

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
CAMPUS AVANÇADO GOVERNADOR VALADARES
INSTITUTO CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO**

Hozana Viana Sena De Souza

**A trajetória de Penha como uma das primeiras mulheres motorista de
caminhão no Brasil**

Governador Valadares

2023

Hozana Viana Sena De Souza

**A trajetória de Penha como uma das primeiras mulheres motorista de
caminhão no Brasil**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Departamento de Administração do Instituto Ciências Sociais Aplicadas na Universidade Federal de Juiz de Fora Campus Avançado Governador Valadares, como requisito parcial à obtenção do Bacharelado em Administração.

Orientador: Prof. Dr. Denis Alves Perdigão

Governador Valadares

2023

PÁGINA RESERVADA PARA FICHA CATALOGRÁFICA

Hozana Viana Sena De Souza

A trajetória de Penha como uma das primeiras mulheres motorista de caminhão no Brasil

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Departamento de Administração do Instituto Ciências Sociais Aplicadas na Universidade Federal de Juiz de Fora Campus Avançado Governador Valadares, como requisito parcial à obtenção do Bacharelado em Administração.

Aprovado em 13 de julho de 2023.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Denis Alves Perdigão – Orientador
Universidade Federal de Juiz de Fora

Prof^a. Dr^a. Juliana Goulart Soares do Nascimento
Universidade Federal de Juiz de Fora

Prof. Dr. Leonardo Lemos da Silveira Santos
Universidade Federal de Juiz de Fora

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar meu profundo agradecimento a Deus por me guiar em cada passo dessa jornada. Sua presença e força foram fundamentais para que eu superasse os desafios encontrados ao longo do caminho.

Agradeço de coração à minha família, em especial à minha mãe, Maria José, que tem sido meu grande exemplo de fé, amor e superação. Sua dedicação e apoio incondicional foram essenciais para que eu pudesse alcançar este momento. Agradeço também à minha avó, Maria da Penha, mesmo sem laços sanguíneos, ela é um exemplo de amor e minha avó de coração. Sua experiência de vida foi minha maior inspiração e me motivou a me aprofundar neste estudo.

Aos meus colegas de faculdade, Gustavo, Lucas, Luciano, Manoel, Mariana, Monalisa, Tainara e Thais, quero expressar minha gratidão por me acompanharem nessa jornada desafiadora. Nas noites anteriores às provas, estudando juntos, compartilhando conhecimento e nos apoiando mutuamente, foram momentos valiosos. As amizades que surgiram nesse período são tesouros que levarei para o resto da minha vida.

Agradeço também aos professores que, desde a educação básica, foram fundamentais para despertar em mim um pensamento crítico e me ensinaram como a busca pelo conhecimento pode ser recompensadora. Suas orientações e ensinamentos moldaram minha trajetória acadêmica e foram a base para o desenvolvimento deste trabalho. Sou grata pela dedicação e inspiração que transmitiram a mim.

Por fim, gostaria de agradecer ao meu orientador, Denis, por sua paciência, orientação e atenção dedicadas à elaboração da minha pesquisa. Seu conhecimento especializado e disponibilidade para esclarecer minhas dúvidas foram cruciais para o aperfeiçoamento deste trabalho. Sou grata pela sua orientação constante ao longo dessa jornada.

RESUMO

Este estudo foca em contribuir para a desconstrução de estereótipos sociais e culturais de gênero, dando voz a uma mulher caminhoneira dos anos 1960 no Brasil e examina sua luta por espaço em um contexto historicamente dominado por homens. O problema de pesquisa delineado é: Quais são os principais aspectos históricos da trajetória de Penha, uma das primeiras mulheres motoristas de caminhão no Brasil? Em resposta a tal questionamento, o objetivo geral é conhecer os principais aspectos históricos da trajetória de Penha, como uma das primeiras mulheres motoristas de caminhão no Brasil. Para tanto, os seguintes objetivos específicos foram traçados: caracterizar o ingresso da mulher no mercado de trabalho caminhoneiro brasileiro; identificar as principais dificuldades encontradas pelas mulheres na sua inserção no mercado de transporte rodoviário de cargas do Brasil; analisar os aspectos históricos do pioneirismo de Penha na atividade de caminhoneira no Brasil. Discutir o pioneirismo das mulheres como caminhoneiras no Brasil proporciona uma nova perspectiva sobre a inserção feminina nessa atividade, contribuindo para a evolução do pensamento social, a compreensão dos impactos gerados e a quebra de estereótipos de gênero. Esta pesquisa é de natureza qualitativa e exploratória, envolvendo coleta de dados primários por meio de entrevistas não estruturadas, seguindo a metodologia de história de vida, por meio da vertente trajetória de vida, abordando um recorte da juventude de Penha. E para coleta de dados secundários, foi realizada uma pesquisa bibliográfica voltada à compreensão da inserção das mulheres no mercado de trabalho brasileiro aliada a uma pesquisa documental que enriquece o presente trabalho apresentando Neiva Chaves Zelaya e Nahyra Schwanke que desempenharam papéis pioneiros no setor feminino de transporte. A pesquisa revelou que o pioneirismo das caminhoneiras foi impulsionado pela paixão e conhecimento de direção, mas salienta que o fator financeiro também teve importante contribuição em alguns casos. As pioneiras reuniram coragem para enfrentar desafios desconhecidos, superar preconceitos, desaprovação social e para se impor para quebrar estereótipos de fragilidade. Com resiliência, conquistaram seu espaço e a admiração dos colegas de estrada.

Palavras-chave: Pioneirismo feminino. Mulheres caminhoneiras. Desigualdade de gênero. Divisão sexual do trabalho.

ABSTRACT

This study aims to contribute to the deconstruction of social and cultural gender stereotypes by giving voice to a female truck driver from the 1960s in Brazil and examining her struggle for space in a context historically dominated by men. The outlined research problem is: What are the main historical aspects of Penha's journey, one of the first female truck drivers in Brazil? In response to this question, the overall objective is delineated to understand the key historical aspects of Penha's journey, as one of the first female truck drivers in Brazil. To achieve this, the following specific objectives have been set: to characterize women's entry into the Brazilian trucking job market; to identify the main challenges women faced in their integration into the cargo transport market in Brazil; to analyze the historical aspects of Penha's pioneering role as a female truck driver in Brazil. Discussing women's pioneering role as truck drivers in Brazil provides a fresh perspective on female involvement in this activity, contributing to the evolution of social thought, the understanding of generated impacts, and the breaking of gender stereotypes. This research is qualitative and exploratory in nature, involving the collection of primary data through unstructured interviews, following the life history methodology, specifically the life trajectory approach, focusing on a segment of Penha's youth. For secondary data collection, a bibliographic study was conducted to understand women's integration into the Brazilian job market, combined with documentary research that enriches this work by presenting Neiva Chaves Zelaya and Nahyra Schwanke, who played pioneering roles in the female transportation sector. The research revealed that the pioneering spirit of female truck drivers was fueled by a passion for driving and knowledge, while also emphasizing the important role of financial factors in some cases. These pioneers gathered the courage to confront unknown challenges, overcome prejudice, social disapproval, and assert themselves to shatter fragility stereotypes. Through resilience, they secured their place and earned the admiration of their fellow road companions.

Keywords: Female pioneers. Women truck drivers. Gender inequality. Sexual division of labor.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
2 REFERENCIAL.....	14
2.1 AS MULHERES NO MERCADO DE TRABALHO NO BRASIL.....	14
2.1.1 A naturalização da divisão sexual do trabalho.....	15
2.1.2 Divisão sexual do trabalho no Brasil: influências históricas e culturais.....	17
2.2 O PIONEIRISMO FEMININO NO MERCADO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS DO BRASIL.....	24
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	30
4 A HISTÓRIA DE PENHA COMO MULHER MOTORISTA DE CAMINHÃO.....	33
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	40
REFERÊNCIAS.....	43
APÊNDICE.....	48

1 INTRODUÇÃO

Desde as civilizações mais antigas há registros da submissão e objetificação da mulher em relação ao homem. Como na Grécia antiga, onde as descrições, já deixavam clara a divisão do trabalho por gênero, ao homem tem sido, ao longo da história, designado o papel de provedor das necessidades materiais do lar e papel de cidadão livre da esfera política, mantendo restrito à mulher apenas a esfera privada do lar (PEDRO; GUEDES, 2010).

Esse molde social patriarcal pressupõe as relações de gênero e atuação nas funções sociais, pré-determinadas com papéis distintos em razão do órgão sexual (SAFFIOTI, 1988). Essa rígida posição de desigualdade de gênero perdurou por muito tempo na história do Brasil e do mundo. Atualmente, ainda é visível em diversas esferas da sociedade a herança e resquícios desse modelo. Percebe-se, ainda, que essa forma de divisão social é presente não somente nas civilizações colonizadoras vindas da Europa como, também, nas civilizações nativas já estabelecidas no território brasileiro pré-colonial.

No âmbito do trabalho, é perceptível a maior participação das mulheres em períodos de guerra quando os homens tiveram de se ausentar para irem para frente de batalhas. Nesse momento, tanto mulheres quanto crianças, começaram a atuar no mercado de trabalho como uma força de trabalho secundária, visto que, com o retorno dos homens, as mulheres deixam seus postos de trabalho induzidas fortemente pelas mídias e outras instituições, através da propagação da ideia de que deveriam ceder seus postos e retomarem aos afazeres domésticos (CAVALCANTE; TORRES, 2012).

A luta das mulheres, ao longo da história, por seus direitos e contra a determinação de confinamento à esfera privada, afirmada como natural, é constante. Segundo Pedro e Guedes (2010, p. 3-4), “a conquista por seu lugar numa sociedade que possui uma forte resistência quanto a novos conceitos de gênero tem sido uma tarefa muito difícil e de garra”. Dessa luta destaca-se o movimento feminista que inicia-se ao final da década de 1960, nos Estados Unidos e na Europa. Um dos acontecimentos mais marcantes, e que causou grande reflexão sobre a questão da igualdade de gênero, foi o protesto conhecido como a queima dos sutiãs, que, com a ajuda da mídia, alcançou repercussão mundial. Nesse protesto, as ativistas do grupo *Women's Liberation Movement*, nos EUA, pretendiam queimar diversos objetos

que representam e impunham a ditadura da beleza durante o concurso de *Miss American* (CALVACANTI, 2008).

No Brasil, o movimento feminista iniciou-se, também, na década de 1960. Porém, ele apresentava alguns traços conservadores, herdados da forte influência do modelo familiar patriarcal. Os primeiros estatutos defendiam a igualdade entre gêneros e o espaço da mulher no mercado de trabalho, o qual foi fundamental para a conquista de direitos trabalhistas e previdenciários para as mulheres, como a licença-maternidade e a aposentadoria por tempo de contribuição. Mas, repudiavam a discussão a respeito da liberdade sexual (PEDRO; GUEDES, 2010). No período que abrange o golpe militar de 1964 observa-se uma maior repressão contra os movimentos feministas. Contudo, é registrado a resistência à ditadura de grupos de mulheres através de manifestações públicas, passeatas, entre outras formas. Cabe também destacar que entre 1970 e 1980 a entrada das mulheres no mercado de trabalho no Brasil começou a ser significativa, registrando uma taxa de participação de 19,4% para 29,4% (IBGE, 1970, 1980).

Apenas em 1993, na Reunião de Viena, a Comissão de Direitos Humanos, realizada pela ONU, reconheceu e exigiu que fossem tomadas medidas para coibir a violência de gênero. A partir deste momento há mais conquistas de direitos das mulheres. No Brasil, pode-se citar como a de maior destaque a Lei Penha (Lei nº 11.340/2006), elaborada para enfrentar a violência de gênero, que cria mecanismos legais para coibir, punir e prevenir a violência doméstica e familiar contra a mulher. A partir do sancionamento dessa lei, percebe-se o avanço de medidas públicas em todos os âmbitos que buscam preservar os direitos das mulheres, permitir e estimular a criação de conselhos, de varas especializadas, de casas abrigo, entre outras organizações sociais, que possibilitam a criação de redes de apoio, às mulheres em situação de vulnerabilidade e às vítimas de violência, além da conscientização e estímulo à desigualdade de gênero.

Como contextualizado, é notável o progresso das discussões a respeito das questões de gênero e as conquistas adquiridas pelas mulheres. Entretanto, ainda há um longo caminho a percorrer, como por exemplo a ocupação no mercado de trabalho. Principalmente, em segmentos predominantemente ocupados por homens, como é o caso das engenharias (ZANCANARO *et al.*, 2019) e do setor de caminhoneiros, objeto da presente pesquisa.

A pesquisa tem como questão norteadora a seguinte abordagem: Quais são os principais aspectos históricos da trajetória de Penha, uma das primeiras mulheres motoristas de caminhão no Brasil? Este constitui o cerne do problema de pesquisa.

Dessa maneira com intuito de guiar a busca pela resposta do problema de pesquisa segue-se o objetivo geral de conhecer os principais aspectos históricos da trajetória de Penha, como uma das primeiras mulheres motoristas de caminhão no Brasil, a presente pesquisa estabelece os seguintes objetivos específicos:

- caracterizar o ingresso da mulher no mercado de trabalho caminhoneiro brasileiro;
- identificar as principais dificuldades encontradas pelas mulheres na sua inserção no mercado de transporte rodoviário de cargas do Brasil;
- analisar os aspectos históricos do pioneirismo de Penha na atividade de caminhoneira no Brasil.

Para atender aos objetivos de pesquisa, este trabalho propõe realizar uma pesquisa de natureza qualitativa, com coleta de dados obtida junto a fontes primárias, dando voz a mulheres que foram pioneiras no setor de transporte rodoviário atuando como caminhoneiras. Para tal, história de vida e pesquisa documental foram os métodos escolhidos para realizar a coleta de dados, a serem analisados por meio da análise de discurso.

Discutir sobre os principais aspectos históricos do pioneirismo do trabalho de mulheres como caminhoneiras no Brasil justifica-se por proporcionar uma nova perspectiva acerca da inserção da mulher nessa atividade de trabalho predominantemente masculina. Pois, fomentar essa discussão é fundamental para a evolução do pensamento social possibilitando a compreensão das consequências e impactos na vida de milhares de pessoas e gerações a partir dos sacrifícios típicos daqueles que se fizeram pioneiros e pioneiras no rompimento de barreiras sociais. Discussões como esta, que começaram no meio acadêmico a partir da década de 1970, em resposta ao crescimento do movimento feminista, contribuíram para com as conquistas sociais das mulheres e quebra dos estereótipos de gênero, já que elas puderam contribuir profissionalmente em diversos mercados antes predominantemente masculinos. Agora não mais como uma força de trabalho secundária, mas como uma possibilidade de autonomia.

Mesmo com toda a conquista feminina obtida até hoje, ainda há alguns mercados em que prevalece a segmentação de gênero. Um grande exemplo é a atividade de caminhoneiros que, segundo pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2019) é quase exclusivamente composto por homens, que ocupam cerca de 99,5% dos postos de trabalho.

Não é necessário analisar de forma aprofundada para compreender a importância e dependência do país para com o setor rodoviário de transportes. Torna-se mais fácil ainda perceber a relevância do papel do caminhoneiro, para com a economia e funcionamento do Brasil, simplesmente ao recordar-se das dificuldades vivenciadas devido a abrupta interrupção do fornecimento de bens e insumos básicos, no território nacional, em razão da greve dos caminhoneiros em 2018.

De forma a mensurar o impacto do setor, a Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC, 2020) estima que o PIB brasileiro do setor de transporte rodoviário seja de 29%, visto que ele possibilita a ligação entre produtores e consumidores. Ainda é importante destacar os avanços do segmento, mais especificamente no transporte de cargas, que até outubro de 2022 acumulava saldo positivo de quase 72 mil postos de trabalho com carteira assinada no país (CNT, 2022b). Nos últimos anos, mesmo com a crise enfrentada no país, principalmente devido à pandemia do novo coronavírus, o setor registrou crescimento constante, encerrando 2021 com um crescimento de 4,0% comparado ao mesmo período do ano anterior, tal crescimento que desacelerou em 2022 porém permanece constante (CNT, 2022a). Portanto, é possível notar mediante os dados mencionados a expressiva representação do setor não somente na economia do país como também no impacto social e geração de empregos.

Para tanto, conhecer os aspectos históricos que levaram à divisão sexual do trabalho, como o processo de inserção e permanência feminina no mercado de trabalho no Brasil com um foco nos segmentos predominantemente ocupados por homens, é essencial para compreensão do papel da mulher na atividade de caminhoneiras, entender como se deu o processo de inserção das pioneiras, as principais dificuldades enfrentadas, os preconceitos, as inseguranças, as necessidades que levaram ao ofício, os desejos, entre outras questões. Tendo em mente que, a presente monografia é classificada como pesquisa básica, sendo assim, há o propósito de elaborar conteúdo sólido suficiente para fundamentar

pesquisas futuras que propiciem impacto positivo nos desafios enfrentados pelas mulheres na tentativa de inserção nos mercados predominantemente masculinos.

2 REFERENCIAL

2.1 AS MULHERES NO MERCADO DE TRABALHO NO BRASIL

Para iniciar a discussão a respeito da inserção feminina no mercado de trabalho, é necessário que, primeiramente, se aborde a divisão sexual do trabalho. Apesar de ser um fenômeno presente na sociedade há muito tempo, o tema tornou-se relevante academicamente há poucas décadas. Destacam-se diversos estudos a respeito da divisão sexual do trabalho iniciados na França, no início da década de 1970, sendo este um período conhecido por diversas reivindicações do movimento feminista e que serve de impulso às pesquisas (HIRATA; KERGOAT, 2003). Neste capítulo, será apresentada a evolução do mercado de trabalho no Brasil e como a divisão do trabalho se desenvolveu ao longo do tempo. Com base nessas informações, será discutida a inserção feminina no mercado de trabalho nacional.

A divisão do trabalho entre os gêneros nasce do regime patriarcal. Este que, na história, determina os princípios da política e da economia latifundiária e monocultora, como também exerce grande influência na constituição das estruturas da família, permanecendo presente no Brasil por um longo período e sendo caracterizado pela exploração da mulher pelo homem (ANDRADE; CARVALHO NETO, 2015). Como abordam Hirata e Kergoat (2003), no espaço do trabalho há a diferenciação do “valor” do trabalho, em sentido antropológico e ético, para induzir a hierarquia social, tendo o trabalho realizado pelo homem maior valorização que o da mulher.

Dessa forma, conceitua-se a separação sexual do trabalho como a divisão do trabalho decorrente das relações sociais entre os sexos, construída socialmente e historicamente, como o fator fundamental para relação social. Designando-se, prioritariamente, aos homens a esfera produtiva (com maior valor social) e às mulheres a esfera reprodutiva, que conseqüentemente levam a sua permanência no interior da casa (HIRATA; KERGOAT, 2007).

Como observam as autoras citadas, é possível através do conceito, destacar dois princípios fundamentais: o da separação entre trabalhos; e o princípio hierárquico entre as pessoas, que se encontram “em todas as sociedades conhecidas e são legitimados pela ideologia naturalista” (HIRATA; KERGOAT, 2007,

p. 599). Ou seja, torna-se algo comum e natural para todos. E neste processo de naturalização, resultado de eras de dominação masculina, juntamente percebe-se a participação da religião como reforço ao longo da história humana.

2.1.1 A naturalização da divisão sexual do trabalho

Constata-se que desde os tempos pré-históricos, a participação das mulheres vem sendo limitada, e embora existam diversas teorias sobre as práticas sociais das sociedades de coletores antes da transição para sociedades agrícolas, não há consenso sobre o estilo de vida dos antigos povos. No entanto, é interessante destacar as teorias que propõem a existência de grupos com práticas sociais mais igualitárias ou mesmo matriarcais, como a teoria do "matriarcado original" de J.J. Bachofen (1861), proposta no século XIX, que, embora não seja amplamente aceita pela comunidade acadêmica atual, foi importante para o desenvolvimento da antropologia e dos estudos de gênero.

De acordo com Paz e Dias (2008), tais modelos sociais mais igualitários ou até matriarcais foram gradualmente substituídos pelo patriarcado, devido à transição para uma economia agrícola que levou à concentração de recursos e, conseqüentemente, a um aumento da desigualdade social. Com a produção de alimentos em grande escala, os homens assumiram o papel de provedores, principalmente devido às aptidões físicas, o que resultou em uma divisão mais estrita do trabalho e uma maior diferenciação entre as funções de homens e mulheres na sociedade. Como resultado, muitas sociedades se tornaram mais patriarcais, com os homens detendo mais poder político e social do que as mulheres.

Um exemplo disso pode ser visto na sociedade Trobriand estudada por Malinowski (1976), um dos pioneiros da antropologia social moderna, onde os grupos eram patrilineares, ou seja, a linhagem era traçada através do pai e a herança passava de pai para filho. Embora as mulheres desempenhassem um papel importante na economia da comunidade, sendo responsáveis pela produção de roupas, tecidos e alimentos, como a agricultura e a pesca em pequena escala, que forneciam a maior parte dos recursos alimentares para a comunidade, elas não detinham o poder político ou social na sociedade, que era dominada pelos homens.

Apesar de o poder legitimado na sociedade ter sido predominantemente manipulado pelos homens, observa-se que as mulheres, ao longo do tempo, frequentemente desenvolveram estratégias para driblar esse poder quando o mesmo fosse ofensivo a elas ou a seus próximos (ROCHA-COUTINHO, 1992). Uma análise minuciosa dos textos antigos e um olhar atento à participação feminina na história revelam que muitas mulheres lideraram exércitos em batalhas, reinaram e desempenharam um papel crucial no desenvolvimento social de suas épocas. Embora o papel significativo das mulheres na sociedade tenha sido frequentemente ignorado ou minimizado, ele pode ser reconhecido por meio do estudo cuidadoso dos registros históricos (ALDHOUSE-GREEN, 2018).

Na antiguidade, um exemplo notável é a rainha bretã de Icena, chamada Boudica ou Boadiceia, mencionada por historiadores romanos como Dion Cássio (1988) e Tácito (1986, 1999) em suas obras históricas. Dion Cássio a descreve em "História Romana", escrita no século III d.C., enquanto Tácito a menciona em "Agrícola" e em sua obra mais conhecida, "Anais", escrita no século I d.C. Boudica liderou uma das primeiras revoltas contra a ocupação romana da Bretanha em 60 ou 61 d.C, tornando-se a primeira mulher a liderar um levante contra Roma.

Ainda assim, a análise crítica realizada por Aldhouse-Green (2018) dos textos que relatam o feito da rainha bretã sugere que, mesmo que a história eurocêntrica fundada aos moldes patriarcais tenda a minimizar a participação das mulheres no contexto social, político e econômico, a divisão sexual do trabalho na antiguidade não homogeneizou passivamente essa participação. E de fato, a cultura ocidental, influenciada pela religião judaico-cristã a partir da antiguidade, iniciou um processo de fragilização da mulher, estereotipando-as e limitando sua atuação no mercado de trabalho, estabelecendo quais profissões são ou não apropriadas e qual papel elas devam desempenhar na sociedade (BEAUVOIR, 1967).

Durante a idade da razão ou modernidade, período em que o renascimento passou a disseminar o uso da racionalidade no pensamento coletivo. Embora tenha contribuído para diminuir a repressão em relação ao trabalho feminino no cuidado com os doentes, a mulher que utilizava conhecimentos milenares sobre o uso de ervas para tratar enfermos, durante a época medieval, era rotulada como bruxa (HOBSBAWM, 2008). Durante esse período, a participação das mulheres nas atividades produtivas, lavouras, na produção artesanal de utensílios e na indústria têxtil, foi e ainda é invisibilizada (HOBSBAWM, 2008).

Destaca-se ainda, fortemente nesse período o processo de naturalização da desigualdade de gênero, como é apresentado na obra "A Condição das Mulheres na Europa do Século XVIII" de Jean-Jacques Rousseau (2009), onde ele defende que as mulheres são inferiores aos homens devido à sua natureza biológica e argumenta que as mulheres devem ser educadas para se tornarem boas esposas e mães, e que sua principal função na sociedade é a de serem companheiras e auxiliares dos homens.

Dessa maneira, na sociedade europeia pré-industrial havia uma clara distinção de funções entre homens e mulheres, sendo atribuído aos homens o papel de provedores do lar e o trabalho produtivo, enquanto as mulheres eram responsáveis pelos afazeres domésticos, criação dos filhos e, em alguns casos, auxiliavam nos negócios das oficinas artesanais e agricultura (HOBBSAWM, 2015). Sabe-se que, essa divisão de trabalho androcêntrica exerceu uma forte influência nos colonizadores portugueses que chegaram ao Brasil, e a naturalização desse modelo de divisão de trabalho ainda se faz presente em muitos aspectos da vida cotidiana.

A divisão sexual do trabalho é um fenômeno histórico e cultural que permeia muitas sociedades, e na sociedade europeia pré-industrial, essa divisão era clara. No entanto, essa visão androcêntrica também influenciou profundamente a sociedade brasileira, onde a divisão de trabalho entre homens e mulheres é evidente em muitos aspectos, desde o mercado de trabalho até as relações familiares. Por exemplo, mulheres ainda são maioria em profissões que são consideradas "femininas", como enfermagem e professores de escola primária, enquanto homens são maioria em profissões que são consideradas "masculinas", como engenharia e ciências exatas (IBGE, 2016).

2.1.2 Divisão sexual do trabalho no Brasil: influências históricas e culturais

No contexto brasileiro, a compreensão mais aprofundada da divisão sexual do trabalho exige uma análise da influência histórica e cultural que moldou essa realidade, influência essa que foi brevemente discutida no tópico anterior. Apesar dos avanços legais e sociais nas últimas décadas no Brasil, ainda há muitos desafios a serem enfrentados para a construção de uma sociedade mais igualitária e

justa para homens e mulheres. Dessa forma, esse será o tema a ser desenvolvido na presente seção.

Ao compreender a história da humanidade abordada no tópico anterior, é possível inferir também que a naturalização da divisão sexual do trabalho encontra suas raízes também no contexto brasileiro desde os tempos primórdios, com a presença dos povos nativos. Entretanto, como salientado por Raminelli (2004), é importante ter em mente que os documentos dos séculos XVI e XVII, produzidos pelos viajantes que observaram a cultura dos nativos brasileiros, apresentam imprecisões e contradições entre si, além de descreverem a visão eurocêntrica dos indígenas, que muitas vezes adquiriu um viés religioso. Essa abordagem resultou na descrição da cultura nativa sob um estigma teológico, no qual os colonizadores eram considerados o povo de Deus, razão que legitimava sua superioridade sobre os habitantes nativos (RAMINELLI, 2004).

Em suma, no período pré-colonial, é possível observar que na cultura indígena as mulheres ocupavam uma posição inferior na sociedade, como apontado por Baseggio e Silva (2015). As autoras completam que, os meninos desde pequenos recebiam os ensinamentos e costumes de estabelecer superioridade em relação à elas. Com a chegada dos portugueses, complementa Mary del Priore (2016a) que, a estratégia matrimonial de casamentos entre os europeus e as jovens indígenas funcionou como um modo de organizar a transição da produção coletiva para a de excedentes regulares. Essa estratégia foi adotada com todos os povos europeus que mantiveram contato na área tupi-guarani (PRIORE, 2016a).

Priore ainda destaca que a instauração de capitânicas hereditárias impactou negativamente as relações entre os portugueses e os povos nativos, com o confisco de terras indígenas e o trabalho agrícola forçado imposto às populações. Isso representou um golpe mortal aos autóctones, que antes viviam em relações relativamente pacíficas. Além disso, os homens, antes guerreiros e caçadores, agora se viam reduzidos às tarefas femininas e esmagados num ritmo de trabalho próximo à escravidão (PRIORE, 2016a). A autora complementa que, esse desdobramento culminou na rejeição à dominação europeia, os nativos desenvolveram estratégias de fuga e resistência que lhes permitiam manter sua autonomia. As rebeliões lideradas pelos indígenas eram violentas e resultavam em perdas para ambos os lados.

Nesse contexto, as mulheres indígenas que passaram pelas imposições do novo sistema, sofreram mais com a mudança sendo forçadas a mudarem seus hábitos culturais e vestimentas, além de, no âmbito sexual, passarem a ser escravas e reprodutoras extraconjugais dos grandes senhores (BASEGGIO; SILVA, 2015).

Posteriormente, como conta Treccani (2006), a Igreja que havia se oposto à escravidão de povos africanos, também se manifestou contrária à escravidão de povos indígenas no Brasil, obrigando os portugueses a buscar alternativas de mão-de-obra para sanar o problema de escassez que os colonizadores enfrentavam na sua expansão pelo mundo. Portugal já tinha experiência no tráfico de escravos africanos, alternativa muito lucrativa para a Coroa Portuguesa. A soma da infraestrutura pré-estabelecida e a demanda viabilizaram a chegada dos povos africanos ao Brasil (TRECCANI, 2006).

Nesse processo, segundo Baseggio e Silva (2015), o Brasil tornou-se um país com predominância de tráfico de escravos, onde as pessoas eram sujeitas a condições deploráveis, submetidas a fome e doenças. Na divisão do trabalho desses escravos, aos homens era atribuído o campo, serviços braçais e brutos, enquanto as mulheres eram escravas domésticas e concubinas das grandes famílias. Essa dominação sexual que as mulheres negras sofreram, promoveu a transmissão de doenças, como a sífilis, que apesar de ser uma doença que pode levar à morte, se não tratada, era naturalizada na colônia (PRIORE, 2016a). Muitas vezes a doença era contraída pelas mulheres escravas em consequência dos abusos que sofriam dos grandes senhores de engenho.

Um pouco mais a frente na história, Baseggio e Silva (2015) ainda contribuem destacando que a condição das mulheres brancas também era péssima. A chegada delas na colônia ocorreu, de maneira mais significativa, muito depois do início da colonização e a maioria delas vieram acompanhando seus esposos designados à chefia de engenhos e lavouras. Muitas mulheres, ao chegarem ao Brasil, encontravam seus maridos com filhos gerados por escravas, fato esse que segundo as autoras, é um dos pontos principais no estabelecimento de uma relação machista de superioridade entre homens e mulheres no país. Além do mais, elas eram tidas por seus maridos como troféus expostos em belos e longos vestidos, espartilhos apertados e sempre com um sorriso no rosto (BASEGGIO; SILVA, 2015).

Nesse período, percebe-se a restrição das mulheres ao ambiente da casa e na criação dos filhos, juntamente com as suas amas escravas. A educação era

precária e havia também muitas dificuldades devido à exclusão social, higiene e alimentação (PRIORE, 2016a). Essa característica de permanência da mulher no interior da casa, com os filhos, familiares, agregados e escravos era a representação da classe dominante do período colonial (ANDRADE; CARVALHO NETO, 2015).

Devido aos papéis sociais limitados atribuídos às mulheres, restringindo-as a serem mães e/ou esposas, elas viviam em uma condição de total dependência, primeiro em relação aos pais, e depois aos maridos (ANDRADE; CARVALHO NETO, 2015). As autoras ainda destacam que a disponibilidade do necessário em casa contribuía para reforçar o confinamento dessas mulheres, que não precisavam se ausentar para obter o que precisavam.

Em resumo, de acordo com Priore (2016b) a divisão sexual do trabalho no Império era semelhante ao período colonial, as mulheres livres eram frequentemente responsáveis pelas tarefas domésticas e cuidado dos filhos, atividades consideradas femininas e não remuneradas. No entanto, algumas delas também trabalhavam fora de casa em atividades como costura, bordado, tecelagem, artesanato e comércio, funções essas socialmente atribuídas ao gênero feminino. Já as mulheres escravizadas eram forçadas a trabalhar nas atividades econômicas do Império, principalmente no setor agrícola, na produção de açúcar, café e outras commodities, bem como nas atividades domésticas nas casas dos senhores (PRIORE, 2016b).

Durante o século XX, começam a surgir iniciativas e movimentos para ampliar os direitos das mulheres no Brasil. Entretanto, Rocha-Coutinho (1992) destaca que somente no final do século XIX surgiram no Brasil as primeiras escolas normais para preparar mulheres para a profissão de magistério, a qual era designada como a carreira "aceitável" para mulheres de classe média e alta, e para mulheres solteiras os conventos e casas de reclusão eram a "outra opção".

E mesmo quando havia oportunidade de trabalho, o casamento era quase sempre visto como a única carreira aberta às mulheres. Ficar solteira era financeiramente inviável e considerado um sinal de desprestígio social (SANTOS, TANURE, CARVALHO NETO, 2015). Cabe destacar também que a imprensa feminina teve papel fundamental nesses desdobramentos, enfatizando a importância da educação feminina, da independência financeira através do trabalho, das preocupações progressistas pelas classes trabalhadoras, da valorização das mulheres marginalizadas e do direito ao voto (PRIORE, 2016b).

Mesmo na nobreza, havia resistência à participação política e social das mulheres. Um exemplo disso é a restrita participação na história, da Princesa Isabel na administração do país, mesmo havendo os três períodos em que foi nomeada regente com poderes totais para governar na ausência do imperador, suas contribuições são frequentemente reduzidas apenas à assinatura da Lei Áurea. Rezzuti (2013) critica que muitas vezes o papel desempenhado pela princesa foi ignorado ou minimizado pelos homens nobres que a cercavam e que esses quase sempre impossibilitavam os trabalhos da princesa.

Guimarães *et al.* (2019) também contribuem com o exemplo de participação de Maria Quitéria de Jesus nas forças armadas em 1822, que por sua vez, foi completamente ignorada até o ano de 2018, quando ela finalmente teve seu nome incluído no Livro dos Heróis da Pátria através da lei federal 13.697. Vale ressaltar que, apesar de ter sido condecorada com a Imperial Ordem do Cruzeiro pelo próprio Imperador Pedro I do Brasil e ter recebido um soldo vitalício de alferes das forças armadas do Brasil, sua história foi apagada da memória nacional por muitos anos (GUIMARÃES *et al.*, 2019).

Mais adiante, ao final do século XIX, Santos, Tanure e Carvalho Neto (2015) ressaltam que a decisão das mulheres de ingressar no mercado de trabalho estava fundamentada principalmente na necessidade econômica, e não necessariamente na busca por realização profissional. Dessa maneira, os autores complementam que, a Revolução Industrial teve papel crucial de romper com o paradigma da separação entre gêneros no âmbito profissional, pois as condições financeiras das famílias pressionaram as mulheres a se tornarem força de trabalho.

Rago (2004) contribui ao expor que também nesse período, os imigrantes europeus foram incentivados pelo governo brasileiro a vir para a nação substituir a mão de obra escrava. Conseqüentemente, as primeiras fábricas tinham uma força de trabalho barata, composta principalmente por mulheres e crianças. As condições de trabalho eram difíceis, incluindo longas jornadas, baixos salários, maus-tratos dos patrões e assédio sexual. E embora as trabalhadoras tenham se organizado em greves e mobilizações políticas, elas eram frequentemente descritas como "mocinhas infelizes e frágeis" (RAGO, 2004, p.484). Adentrar no mundo dos negócios era repleto de empecilhos para as mulheres.

As trabalhadoras que contribuíram para a construção do país não se limitaram apenas às fábricas, elas também desempenharam papéis fundamentais em diversas

outras áreas, como no campo, nas residências como empregadas domésticas, lavadeiras e cozinheiras, assim como em escolas, escritórios, lojas, hospitais e asilos, nas ruas como doceiras, vendedoras de cigarros e entre outras ocupações (SANTOS, TANURE, CARVALHO NETO, 2015). Nas classes média e alta, jovens mulheres conquistavam posições como professoras, escritoras, médicas e engenheiras (PRIORE, 2016c). Gradualmente, elas foram ocupando os espaços de trabalho disponíveis.

Em 1934, a Constituição concede às mulheres o direito de votar, o que abre caminho para sua participação política. A entrada do Brasil, em 1942, na Segunda Guerra possibilitou significativas transformações à participação feminina no mercado de trabalho, pois, com a ausência dos homens convocados para o serviço militar, as mulheres foram incentivadas a ocupar posições antes reservadas aos homens. Elas ingressaram em setores industriais, como fábricas de munição, indústrias têxteis e metalúrgicas, além de atuarem na saúde (PRIORE, 2016c).

Todavia, de maneira geral, Bassanezi (2004) aponta que durante a década de 1950, as mulheres brasileiras não tinham possibilidade de cogitar uma carreira profissional, o matrimônio e a ideia de que "lugar de mulher é o lar" eram amplamente difundidos pela mídia, resultando em uma forte opressão e restrição para as mulheres. Elas eram submetidas ao estereótipo de "moça de família" e desafiar esse padrão social era visto como uma desonra para a família. Ser rotulada como leviana ou "mal falada" não era algo desejável.

A sociedade enxergava a educação como um luxo ou apenas como um meio para formar mães melhores e esposas mais agradáveis aos maridos. Adicionalmente, era considerado inapropriado para as mulheres serem superiores aos seus maridos em termos de inteligência ou força física (SANTOS, TANURE, CARVALHO NETO, 2015). A participação delas no mercado de trabalho era severamente restrita, com oportunidades principalmente limitadas à educação primária. Além disso, era comum que as mulheres interrompessem suas carreiras ao se casarem ou ao dar à luz ao primeiro filho. A presença de mulheres no mercado de trabalho sem necessidade econômica era incomum, visto que à mulher não cabia a decisão de trabalhar (ROCHA-COUTINHO, 1992; BASSANEZI, 2004).

Santos, Tanure e Carvalho Neto (2015) complementam que, após a Segunda Guerra Mundial, diversos elementos contribuíram para a emancipação da mulher brasileira, por meio da literatura e do cinema. Um novo conceito de mulher

importado dos países diretamente afetados pela guerra começou a se disseminar no Brasil. A partir da década de 1960, começaram a surgir brechas no rígido modelo patriarcal brasileiro, influenciadas pelo movimento feminista norte-americano e pelo liberalismo francês, nascendo um novo estilo de vestimenta e um comportamento mais libertador (SANTOS, TANURE, CARVALHO NETO, 2015).

Dessa forma, a partir dos anos 1970, as mulheres no Brasil experimentaram um aumento significativo na participação no mercado de trabalho, impulsionado pela influência cultural e fatores econômicos, como apontado por Santos, Tanure e Carvalho Neto (2015). Tal progresso continuou durante a década de 1980 e na primeira metade dos anos 1990. Cabe destacar que, nesse período, a sociedade enfrentou pressões emergentes decorrentes das necessidades econômicas, impulsionadas pelas grandes crises da época. Conforme salienta Rocha-Coutinho (1992), momentos de turbulência econômica levaram as mulheres a se tornarem uma força de trabalho alternativa, contribuindo para o crescimento econômico, a urbanização e a expansão industrial do país.

Abramo (2007), em seu estudo sobre as configurações da desigualdade de gênero no mercado de trabalho, aponta que a participação das mulheres foi historicamente limitada a períodos de recessão econômica, quando havia a falta de rendimentos familiares devido ao desemprego do "chefe da casa". Nesses momentos, as mulheres eram validadas como uma força de trabalho secundária. Sob essa perspectiva, a participação das mulheres no mercado de trabalho seria precária, ocasional e instável. A mulher interrompe sua atividade econômica no momento em que o homem consegue recuperar sua posição ocupacional (ABRAMO, 2007).

É importante ressaltar a pesquisa de Leone (2000), que aponta o trabalho feminino como uma contribuição essencial para a renda familiar, especialmente em famílias de baixa renda. Essa participação desempenha um papel crucial ao auxiliar as famílias em situações de extrema pobreza, e mesmo aquelas que já se encontram em uma situação não tão precária, ajudando-as a se distanciarem dessa condição. Além disso, a necessidade de complementar a renda familiar não se restringe apenas às famílias de baixa renda. A vida contemporânea, marcada por sua complexidade, juntamente com o aumento do tamanho das cidades, resultando em maiores despesas, e o aumento do nível de consumo, contribuem para elevar os gastos familiares (LEONE, 2000).

Apesar da resistência socialmente arraigada no Brasil em relação à ideia da mulher como força de trabalho secundária, esse conceito tem sido cada vez mais questionado na contemporaneidade. Estudos indicam um aumento na proporção de famílias lideradas por mulheres, bem como observam que, nos países em que as oportunidades de trabalho são melhores para os homens, não ocorre a saída das mulheres do mercado de trabalho (ABRAMO, 2007). Isso evidencia uma mudança de paradigma, em que a presença e participação das mulheres no mercado de trabalho não são mais vistas como uma mera complementação, mas sim como uma necessidade e uma contribuição fundamental para o sustento familiar. Essa transformação reflete a busca por igualdade de gênero e a valorização do potencial produtivo das mulheres na sociedade contemporânea.

A partir da década de 1990, as mulheres conquistaram maior espaço no mercado de trabalho, desafiando as normas tradicionais e estereótipos de gênero. Essa mudança foi impulsionada por avanços legais, maior acesso à educação e uma crescente conscientização sobre a igualdade de gênero e colhe frutos atualmente com muitas mulheres em espaço de prestígio (MENEZES, OLIVEIRA, 2015). Apesar desses avanços, é crucial reconhecer que as mulheres ainda enfrentam desafios significativos em sua busca pela igualdade no mundo do trabalho. Uma dessas dificuldades é a jornada dupla que muitas mulheres precisam enfrentar. Ao se consolidarem no mercado de trabalho, elas continuam a assumir a responsabilidade desproporcional pelas tarefas domésticas e de cuidado, carregando o fardo de conciliar as demandas profissionais e familiares, acarretando sobrecarga (SANTOS, TANURE, CARVALHO NETO, 2015).

2.2 O PIONEIRISMO FEMININO NO MERCADO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS DO BRASIL

Nesta seção, será abordado o pioneirismo feminino em setores que historicamente foram predominantemente dominados por homens, com o objetivo de embasar o desenvolvimento proposto por esta monografia. Serão apresentados conceitos e características que definem esses setores e destacados exemplos inspiradores de brasileiras que conseguiram superar as barreiras e os estereótipos de gênero, abrindo caminho para a participação feminina em áreas tradicionalmente masculinas.

Partindo da definição do dicionário Aurélio, uma pessoa pioneira é aquela que é a primeira a fazer ou introduzir algo novo em uma área específica (FERREIRA, 2009). Essa pessoa pode abrir caminho, explorar territórios desconhecidos, estabelecer precedentes ou liderar o desenvolvimento em uma determinada área. Os pioneiros são geralmente reconhecidos por sua coragem, inovação e contribuições pioneiras.

E ao analisar a configuração da sociedade brasileira (apresentada na seção anterior), torna-se evidente a trajetória das mulheres que gradualmente conquistaram seu espaço. Esse progresso é resultado da disseminação do movimento feminista, que busca a igualdade de gênero e promove mudanças importantes em diversos aspectos da vida das mulheres. (ZANCANARO, 2019).

Nesse sentido, é incontestável a contribuição de um número significativo de mulheres que desbravaram o ambiente de trabalho, desempenhando um papel fundamental ao abrir portas para as oportunidades de carreira que as mulheres têm hoje em dia. Essas pioneiras foram responsáveis por romper as barreiras em diversas áreas, pavimentando o caminho para as conquistas profissionais das mulheres na atualidade. Um exemplo notável é a especialidade da ginecologia no Brasil, que no passado foi dominada por homens (MACHADO, PEREIRA NETO, 2008).

O pioneirismo implica em superar as barreiras sociais, culturais e estruturais que existem dentro de uma determinada profissão. No estudo de Liblik (2016) sobre as primeiras mulheres formadas em Geografia e História pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo (FFCL/USP), são evidenciadas as dificuldades enfrentadas por Alice Canabrava e Olga Pantaleão em suas trajetórias. Elas tiveram que lidar com hostilidade e obstáculos, especialmente relacionados à competência e à ascensão a cargos almejados por homens que atuavam na mesma área de estudo ou ensino (LIBLIK, 2016).

Em algumas situações, o preconceito pode adquirir uma naturalização, fazendo com que as mulheres não percebam as barreiras sociais que enfrentaram, conforme destacado por Machado e Pereira Neto (2008). Essas barreiras muitas vezes se manifestam de forma sutil, exigindo que a mulher precise "se impor" ou "ganhar respeito" em determinados contextos e não de maneira geral ou muito conflituosa.

Nesse sentido, a entrada das mulheres no Exército Brasileiro traz exemplos de barreiras fundadas em estereótipos de gênero arraigados na sociedade brasileira, que é culturalmente patriarcal. Tal resistência é evidenciada pelo ingresso tardio das mulheres em comparação com a Marinha e a Aeronáutica. Conseqüentemente, as pioneiras enfrentaram uma série de dificuldades distintas (VERDE-OLIVA, 2017).

Como o olhar cético que permeava o ambiente militar, a presença feminina desafiava a visão tradicionalmente masculina do militar, suscitando dúvidas e questionamentos sobre sua capacidade e aptidão para desempenhar funções militares. Esses olhares céticos não apenas prejudicaram a confiança e a motivação dessas mulheres, mas também criaram um ambiente desfavorável para o seu desenvolvimento profissional (VERDE-OLIVA, 2017). A necessidade de demonstrar competência e habilidades era uma carga adicional imposta às pioneiras das forças armadas, que precisavam se esforçar além das expectativas impostas aos homens para obter o reconhecimento profissional merecido.

Além disso, a sociedade patriarcal atribui à feminilidade a associação à fragilidade e à falta de autoridade. Portanto, as pioneiras precisaram equilibrar habilmente sua identidade feminina com a necessidade de serem respeitadas e levadas a sério. A tarefa de modular suas vozes para comandar subordinados e impor autoridade, ao mesmo tempo em que lidavam com a expectativa de serem suaves e delicadas, demonstra o duplo padrão imposto às mulheres pioneiras (VERDE-OLIVA, 2017).

O pioneirismo feminino em setores que historicamente foram dominados por homens, evidenciam a luta das mulheres pela busca da igualdade de oportunidades, onde precisam constantemente romper barreiras em comum. Que abrangem desde a luta por reconhecimento e respeito até a necessidade de provar suas habilidades e competências em um ambiente frequentemente hostil e cético. O legado dessa pioneiras serve como um lembrete de que, com determinação e perseverança, é possível superar obstáculos e alcançar mudanças significativas para construir uma sociedade mais justa e igualitária.

Assim como em outras áreas, também houve mulheres pioneiras no ramo de transporte rodoviário de caminhões. Neiva Chaves Zelaya, nascida em 1925 no Sergipe, foi a primeira mulher a ter registros de atuação como caminhoneira no Brasil. Casada aos 18 anos e viúva aos 24, Neiva abriu uma pequena loja de artigos fotográficos em 1957, em busca de sustento para seus quatro filhos. Determinada,

ela adquiriu um caminhão para realizar fretes em todo o Brasil, contando sempre com a companhia de seus filhos (AMADOR, 2020).

FIGURA 1 - Registro de Neiva posando com caminhões



Fonte: Amador (2020).

Durante a construção de Brasília, Neiva trabalhou formalmente transportando cargas de materiais de construção e mantimentos. Enfrentando longas jornadas de trabalho, ela se destacou como a única mulher entre milhares de motoristas envolvidos na obra. Após a conclusão de Brasília em 1960, Neiva redirecionou seus esforços para outras atividades, focando em sua religião e posteriormente fundando a doutrina espiritualista Vale do Amanhecer (AMADOR, 2020).

Outra mulher de destaque no setor é Nahyra Schwanke, carinhosamente conhecida como "vovó caminhoneira". Ela recebeu reconhecimento internacional em jornais e canais da Alemanha, França, Espanha e Noruega por sua idade e ainda estar em atividade (CUSTÓDIO, 2017).

Imigrante de origem alemã, veio para o Brasil, ainda bebê, acompanhando os pais. Casou-se aos 16 anos e foi deixada pelo marido aos 18, juntamente com a filha. Ela ingressou na profissão em 1958, quando percebeu a necessidade de ajudar seu pai no transporte de mercadorias do mercadinho da família (HORA DO FARO, 2016). Surpreendentemente, apesar de ter se aposentado, há registros de dona Nahyra viajando pelas estradas em seu Mercedes-Benz Axor, mesmo após ultrapassar os 90 anos de idade. Mas, devido à idade, ela acompanha seu motorista contratado (MSAM, 2021).

Em entrevistas, Nahyra relata que o que era uma necessidade acabou se tornando sua verdadeira paixão ao longo do tempo e que não há nada melhor do que ganhar seu próprio dinheiro pelo trabalho concluído (HORA DO FARO, 2016; CUSTÓDIO, 2017; MSAM, 2021). No entanto, ela destaca que sua jornada foi repleta de desafios. Houve momentos de muita saudade, em que a caminhoneira

teve que passar mais de um mês longe de sua família e filha, devido às extensas viagens que precisava realizar (VIPAL BORRACHAS, 2021). Nahyra conta, também, sobre os momentos de solidão em que lágrimas vinham ao se sentir perdida na estrada. Mas ela tinha determinação e voltava ao mapa para se encontrar, pois reconhecia a importância do trabalho para a educação e sustento da filha (CUSTÓDIO, 2017).

Além disso, enfrentou dificuldades por ser uma das pioneiras em uma profissão tradicionalmente dominada por homens. A falta de infraestrutura adequada nos postos de parada, como a ausência de banheiros femininos e espaços exclusivos para mulheres nos terminais logísticos, foi um problema constante. Nessas situações, Nahyra dependia da ajuda de amigos caminhoneiros e frentistas (MSAM, 2021). No entanto, ela enfatiza que nunca sentiu medo de viajar sozinha e que sempre recebeu o respeito de seus colegas de profissão, mesmo daqueles que no início disseram, em suas palavras, “bobagens” para ela (HORA DO FARO, 2016). Além disso, graças à sua conduta profissional exemplar, ela conquistou a admiração dos contratantes de serviços de transporte.

FIGURA 2 - Registros de Nahyra posando com seus caminhões



Fonte: BZ Automotive (2021).

Ao longo de seus 60 anos de estrada, Nahyra encontrou uma maneira de economizar em hospedagens: dormir em seu próprio veículo, que ela transformou em seu lar temporário, decorando-o com flores e quadros religiosos para criar um ambiente aconchegante. Com o tempo, ela adquiriu o hábito de dormir, no máximo, seis horas por noite e se acostumou a fechar os olhos depois das 2h da madrugada, devido aos anos descansando em postos de gasolina (CUSTÓDIO, 2017).

Segundo a veterana, o interesse das mulheres em se tornar caminhoneiras aumentou somente nos anos 1980. Ela destaca que, ao longo do tempo, as condições para as mulheres melhoraram consideravelmente, incluindo a notável evolução das estradas. E enfatiza que essas mudanças facilitaram a vida de todos os motoristas, incluindo as mulheres (MSAM, 2021).

Em conformidade ao apresentado na seção anterior, tal período destacado por Nahyra, foi marcado por mudanças sociais e econômicas no país, as quais permitiram um aumento significativo na presença de mulheres brasileiras como motoristas de caminhão em comparação com períodos anteriores. A abertura econômica e o crescimento do setor de transporte impulsionaram a demanda por motoristas de caminhão, o que criou oportunidades para as mulheres interessadas em ingressar nessa profissão (SALVAGNI, 2016).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A presente pesquisa é de natureza qualitativa. Ainda, em relação à sua natureza, configura-se como do tipo aplicada, pois conforme Fleury e Werlang (2016), a pesquisa aplicada utiliza conhecimentos anteriores para coletar e processar dados, visando resultados impactantes, abrangendo diversos grupos, exigindo rigor metodológico, ética e gerando influência além da academia. Quanto aos objetivos, a presente pesquisa classifica-se de caráter exploratório, por ter “como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias” (GIL, 2019, p. 26).

Para os métodos de coleta de dados foram utilizadas fontes primárias e secundárias. Portanto, no que se refere às fontes secundárias, a mesma se valerá de uma pesquisa bibliográfica voltada à compreensão dos processos de inserção das mulheres no mercado de trabalho brasileiro, e de uma pesquisa documental com o propósito de enriquecer a discussão acerca do pioneirismo feminino no mercado de transporte rodoviário de cargas do Brasil.

A pesquisa documental, segundo Gil (2022) é muito semelhante à bibliográfica, visto que ambas utilizam de fontes anteriormente publicadas. Mas o que as diferencia é que a pesquisa bibliográfica válida-se de materiais publicados com objetivo e público determinado, enquanto que a pesquisa documental válida-se de qualquer publicação independente do propósito ou público destinado, podendo ser “relatos de pesquisas, relatórios e boletins e jornais de empresas, atos jurídicos, compilações estatísticas etc” (GIL, 2022, p.44).

Assim, a pesquisa documental neste estudo foi empregada para apresentar as trajetórias de outras duas mulheres caminhoneiras atuantes nas décadas de 1950 e 1960. Tanto Neiva quanto Nahyra desempenharam papéis pioneiros no setor feminino de transporte rodoviário. Para a história de Neiva, foram utilizadas matérias que contavam sobre sua breve, porém formal, atuação. Enquanto para Nahyra foram analisadas matérias, entrevistas em revistas e vídeos, totalizando 56 minutos de conteúdo assistido.

Dessa forma, ambas pesquisas bibliográfica e documental fundamentaram a análise da abordagem principal do presente estudo, a coleta de dados primários, que foi realizada a partir do método de história de vida, mais particularmente na vertente chamada trajetória de vida, a qual representa um recorte que foca em

aspectos mais específicos da vida dos entrevistados que se relacionam mais diretamente com os objetivos de pesquisa, dessa maneira foi utilizado um recorte dos 17 aos 23 anos da entrevistada, pois representa o período de atuação dela na profissão. Tal metodologia foi aplicada para explorar a trajetória de vida de Penha, uma das pioneiras no transporte rodoviário feminino no Brasil

Em suma, a metodologia de história de vida consiste em “qualitativa biográfica na qual o pesquisador escuta, por meio de várias entrevistas não diretivas, gravadas ou não, o relato da história de vida de alguém que a ele se conta” (NOGUEIRA *et al.*, 2017, p. 468). O método de história de vida foi utilizado primeiramente em 1918, na obra de W.I.Thomas e F. Znaniecki, com o intuito de coletar relatos biográficos de poloneses que se integravam à América. Dessa forma, foi possível que os autores interpretassem e compreendessem o fenômeno por meio da ótica subjetiva dos participantes (SILVA *et al.*, 2007).

Posteriormente, a técnica ganha destaque a partir da Escola de Chicago, que foram movimentos de grande significado para a Sociologia, possibilitando assim a valorização do método e entendimento de sua contribuição para uma abordagem histórica mais democrática (SILVA *et al.*, 2007). Entende-se que esta ferramenta possibilita “dar voz àqueles cujo discurso foi calado ou teve pouca influência no discurso dominante” (PARANÁ, 1996, p. 317 *apud* SILVA *et al.*, 2007, p. 32). Assim sendo, é possível afirmar que as histórias de vida podem ser oportunidades para se ressignificar, abrir caminhos para novas interpretações e visões do vivido (NOGUEIRA *et al.*, 2017).

Para o desenvolvimento desta pesquisa foram feitas duas entrevistas não estruturadas, totalizando 1h e 06 min de conversa, com uma das mulheres pioneiras motorista de caminhão no Brasil. A entrevistada, Maria da Penha, nascida em 1947, atualmente com 76 anos, dirigia mais de 800km transportando madeira na década de 1960. Também é avó da pesquisadora, o que proporcionou um acesso único e privilegiado às histórias e experiências relacionadas à profissão. A relação próxima entre o pesquisador e a entrevistada é fundamental para o método da história de vida, uma vez que se reconhece a importância de um vínculo mútuo de confiança para que os entrevistados se sintam à vontade para compartilhar suas memórias e experiências vividas (NOGUEIRA *et al.*, 2017).

A metodologia de história de vida se revela como uma valiosa ferramenta para a coleta de dados no campo dos estudos organizacionais, possibilitando uma

compreensão mais profunda da sociedade em seus aspectos pessoais e íntimos, incluindo suas organizações. Por meio das histórias de vida, é possível obter *insights* significativos sobre diversos fenômenos sociais, ao conceder voz às pessoas para que relatem suas experiências e vivências no cotidiano social que está sendo estudado (PERDIGÃO, 2015).

As duas entrevistas realizadas com Penha foram conduzidas por meio de chamadas de vídeo pela plataforma WhatsApp, devido à considerável distância geográfica e às restrições de deslocamento durante o período de pesquisa. Essas entrevistas foram gravadas e posteriormente transcritas. A opção pelo formato de vídeo foi feita com a preocupação de capturar não apenas o áudio, mas também as expressões corporais, que são elementos fundamentais para que o pesquisador consiga compreender de forma mais completa as nuances da comunicação e os sentimentos transmitidos durante as conversas. Na seção a seguir, será relatada a vivência de Penha e sua experiência como uma das primeiras caminhoneiras no Brasil, abordando de forma linear a sua trajetória na profissão.

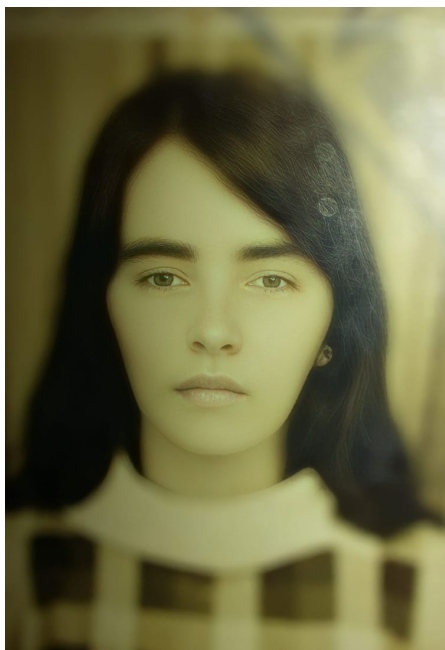
4 A HISTÓRIA DE PENHA COMO MULHER MOTORISTA DE CAMINHÃO

Maria da Penha Zanon Marques, nascida em 1947 na cidade de Castelo, na serra capixaba, enfrentou a perda de sua mãe quando ainda era muito jovem. Criada apenas por seu pai juntamente com seus irmãos, Penha sempre demonstrou um espírito de independência e uma busca pela educação, recusando-se a ser limitada pelas expectativas de gênero impostas pela sociedade. Aos 12 anos, mesmo enfrentando a oposição rigorosa de seu pai, ela mostrou determinação em garantir seu direito de ingressar no ginásio, lutando para ter as mesmas oportunidades de seus colegas meninos.

Após alguns anos, a família de Penha mudou-se para uma área rural ao norte do estado, próxima à cidade de Pinheiros, no interior do Espírito Santo. Com o objetivo de permitir que ela prosseguisse com seus estudos, seu pai tomou a decisão de enviá-la para viver fora de casa. No entanto, devido a questões financeiras, ela não pôde continuar sua educação, já que não havia instituições de ensino gratuitas em sua região e era necessário que ela estivesse em uma cidade economicamente desenvolvida, e isso se tornou oneroso à família.

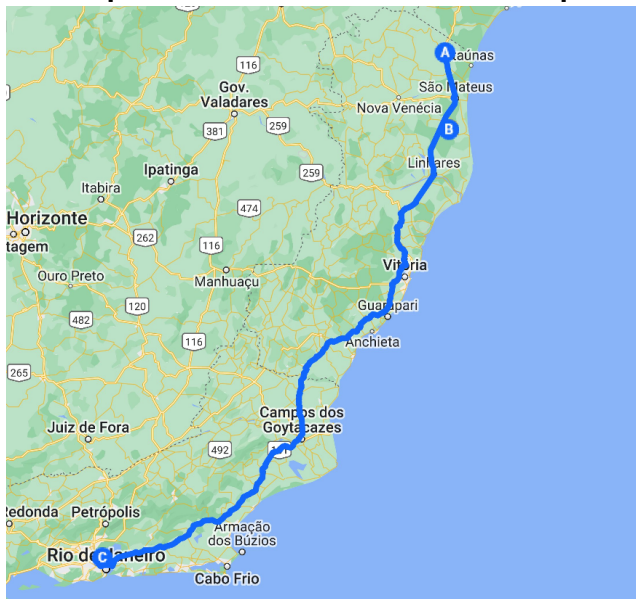
Apesar disso, Penha, já habituada a ser independente, optou por não retornar à casa de seu pai. Durante esse período, ela foi acolhida por uma família onde teve seu primeiro contato com a direção e a estrada, e foi amor à primeira vista. Na fazenda dessa família, Penha desenvolveu suas habilidades de direção com os carros da família, um Jeep Willys e um Rural, ela sempre transportava o que fosse necessário em distâncias de 4 a 5 km na fazenda. Com brilho nos olhos, ela se recorda: "o Jeep que eu dirigia tinha tração nas quatro rodas, não tinha areia, nem lama que me embargasse". Logo depois, seu tio Nico, um empresário e proprietário de cinco caminhões, percebeu o talento da jovem e a convidou para trabalhar com ele.

Penha demonstrava um talento natural e não encontrava dificuldades em conduzir um caminhão. Assim, aos 17 anos, começou a dirigir informalmente para seu tio, movida apenas pelo prazer de estar na estrada, às vezes ganhando alguns trocados, mas sem nenhum contrato ou acordo formalizado. Ela fazia parte de um comboio de cinco veículos, com seu tio Nico em um caminhão, seu primo Tonho (que também era menor de idade) em outro, e os cunhados de seu tio em mais dois veículos. Juntos, eles transportavam madeira até o estado do Rio de Janeiro.

FIGURA 4 - Penha aos 17 anos de idade

Fonte: Acervo próprio da entrevistada (2023).

Devido à idade de Penha e Tonho, o grupo optava por viajar durante a noite, pois havia menor fiscalização. Eles percorriam o caminho de Pedro Canário (Ponto A) até Barra Seca (Ponto B), onde faziam uma parada ao amanhecer, e então continuavam a viagem durante a noite até a Ilha do Governador (Ponto C), onde descarregavam a carga de madeira. No mapa a seguir, está detalhada a rota realizada pelo comboio de mais de 800 km até o destino final.

FIGURA 4 - Mapa descrevendo a rota realizada pelo comboio

Fonte: Elaboração própria através da ferramenta My Maps (2023).

Após a entrega das toras de madeira no destino final, eles aproveitavam para recarregar o caminhão com mercadorias que seriam entregues ao longo do percurso de volta. Essas mercadorias incluíam itens como sal, melaço, açúcar e até mesmo cargas vivas. Dessa forma, garantiam que a viagem de retorno também fosse produtiva, maximizando o aproveitamento do caminhão e atendendo às demandas dos clientes ao longo do caminho.

Durante a entrevista, Penha ressalta que, ao chegarem à Ilha do Governador já durante o dia, ela e seu primo precisavam aguardar a presença de outras pessoas, que trabalhavam na Ilha, para conduzir os caminhões até o local final de entrega. Além da idade, ambos aparentavam ser muito jovens, e não podiam arriscar serem detidos e prejudicar o comboio.

Quando questionada sobre a reação das pessoas e dos demais caminhoneiros em relação ao seu trabalho, Penha revela que adotava uma aparência masculina, vestindo camisa de homem e boné para esconder seus longos cabelos. Dessa forma, ela conseguia passar despercebida e não chamar muita atenção. Semelhantemente ao caso das mulheres militares pioneiras, Penha também percebeu, mesmo que instintivamente, a necessidade de ocultar sua feminilidade para evitar estereótipos de fragilidade e se adaptar ao ambiente.

Ela relata alguns casos em que, ao frequentar restaurantes nas paradas, alguns caminhoneiros questionavam sua capacidade de dirigir, esses que ao vê-la direcionavam suas perguntas aos homens da equipe, como: "Quem é o motorista do caminhão?", "Você tem coragem de deixar uma mulher?" ou "Cadê o motorista?". E imediatamente, nessas situações os companheiros respondiam com orgulho e enfatizavam as habilidades de Penha. Nessas situações, percebe-se que a viagem em comboio, proporcionava certa proteção à jovem.

Entretanto, ela destaca que essas situações de desconfiança eram raras, o que Penha percebia era um cuidado especial por parte dos outros caminhoneiros, que sempre a alertavam sobre os perigos da estrada e da condução de um caminhão. Eles aconselhavam, frequentemente, que ela fosse cuidadosa e estivesse atenta. No entanto, ao analisar de maneira crítica, percebe-se que essa preocupação pode ser reflexo de um certo preconceito em relação à capacidade de condução e conhecimento dela.

Em resposta aos caminhoneiros, Penha repetidamente afirmava que era cautelosa, conhecia bem a estrada, tinha feito o percurso diversas vezes e possuía experiência em dirigir caminhões. Essas situações, semelhantes ao que Machado e Pereira Neto (2008) destacaram em seu estudo, revelam a presença de uma desconfiança velada por parte de alguns caminhoneiros, especialmente evidente nas constantes advertências recebidas. Embora não demonstrasse incômodo, Penha sentia a necessidade de reafirmar suas habilidades para impor respeito, já que essas atitudes dos caminhoneiros refletiam estereótipos sociais de gênero que questionavam suas capacidades como caminhoneira.

Penha pôde dirigir até os 23 anos, quando se casou, seu marido não se agradava dela estar nas estradas e não permitiu que continuasse. Mas no período em que atuou como caminhoneira, Penha conquistou a confiança e reconhecimento de seus colegas. Ela relembra, com satisfação, que algumas vezes também trabalhava para outros caminhoneiros além do seu tio, nos dias de folga. Esses trabalhos extras ocorriam quando se encontrava com um colega de estrada e solicitavam sua ajuda, o que era muito comum. Ela sempre fazia tais serviços de bom grado, pois amava estar no volante e puxando um caminhão.

Durante as entrevistas, Penha destaca que não havia a presença de muitas mulheres caminhoneiras. Em seu período na estrada conheceu apenas uma motorista. Ela conta que essa outra caminhoneira era mais velha, tendo por volta dos 30 anos, e era conhecida como Dutra. Infelizmente, o contato das duas era pouco e, geralmente, muito rápido, pois ocorriam nas paradas em restaurantes. Dutra aparentava ter sempre uma preocupação com a jovem Penha. Durante as entrevistas era visível o carinho de Penha pela amiga e o desejo de se reencontrarem. Infelizmente, após encerrar a carreira de caminhoneira as motoristas não mantiveram contato.

Ao ser questionada sobre a opinião de seu pai a respeito de seu trabalho como motorista, Penha respondeu imediatamente que ele sequer fazia ideia. A relação entre Penha e seu pai era bastante complexa; ele era um homem extremamente rígido, impondo suas vontades e regras sem questionamento. Por essa razão, ela optou por manter em segredo seu trabalho ao lado de seu tio Nico como motorista de caminhão, pois seu pai jamais a permitiria. Penha acrescenta que, muitos anos depois, seu pai acabou sabendo que ela dirigiu para Nico, mas os detalhes sobre sua ocupação permaneceram vagos.

Uma outra dificuldade relatada pela ex-caminhoneira em seu período de atuação é relacionado à infraestrutura, como a ausência de banheiros femininos nas paradas. Mas, como a mesma justifica, seria devido à falta de mulheres atuantes na atividade. Assim, o setor rodoviário de caminhões não enxergava essa demanda. Nahyra em seus relatos também menciona tal dificuldade e complementa que pôde acompanhar a evolução, percebendo que, atualmente, há mais mulheres motoristas e mais acessibilidade nas estradas (CUSTÓDIO, 2017).

É interessante notar que tanto Penha quanto Nahyra também compartilham a experiência de enfrentar dificuldades para dormir. Ambas mencionam que o sono geralmente chega apenas na madrugada, possivelmente devido aos horários irregulares e à natureza noturna do trabalho de caminhoneiras. Penha destaca também o uso de medicamento para ficar acordada como uma possibilidade para os problemas de sono atuais. Ela compartilha que utilizava de “rebite” para o trabalho:

Sim, eu tomava Amedrine. O mais forte que tinha. Aí quando chegava na Ilha do Governador, a gente tinha que dormir para voltar de noite. Eu tomava um copo de leite para cortar o efeito do rebite e a gente ia dormir.

O rebite trata-se de uma anfetamina, substância estimulante que permite a pessoa ficar em estado de alerta. É comumente utilizado por motoristas que precisam viajar a noite. É uma droga de uso controlado e que pode causar sérias consequências à saúde pelo uso indiscriminado, a médio e longo prazo. Em 2008, através da Lei 11.705 (Lei do Motorista) foram introduzidas restrições para a renovação da habilitação dos tipos C, D e E, exigindo testes toxicológicos. Infelizmente, as drogas são bastante populares entre os profissionais desse setor devido à natureza do trabalho e na década de 1960, quando Penha atuava, havia uma facilidade de acesso a elas por conta do desconhecimento dos danos que poderiam causar.

Já casada, Penha teve algumas poucas oportunidades de fazer viagens para a empresa em que trabalhava. Na antiga Cobrace, embora não fosse formalmente contratada como motorista, ela auxiliava em diversas tarefas e, eventualmente, quando havia a necessidade de buscar algo para a sede em São Mateus, onde estava empregada, ela não deixava passar a oportunidade de cair na estrada. Essas ocasiões permitiram que ela satisfizesse sua paixão pela condução e experimentasse a sensação de estar ao volante.

É possível perceber claramente o brilho nos olhos de Penha e sua empolgação ao compartilhar suas experiências na estrada. Nas entrevistas, ela faz questão de destacar o amor que sente por dirigir e expressa o desejo de nunca ter parado quando se casou, mencionando que, se tivesse a oportunidade, voltaria a fazê-lo. No entanto, devido a problemas de saúde que afetam sua visão e sua idade, ela não pode mais retomar sua carreira como motorista de caminhão.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para a construção desta pesquisa tomou-se como objetivo geral conhecer os principais aspectos históricos da trajetória de Penha, como uma das primeiras mulheres motorista de caminhão no Brasil. Nesse sentido, foi discutido a construção e processo de naturalização da divisão sexual do trabalho e o impacto dessa cultura na construção social atual do país. A luta feminista teve papel essencial para que as mulheres conseguissem conquistar seu espaço no mercado de trabalho. Logicamente, essa luta não é fácil e as mulheres pioneiras precisam enfrentar muitas barreiras e dificuldades.

Elas enfrentaram o desafio de romper tradições, demonstrando coragem e buscando estratégias inovadoras para sobreviver. O pioneirismo profissional reflete a superação de barreiras sociais, culturais e estruturais, enfrentando hostilidade por parte do círculo social em relação à competência e à ascensão dessas mulheres em cargos de destaque. Além disso, fica evidente a necessidade de comprovar competência como um meio fundamental para obter reconhecimento entre os homens do segmento.

Levando essa perspectiva para o setor rodoviário de caminhões, esta pesquisa buscou reconhecer o trabalho das mulheres pioneiras que atuaram no final da década de 1950 e início da década de 1960. Durante esse período, foi possível identificar a presença de pelo menos quatro mulheres precursoras (Neiva, Nahyra, Penha e Dutra), em contraste com os registros formais que mencionam apenas uma mulher ativa. Vale ressaltar que a maioria delas atuava informalmente no mercado, o que abre possibilidade para a existência de muitas outras pioneiras na estrada. Entretanto, para isso seria necessário uma pesquisa mais aprofundada com intuito de investigar as contribuições dessas mulheres para o Brasil.

Sendo assim, pode-se concluir que o pioneirismo feminino das motoristas de caminhão é frequentemente impulsionado por um motivo comum: a paixão por estar atrás do volante. No entanto, cabe destacar que a situação financeira também é importante na maioria dos casos, afinal tanto Neiva quanto Nahyra, o homem, tradicionalmente visto como o provedor econômico do lar, estava ausente, e coube às mulheres assumirem a responsabilidade e buscar por autonomia financeira para sustentar os filhos.

Essa necessidade de sobrevivência, aliada à paixão pelo volante e ao conhecimento de direção, impulsionou essas mulheres a se aventurarem pelas estradas e a trabalharem como motoristas de caminhão. O amor pelas estradas, assim como no caso de Penha, lhes conferiu a coragem para enfrentar o medo do desconhecido, passar noites em claro dirigindo, lidar com a angústia e a saudade da família, superar os preconceitos dos colegas motoristas e enfrentar a desaprovação social. Na análise da trajetória de Penha, ainda é possível destacar o uso de medicamentos (como rebites) para manter-se alerta durante o trabalho.

Tanto Nahyra quanto Penha, em seus relatos abordam sobre a necessidade de se impor em certas situações, tais como em investidas de homens ou desconfiança de suas habilidades profissionais. Nesses momentos, decorrente com pioneiras nas profissões, foram momentos em que ambas precisaram se impor para quebrar estereótipos relacionados à fragilidade feminina que questionavam suas capacidades profissionais. Aos poucos e com resiliência elas conquistaram a admiração de seus colegas de estrada.

Um detalhe interessante para se levantar futuros questionamentos, apresentado por Penha, sobre a postura dos homens caminhoneiros é a preocupação em relação ao trabalho perigoso e árduo. Eles, constantemente, buscavam alertá-las sobre os perigos das estradas e buscavam ter um cuidado especial com a jovem. Tal posição traz um contraste à hostilidade comumente encontrada no pioneirismo profissional.

É importante ressaltar, também, os aspectos positivos dessa experiência, pois as caminhoneiras pioneiras têm orgulho de ter conhecido diversos lugares do Brasil, da independência que adquiriram, de terem tido a oportunidade de recuperar a coragem ao se sentirem perdidas e, acima de tudo, de terem construído um legado que facilitou o ingresso das mulheres caminhoneiras e deu voz a elas para conquistarem seu espaço. Seu trabalho árduo e determinação abriram caminho para que as mulheres de hoje tenham mais facilidade para entrar nessa profissão e sejam ouvidas em suas demandas. Tanto Nahyra quanto Penha têm em comum o brilho constante nos olhos ao falar sobre seu amor à estrada e ao prazer de estar atrás do volante.

Em síntese, este estudo contribui para as Ciências Sociais Aplicadas à Administração ao desconstruir estereótipos de gênero. Ao abordar a história das mulheres caminhoneiras e sua luta por espaço em um ambiente dominado por

homens, evidenciando suas capacidades de assumir papéis desafiadores e superar barreiras. Suas estratégias inovadoras, coragem e resiliência inspiraram e inspiram outras mulheres, promovendo o empoderamento feminino e encorajando-as a enfrentar desafios em suas carreiras. Além disso, a presente pesquisa destaca a importância da luta pela igualdade de oportunidades, ressaltando a necessidade contínua de políticas e práticas organizacionais que promovam a equidade de gênero. Assim, ao promover a diversidade e a igualdade, este estudo contribui para uma administração mais inclusiva e justa.

REFERÊNCIAS

ABRAMO, Laís Wendel. **A inserção da mulher no mercado de trabalho: uma força de trabalho secundária?**. 2007. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

ALDHOUSE-GREEN, Miranda. **Boudica e seu mundo: rebelde, líder de guerra e rainha**. Tradução de Renata Telles. São Paulo: Editora Unesp, 2018.

AMADOR, João Carlos. **A primeira caminhoneira do Brasil**. Ontruck. Publicado em 30 ago. 2020. Atualizada em 26 set. 2021. Disponível em: <https://www.ontruck.com.br/noticia/3699/a-primeira-caminhoneira-do-brasil>. Acesso em: 10 jun. 2023.

ANDRADE, J. O.; CARVALHO NETO, A. **Mulheres profissionais e suas carreiras sem censura: estudos sob diferentes abordagens**. São Paulo: Atlas AS, 2015.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA. **Impacto do transporte rodoviário na economia pode chegar a 29%**. ABTC, 13 mai. 2020. Disponível em: <https://www.abtc.org.br/index.php/noticias/noticias-do-setor/item/6188-impacto-do-transporte-rodoviario-na-economia-pode-chegar-a-29>. Acesso em: 05 fev. 2022.

BACHOFEN, J. J. **Das Mutterrecht. Zur Geschichte der Gynaikokratie und der matriarchalischen Gesellschaftsformen**. Stuttgart: Kraus & Hoffmann, 1861. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4610113/mod_resource/content/1/bachofen%20-%201861.pdf. Acesso em: 26 jun. 2022.

BASEGGIO, Julia Knapp; SILVA, Lisa Fernanda Meyer. **As condições femininas no Brasil colonial**. *Maiêutica-História*, v. 3, n. 1, 2015.

BASSANEZI, Carla. **Mulheres Dos Anos Dourados**. In: DEL PRIORI, Mary (Org.). **História das mulheres no Brasil**. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2004. p. 508-535. Disponível em: <https://democraciadireitoegenero.files.wordpress.com/2016/07/del-priore-histc3b3ria-das-mulheres-no-brasil.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2023.

BEAUVOIR, Simone de. **O Segundo Sexo**. 2ª edição. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1967. Disponível em: <https://www.afoiceeomartelo.com.br/posfsa/Autores/Beauvoir,%20Simone%20de/O%20Segundo%20Sexo%20-%20II.pdf>. Acesso em: 26 abr. 2023.

BZ AUTOMOTIVE. **O Brasil tem a caminhoneira mais idosa do mundo**. Publicado em: 08 nov. 2021. Disponível em: <https://www.bzautomotive.com/noticia/o-brasil-tem-a-caminhoneira-mais-idosa-do-mundo/73>. Acesso em: 10 jun. 2023

CÁSSIO, Dion. **História Romana**. Tradução de Mário da Gama Kury. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1988. (Coleção Pensamento Crítico). [História Romana, originalmente escrita no século III a.C.]

CAVALCANTE, Mariza Souza; TORRES, Iraíldes Caldas. **Mulher e Mercado de Trabalho: Conquistas, Drama e Sofrimento**. **IV Seminário Trabalho e**

Gênero–protagonismo, ativismo, questões de gênero revisitadas. Goiás: Universidade Federal de Goiás, v. 1, p. 02-09, 2012.

CAVALCANTI, Edi. **A Queima dos Sutiãs: a fogueira que não aconteceu.** Anos 60. Publicado em 04 jul. 2008. Disponível em: <https://anos60.wordpress.com/2008/04/07/a-queima-dos-sutias-a-fogueira-que-nao-aconteceu/>. Acesso em: 26 jan. 2022.

CNT. **Pesquisa CNT perfil dos caminhoneiros 2019.** Brasília: CNT, 2019.

_____. **Radar CNT do Transporte - PIB 3º Trimestre 2022.** Brasília: CNT, 2022a. Equipe Técnica da CNT responsável pela elaboração: Bruno Batista, Fernanda Rezende, Fernanda Schwantes, Eduardo Ramos, Rodrigo Curi. Finalizado em 01/12/2022.

_____. **Radar CNT: Caged Outubro 2022 - Transporte tem saldo positivo de 8.515 empregos em outubro.** Brasília: CNT, 2022b. Equipe Técnica da CNT responsável pela elaboração: Bruno Batista, Fernanda Rezende, Fernanda Schwantes, Eduardo Ramos, Rodrigo Curi. Finalizado em 05/12/2022.

CUSTÓDIO, Aline. **Não-Me-Toque.** Jornal GZH, Porto Alegre, 2017. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/especiais/zh-singular/naometoque>. Acesso em: 10 jun. 2023.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da língua portuguesa.** 5. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2009.

FLEURY, Maria Tereza Leme; WERLANG, Sergio Ribeiro da Costa. **Pesquisa aplicada: conceitos e abordagens.** Anuário de Pesquisa FGV Pesquisa, 2016.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social.** 7ª edição. São Paulo: Atlas, 2019.

_____. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa.** 7ª edição. Rio de Janeiro: Editora Atlas, 2022.

GUIMARÃES, Fernanda *et al.* A participação feminina nas Forças Armadas Brasileiras e seus desafios contemporâneos. In: **Anais do XVI Congresso Acadêmico da Academia de Defesa Nacional.** Rio de Janeiro: Academia de Defesa Nacional, 2019. p. 129-142. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/xvi_cadn/aa_participacao_feminina_nasa_forcasa_armadas_brasileirasa_ea_seusa_desafiosa_contemporaneos.pdf. Acesso em: 26 jun. 2022.

HIRATA, Helena; KERGOAT, Danièle. **A divisão sexual do trabalho revisitada.** As novas fronteiras da desigualdade: homens e mulheres no mercado de trabalho. São Paulo: Senac, p. 111-123, 2003.

_____. Novas configurações da divisão sexual do trabalho. **Cadernos de pesquisa**, v. 37, p. 595-609, 2007.

HOBBSAWM, Eric. **A era das revoluções: Europa, 1789-1848.** Tradução de Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel. 19. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2008.

_____. **A era dos impérios: 1875-1914.** Editora Paz e Terra, 2015.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Censo demográfico 1970.** Rio de Janeiro: IBGE, 1970. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=769&view=detalhes>. Acesso em: 24 abr. 2023.

_____. **Censo demográfico 1980**. Rio de Janeiro: IBGE, 1980. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=772&view=detalhes>. Acesso em: 24 abr. 2023.

_____. **Pesquisa nacional por amostra de domicílios: síntese de indicadores 2015** / IBGE, Coordenação de Trabalho e Rendimento. - Rio de Janeiro: IBGE, 2016. 108 p. Inclui bibliografia. ISBN 978-85-240-4398-7. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv98887.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2023.

HORA DO FARO. **Vovó carga pesada**: Faro viaja na boleia da caminhoneira mais velha do mundo [vídeo]. 2016. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=31iTmZ6O3mA&ab_channel=HoradoFaro. Acesso em: 10 jun. 2023.

LEONE, Eugenia Troncoso. Renda familiar e trabalho da mulher na região metropolitana de São Paulo nos anos 80 e 90. In: ROCHA, Maria Isabel Baltar (Org.). **Trabalho e gênero: mudanças, permanências e desafios**. Campinas: ABEP, NEPO/UNICAMP e CEDEPLAR/UFMG/ São Paulo: Ed. 34, 2000. Disponível em: <https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/1711/texto81.pdf>. Acesso em 09 jun. 2023.

LIBLIK, Carmem Silvia da Fonseca Kummer. O pioneirismo feminino na história: análise dos depoimentos de Alice Canabrava e Olga Pantaleão. **Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura**, v. 24, n. 1, p. 73-98, 2016.

MACHADO, Bárbara Araújo; PEREIRA NETO, André de Faria. **O Pioneirismo Feminino na Medicina Brasileira**: Clarice Ferreira e as Estratégias Para se Impor. *Iniciação Científica Cesumar*, v. 10, n. 2, p. 129-133, 2008.

MALINOWSKI, Bronislaw. **Argonautas do Pacífico Ocidental**. 2ª edição. São Paulo: Abril Cultural, 1976. Disponível em: https://www.ppga.propesp.ufpa.br/ARQUIVOS/sele%C3%A7%C3%A3o%202016/Docfoc.com-MALINOWSKI_Argonautas-Do-Pacifico-Occidental-Os-Pensadores.pdf. Acesso em: 26 jun. 2022.

MENEZES, Raquel Santos Soares; OLIVEIRA, Janete Lara de. **As variáveis de significado da mulher profissional**: gênero, feminilidade, subjetividades e trabalho. In: ANDRADE, Juliana Oliveira; CARVALHO NETO, Antonio (orgs.). *Mulheres profissionais e suas carreiras sem censura: estudos sob diferentes abordagens*. São Paulo: Atlas, 2015. p. 43-62.

MSAM, Distribuidora de Peças. **Caminhoneira brasileira tem 92 anos**. São Paulo. 2021. Disponível em: www.msam.com.br/loja/noticia.php?loja=886936&id=141. Acesso em: 10 jun. 2023.

NOGUEIRA, Maria Luísa Magalhães *et al.* O método de história de vida: a exigência de um encontro em tempos de aceleração. **Pesquisas e Práticas Psicossociais**, v. 12, n. 2, São João del Rei, pp. 466-485, 2017. Disponível em: http://seer.ufsj.edu.br/index.php/revista_ppp/article/download/2454/1698. Acesso em: 02 jan. 2022

OLIVEIRA, Andrade, J.; CARVALHO, Neto, A.; RODRIGUES, Ana P. Diniz et. al. **Mulheres Profissionais E Suas Carreiras sem Censura**: Estudos sob Diferentes Abordagens. 1ª edição. São Paulo: Atlas, 2015.

PAZ, Maria del La; DIAS, Ramón. **A História da Arqueologia**. 1ª edição. São Paulo: Contexto, 2008.

PEDRO, Claudia Bragança; GUEDES, Olegna de Souza. As conquistas do movimento feminista como expressão do protagonismo social das mulheres. **Anais do I Simpósio sobre Estudos de Gênero e Políticas Públicas**, p. 1-10, 2010.

PERDIGÃO, Denis Alves. **O canto da sereia?** A educação superior como uma (im)possibilidade de mudança na trajetória profissional da ralé brasileira. Orientador: Prof. Dr. Alexandre de Pádua Carrieri. 2015. 247 p. Tese (Doutorado em Administração) - Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo horizonte, 2015.

PRIORE, Mary del. **Histórias da gente brasileira: volume 1: colônia**. São Paulo: LeYa Editora Ltda, 2016a.

_____. **Histórias da gente brasileira: volume 2: império**. São Paulo: LeYa Editora Ltda, 2016b.

_____. **Histórias da gente brasileira: volume 3: república**. São Paulo: LeYa Editora Ltda, 2016c.

RAGO, Margareth. Trabalho feminino e sexualidade. In: DEL PRIORI, Mary (Org.). **História das mulheres no Brasil**. 7. ed. São Paulo: Contexto, 2004. p. 484-507.

Disponível em:

<https://democraciadireitoegenero.files.wordpress.com/2016/07/del-priore-histc3b3ria-das-mulheres-no-brasil.pdf>. Acesso em: 02 mai. 2023.

RAMINELLI, Ronald. Eva tupinambá. **História das mulheres no Brasil**, v. 3, p. 11-44, 2004.

REZZUTTI, Paulo. **A redentora: a vida e a época de Isabel, a católica**. São Paulo: LeYa, 2013.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **A condição das mulheres na Europa do século XVIII**. Tradução de Sandra Jacqueline Stoll. São Paulo: Editora da UNESP, 2009.

ROCHA-COUTINHO, Maria Lúcia. **Tecendo por trás dos panos: a mulher brasileira nas relações familiares**. Rio de Janeiro: Rocco, 1992. Disponível em:

http://ppg.psi.puc-rio.br/uploads/uploads/1969-12-31/1992_9f132f28c135fd7db1b760e2997d086d.pdf. Acesso em 02 mai. 2023

SAFFIOTI, Heleieth. **O Poder do Macho**. São Paulo: Editora Moderna LTDA, 1988

SALVAGNI, Julice. **As caminhoneiras: uma carona nas discussões de gênero, trabalho e identidade**. Porto Alegre, 2016.

SANTOS, Carolina Maria Mota; TANURE, Betania; CARVALHO NETO, Antonio. **O percurso do trabalho feminino no Brasil: vestígios dos primórdios no presente**. In: ANDRADE, Juliana Oliveira; CARVALHO NETO, Antonio (orgs.). **Mulheres profissionais e suas carreiras sem censura: estudos sob diferentes abordagens**. São Paulo: Atlas, 2015. p. 5-22.

SILVA, Aline Pacheco *et al.* "Conte-me sua história": reflexões sobre o método de História de Vida. **Mosaico: Estudos em Psicologia**, v. 1, n. 1, 2007.

TÁCITO, Públio Cornélio. **Agrícola**. Tradução de Mário da Gama Kury. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1986. [Agrícola, originalmente escrita no século I d.C.]

_____. **Anais**. Tradução de J. Cretella Júnior e J. C. de Oliveira. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1999. [Anais, originalmente escrita no século I d.C.]

TRECCANI, Girolamo Domenico. **Terras de Quilombo**: caminhos e entraves do processo de titulação. Belém: Secretaria Executiva de Justiça. Programa Raízes, 2006. ISBN 85-99333-06-3.

VERDE-OLIVA, Equipe. **Turma Pioneira, turma Maria Quitéria**. Verde Oliva, n. 237, p. 18-21, 2017.

VIPAL BORRACHAS. **Dia da Mulher Vipal - Nahyra, a caminhoneira mais experiente do Brasil** [vídeo]. 2021. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=QPppB2wcqSI&ab_channel=VipalBorrachas. Acesso em: 10 jun. 2023.

ZANCANARO, Fernanda et al. **O Papel da Publicidade na Inclusão da Mulher em Profissões Predominantemente Masculinas**: um estudo sobre o Mercado de Trabalho da Área de Engenharia Civil da Cidade de Pato Branco (PR). Porto Alegre, 2019.

APÊNDICE

Entrevista 1		
1	Hozana	"Beleza vó, agora estou gravando. Vovó, quero que a senhora me conte de novo, como é que foi que a senhora aprendeu a dirigir?"
2	Penha	"Praticamente, eu não tive aula de direção, de aprender a dirigir. Quando eu fui caminhoneira, eu já dirigia há muito tempo. Eu fui aprendendo com os meus tios."
3	Hozana	"Ah, você aprendeu com os seus tios. Mas o que você dirigia? Era trator ou algum veículo na fazenda?"
4	Penha	"Não, trator era palhaçada. Eu dirigia, aleatoriamente, para ajudar os tios a carregar café da roça. Eu dirigia era um Jeep da Willys."
5	Hozana	"Um Jeep que chique!" (risos)
6	Penha	(risos) "Dirigia muito o Jeep da Willys da Rural. Não sei nem se tem mais essa marca de carro até hoje."
7	Hozana	"Já era carro que você começou mesmo, né?"
8	Penha	(Afirma com a cabeça) "Eu já tinha uns 16 anos quando eu pegava esses carros."
9	Hozana	"Legal!"
10	Penha	"Mas aí, eu dirigia assim, para ir para a roça. Eu andava uns 4 a 5 km com uma pessoa que precisava. Mas nada assim de resposta, entendeu? Eu gostava daquilo."
11	Hozana	"Gostava de passear, né vó?" (Risos)
12	Penha	(Risos) "E de dirigir. O Jeep que eu dirigia tinha tração nas quatro rodas, não tinha areia, nem lama que me embargasse."
13	Hozana	"Muito poderosa! Uma outra pergunta é... Com quantos anos a senhora aprendeu a dirigir o carro normal?"
14	Penha	Com 17 anos.
15	Hozana	"E quando que a senhora começou a dirigir caminhão?"
16	Penha	Com 17 também.
17	Hozana	"Ah, então foi tudo ao mesmo tempo?"
18	Penha	"É porque a gente aprende a dirigir um Jeep, você manda brasa em qualquer carro que aparecer. Não tem que aprender a dirigir Jeep, depois automóvel e depois ter que aprender a dirigir isso... Quando você aprende a dirigir um treco, você vai com qualquer um."
19	Hozana	"A senhora é muito inteligente, vó, isso sim. Mas quando a senhora começou a fazer trabalho de caminhoneira, você tinha 17 mesmo ou foi depois?"
20	Penha	(Afirma com a cabeça) "Era 1964, tinha 17 anos. A gente viajava só de noite. Eu viajava de boné, eu tinha cabelo comprido e viajava vestida de homem."
21	Hozana	"Vestida de homem?"

22	Penha	"Isso, camisa de homem. Não tinha muito guarda na estrada, não. Então, não tinha tanto risco. A gente dirigia com cuidado também e dirigia à noite. E é ótimo, porque a gente tem a visão do farol e consegue ver o perigo de longe."
23	Hozana	"Mas por que a senhora dirigia só à noite? Era porque você é mulher?"
24	Penha	"Não, eu tinha muita cara de criança e não tinha habilitação. Aí a gente saía de Pedro Canário, ficava em Barra Seca até anoitecer, e então saíamos de Barra Seca. E era um comboio de 5 caminhões. O dono dos caminhões, o filho do dono no outro, e ele era mais novo que eu, os dois cunhados um em cada, e eu. Saíamos em 5."
25	Hozana	"E era o que que vocês transportavam?"
26	Penha	"Dali, a gente levava a madeira para o Rio, Ilha do Governador. Dizem que ainda existe um pessoal que fica na entrada da ilha, por lá, na entrada do Rio, chamado chapa. Aí o meu caminhão e o do filho, esse pessoal pegava, porque nem eu nem ele podíamos entrar na cidade, porque éramos muito crianças e já era de dia. Aí eles levavam até onde tinha que levar, descarregavam a madeira e ficavam procurando carga para voltar. Carregavam fósforo, sal, essas coisas, para a gente levar até Campos. Em Campos era fácil encontrar carga, porque tinha melado, fósforo, açúcar, sal... Aí a gente carregava o que dava, se desse para carregar os 5 caminhões a gente trazia, se não, vinha um batendo na carroceria."
27	Hozana	"Você lembra o nome desse pessoal com quem viajava?"
28	Penha	"Era eu, meu primo menor também, que era filho do dono dos caminhões, os dois cunhados e ele. Ele foi embora para o Pará depois, não sei se continuou com transporte. O nome dele era Nico. Não lembro o sobrenome"
29	Hozana	"Quando a senhora lembrar me fala depois, não tem problema."
30	Penha	"Tonio, o filho dele chamava Tonio."
31	Hozana	"Ele tinha uma empresa?"
32	Penha	"Ele provavelmente era empresário, né. Porque tinha cinco caminhões na estrada. A gente era muito novo, não ligava para saber dessas coisas. O prazer era tá na estrada."
33	Hozana	"Vó, por que você começou a trabalhar como caminhoneira? Foi por causa de dinheiro?"
34	Penha	"Não, eu não ganhava. Nem eu, nem o filho dele ganhava nada. O nosso negócio era estar na estrada, dirigindo. Vez ou outra ele dava uma coisinha, um trocadinho para a gente. Mas não era nada muito importante, porque também não tínhamos muita responsabilidade. Depois... Eu dirigi até os 22 anos, depois eu casei com um homem que não me deixou dirigir mais."
35	Hozana	"Mas quando você já estava mais velha, você já ganhava algum dinheiro?"
36	Penha	"Não ganhei, não. Às vezes, eu dirigia para alguém como um favor e ganhava alguma coisa em troca. Eu não precisava, morava com meu pai, eu comia à custa deles. E depois, quando eu trabalhava em uma empresa, numa firma..."
37	Hozana	"Em que firma você trabalhava?"

38	Penha	"Na Cobraice. Ela começou em Ilhéus, mas foi para Valadares e ficou um tempinho lá. E de Valadares veio para aqui, eu trabalhei muito tempo nela. Mas de vez em quando, quando precisavam buscar alguma coisa para São Mateus, eu dirigia o carro da firma para buscar."
39	Hozana	"Na Cobraice você trabalhava como motorista de caminhão?"
40	Penha	"Eu fazia algumas viagens, mas eu não ganhava como motorista não. Eu era empregada da cobraice de outra função. Às vezes eu trabalhava de cantina no escritório, trabalhava na sala de rádio e fazia uma série de coisas."
41	Hozana	"E o que a empresa fazia?"
42	Penha	"Compensado. Ela ficou muitos anos no braço do Rio. Eu trabalhei."
43	Hozana	"Vó, voltando para quando você era caminhoneira, além do pessoal que andava no seu comboio, o que os homens achavam de você? Eles estranhavam? Ou não percebiam que você era mulher?"
44	Penha	"Percebiam e estranhavam. Às vezes, quando parávamos em um restaurante para almoçar ou jantar, eles perguntavam: 'Cadê o motorista do outro caminhão?'. Isso me deixava irritada (risos), porque era eu, né? Aí, meu primo respondia apontando para mim: 'Ali'. Eles faziam uma cara de desconfiança e perguntavam: 'Aquele menina ali?' e questionavam se ele tinha coragem de deixar uma mulher. 'Dirige ainda melhor do que eu', meu primo respondia."
45	Penha	sim. Uma vez paramos num lugar para descansar um pouco e eu desci do caminhão para esticar as pernas. Um rapaz do lugar perguntou: 'Cadê o motorista?'. Eu apontei para mim e disse: 'Está aqui'. Ele ficou admirado e perguntou: 'Você está dirigindo esse caminhão?'. Eu respondi: 'Sim, estou'. E ele disse: 'Até onde você vai?'. Eu respondi: 'Até Pedro Canário'. Então ele me advertiu: 'Cuidado, essa estrada é ruim, é perigosa!'. Com muita segurança, eu disse: 'Não, não, já estou acostumada com ela' (risos)."
46	Hozana	"E a senhora sentia que eles tinham algum preconceito ou tratamento diferente por você ser mulher?"
47	Penha	"Não, eles tinham um carinho especial por mim... Eu não sabia de onde vinha tanto carinho. Nunca me senti inferior a nenhum motorista, nem mesmo aos que estavam comigo, pois eles eram meus parentes, mas ainda assim eram homens. Os outros motoristas que paravam junto conosco nos restaurantes também demonstravam muito carinho e cuidado. Sempre me alertavam: 'Cuidado, minha filha!', 'Cuidado naquele lugar!'. E eu sempre respondia: 'Gente, pelo amor de Deus, eu já estou cuidando, estou sempre atenta', 'Podem deixar que eu já cuidei disso', 'Eu sei o que faço'."
48	Hozana	"Que bom! Não era uma hostilidade, era mais uma proteção, né?"
49	Penha	"Era muito bom! Não havia preconceito comigo. Era só carinho e respeito. Nunca houve alguém que me olhasse atravessado. Eles admiravam de estar dirigindo aquele caminhão, com carga pesada."
50	Hozana	"E você, o que o seu pai achava sobre você estar dirigindo?"

51	Penha	"Nosso Deus, ele não podia saber nem da metade (risos). Meu pai não sabia que eu dirigia caminhão. Ele era muito rígido, até mesmo quando eu quis entrar no ginásio aos 12 anos, ele se opôs e não queria me deixar estudar lá. Mas eu fui insistente e acabei conseguindo. No entanto, o que me levou a cair na estrada foi o fato de que durante aquele período, meu pai saiu do sul do estado, da cidade de Castelo, e mudou-se para o norte, perto de Pinheiros. Naquela região não havia onde eu pudesse estudar, pois o lugar mais próximo era aqui em São Mateus e nós não tínhamos transporte. Acabei parando de estudar. Então, em casa, meu pai preferiu me colocar para fora a fim de que eu pudesse estudar. E o resultado foi que, depois de algum tempo longe de casa, eu me acostumei e não quis mais voltar. Então, eu saí e fui para a casa de uma família, e foi nessa família que encontrei a estrada."
52	Hozana	"E essa era a família do Nico?"
53	Penha	"Não, a família do Nico é a minha família mesmo, de sangue. Essa outra família era onde eu aprendi a dirigir. E meu pai nunca ficou sabendo. Ele só soube disso muito tempo depois."
54	Hozana	"Entendi. E depois disso, como você estava perto dos primos e da família, eles te deram oportunidades para se desenvolver, né?"
55	Penha	"Nossa, o Nico preferia deixar o caminhão nas minhas mãos do que em muitos caminhoneiros por aí. Conquistei a confiança dele com o meu trabalho honesto e dedicado. Se pudesse, estaria dirigindo até hoje, mas infelizmente não posso mais, pois estou quase cega e minha carteira de habilitação foi roubada junto com a minha carteira."
56	Hozana	"Mas quando que a senhora pode tirar a carteira?"
57	Penha	"Com 18 anos eu tirei a carteira, mas não podia tirar para dirigir caminhão. Eu só podia tirar a categoria 'amador', que era para dirigir automóveis. Para caminhão eu não tinha permissão. No entanto, eu continuava dirigindo. Nunca precisei mostrar a carteira para ninguém e nunca cometi nenhuma infração! (risos)"
58	Hozana	"E depois você não se interessou de fazer a carteira de caminhão?"
59	Penha	"Não, porque saiu uma lei que só permitia fazer a carteira de caminhão para aqueles que possuíam um caminhão. E eu não tinha um. Depois, vieram os maridos, que não me deixavam voltar para a estrada. É duro, menina!"
60	Hozana	"Então você nunca teve carteira ou contrato, né?"
61	Penha	"Eu dirigia com compromisso, mesmo sem ter nenhum documento assinado. As pessoas costumavam perguntar: 'Você não tem medo de acontecer um acidente com seu filho e essa menina na estrada, não é?' E o Nico respondia: 'Que nada, esses meninos dirigem melhor do que nós'."
62	Hozana	"A senhora já me falou que tomava remédio porque dirigia a noite. Como que era?"
63	Penha	"Sim, eu tomava Amedrine. O mais forte que tinha. Aí quando chegava na Ilha do Governador, a gente tinha que dormir para voltar de noite. Eu tomava um copo de leite para cortar o efeito do rebite e a gente ia dormir."
64	Hozana	"E era muito cansativo, vó?"

65	Penha	"Não, era uma delícia. Não achava cansativo, eu gostava muito e fazia com prazer. Ah, se eu pudesse voltar para a estrada. Uns 10-20 anos atrás, quando meu primo foi para o Pará, eu teria ido junto se pudesse naquela época. Ele acabou indo para lá porque aqui a madeira ficou escassa e ele com 5 caminhões não tinha muito o que fazer aqui"
66	Hozana	"E quando vocês iam pegar algum serviço, você acha que já aconteceu de alguém deixar de contratar porque tinha uma mulher na equipe?"
67	Penha	"Nunca ninguém. Porque o dono dos caminhões falava 'pode entregar e com confiança'."
68	Hozana	"Vó, por enquanto eu acho que é só, vou dar uma analisada no nosso papo e a gente vai se falando. Obrigada. Você quer acrescentar alguma coisa que eu não perguntei?"
69	Penha	"Eu só quero colocar que a melhor coisa naquela época era pegar um caminhão e cair na estrada."
70	Penha	"Muitas vezes, quando eu estava em uma semana sem carga, eu saía para algum ponto de ônibus e um colega de estrada com um carro tanque me via. Ele parava e dizia: 'Penha, leva para mim, estou com um tumor nas costas, não aguento mais dirigir.' E eu pegava o tanque e trazia para onde fosse. Era muito bom! Todo mundo já me conhecia na estrada, então sabiam que podiam confiar."

Entrevista 2		
1	Hozana	"Vó, lembro que uma vez você comentou que na sua época de motorista de caminhão tinha outra moça que também dirigia. Você chegou a conhecer ela ou era só de vista?"
2	Penha	"Nós nos encontramos duas vezes na estrada. Ela era magrinha, magrinha. O nome dela era Dutra. Não sei se esse era o sobrenome, era assim que ela era chamada. E ela também puxava um caminhão bonitinho. Aí por acaso quando a gente se encontrava era uma alegria. Ela era mais velha que eu, tinha uns 28 ou 30 anos já. E eu sou de 1947."
3	Hozana	"Quem sabe a gente encontra algum arquivo ou entrevista com ela, vou pesquisar. Você sabe de onde é que ela era?"
4	Penha	"A Dutra pode tá por aí, quem sabe? Não sei de onde ela era, a gente se encontrava nos restaurantes mesmo e na estrada. E nem perguntava, a gente era da estrada! (risos) A gente se encontrava, conversava um pouquinho e já partia com o caminhão. Ela sempre ficava muito preocupada. Acho que era por causa da minha idade."
5	Hozana	"Vó, tinha banheiro para você usar? Porque, assim, banheiro de estrada é sempre nojento."
6	Penha	(Risos) "Nossa, banheiro era uma luta. Geralmente nos restaurantes tinham, mas em muitas paradas era só masculino. Quando apertava muito, era na estrada, atrás do caminhão, estava escuro mesmo. Mas eu nunca fui muito de beber água também, então não tinha tanto problema. Não tinham mulheres caminhoneiras, não tinha porque ter banheiro para mulher, né?"

7	Hozana	"E você carrega só madeira e materiais, ou já carregou outras coisas?"
8	Penha	"Já carreguei carga viva, os porcos, bois."
9	Hozana	"E como que era, você sentia mais dificuldade? Como que era?"
10	Penha	"O carro se movimentava mais, então se passasse por um buraco ou alguma coisa o carro, podia tombar e os bois iam junto. (risos) Se virava, eles iam junto. Então precisava de um pouco mais de cuidado, mas era tranquilo."
11	Penha	"Mas era gostoso demais. Dá uma saudade toda vez que olho ali e passa um caminhão pela estrada!"
12	Hozana	"Vó, hoje você tem muita dificuldade para dormir. Sempre pega no sono tarde, você acha que tem alguma influência dessa época?"
13	Penha	"Com certeza, por causa do rebite. E também foram 5-6 anos nessa rotina, dirigindo a noite toda, a gente tem que estar alerta. Teve uma época, quando eu já tinha minha casinha de solteira, que em dia de folga, não conseguia pregar o olho a noite toda, mesmo sem remédio. Só dormia quando amanhecia."
14	Hozana	"E você era bem novinha, também. Começou com 17, né?"
15	Penha	"Isso foi dos 17, aos 23 anos quando casei e não pude mais. Às vezes, isso afeta bastante, ainda era jovem, o corpo fica em formação até os 21, né? Não sei, mas pode ser. E também virou hábito meu. Nas festas lá para o lado de Pinheiros eu gostava muito de dançar a noite toda, papai era muito rígido e não gostava. Mas era dançar mesmo, não era igual essas moças de hoje em dia. Eu tinha até um acordeon! Aí vinha o sanfoneiro que tocava a noite toda e a gente dançava. Meu primo até me chamou quando estava indo para o Pará, e eu, casada, até falei: 'Como vou ir se o homem não deixa?' Mas bem que poderia ter ido (risos). Amo estar na estrada."