Magalhães, socióloga e doutoranda pela Universidade de Brasília (UnB), cuja pesquisa trata da plataformação do trabalho feminino no Brasil.

Essa é a segunda reportagem da série do **Correio** *Esta é minha direção*, que investiga as conquistas e os desafios de mulheres que atuam no setor de transportes no país. Nesta edição, abordamos as dificuldades diárias, o “protocolo de sobrevivência” empregado por elas e o papel das empresas e das plataformas.

“Vai pilotar um fogão”

Se nas plataformas digitais a presença de mulheres é discreta, no transporte de cargas esse número é ainda menor. Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) indicam que, em 2025, havia 16.349 mulheres motoristas no setor. No DF, o montante foi de 97 — menos de 1% do quantitativo total desses profissionais. A maioria delas é responsável por cargas do comércio varejista e da indústria de produtos alimentícios. Foi o caso de Vânia Araújo, 48, que trabalhou como carreteira de 2012 a 2022. Hoje, é motorista de ônibus de turismo interestadual.

“Pekena”, como é conhecida pelas colegas, entrou no ramo do transporte de cargas por influência do ex-marido, que era caminhoneiro. Após a separação, manteve-se no ofício por gosto e por sobrevivência. “Costumava passar de 30 a 70 dias na estrada. Apesar da satisfação e da autonomia, era muito solitário. Via pouco meus três filhos e passava por vários perrengues”, recorda.

Uma das dificuldades mais recorrentes era a falta de banheiros femininos em pontos de parada nas rodovias, problema semelhante ao vivenciado pela

Marcelo Ferreira/CB/D.A Press



Tamara Dias começou a trabalhar no SLU como gari e hoje é uma das seis mulheres entre os 520 motoristas da empresa

Arquivo pessoal



Ser cicloentregadora ajudou a saúde mental de Kelly Vasques

cicloentregadora Kelly, quando pedalava na Asa Sul. “Até em dependências mantidas pelas transportadoras lidei com isso. Algumas vezes, improvisei banhos dentro da própria cabine da carreta”, descreve Vânia, que era a única mulher de um grupo de 10. “Quando nos reuníamos em alguma parada, eles achavam que a obrigação de suprir a alimentação de todos, fazendo comida, era apenas minha”, completa.

Em um desse locais, a carreteira ainda sofreu perseguições do antigo supervisor. “Ele sugeriu me colocar em espaços nos quais eu receberia uma comissão maior, com a condição de ter caso com ele. Como neguei, passou a me perseguir”, relembra. Vânia comunicou o assédio ao gestor, entrou com uma ação na Justiça e deixou a empresa. “As pessoas não enxergam nós, mulheres, como profissionais”, ressalta.

Como motorista de ônibus de turismo, ela vê o cenário com maior esperança. “Sinto-me mais respeitada. Faço o que gosto e ainda me divirto conhecendo o Brasil”, acrescenta. No WhatsApp, “Pekena” faz parte de um grupo chamado “As brabas do buzão”, no

qual mais de 200 motoristas de ônibus, de diferentes pontos do país, compartilham dicas e experiências relacionadas ao ofício. “O sentimento coletivo é de orgulho”, diz Vânia.

A pesquisadora Kethury Magalhães analisa que há uma ideia geral, seja na publicidade, seja no dia a dia das pistas, de que os veículos são feitos para homens. “Ouvi vários relatos de mulheres xingadas no trânsito. O ‘vai pilotar um fogão’ é uma constante. Elas tomam, inclusive, fechadas propositalmente, potencializando sua insegurança. Esse desrespeito é uma forma de dizer que aquele lugar (o trânsito) não é feito para as mulheres e que elas não deveriam estar circulando pela cidade”, contextualiza. “Apesar dos desafios, muitas mulheres que permanecem em ofícios ligados ao transporte, fazem porque têm amor à profissão. Para ela, é uma sensação de liberdade”, conclui.

Propósitos

Tamara Dias, 27, motorista do caminhão do Serviço de Limpeza Urbana

Arquivo pessoal



Vânia Araújo dirigia carretas e, agora, ônibus de turismo

(SLU) no DF também teve de provar a capacidade profissional. Ela ingressou na empresa como varredora (gari), mas tirou a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria D e conquistou a promoção para o volante em 2023. A virada de chave quase dobrou o salário dela e trouxe autonomia, mas veio acompanhada do preconceito velado de que teria sido promovida por ser mulher.

“Muitas pessoas descreditaram. Tive que demonstrar ser capaz”, desabafa a moradora do Novo Gama (GO). Quando precisa tomar água ou usar o banheiro, ela diz que tem receio de buscar apoio em locais predominantemente masculinos. “Em oficinas, evito pedir por medo de receber olhares ou escutar comentários indesejados. A gente acaba evitando”, explica. Atualmente, o SLU tem 520 motoristas. Desse total, apenas seis são mulheres.

Hoje, aos oito meses de gestação do seu primeiro filho, Tamara foi remanejada temporariamente para questões de segurança e ergonomia na cabine alta. “Quero que meu

filho, Oliver, tenha a mim como referência e cresça com a mentalidade de que nós, mulheres, podemos ocupar qualquer lugar. Meu plano é voltar a dirigir assim que cumprir a licença, contando com a compreensão da empresa para conciliar a amamentação”, antecipa.

Protocolo de sobrevivência

Motorista de aplicativo há dois anos no DF, Carla (nome fictício), 34, começou no ramo motivada pela busca de um rendimento melhor. À época, 2024, não restringia as corridas a mulheres. Porém, o cenário mudou cinco meses depois. “Um passageiro entrou no carro e começou a puxar papo, primeiro me elogiando e depois fazendo perguntas sobre minha vida pessoal. Evitei responder, mas não adiantou. Em um certo momento, ele tocou em meus braços e minha barriga, na tentativa de me agarrar. Tomei um susto, gritei e o expulsei do carro”, relata.

O assédio a fez ficar afastada da plataforma por dois meses. Quando retomou o serviço, passou a levar somente mulheres e, mais recentemente, voltou a aceitar corridas com homens. “Sigo praticamente um protocolo de sobrevivência: restrinjo as corridas a passageiros com boas avaliações e que deixam a viagem paga no cartão, porque isso reduz meu tempo dentro do carro com eles. À noite, faço apenas viagens curtas, dentro da minha cidade, Paranoá”, detalha. “Gosto do que faço. Depois que voltei a aceitar homens nas corridas, me sinto ainda mais corajosa”, completa.

Em fevereiro de 2025, um caso de violência extrema contra uma motorista de app chamou atenção para a urgência na proteção dessas profissionais. Ana Rosa Rodolfo de Queiroz Brandão foi assassinada a facadas por Antônio Ailton da Silva que, durante seu depoimento, confessou ter escolhido a vítima justamente por ser mulher. “Observei que ela estava no estacionamento externo do Conic e imaginei que, por ser mulher, seria mais fácil do que com um homem conseguir o transporte ou até mesmo subtrair seus pertences”, declarou, à época.

Antônio foi condenado, neste mês, a 29 anos, nove meses e 15 dias de reclusão pelo feminicídio de Ana Rosa.

Segurança

A Secretaria de Segurança Pública (SSP-DF) destaca a integração tecnológica do aplicativo da Uber com o serviço 190 da Polícia Militar (PMDF) para “agilizar o atendimento policial”. Do mesmo modo, a ANTT assinala que, embora a fiscalização de pontos de apoio nas rodovias concessionadas não atue “focada prioritariamente em motoristas mulheres”, o órgão apoia a expansão do projeto Rodovias Seguras para Todas para viabilizar “espaços físicos adequados e seguros às mulheres, iluminação e ações de conscientização” sobre o respeito às profissionais no asfalto.

A Amobitec classifica a proteção de motoristas e entregadoras como “prioridade absoluta” e detalha as ferramentas disponibilizadas por suas associadas. A 99 tem o recurso Modo Mulher, que permite às condutoras receberem chamadas apenas de passageiras e de homens bem avaliados; a Uber coloca à disposição a ferramenta U-Elas e expandiu o recurso Uber Mulher em Brasília, permitindo que usuárias optem por viajar com motoristas do sexo feminino; e o iFood oferece vantagens exclusivas para entregadoras, como “auxílio na gestação, apoio financeiro em casos de câncer de mama ou colo do útero e auxílio para o cuidado dos filhos”.

Na próxima reportagem da série *Esta é minha direção*, conheça iniciativas que buscam valorizar as mulheres profissionais do trânsito no Brasil.