

Associação Brasileira de Antropologia

Prêmio Claude Lévi-Strauss – Modalidade B

Aluna: Francine Pereira Rebelo

Universidade Federal de Santa Catarina

Exclusão e formas de resistência: uma etnografia de mulheres caminhoneiras.

Orientadora: Profa Dra Miriam Pillar Grossi

Introdução¹

Este trabalho é resultado de uma etnografia das experiências vividas por mulheres caminhoneiras do Brasil. Em um trabalho de campo realizado através de viagens com cinco motoristas, de dezembro de 2010 a abril de 2011, foi possível coletar entrevistas e vivenciar experiências para refletir o contexto de inserção dessas mulheres em um trabalho predominantemente masculino.

No total, foram 4.495 Km percorridos e cinco viagens. Duas vezes fiz o percurso de Jacaré (São Paulo) à Florianópolis (Santa Catarina) com uma das caminhoneiras, esperando o período de descarga em São José (Santa Catarina); outra vez fui da cidade de Palhoça (Santa Catarina) até Porto Alegre (Rio Grande do Sul), depois até Cachoeirinha (Rio Grande do Sul) e no retorno parei em Penha (Santa Catarina). A viagem seguinte foi de Palhoça (Santa Catarina) até Porto Alegre (Rio Grande do Sul), voltei até São José (Santa Catarina), depois de Biguaçu (Santa Catarina) fomos à Itajaí (Santa Catarina), depois até Videira (Santa Catarina), seguindo para Treze Tílias (Santa Catarina), voltando até Tijucas (Santa Catarina) e parando mais uma vez em Palhoça (Santa Catarina). As viagens não foram contínuas, e durante os 5 meses da pesquisa de campo que envolveram também contatos por internet, pessoais e telefônicos com mulheres caminhoneiras fiquei aproximadamente 14 dias nas estradas viajando com cinco delas.

As motoristas que estudei foram encontradas principalmente através de contato via Orkut², em comunidades referentes à mulheres caminhoneiras³. Após um primeiro contato virtual, organizávamos por telefone um encontro pessoal, normalmente em postos de gasolina, onde começava o processo de acompanhamento da rotina das caminhoneiras.

¹ Este artigo é um extrato das principais ideias desenvolvidas em minha monografia elaborada como trabalho de conclusão para o curso de Ciências Sociais na Universidade Federal de Santa Catarina.

Agradeço imensamente à Professoras Doutoras Miriam Pillar Grossi pela orientação e incentivo e à banca julgadora composta pelas Professoras Doutoras Edviges Ioris e Carla Cabral.

Agradeço ainda às mulheres caminhoneiras pelo acolhimento, disposição e simpatia. Obrigada por aceitarem dividir esse espaço com uma desconhecida e por transformarem esse campo em algo tão prazeroso e enriquecedor..

² O Orkut é uma rede social da internet que possibilita o contato entre pessoas que se conhecem pessoalmente e com outras que se interessam pelo mesmo tema que constitui a comunidade. Como bem descreveu Paula Pinhal de Carlos (2010) nesse espaço, cria-se um perfil, contendo fotos, vídeos e informações pessoais no qual as interações são possíveis, tendo como foco os perfis.

³ Principalmente nas comunidades “Mulheres caminhoneiras”, “Mulheres que dirigem caminhão” e “Mulheres carreteiras”. Só integraram-se a pesquisa aquelas que se dispuseram a colaborar com o trabalho.

Esta pesquisa foi feita sob uma perspectiva teórica feminista e buscou compreender como se estruturam os contextos de exclusão e de resistências das motoristas sob a ótica das relações de gênero.

Para tal, farei uma rápida localização teórica nos estudos de gênero, expondo a perspectiva teórica utilizada para construção desse artigo e em seguida apresentarei os dados coletados na minha pesquisa.

Perspectiva teórica

Emergem no campo de gênero, a partir dos anos 90, discussões e novos paradigmas essenciais para a atual discussão, dentre as teóricas mais recentes me baseio principalmente na obra de Judith Butler (2008). Influenciada pelas obras de Foucault sobre sexualidades, a autora transforma radicalmente a problemática feminista clássica. Butler, considerando a relevância do caráter discursivo da sexualidade e do gênero, é responsável por uma verdadeira inversão nos conceitos de sexo e gênero.

Apesar de sua crítica ao dualismo sexo/gênero, a autora não intenta destruir ou negar as teorias feministas anteriores, mas fazer uma desconstrução. Scott (2011) e Butler concordam que num modelo de compreensão binário, como o sistema sexo/gênero, não o sexo, mas o gênero torna-se o destino. Segundo as teóricas, aceitar o sexo como biológico e não como mais uma construção social é aceitar que a identidade ou a essência são expressões e não um sentido do sujeito em si.

Stolke (2004) afirma que Butler, unindo o anti-essencialismo feminista e a teoria prática, através da introdução da teoria conhecida por teoria performativa, confronta a estabilidade das identidades de gênero. Em uma entrevista (BUTLER, 2006) com a americana, quando questionada sobre o que é gênero, afirma que:

“... tenho argumentado que gênero é performativo. Isso significa que o gênero não expressa uma essência interior de quem somos, mas é constituído por um ritualizado jogo de práticas que produzem o efeito de uma essência interior. Eu também penso que o gênero é vivido como uma interpretação, ou um jogo de interpretações do corpo, que não é restrita a dois, e isso, finalmente, é uma

mutável e histórica instituição social” (2006).

Segundo a teoria performativa de Butler (2008), o gênero é um efeito discursivo e o sexo é um efeito do gênero. A autora compreende por gênero discursivo as consequências de um conjunto de práticas reguladoras da identidade de gênero que se tornam estáveis através da heterossexualidade obrigatória. Por sua vez, as consequências dessas práticas reguladoras resultariam no ritualizado jogo de práticas, apontado por Butler, como a vivência do gênero.

A teoria performativa da autora não tem como objetivo principal analisar como o sistema sexo/gênero constrói suas identidades através de um conjunto de normas reguladoras, mas sim atentar para as ambivalências e multiplicidades que emergem da formação da subjetividade e das práticas. Nessa perspectiva não entende-se o gênero como algo que se é, mas como algo que se faz.

Como expus anteriormente, Butler (2006; 2008) considera o gênero mutável e afirma que a identidade feminina e masculina nunca são completas, mas se encontram em um processo permanente de construção e de ressignificação. A autora argumenta que o próprio sujeito das mulheres não é mais compreendido em termos estáveis e imutáveis e problematiza questionando o que constitui a categoria “mulheres” e “feminino”.

Para a compreensão da teoria de Butler é importante entender que a categoria “mulheres” é discursivamente construída e que é necessário que a crítica feminista compreenda que essa categoria é produto das mesmas estruturas de poder que as reprimem e pelas quais se busca a emancipação. Nessa perspectiva, Schwade (2010) afirma que o sujeito “mulheres” não deve ser presumido, mas compreendido em sua formação no interior de um campo de poder.

Para Butler (2008) é fundamental que a crítica feminista compreenda que se alguém é mulher isso não é tudo que alguém é, nesse caso, o gênero deve estar sempre em diálogo com identidades discursivamente construídas a partir da interseção com outras categorias – como raça, classe, etnia e região. Ao concordar que a análise de gênero deve sempre vir acompanhada de outras categorias de análise, a teoria de Butler concorda com as teóricas marxistas.

O campo dos estudos de gênero não está desligado dos estudos sobre sexualidades. Para Foucault (1988), sexualidade é uma rede em que a estimulação dos corpos, intensificação dos prazeres, incitação ao discurso, reforço das resistências e

controle se relacionam com estratégias de poder. Foucault afirma que onde existe poder há resistência e usa o termo “resistências”, no plural, não como um foco único. A distribuição do poder acontece de maneira irregular e são os nós dessa rede que impedem o livre fluxo do poder. É bastante comum que esses pontos de resistências sejam transitórios e móveis.

Finalizando a discussão sobre gênero, trago a concepção de Miguel Vale de Almeida (2004), autor contemporâneo que trabalha na mesma perspectiva de gênero que Butler. O antropólogo afirma que tanto o corpo sexuado como o indivíduo com gênero são resultados de processos de construção histórica e cultural. Por esse motivo, ele opta por não utilizar noções como papel sexual ou de gênero e acredita que assim evita o valor implícito da dicotomia sexo/gênero. Para explicitar as relações de gênero, o autor utiliza a concepção de ordem de gênero, definindo-as como um padrão historicamente construído, de relações de poder entre homens e mulheres e definições de feminilidade. Vale de Almeida afirma que feminino e masculino não são dicotômicos, mas sim avaliações morais assimétricas. O autor também defende a mutabilidade das categorias e das relações de gênero.

Assim como Butler e Vale de Almeida, não acredito que seja necessária para a análise de sexo e gênero, a imposição de uma falsa estabilidade desses termos, impossibilitando assim a compreensão das descontinuidades práticas e das identidades de gênero. Aceitada a mutabilidade do gênero, busquei através da análise dos processos de construção e resignificação, no contexto específico das mulheres motoristas de caminhão, expor e compreender as práticas que regulam esse espaço feminino e suas implicações para a inserção dessas mulheres nesse espaço.

A partir da análise de Butler (2008) que entende gênero como algo que se faz e não como algo que se é, acredito que é principalmente através da exposição das vivências no campo e das práticas das mulheres motoristas que eu conseguirei expor o que entendendo quando falo de mulheres caminhoneiras.

Procurou compreender como essas redes de poder se articulam nos casos das motoristas de caminhão. Essas mulheres podem ser teoricamente compreendidas como pontos de resistências? Como elas próprias se consideram?

Formas de exclusão de gênero

Para compreender as formas de resistência exercidas pelas motoristas, é preciso compreender anteriormente quais são as relações de poder presentes nesse contexto. Baseando-me nas vivências que tive durante o campo, pretendo esclarecer algumas formas de exclusão de gênero vivenciadas pelas caminhoneiras.

Lombardi (2006), em seu trabalho intitulado: “Engenheiras brasileiras : inserção e limite de gênero no campo profissional”, afirma que apesar das transformações favoráveis às mulheres nas relações profissionais dos últimos 30 anos, as dificuldades de inserção das mulheres na área da Engenharia ainda continuam. Argumentos como trabalho pesado, ambiente sujo e abrutalhado, falta de infraestrutura de alojamentos e sanitários para recebê-las, são utilizados para restringir a participação das mulheres⁴.

As motoristas destacam principalmente a precariedade dos banheiros tanto em postos de gasolina, como nas transportadoras⁵, com banhos gelados, fiação exposta, ralos entupidos e sujos. Elas relatam que estão expostas a um risco ao terem que sair do caminhão no pátio do posto durante a madrugada e que ao invés de atravessarem o pátio e irem até o banheiro – muitas vezes isolado – elas consideram mais seguro e rápido urinar embaixo do caminhão.

Além dos argumentos relacionados à estrutura, podemos perceber também as dificuldades encontradas pelas motoristas devido à circulação em espaços públicos. Historicamente, tensões entre o espaço público e privado foram construídas, sendo que o espaço doméstico é associado às mulheres e os espaços públicos aos homens (GROSSI, 1998; LOMBARDI, 2006).

Para Méndez (2005), o crescimento do capitalismo questionou o confinamento da mulher ao espaço privado, ela considera que o avanço da industrialização criou a necessidade de que as mulheres fossem incorporadas ao trabalho produtivo nas fábricas. Porém, ao invés de uma real mudança hierárquica nas relações, as mulheres acumularam mais atividades, sendo obrigadas a conciliar as extensas jornadas de trabalho e as tarefas domésticas que continuaram sob sua responsabilidade.

⁴ Nesse trecho Lombardi aborda principalmente o caso das engenheiras civis.

⁵ As transportadoras ou fábricas onde as mulheres carregam ou descarregam, normalmente, não possuem banheiros femininos e nos casos em que presenciei tivemos que pegar a chave com o guarda e chavear todo o vestiário (masculino) para podermos tomar banho. O lugar, assim como a maioria dos postos, não era limpo, tendo vários frascos de xampu usados e largados no chão, restos de sabonete e água empoçada.

Apesar dessa incorporação de mão-de-obra, o trabalho exercido por mulheres era restrito. Santos (2002) mostra que a legislação de 1932 proibia que mulheres exercessem trabalho noturno e atividades consideradas insalubres ou que exigissem cautela. Nessa mesma perspectiva, o Estado era defensor da instituição familiar, incentivando a maternidade e valorizando o patriarcado. É a partir de 1943, com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que o trabalho noturno passa a ser permitido às mulheres maiores de 18 anos e ainda com restrições do exercício de algumas funções.

A campanha que restringia o acesso das mulheres aos espaços públicos era feita não só pelo Estado, Santos (2002) afirma que a identificação de mulheres como naturalmente responsáveis pelos filhos e a frequente atribuição de “qualidades naturais” como dóceis, delicadas e passivas, eram fatores fundamentais para o afastamento das mulheres das esferas públicas. Quando não afastadas completamente, as mulheres tinham suas atividades restritas por essas características naturais.

Podemos compreender que ao exercer profissões consideradas masculinas, como no caso das mulheres caminhoneiras, essas mulheres não estão apenas “invadindo” o espaço masculino e público, mas também, provavelmente, abrindo mão do “seu papel” de cuidadora da casa, da família e dos filhos.

No caso das mulheres motoristas, esse cuidado com os filhos/as normalmente é transferido para madrasta ou avós. Podemos notar nessas situações o que afirma Carol Gilligan (1991) à respeito da noção de cuidado. Para autora, as mulheres que deixam os filhos em casa recorrem sempre a uma rede de ajuda formada por outras mulheres, normalmente da família. Nessa situação, as mulheres transmitem os sentidos da cooperação, da responsabilidade e do cuidar para outrem (GILLIGAN, 1991).

A partir da análise do quadro a seguir⁶, podemos observar que a maioria das mulheres motoristas são ou foram casadas, algumas com maridos motoristas que as acompanham, outras com maridos motoristas que fazem rotas diferentes. Das motoristas que acompanhei, apenas uma delas não tinha filhos e nunca foi casada, ela estava na profissão a menos tempo e tinha apenas 22 anos, mesmo assim afirmou que “quando tivesse uma família, deixaria de ser motorista” e que tinha medo de não saber o dia de parar com o caminhão e de ficar ‘viciada’.

⁶ As motoristas pesquisadas eram na maioria da região Sul, sendo que apenas uma era nordestina, mas habitava em São Paulo. Considerei a divulgação dos nomes reais das motoristas irrelevante para o trabalho, optei, então, por chamar as motoristas por nomes fictícios que designam marcas de caminhão. Para tal, apresentarei neste artigo as motoristas: Scania, Volvo, Volks, Mercedes e Ford.

MOTORISTA	IDADE	TEMPO DE TRABALHO	ESTADO CIVIL	FILHOS	FORMAÇÃO ESCOLAR	EMPREGOS ANTERIORES
Volks	39 anos	19 anos	Divorciada	2 filhos/as	Ens.Fundamental	Empregada doméstica
Scania	32 anos	5 anos	Casada	1 filho	Ens. Médio	Empregada doméstica e operária de fábrica.
Mercedes	34 anos	5 anos	Divorciada	3 filhos/as	Ens. Fundamental	Funcionária de empresa e mototáxi.
Volvo	30 anos	4 anos	Casada	1 filho	Ens. Fundamental	Empregada doméstica e vendedora.
Ford	22 anos	4 meses	Solteira	Nenhum	Ens. Médio	Babá e atendente em loja de conveniência.

Por ficarem meses sem retornar à suas casas e meses sem ver os/as filhos/as, as motoristas resistem em dois pontos centrais da subordinação feminina, resistem à incorporação dos espaços privados e família competentes à mulher e tomam para si um espaço público e de predomínio masculino. Uma das motoristas relatou que:

...um dia, eu encontrei um cara no trevo duas e pouco da manhã e ele falou assim pra mim no rádio “Mas o que você tá fazendo essas horas da madrugada sozinha andando nesse mundão aí, aí sozinha”. Ele se apavorou por eu tá andando sozinha, se apavorou... (Trecho do diário de campo referente à viagem com a caminhoneira Mercedes realizada entre os dias 14/12/2010 e 17/12/2010).

É notório na fala da motorista que o colega de profissão se “apavorou” não só pelo horário em que ela estava na ‘rua’, mas principalmente, pelo fato de ser mulher e estar “sozinha”. Nesse caso podemos pensar que a mulher pode circular pelos espaços públicos, mas acompanhada por um homem, não sozinha e em horários ‘próprios’. Podemos notar que ainda hoje o espaço público é muitas vezes restrito à mulher que não pode usá-lo de forma autônoma. A mulher que circula de outras maneiras pode muitas vezes ser alvo não só de comentários negativos, mas até mesmo de violências.

Em outro caso, a motorista Volks afirmou que uma vez se desentendeu com um dos colegas que insinuou que ela não tivesse um “bom comportamento”. De acordo com a motorista, um dos colegas da firma disse que “não deixaria a mulher trabalhar num lugar que só tivesse homens”, ela perguntou se estava fazendo alguma coisa de errado e se ele sabia o que a mulher dele estava fazendo, porque “talvez a esposa dele estivesse em casa, mas ele não sabia se ela não estava com outro”. O outro motorista ficou nervoso e quis brigar com a caminhoneira.

A ideia de que existem espaços próprios para homens e espaços que ‘competem’ as mulheres é recorrente no campo estudado. A própria estrutura física do espaço da estrada afirma constantemente que os espaços dos caminhoneiros não são espaços para as caminhoneiras. As frequentes reclamações sobre banheiros separados por sexo nas transportadoras e nos postos nos mostram a pouca adaptação do sistema de transporte à entrada das mulheres na profissão.

Além da estrutura física e da circulação por espaços ‘inapropriados’, os estudos sobre caminhoneiros⁷ nos mostram que na profissão algumas qualidades socialmente consideradas masculinas são destacadas. Através de uma breve revisão dos estudos realizados por Leal (2008), Santos (2002) e Scaramella (2004) .

Santos afirma que a caminhoneira frequentemente é vista como não feminina ou masculinizada. Essa percepção decorre da incorporação de atributos entendidos como naturais dos homens para o exercício dessa profissão. Características como autoconfiança, coragem, competitividade, independência e vigor físico fazem parte das representações dessas profissionais. Santos aponta que a apresentação dessas características, tidas como masculinas em uma mulher, não desconstroem as naturalizações das diferenças de gênero, mas reforçam a ideia de que essas mulheres são exceções por apresentarem um ‘instinto masculino’. A autora considera que as características atribuídas às mulheres também são fatores de diferenciação⁸

“Ao desempenharem uma atividade masculina, as motoristas são identificadas como “trabalhadoras diferenciadas”, ao mesmo tempo em que são reconhecidas como portadoras de um “instinto natural”, através do qual se revelam pelas características do eu-feminino: cuidadosas, responsáveis, atenciosas e dedicadas” (2002,

⁷ Dos trabalhos acadêmicos que encontrei na plataforma do Scielo, a maioria dizia respeito, principalmente à saúde dos motoristas de caminhão. Alguns trabalhos nas áreas de Ciências Sociais abordavam mais predominantemente a temática do HIV, como o trabalho de Leal, por exemplo. Dentre essas pesquisas, todas haviam sido realizadas com caminhoneiros homens, através de entrevistas, ou na residência do motorista, nenhum campo havia sido feito através de viagens acompanhando esses profissionais. Exceto por uma tese de doutorado de Sociologia realizado por Luciane dos Santos..Dentre os seus/suas informantes caminhoneiros/as e profissionais do transporte, Santos pesquisou 17 homens e quatro mulheres. A pesquisadora, realizou entrevistas majoritariamente em postos de gasolina e durante sua pesquisa de campo, viajou por oito dias com duas motoristas que trabalhavam juntas.

⁸ Através de publicação do presidente da Braspress (SANTOS, 2002), uma empresa de transporte conhecida pelo grande número de mulheres funcionárias, podemos notar que a contratação de mulheres é ‘justificada’ por suas características femininas como maior cuidado, paciência e atenção. Milton Braga, diretor de Recursos Humanos da Braspress afirma em uma entrevista que a ‘mulher é mais calma, por natureza, ela é mais cuidadosa’. Disponível on-line: <http://www.braspress.com.br/content/146>. Fonte: Rede TV – Leitura Dinâmica – 08/03/11

p. 215).

Esse ‘papel’ feminino frequentemente é confrontado à motorista, a caminhoneira Scania, em uma conversa que tivemos em um posto, contou:

“Minha mãe sempre me falou que eu era pra ter nascido homem, porque eu sempre fui assim, metida, sempre quis fazer coisas que não me compete.” (trecho do diário de campo referente à via

A tese de Andréa Leal (2008), intitulada “No peito e na raça – a construção da vulnerabilidade dos caminhoneiros: um estudo antropológico de políticas públicas para HIV/AIDS no Sul do Brasil”, constrói que a ideia de “no peito e na raça” indica o pertencimento a um grupo que compartilha características como coragem e vigor, a expressão se refere a maneira que os caminhoneiros enfrentam suas condições de trabalho, consideradas por eles próprios como árduas.

Santos (2002) afirma que entre os caminhoneiros pode-se notar a incorporação de um conjunto de regras e comportamentos marcados pela masculinidade tradicional. A autora, apesar de entender a masculinidade como algo plural, afirma que o modelo tradicional de masculinidade é ditado para designar o que são verdadeiros homens. Entre as ‘qualidades’ que um ‘verdadeiro’ homem deve possuir está a coragem, força, autoconfiança e virilidade.

Para o exercício da profissão de motorista, entende-se que algumas dessas características devem ser inerentes. Scaramella (2004) mostra através do resgate de romances, filmes e produções televisivas a imagem do caminhão e do caminhoneiro. Apesar de entender essas representações como romantizadas, a autora afirma que um imaginário fabuloso é construído em torno do caminhoneiro que desponta em uma posição de aventureiro livre e destemido.

A ideia de que força física é necessária para profissão é recorrente não só entre as pessoas que não tem conhecimento sobre o trabalho dos motoristas, mas também entre profissionais envolvidos no transporte. A representação da estrada como um lugar que oferece riscos que as mulheres não são aptas a enfrentar é comum. A motorista Scania disse que em uma conversa com um frentista ele perguntou o que ela faria se um pneu furasse e ela respondeu *“Eu sou caminhoneira, não sou borracheira”*.

Outras motoristas, como a Volks, afirmou não gostar de empresas que acham que

o motorista deve se esforçar fisicamente, apesar de já ter trabalhado em empresas onde ela precisava descarregar o próprio caminhão. Sobre o assunto, a caminhoneira Scania não considera necessária força para o trabalho, porém, considera que faz muito esforço na profissão e que deve ter uma estrutura física adequada. A diferenciação entre força física e esforço físico foi ressaltada pela própria motorista. Grossi (1995) afirma que por muitos anos, na sociedade ocidental, o trabalho foi um importante fator na construção das masculinidades. O trabalho envolvia o corpo masculino que se distinguia do feminino pela presença da força física. Para a autora, nos últimos anos, o paradigma da força física ligada ao trabalho masculino começou a ser substituído pelo paradigma da competência, associado ao conhecimento tecnológico. Para as motoristas, apesar das mudanças favoráveis advindas com a tecnologia, o paradigma da força ainda não foi substituído, sendo ainda uma questão muito presente.

São utilizadas outras formas de afastamento, como os comentários de demérito por outros profissionais, similares às citadas por Lombardi no caso das mulheres engenheiras e também entre outras profissões, vinculadas a sexualidade. Mulheres em outros campos de atuação também sofrem este tipo de preconceito, como na própria Antropologia, o caso da antropóloga Ruth Landes que em sua estadia no Brasil, por ser solteira, foi alvo de crítica dos colegas que comentavam sobre uma pretensa *troca de favores sexuais* de Landes com seus informantes (CORRÊA, 2003).

A motorista Ford, iniciando a carreira, começou a aprender a dirigir junto com outros motoristas da empresa que trabalha. Durante as viagens que fazia com eles, dormiam no mesmo caminhão. Então, as esposas dos motoristas, reclamaram para o dono da empresa. Outras caminhoneiras também comentaram que ela estava “viajando com homem casado”.

Sobre esse assunto, a motorista Volvo afirmou que apenas a esposa de um dos colegas a apoiou, dizendo que por ela a motorista e seu marido podiam viajar juntos, “essa mulher, esposa de um dos caminhoneiros, é estudada, professora, não é essas ignorantes”. Assim como as outras, ela se posiciona como uma profissional e diz que nunca desistiria de um sonho “por causa de homem”. Contou ainda de outra conversa que teve com um colega, o caminhoneiro contou que a esposa dele tinha ciúmes dela, e ela respondeu:

“Fala pra corna da sua mulher que não é comigo que tô

aqui trabalhando que ela tem que se preocupar!!”.
(Trecho do diário de campo referente à viagem com a
caminhoneira Volvo realizada entre os dias 14/04/2011 e
16/04/2011 – grifo acrescido).

As mulheres motoristas, em geral, não só as caminhoneiras, são também alvo de piadas sobre a pretensa falta de capacidade da mulher para dirigir. “Mulher no volante, perigo constante” ou as mais recentes, como: “Com a Dilma na presidência o Brasil ou vai para trás ou para frente, estacionado não fica porque mulher não sabe estacionar” . Esses são discursos recorrentes e divulgados não só em conversas informais, mas pela internet, jornais e meios de comunicação em geral.

Sobre as piadas, Dahia (2008) afirma que devemos nos atentar ao caráter ideológico dessas manifestações. Para autora, as piadas instauram uma sociabilidade que fundamenta a desqualificação do objeto risível. De acordo com Dahia “tornar alguém ou algo risível é destituí-lo de poder, é enfraquecê-lo, é infantilizá-lo” (2008, p.705). No caso das caminhoneiras, essas piadas estendem-se ao cotidiano e violentam simbolicamente a esfera profissional.

Existem ainda outros fatores de afastamento das mulheres da profissão. É popularmente usado a categoria “lésbicas caminhoneiras” para designar mulheres com relações homoeróticas que assumem ou tem um estereótipo tido como masculino. Para a autora Ana Maria Pereira (2008), o termo “caminhoneira” utilizado para esse tipo de caracterização é conhecido nacionalmente e constitui-se numa forma depreciativa e estigmatizante. Esse estereótipo masculino é marcado por características como vestimenta, maneira de falar e agir.

Quando perguntei sobre o início da profissão a caminhoneira Mercedes contou sobre uma conversa que teve com uma amiga:

“eu liguei pra uma amiga, eu nunca vou esquecer, sempre que me perguntam isso eu lembro dela, eu disse, ah tu nem sabe agora eu sou caminhoneira, ah tá, tu virou sapatona, ela falou isso pra mim, isso não quer dizer que eu virei caminhoneira que eu sou isso, é uma profissão como qualquer outra, daí ela viu que tinha falado demais, na realidade eu acho que não tem nada a ver...” (Trecho

do diário de campo referente à viagem com a caminhoneira Mercedes realizada entre os dias 14/12/2010 e 17/12/2010).

Faz parte do cotidiano da motorista o convívio com o espanto das pessoas ao vê-las dirigindo. Raramente as motoristas passam ‘despercebidas’ e nos postos de gasolina os comentários de ‘parabéns’ disputam espaços com as perguntas “é você que está dirigindo esse caminhão?”. Ouvi dezenas de comentários. Durante a primeira viagem, quando parei na transportadora com a caminhoneira Scania, um outro motorista perguntou: “Vocês duas que tão nesse caminhão ou vocês tão de brincadeira?”. A motorista respondeu: “Olha para minha cara, vê se você acha que eu tô brincando” (Trecho do diário de campo referente à viagem com a caminhoneira Scania realizada entre os dias 08/12/2010 e 11/12/2010).

A motorista assim que respondeu falou para mim “se meu marido estivesse aqui ele ia dizer que eu sou grossa, ele diz que eu tenho que entender que eu não tenho cara de carreteira”. O próprio marido da motorista sugere que existe um estereótipo de motorista, ou seja, “uma cara de carreteira”. “A cara de carreteira” seria algo que a motorista Scania não tem, lembrando a afirmação de Pereira (2008), que “caminhoneira” seria uma mulher masculinizada. Nenhuma das motoristas com que viajei, apresentaram a “cara de carreteira”, jeito ou comportamento do que preconceituosamente se chama de “caminhoneira”. Eram todas extremamente “femininas”: usavam vestimentas femininas, apresentavam cuidados com o corpo e uso de maquiagem, o que mostra também uma reação ao estereótipo.

O caminhão da mesma forma era equipado com objetos femininos, cortinas com estampa de oncinhas, lençóis cor de rosa e adesivos rosas e femininos espalhados pelo lado de dentro e de fora do veículo.

Segundo Lombardi (2006), a falta de reconhecimento faz com que uma mulher tenha de se esforçar mais que um homem para mostrar sua capacidade e ser valorizada. Santos (2002), em seu trabalho, realiza uma entrevista coletiva com três motoristas homens sobre a participação feminina no trabalho de transporte de cargas. Eles afirmam na pesquisa que:

“Dá muita curiosidade ver mulher caminhoneira, principalmente se ela estiver dirigindo carreta. A gente

fica esperando para ver como que ela vai sair, se ela vai se enrolar muito” (2002, p. 223)

Esta falta de reconhecimento, presente no cotidiano das engenheiras, aparece também nas falas de todas as motoristas entrevistadas que reconheceram a necessidade de “fazer melhor do que os homens” para serem reconhecidas. Uma delas afirmou que “a gente tem que fazer melhor ou no mínimo igual, nunca pior”.

Por estarem em constante vigilância, as motoristas veem com descontentamento os erros de outras mulheres caminhoneiras. Pela pequena quantidade de mulheres no setor, as profissionais são o único modelo que muitos motoristas têm, se uma motorista comete um erro, logo, o modelo se estende para as outras profissionais. Mesmo que proporcionalmente esse erro não seja superior ao dos homens, elas são referências. A motorista Scania conta que em sua vida toda viu umas 10, 15 mulheres motoristas, fora as que ouviu falar, ela mostrou sua opinião da seguinte maneira:

“As caminhoneiras são assim, é complicado, porque igual, tem umas que não sou eu, mas é como se fosse. Tem uma que é da minha cidade e que também eu não conheço, uns meses atrás essa mulher tombou o caminhão na estrada, daí tem outra, de uma empresa do Rio Grande do Sul que foi mandada embora e que já falaram que essa não é mais contratada em lugar nenhum, porque ela começou a ter caso com uns motoristas, casado e daí ela tinha que entregar uma carga e ela resolveu esperar um caminhoneiro e daí atrasou a carga, assim, complicou porque atrapalhou o trabalho dela. Daí acaba que sempre falam, não é, acabam que vão falar que era porque é mulher. Eu não dependo dessa empresa porque eu sou autônoma, mas se uma mulher um dia precisar levar um currículo nessa empresa, daí vão lembrar dessa que quando tava lá não fez certo”. (Trecho do diário de campo referente à viagem com a caminhoneira Scania realizada entre os dias 08/12/2010 e 11/12/2010).

De acordo com o relato da motorista podemos notar que o problema destacado

não foi apenas o envolvimento da motorista com outro profissional, a discussão não era apenas sobre a conduta moral da colega de profissão, mas sobre o seu profissionalismo, dado que a motorista atrasou a carga e atrapalhou seu trabalho por causa desse encontro.

Profissionalismo como resposta: estratégias de resistência

Logo nas primeiras viagens de campo, com a motorista Scania, a frequente invocação ao profissionalismo já chamou minha atenção. Não entendi imediatamente se era um posicionamento da motorista em todas as situações ou se ela, por estar com uma pessoa “de fora” queria se “provar” de algum jeito. No decorrer da viagem, confrontada com outras situações, notei que essa estratégia de apelo a sua competência profissional era utilizada em todas as situações. Nessa mesma viagem, por exemplo, fomos paradas por um policial que afirmou ter recebido várias reclamações sobre a caminhoneira e ela rebateu perguntando ao policial se ele achava que ela não era uma profissional.

No que diz respeito aos comentários de demérito e as insinuações de que as mulheres teriam envolvimento sexual com seus colegas, as motoristas Ford e Volvo apresentaram falas similares de que “nunca prejudicariam sua carreira por causa de um homem”. A motorista Volvo ainda destaca que a única mulher de motorista que a apoiou era uma professora, “não dessas ignorantes”. A caminhoneira, ao elogiar a postura da esposa do motorista recorre a sua profissão. A motorista e ela reconheceram-se por serem profissionais, “essas ignorantes” seriam para a motorista as mulheres donas de casa que por não compartilharem do ideário do trabalho feminino seriam incapazes de compreender a situação da mulher profissional.

Mesmo as piadas, se analisadas, buscam atingir diretamente na ‘defesa’ das motoristas. As piadas colocam em questionamento a capacidade de direção das motoristas, nesse caso a maneira pela qual elas expressam o seu profissionalismo. Na obra sobre mulheres advogadas realizada por Bonelli e Barbalho (2008), eles mostram que as advogadas, para superar a barreira do estereótipo atribuído a elas, recorrem a masculinização do ideário e da prática, adotando o mesmo sentido de profissionalismo que os homens. Essa noção de profissionalismo está principalmente ligada ao longo período de tempo trabalhado. No caso das motoristas, a noção de profissionalismo é

outra. Mais do que tempo trabalhado e capacidade de trabalhar longos períodos, um motorista ou uma motorista profissional comprovam seu profissionalismo principalmente através de sua capacidade na direção. Um/a motorista profissional deve dirigir sem envolvimento em acidentes, evitar multas e zelar pelo caminhão.

Quando conversava sobre a chegada no destino previsto com a caminhoneira Scania, ela expressou o que sentia quando descarregava e sem nenhum problema (como quebra na carga, avaria, etc). Para a motorista, a comprovação, através da entrega em segurança da carga, de que a motorista é uma profissional, é mais importante para ela do que a compensação econômica:

“Eu prefiro essa hora do que a hora de receber o dim-dim, não que eu não goste, eu gosto também, mas 'eu transbordo de felicidade' quando chego no meu destino final e dá tudo certo” (Trecho do diário de campo referente à viagem com a caminhoneira Scania realizada entre os dias 08/12/2010 e 11/12/2010).

No que diz respeito a transgressão da mulher caminhoneira nos espaços públicos e privados, entendo que a própria presença delas no espaço público da estrada e a ausência dela no espaço privado do lar, sem a dupla jornada cumprida diariamente, já é por si só uma subversão. Apesar de delegar o cuidado materno a outras mulheres, normalmente, não subvertendo a ordem propriamente dita, mas transferindo as responsabilidades no que concerne aos cuidados com as crianças, essas mulheres manifestam e explicitam suas relações de gênero de maneira que difere dos processos culturais e históricos tradicionais.

A masculinização do ideário e de comportamentos não é estratégia central utilizada pelas mulheres motoristas. Elas são às vezes mães, chefes de família, femininas, profissionais engajadas e preocupadas com o desempenho da profissão, buscam através da demonstração da capacidade e do profissionalismo a inserção e a melhor adaptação. Apesar do apelo às características femininas, como exemplifiquei anteriormente com a fala do diretor da Braspress sobre a pretensa calma e cuidado naturais das mulheres, a presença desses atributos não foi nenhuma hora ressaltado pelas mulheres motoristas em nossas conversas.

Considerações finais

Busquei ao longo desse trabalho desenvolver elementos que emergiram durante o campo e articular essas questões com as teorias sociais. Muitas vezes, senti-me desamparada não só pela falta de estudos sobre mulheres caminhoneiras, mas também pela escassez de trabalhos acadêmicos sobre trabalho feminino que não tratasse do exercício da dupla jornada. Nesse sentido, espero que essa pesquisa possa contribuir com o tema, com o grupo pesquisado e com futuros trabalhos acadêmicos.

Através da apresentação da perspectiva teórica, tentei apresentar diferentes concepções e transformações das noções de gênero. Por mais que eu tenha buscado a desconstrução do gênero na perspectiva estruturalista, como algo binário, reconheço a dificuldade em não realizar algumas divisões, mesmo que para caráter de esclarecimento. Por isso, assim mesmo, considerei importante a divisão entre espaço público e privado. Desse modo, busquei que a recuperação histórica e contextualizada do termo possibilitasse maior compreensão das relações vivenciadas dentro desse grupo específico. Furlin fazendo uso da perspectiva de Butler afirma que:

Numa perspectiva butlersiana pode-se afirmar que é interagindo com as dinâmicas e situações do próprio contexto social que as mulheres se constituem sujeitos e constroem estratégias de resistência política que dão legitimidade as suas práticas, num universo marcadamente masculino (2011, p. 21).

Sobre a presença da mulher nos espaços públicos e ausência dela nos espaços privados, sem o exercício da dupla jornada, considero que as mulheres caminhoneiras demandam uma análise nova e diferenciada, apesar de podermos analisar a inserção dessas mulheres como mais uma assimilação do mercado e necessidade de complementação do orçamento, o trabalho específico de caminhoneira rompe com trabalhos destinados frequentemente a mulheres e abrem uma nova possibilidade de ofício. Os rearranjos familiares e de trabalho doméstico propiciados pela profissão rompem com um modelo tradicional de atividade feminina. Apesar de delegarem as responsabilidades maternas a outras mulheres e não necessariamente romperem com um modelo feminino de criação dos filhos, o fato de desatrelarem esse cuidado das mães

biológicas nos apresentam um modelo de ruptura onde a mulher, mãe, pode priorizar outros aspectos de sua vida, como a vida profissional.

Santos (2002) afirma que existe uma concepção equivocada de que ao realizarem um ‘trabalho masculino’, as mulheres abrem mão de sua feminilidade. Nessa pesquisa também foi notório que mais do que a busca por um ideário masculino e pela masculinização do comportamento, as mulheres buscam contornar as adversidades da profissão e se inserir nos espaços públicos através de demonstrações de profissionalismo. Apesar de reconhecerem a necessidade de não ser frágil para o exercício da profissão, as motoristas atribuem essa característica a natureza feminina, compreendendo a si próprias como exceções.

As questões de gênero e classe entrelaçam-se nos apresentando que a opção pela profissão aparece como uma fuga de outros empregos com piores salários, como o trabalho de empregada doméstica ou em lojas, realizados pelas motoristas antes do trabalho com o caminhão. Os empregos para pessoas com baixa escolaridade e pertencentes ao sexo feminino são restritos e a maioria deles com salários irrisórios. O caminhão, apesar das adversidades, apresenta uma possibilidade de maiores salários e de maior liberdade.

Apesar de não compreenderem a ‘superação’ da fragilidade como uma resistência, as motoristas, reconhecendo as dificuldades e preconceitos acarretados pela profissão, persistem e lutam cotidianamente para a adaptação a esse espaço e para adaptação desses espaços à elas. Será que se manter e lutar para permanecer em uma profissão que as exclui já não seria uma resistência? Será que romper com os modelos tradicionais de cuidado com a casa e com a família não seria uma maneira de não aceitar a imposição de modelos sociais tradicionais? Não seria a circulação delas em espaços que não lhes é ‘destinado’, por si só uma afronta a esses modelos?

Como ressalta Furlin (2011), ainda referenciando-se a Butler, a agência ética e atos de liberdade acontecem sempre em um contexto facilitador e delimitador ao mesmo tempo. Para autora, são nas fissuras do poder em um contexto de práticas discursivas normalizadoras que essas mulheres em espaços predominantemente masculinos encontram espaço para construir suas subjetividades. Considero que por mais que as identidades das motoristas não sempre ‘coerentes’, algumas horas se indignando com o tratamento desigual destinado as mulheres, outras horas reproduzindo moralidades que

controlam o sexo feminino, podemos considerar que essas sujeitas resistem nessas fissuras e propõem diferentes relações familiares, de trabalho e de experiência feminina.

Finalizo esse trabalho com mais perguntas do que iniciei, porém, apesar desses questionamentos, acredito que algumas reflexões puderam ser realizadas. Espero ter conseguido através dessa pesquisa dar voz⁹ às motoristas e sobretudo, espero ter auxiliado à emergência de elementos relevantes para o universo das caminhoneiras pesquisadas.

Referências Bibliográficas

BONELLI, Maria da Gloria; BARBALHO, Rennê Martins. O profissionalismo e a construção do gênero na advocacia paulista. **Sociedade e Cultura**, v. 11, n. 2, p. 275-284, 2008.

BUTLER, Judith. O gênero é uma instituição social mutável e histórica. Entrevista concedida para a **Revista IHU On-Line**, São Leopoldo, n. 199, Ano 6. Out. 2006. Disponível em: <http://www.ihuonline.unisinos.br/index.php?option=com_content&view=article&id=470&secao=199>. Acesso em 23 de maio de 2011.

CARLOS, Paula Pinhal de. **Amor romântico, confluyente ou líquido?** : Um estudo sobre amor e jovens. In: DISCIPLINA SEMINÁRIO DE TESE. Florianópolis: Programa da pós-graduação do doutorado inter-disciplinar em Ciências Humanas, 2010.

_____, Judith. **Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade**. Tradução Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

CORREA, Mariza. **Antropólogas & Antropologia**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2003

DAHIA, Sandra Leal de Melo. A mediação do riso na expressão e consolidação racismo no Brasil. **Soc. estado**. [online]. 2008, vol.23, n.3

FOUCAULT, M. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1985.

_____, Michel. **História da sexualidade I: a vontade de saber**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1988.

FURLIN, Neiva. **ráticas discursivas, desigualdade de gênero e estratégias de**

⁹ Destaco que problematizo a questão de “dar voz” à esse grupo. Foucault (1985) afirma que, o caminho de “ouvir os agentes, atores, ou sujeitos” aparece como uma necessidade que deve ser atingida através do seu discurso. É papel do/a cientista social recolher e analisar este discurso, facilitando a circulação deste conhecimento barrado por um sistema de poder que permeia sutilmente toda a trama da sociedade. Segundo o autor, os grupos sabem o que dizem e o dizem muito bem.

resistência política. REUNIÃO DE ANTROPOLOGIA DO MERCOSUL, 9, 2011, Curitiba: UFPR, 2011. 23 p.

GILLIGAN, Carol. **Uma voz diferente**. Rio de Janeiro: Rosa dos Tempos, 1982

GROSSI, Miriam Pillar. Masculinidades :uma revisão teórica. Antropologia em Primeira Mão. n. 75, p. 1-37 . Florianópolis, 1995.

_____, Miriam Pillar. Identidade de Gênero e Sexualidade. Antropologia em Primeira Mão. n. 24, p. 1-18. Florianópolis, 1998.

LEAL, Andréa Fachel. **“No peito e na raça”**: A construção da vulnerabilidade de caminhoneiros: um estudo antropológico de políticas públicas para HIV/AIDS no Sul do Brasil. 325 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Universidade federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

LOMBARDI, Maria Rosa. Engenheiras brasileiras: inserção e limites de gênero no campo profissional. **Cad. Pesqui.** [online]. 2006, vol.36, n.127, pp. 173-202.

MÉNDEZ, Natália Pietra. Do lar para as ruas: capitalismo, trabalho e feminismo. **Revista Mulher e Trabalho: as mulheres no mundo do trabalho**. vol. 5, n. 2, p. 1-13. 2005.

PEREIRA, Ana Maria. **Lesbianidade: um assunto muito familiar!**, Universidade Federal De Alagoas. Departamento de Sociologia., 2008. Dissertação (Mestrado em Sociologia). UFAL - AL –Maceió, 2008.

SANTOS, Luciane dos. **Moro no mundo e passeio em casa**: vida e trabalho de mulheres e homens caminhoneiros (1998-2002). 2002. Dissertação (Doutorado). UNESP, Araraquara, 2002.

SCARAMELLA, M. L. **Nessa longa estrada da vida**: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros. Dissertação (Mestrado em Antropologia), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

SCOTT, Joan Wallach. Gender: Still a Useful Category of Analysis? **Diogenes**, Washington, vol. 7, n. 225, p. 7-14, Abril 2011.

SCHWADE, Elisete. Heterossexualidade compulsória e continuum les-biano: diálogos. **Revista Bagoas**, João Pessoa, vol. 4, n. 05, julho, 2008.

STOLKE, Verena. La mujer es puro cuento: la cultura del género. **Estudos Feministas**, Florianópolis, vol. 12, n. 2, p. 77-105, 2004.

VALE DE ALMEIDA, Miguel. **Outros Destinos**. Ensaios de Antropologia e Cidadania. Porto: Campo das Letras, 2004.