

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL – UFRGS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA - DOUTORADO

Julice Salvagni

AS CAMINHONEIRAS: UMA *CARONA* NAS DISCUSSÕES
DE GÊNERO, TRABALHO E IDENTIDADE

Porto Alegre

2016

Julice Salvagni

AS CAMINHONEIRAS: UMA *CARONA* NAS DISCUSSÕES
DE GÊNERO, TRABALHO E IDENTIDADE

Tese desenvolvida de acordo com a linha de Pesquisa “Minorias sociais; estigmatização, discriminação, desigualdade e resistência”, orientada pela Prof^a Dr^a Marília Patta Ramos e coorientada pela Prof^a Dr^a Marília Veríssimo Veronese, requisito parcial para a obtenção do título de Doutorado na Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Sociologia – UFRGS.

Porto Alegre

2016

CIP - Catalogação na Publicação

Salvagni, Julice

As caminhoneiras: uma carona nas discussões de gênero, trabalho e identidade / Julice Salvagni. -- 2016.

199 f.

Orientador: Marília Patta Ramos.

Coorientador: Marília Veríssimo Veronese.

Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Porto Alegre, BR-RS, 2016.

1. Identidade. 2. Gênero. 3. Trabalho. I. Patta Ramos, Marília, orient. II. Veríssimo Veronese, Marília, coorient. III. Título.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA
TESE DE DOUTORADO**

As caminhoneiras: uma carona nas discussões de gênero, trabalho e identidade

Autora: Julice Salvagni

Orientadora: Prof^a Dr^a Marília Patta Ramos

Coorientadora: Prof^a Dr^a Marília Veríssimo Veronese

A Banca Examinadora composta pelos membros abaixo aprovou esta Tese:

Profa. Dra., Marília Patta Ramos

Instituição: Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Marília Veríssimo Veronese

Instituição: Universidade do Vale do Rio dos Sinos

Profa. Dra. Raquel Andrade Weiss

Instituição: Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Andrea Poletto Oltramari

Instituição: Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Miriam Steffen Vieira

Instituição: Universidade do Vale do Rio dos Sinos

Porto Alegre, 15 de março de 2016.

**Pai e Mãe:
Serenó é ter vocês.**

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, sempre em primeiro lugar, que com todo amor me mostraram a mais linda forma de ver o mundo que alguém poderia ter e não mediram esforços para proporcionar-me as melhores alternativas de aprendizado. Ao lado de vocês conheci a sensibilidade, a gentileza, o espírito de comunidade, a força para o trabalho, o respeito ao próximo, o reconhecimento das desigualdades, a simplicidade das coisas e a inutilidade dos excessos. Aprendi a reaproveitar, cultivar amizades, juntar pessoas, me divertir, ler e depois contar as histórias, observar a natureza, saborear os gostos e olhar para os lados. Vocês também me ensinaram a ter paciência, mas observem que nem tudo eu aprendi. Vocês são o melhor presente que alguém poderia ter. Obrigada por tudo, amor pra sempre!

Às minhas orientadoras, Marília e Marília, por todo o auxílio na busca por materiais e pela leitura atenta que sempre despenderam. Vocês foram, além de orientadoras, pacientes confidentes que me seguraram nos momentos mais difíceis e são, enfim, quem hoje eu chamo de Amigas.

Ao meu amor, Marco Antônio, que, apesar de gostar muito de conversar quando eu deveria estar escrevendo, sempre foi muito paciente com os deveres da pesquisa e teve a sensibilidade de ouvir, por reiteradas e reiteradas vezes, as minhas angústias na íntegra e em detalhes. Nós descobrimos que relacionamentos não são simples, tampouco são quadros permanentes de alegria imóvel. É verdade, nós passamos por poucas e boas, mas escolhemos viver juntos, aceitando as derrotas e confraternizando as sutilezas. Nós nos divertimos e nos ajudamos, diariamente. Obrigada! Te amo!

Um muito obrigada mais que especial às minhas eternas amigas *Bunitas*, que, além de lindas, sempre me deram todo o apoio e incentivo do mundo para que eu pudesse percorrer os meus sonhos. Elas me ajudariam mesmo que eu precisasse esconder uma vaca em uma festa, ficou comprovado. Além delas, um muito obrigado às *Gurias da Laje*, por tantas descobertas e trocas nestes coletivos achados na província porto alegreense. Por fim, ao grupo da *Catuaba Cantante*, por todas as polêmicas políticas e filosóficas à luz de velas.

Um muito obrigada a toda a minha família e demais amigos que me deram incentivo para seguir nesta ousada carreira acadêmica, aos primos, tios, aos meus sogros e a Vó. Vocês fizeram toda a diferença!

Meu presente, Adriano S. Amaral, sou eternamente grata a ti pela confiança, por todas as palavras sinceras e pelas cervejas geladas. Soubeste receber as minhas lágrimas com muita gentileza quando eu mais precisava.

A todos os mestres que me guiaram por esta longa e não findada trajetória de estudos, vocês são a minha inspiração! Aos queridos colegas do doutorado, pessoas que quero guardar comigo, e a todos os amigos que vieram dos bancos escolares. Também agradeço a todos os colegas professores com quem tive o prazer de trabalhar junto até agora e, de modo especial, a todos os que um dia foram meus alunos, vocês são a razão desta profissão!

Agradeço de coração a todas as caminhoneiras que gentilmente cederam um espaço de suas exaustivas rotinas para esta pesquisa, abrindo seus corações e caminhos com a maior alegria. Sem vocês, esta tese não teria sido possível, e espero ter tido sensibilidade suficiente para traduzir suas emoções.

Por fim, meu carinho a todas e a todos que erguem corajosamente as bandeiras do feminismo e do trabalho. Nossa luta é nobre, mas não é fácil. Que juntos possamos enfatizar nossas particularidades para fomentar os enfrentamentos contra o machismo, a homofobia, o racismo, o elitismo e a exploração do trabalho.

O trabalho escraviza. E por isso o homem escraviza a mulher. A relação homem-mulher-natureza não é mais de integração e, sim, de dominação. O desejo dominante agora é do homem. O desejo da mulher será sempre carência, e é esta paixão que será seu castigo. Daí em diante, ela será definida por sua sexualidade, e o homem, por seu trabalho.

Muraro, 1991, prefácio.

RESUMO

Esta tese considera *caminhoneira* a mulher que, para além de ser motorista de caminhão, opta por trabalhar com rotas longas. Desenvolvemos a problemática da elaboração da identidade de gênero no trabalho por parte da caminhoneira, especialmente do ponto de vista das características de uma atividade itinerante. A *carona* é a parte constituinte de uma pesquisa etnográfica, que visa à participação ativa da pesquisadora nas viagens da caminhoneira e à participação das caminhoneiras enquanto locutoras desta realidade a ser descoberta, o que é característico da observação participante. A entrada da mulher no mercado de trabalho e, recentemente, sua ocupação em trabalhos ainda considerados masculinizados nos leva à emergente produção de outro olhar sobre os fenômenos. A identidade é vista a partir do entendimento pós-moderno de S. Hall relacionado com a noção de identificação, diferença e *différance*, a fim de pensar a realidade da caminhoneira de modo articulado com sua rotina itinerante, por ser vista pelo outros enquanto desviante. É visto que a mulher incorpora ações consideradas masculinizadas para ser aceita em um grupo em sua maioria masculino, mas, ao mesmo tempo, busca enfatizar sua feminilidade ali colocada em questão. Gênero no trabalho é tratado a partir de A. Hochschild e E. Souza-Lobo, a fim de evidenciar elementos que emanam dos formatos de legitimação dos papéis e identidades sociais solidificados na atualidade. As distinções de sexo e gênero são feitas com base em L. Nicholson e A. Piscitelli, que contribuem acerca da proposição de categorias de gênero descritivas e analíticas. Ainda, A. Brah, que percorre historicamente os conceitos de diferença, diversidade e diferenciação, sobretudo através do ponto de vista das intersecções de raça e etnia e a crítica feminista à biologia do sexo de M. Hird, que desconstrói o mito de suposta vantagem de força física. Utilizamos a compreensão de não-lugares de M. Augé para tratar da transitoriedade característica da ocupação, já que os resultados apontam para o desenrolar de uma identidade de fronteira. Por se tratar de uma profissão que é considerada masculina – no sentido de ser algo incomum à prática das mulheres, elencamos aspectos do estigma e dos disfarces. Abordamos a temática do trabalho através dos processos de trabalho e a perspectiva da organização, disciplina e divisão do trabalho, como M. Perrot e J. Neffa. Um entendimento das hierarquias, dos poderes e da divisão sexista do trabalho proposta, entre outros, por Bourdieu, e as formas de subjetivação – sentidos e sofrimentos, são abordados pela perspectiva teórica de R. Antunes e de C. Dejours, onde enfatizamos a maternidade como principal entrave à continuidade da mulher na atividade de caminhoneira. Contudo, há indícios de outras formas de organização familiar que mostram não só a entrada da mulher na atividade do marido, mas a saída dele, junto com a mulher, no momento da maternidade. Por fim, destacamos que, embora a mulher esteja conquistando novos espaços de trabalho, as relações hierárquicas e de poder se reorganizam no interior das instituições, criando novas relações de gênero, mas não menos desiguais.

Palavras-chave: Caminhoneiras. Trabalho. Gênero. Identidade. Não-lugares.

ABSTRACT

This thesis considers *female truck driver* the women who, besides being truck drivers, choose to work long routes. The problem of setting up gender identity in the workplace was developed by analyzing the female truck driver, especially from the point of view of the characteristics of an itinerant activity. *Riding along* is a constituent part of an ethnographic research, which aims at the researcher's active participation in the female trucker's journeys and the participation of the female truck drivers as a voice to be heard over this reality to be discovered, which is typical of participant observation. Women's entry into the job market and, recently, women's occupation in jobs still considered meant for man, leads us to the emerging production of a new point of view on the phenomena. Identity is seen from the postmodern understanding of S. Hall related to the notion of identity, difference and *différance* in order to see the female truck drivers' reality connected with their itinerant routine, seen by others as odd. It is observed that women embody actions considered masculine in order to be accepted in a group, in its majority composed by men, but at the same time, they seek to emphasize their femininity, which is called into question. Gender in the workplace is handled from A. Hochschild and E. Souza-Lobo, in favor of highlighting elements that emanate from the legitimation formats of social roles and identities which are solidified nowadays. The distinctions of sex and gender are made based on L. Nicholson and A. Piscitelli, who contribute on the proposition of descriptive and analytical gender categories. Also, A. Brah, who historically covers the concepts of difference, diversity and differentiation, particularly through the point of view of race and ethnicity intersections and the feminist criticism towards the biology of sex of M. Hird, who deconstructs the myth of supposed physical strength advantage. M. Augé's understanding of non-places was used to address the transience quality of occupation, since the results point to the development of a marginal identity. Because it is a profession considered masculine—in the sense of being something unusual to the practice of women, aspects of stigma and disguises were listed. The issue of work is addressed through the work processes and the perspective of the organization, discipline and division of labor, as in M. Perrot and J. Neffa. An understanding of the hierarchies, the powers and the sexist division of labor proposed, among others, by Bourdieu, and forms of subjectivation - senses and suffering, are covered by the theoretical perspective of R. Antunes and C. Dejours where motherhood is emphasized as the main obstacle to the continuity of women in the truck driving activity. However, there is evidence of other forms of family organization that show not only the women's entry into the husband's activity, but his leaving with his wife when motherhood comes. At last, it is pointed out that although women are conquering new workspaces, hierarchical and power relations are reorganized within the institutions, creating new gender relations, but no less unequal.

Keywords: Female truck drivers. Work. Gender. Identity. Non-places.

RESUMEN

Esta tesis considera *camionera* a la mujer que, además de ser motorista de camión, opta por trabajar con rutas largas. Desenvolvemos la problemática de la elaboración de la identidad de género en el trabajo por parte de la camionera, especialmente del punto de vista de las características de una actividad itinerante. El *aventón* es la parte constituyente de una pesquisa etnográfica, que visa la participación activa de la investigadora en los viajes de la camionera y la participación de las camioneras en cuanto a locutoras de esta realidad a ser descubierta, lo que es característico de la observación participante. La entrada de la mujer en el mercado de trabajo es, recientemente, su ocupación en trabajos aún considerados masculinizados, nos lleva a una emergente producción de otra visión sobre los fenómenos. La identidad es vista a partir del entendimiento pos-moderno de S. Hall relacionado con la noción de identificación, diferencia y *différance*, con el objetivo de pensar la realidad de la camionera de modo articulado con su rutina itinerante, por ser vista por los otros en cuanto desviante. Es visto que la mujer incorpora acciones consideradas masculinizadas para ser aceptada en un grupo, en su mayoría masculino, pero, al mismo tiempo, busca enfatizar su femineidad colocada en cuestión. Género en el trabajo es tratado a partir de A. Hochschild y E. Souza-Lobo, a fin de evidenciar elementos que emanan de los formatos de legitimación de los papeles e identidades sociales solidificadas en la actualidad. Las distinciones de sexo y género son hechas con base en L. Nicholson y A. Piscitelli, que contribuyen acerca de la proposición de categorías de género descriptivas y analíticas. Aún, A. Brah, que transcurre históricamente los conceptos de diferencia, diversidad y diferenciación, sobre todo a través del punto de vista de las intersecciones de raza y etnia, y la crítica feminista la biología del sexo de M. Hird, que reconstruye el mito de supuesta ventaja de fuerza física. Utilizamos la comprensión de no-lugares de M. Augé para tratar de la transitoriedad característica de la ocupación, ya que los resultados apuntan para el descubrir de una identidad de frontera. Por tratarse de una profesión que es considerada masculina – en el sentido de ser algo poco común la práctica de las mujeres, enumeramos aspectos del estigma y de los disfraces. Abordamos la temática del trabajo a través de los procesos de trabajo y la perspectiva de la organización, disciplina y división del trabajo, como M. Perrot y J. Neffa. Un entendimiento de las jerarquías, de los poderes y de la división sexista del trabajo propuesta, entre otros, por Bourdieu, y las formas de subjetivación – sentidos y sufrimientos, son abordados por la perspectiva teórica de R. Antunes y de C. Dejours, donde enfatizamos la maternidad como principal obstáculo a la continuidad de la mujer en la actividad de camionera. Con todo, hay indicios de otras formas de organización familiar que muestran no solo la entrada de la mujer en la actividad del marido, pero la salida de él, junto con la mujer, en el momento de la maternidad. Por fin, destacamos que, aunque la mujer esté conquistando nuevos espacios de trabajo, las relaciones jerárquicas y de poder se re-organizan en el interior de las instituciones, creando nuevas relaciones de género, pero no menos desiguales.

Palabras-llave: Camioneras. Trabajo. Género. Identidad. No-lugares.

LISTA DE IMAGENS

Figura 1 – Casamento no caminhão	100
Figura 2 – Viajando com os filhos	111
Figura 3 – A maternidade na estrada	112
Figura 4 – Transporte rural	169
Figura 5 – Condições das estradas	170
Figura 6 – Condições das estradas	170

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
1 AS DESIGNAÇÕES DO TRAJETO	24
2 AS NARRATIVAS DE UMA CARONA	36
2.1 Sobre a <i>carona</i>: modalidade de pesquisa e delineamento metodológico geral ...	37
2.2 Discursos imagéticos: uma narrativa fotoetnográfica	39
2.3 Os rumos da <i>carona</i>: técnica de coleta e de tratamento dos dados	44
3 IDENTIDADE DE TRABALHO E O SEXO DOS ANJOS	48
3.1 Identidade de gênero e trabalho	49
3.2 Identidade, temporalidades e diferenças	60
3.2.1 A identidade e os Estudos Culturais	66
3.2.2 Signos de resistência: a identidade e o poder	77
4 GÊNERO, SEXO E SEXUALIDADE: UMA DIREÇÃO RELATIVA	85
4.1 Família em outra ordem	104
5 ITINERÁRIOS: A VIAGEM COMO METÁFORA PRODUTIVA E OS PERSONAGENS EM MOVIMENTO	115
5.1 Não lugares e não identidades como formas de ser e estar	116
5.2 Fronteiras como territórios possíveis: entre o moderno e o pós-moderno	128
6 TRABALHO <i>SOBRE</i> RODAS	135
6.1 Os processos de trabalho e gênero e a condição das caminhoneiras	136
6.2 O trabalho: masculinizado, atípico e acelerado	140
6.3 Sentidos, subjetividade e sofrimento psicossocial	146
CONSIDERAÇÕES FINAIS	174
REFERÊNCIAS	186

ANEXO A – Meet the women doing 'men's work'	196
ANEXO B – Trabalho, violência, quote	197
ANEXO C – Juntos na estrada	198
ANEXO D – Termo de Consentimento (livre e esclarecido) para participação em pesquisa	199

PRÓLOGO



As pessoas estão me chamando de corajosa por pensar em pegar a estrada em um caminhão. Será que eu deveria ter medo? Não sinto medo da hostilidade ou de possíveis ofensas machistas, mas penso que estar em um caminhão na estrada enfatiza tipos de violência, como a do trânsito, de assaltos ou sequestros, que na minha rotina não existem com tanta evidência, ou pelo menos já são naturalizados.

(Diário de campo, agosto de 2012)

Estou adiando para ligar para as caminhoneiras. Tenho o telefone de várias, mas temo pela reação que elas possam demonstrar. Serei bem-vinda à carona?

(Diário de campo, setembro de 2012)

Essa é, acima de tudo, uma história de amor. É uma narrativa de mulheres que optaram pela profissão do marido para ficar mais perto dele. Embora não tenha sido assim com todas elas, foi com a maioria. Elas entenderam que o ‘juntos para sempre’ significa até mesmo pegar uma carona para acompanhá-lo na atividade que é deles, e fazem deste trabalho o seu.

Mas, esta é também uma história sobre o dinheiro. É uma narrativa de mulheres que deixaram seus sapatos de salto encaixotados e foram para a estrada dispostas a executar um trabalho braçal. E elas fizeram isso porque ganhavam mais, poderiam juntar mais dinheiro em menos tempo e comprar a casa própria ou pensar em uma aposentadoria tranquila. Esse é o dinheiro também para algum conforto que o trabalho pode possibilitar e que se tem como possibilidade no momento.

E essa história é sobre ousadia. É uma narrativa de mulheres que estavam dispostas a assumir para si mesmas uma profissão cuja feminilidade ainda não é referência. Elas arregaçaram as mangas sabendo que entrariam em um universo de disputas, cuja dominação é masculina ao extremo e, além disso, a referência à mulher que pode vir a masculinizar-se pela imersão no trabalho é parte do olhar da sociedade a elas.

Enfim, apesar de tratar do assunto cientificamente, como manda a academia, esta tese não deixa de ser uma história.

(Diário de campo, outubro de 2012)

Simone foi muito atenciosa comigo. Aceitou prontamente que eu fosse viajar com ela. E isso que ela nem sabe quem eu sou. Nunca me viu nem ouviu falar. Vai ver, ela gosta da ideia de me contar sua história.

Hoje está um dia muito, mas muito quente. Saio de Porto Alegre pela manhã pensando em pôr o vestido mais leve possível. Separo, contudo, uma calça e uma blusa comprida, por receio de ser assediada no momento das paradas nos postos de gasolina ou em qualquer outro lugar. Visto a roupa mais quente, sinto-me sufocada e saio com o vestido leve. Assumo o risco.

O dia que antecede a viagem é um misto de ansiedade e medo em meio à organização da viagem. Preciso conferir várias vezes se levei tudo o que preciso, como todo o movimento que se faz sempre para sair de casa, mas fico pensando nas caminhoneiras que vivem cotidianamente a viagem.

Penso que não devo beber muita água quando estiver no caminhão. E se precisar muito ir ao banheiro e não tiver como parar, vou fazer o quê? Elas me contaram que têm sempre uma espécie de pinico improvisado com elas, que fazem ali mesmo, dentro do caminhão. Mas eu estou de carona, não tenho meu próprio pinico.

E como será esta viagem? Será que vou passar por alguma situação atípica? Será que vou ter histórias pra contar?

Deixar a casa e pegar a estrada carrega em si um primeiro momento de aflição e, logo em seguida, uma sensação libertária. É como se nem as formalidades cotidianas importassem mais. Penso que nessa profissão nunca se morre de tédio.

Passou por minha cabeça que poderia me tornar caminhoneira também. É uma forma rápida de juntar algum dinheiro e uma oportunidade para conhecer os mais variados cantos deste país e somar algumas histórias hilárias para contar aos filhos. Cheguei até a comentar com meu namorado, vá que ele se empolgasse muito com a ideia. Mas ele acha que a profissão é muito arriscada, disse que teria medo. Então eu caí na real. Sei que sozinha não iria, muito possivelmente pelo mesmo motivo que a maioria delas também não vai.

Já saí de casa. Será que esqueci a janela do quarto aberta?

Viajar é deixar a alma em movimento.

(Diário de campo, janeiro de 2013)

INTRODUÇÃO



Eu sigo essa hora e pego carona, pra te acompanhar.

Rodrigo Amarante

*Agora pego
Um caminhão na lona
Vou a nocaute outra vez.*

Zé Ramalho

O tema das mulheres caminhoneiras, ao mesmo tempo em que reúne discussões acerca das temáticas de trabalho e de gênero, tece nestas interlocuções os elementos identitários que derivam de papéis sociais que integram substancialmente uma ação performática e política. Assim, é a caminhoneira quem irá guiar uma construção teórica no que se refere ao percurso do tear sociológico dado à sobreposição destes aspectos pontuados e, da mesma forma, serão estas as mulheres que, em suas individualidades, ajudarão a escrever uma narrativa de suas próprias vidas, de seus itinerários.

Pegar uma carona na *boleia*, na linguagem da estrada, significa fazer parte da viagem da caminhoneira, pegar uma carona, já que na linguagem popular a *boleia* expressa o espaço do caminhão, seja na cabine ou na caçamba, onde os viajantes da estrada podem pleitear uma vaga temporária para um destino por vezes um pouco incerto.

As tratativas iniciais da pesquisa de campo já antecipavam as dificuldades que ele anunciava. Com as participantes que estão ainda trabalhando na estrada houve uma dificuldade imensa de estabelecer qualquer tipo de contato, que dirá de encontro. Este aspecto aponta para um assertivo empecilho à coleta de dados, mas, no mesmo circunscrito, aponta para elementos centrais da atividade da caminhoneira pautados pelas incertezas, transitoriedades e distanciamentos de uma vida que se constrói junto com o movimento acelerado do caminhão.

Neste sentido, alcunhamos à *caminhoneira* a mulher que, além de ser motorista de caminhão, opta por trabalhar com rotas longas e, assim, vive na estrada por um longo espaço de tempo. Esta especificidade da prática de trabalho é reconhecida por oferecer maior credibilidade aos trabalhadores e, conseqüentemente, maior remuneração. Para tanto, os motoristas que se propõem a percorrer grandes distâncias ficam na estrada por volta de 30 a 40 dias, dormindo e alimentando-se no próprio caminhão – por essa, entre outras razões, é uma atividade ainda pouco exercida pelas mulheres, como elas mesmas esclarecem.

Com alusão à baixa inserção da mulher na atividade de caminhoneira, não encontramos pesquisas que tenham anteriormente descrito e analisado essa realidade. Embora não dispenseemos uma análise mais aprofundada, já vemos justificada a importância de concretizar a realização desta pesquisa, que deverá contribuir, inclusive, para as demais pesquisas no campo dos temas Gênero e Trabalho.

Nossa motivação central para este estudo aloca-se na possibilidade de, primeiramente, dar voz a estas mulheres cuja rotina de trabalho ainda conhecemos de modo ínfimo. Ainda, talvez esta seja uma bandeira importante e não discutida o suficiente pelo movimento feminista, seja este numa perspectiva acadêmica ou não, porque o feminismo, especialmente em sua perspectiva pós-estruturalista, da qual absorvemos, tem se ocupado especialmente em discutir questões que se centram na definição de gênero e sexualidade, enquanto as questões relativas à mulher e ao mercado de trabalho não raro seguem num contexto estruturante, que nos parece fruto da revolução feminista da década de 1960.

Sob este ângulo, e na intenção de juntar teorias possivelmente distantes, propomos uma análise de como as caminhoneiras performatizam a identidade de gênero, levando em conta os elementos de gênero que surgem a partir de suas imersões em um trabalho tido como masculino (ou seja, o sentido do masculino se colou nele, já que o trabalho não é masculinizado na essência ou a priori). Não obstante, é imprescindível que este contíguo seja relacionado com e como as noções de lugares e não-lugares circulam nestes espaços, especialmente pela condição do trabalho itinerante.

A *carona* é a parte constituinte central do *corpus* de pesquisa, que visa à participação ativa da pesquisadora em uma das viagens da caminhoneira e à participação das caminhoneiras como locutoras desta realidade a ser descoberta, o que é característico da observação participante. A mulher no volante, que no dito popular representa *uma ameaça de perigo constante*, é para nossa pesquisa o objeto de estudo.

A concepção de identidade é construída e desconstruída neste estudo em uma interlocução com as noções do pós-estruturalismo e da pós-identidade a partir de autores como Hall (2000a, 2000b) e Harvey (2001), que nos permitem minimamente situar, temporal e analiticamente, o constructo da tese.

Quanto à construção das teorias de gênero, inicialmente expomos um apanhado histórico sobre as distinções de sexo e gênero (NICHOLSON, 2000), percorremos as discussões de gênero acerca da proposição de categorias descritivas e de análise (PISCITELLI, 2008). Feitos os pilares

da discussão, dialogamos com Brah (2006) os conceitos de diferença, diversidade e diferenciação e, por fim, compomos a crítica feminista à biologia do sexo tomando Hird (2004) como base.

Os itinerários de viagem são provocados de modo relacional com a noção de lugares e não-lugares de Augé (1994, 1999). A transitoriedade característica da ocupação nos faz relacionar este modo de ser com os conceitos de estigma (GOFFMAN, 1988), por se tratar de uma profissão predominantemente masculina – no sentido de ser algo incomum à prática das mulheres. Ainda, elencamos aspectos da identidade (LOURO, 2008) e dos *disfarces* (BERGER, 1978, 2003, 2004).

Abordamos a temática do trabalho através da divisão didática de três eixos principais: uma discussão acerca dos processos de trabalho em Marx (1968) e em autores que aprofundam a perspectiva da organização do trabalho, como Perrot (1988) e Neffa (1998); um entendimento das hierarquias, dos poderes e da divisão sexista do trabalho proposta, entre outros, por Bourdieu (2002, 2003, 2005, 2011), e complementando com o desenrolar das formas de subjetivação, pelo e no trabalho, pensadas fundamentalmente por Dejours (1988, 1994, 1999). Estas diferentes abordagens pensadas de forma conjunta nos possibilitam lançar um olhar deveras complexo à problemática, já que transitamos tanto nos autores clássicos quanto nos mais contemporâneos e, do mesmo modo, podemos analisar os fenômenos a partir de perspectivas que vão do macroeconômico aos processos individuais.

Com base no exposto acima queremos saber, enquanto problema de pesquisa deste estudo: Como a caminhoneira elabora sua identidade de gênero no trabalho, especialmente do ponto de vista das características de uma atividade itinerante? Ou seja, buscamos desvelar como é trabalhar na estrada, sozinha e em uma função que é predominantemente masculina, convivendo com todas as adversidades do ambiente, levando em conta que esta mulher, enquanto trabalha, não tem casa. A casa é a máquina de seu trabalho e a estrada é o palco para as performances transgressoras de sua atividade de trabalho.

A escolha por uma etnografia alicerçada por Augé (1994, 1999) ou, precisamente, por uma fotoetnografia (ACHUTTI, 2004), permite-nos problematizar a atividade da caminhoneira em conjunto com a trabalhadora e com seus colegas de profissão, desvelando, através do procedimento de tradução¹, elementos que são inerentes às relações de poder existentes no universo dessa atividade, eventualmente invisibilizados. A construção desta narrativa composta por discursos verbais e imagéticos nos possibilitou visualizar em profundidade os aspectos

¹ Expressão desenvolvida por Boaventura de Sousa Santos (2006).

inerentes ao trabalho da caminhoneira e as questões de cunho teórico problematizadas neste estudo.

Além da *carona* da pesquisadora com as caminhoneiras, para a coleta de dados houve a produção intensa de diários de campo, entrevistas com caminhoneiras afastadas da profissão e observações na Associação dos Motoristas de Garibaldi.

Para a análise dos dados utilizamos a análise de conteúdo proposta por Laurence Bardin (1995), uma das ferramentas que nos permite uma compreensão de cunho semântico – ou relativo ao sentido daquilo que advém da fala das caminhoneiras.

Há uma visível dificuldade em discorrer sobre o tema, especialmente por se tratar de um universo empírico ainda não explorado pelas Ciências Sociais. Destarte, a constituição da tese esbarra inevitavelmente na ausência de pressupostos que só serão explorados no decorrer da coleta de dados. Esta reflexão põe em relevo as diferentes abordagens teóricas e conceituais às quais submetemos o objeto de estudo que, no intuito de ser desvelado em um formato textual o mais amplo possível, passou por inúmeras assimilações, inclusive díspares, até ser apresentado no modelo presente.

Do ponto de vista empírico, o primeiro contato com as participantes da pesquisa deu-se por meio da Associação dos Motoristas de Garibaldi² (AMG), que é a maior instituição de representação da categoria na cidade. Aliás, é uma associação de grande influência política e forte poderio econômico, que agrega todos os motoristas, entre eles as caminhoneiras. O vínculo da pesquisadora com a AMG dá-se desde a infância, através de um convívio familiar que, apesar de não comportar caminhoneiros, sempre foi (e ainda é) parte da diretoria da Associação. Nesta dinâmica, como é de praxe, as mulheres encaixam-se na instituição, quando muito, como esposas ou filhas dos associados.

Apesar de muitas mulheres já exercerem a profissão de motoristas (de ônibus, táxi ou até operando caminhões em trechos curtos), a diretoria nunca contou com a participação de uma mulher em seu quadro funcional, exceto em 2010 quando, segundo os responsáveis, a esposa de um motorista ficou responsável pelo cuidado das piscinas cobertas³ (delegar limpeza, manter a organização da estrutura etc.). Essa tarefa, distante de ser uma função de tomada de decisão, reforça ainda mais o papel socialmente inscrito e desenhado para a mulher: aquela que é responsável por limpar e cuidar. Contudo, as mulheres de fato auxiliam na Associação, mas não são reconhecidas, já que sua participação se refere a uma extensão do marido. A mulher é a

² Cidade de cerca de 30 mil habitantes, localizada na Serra Gaúcha.

³ Fazem parte da estrutura física da Associação, que pode ser visualizada no site <<http://www.amg-rs.com.br/>>.

esposa que vai ajudar a compor o quadro diretor, mas cujo nome não é divulgado, já que, pela regra dominante, o homem é quem levaria adiante a nomenclatura da representatividade formal.

A partir desta imersão, também se pode conhecer um pouco mais a rotina dos caminhoneiros, suas demandas, os problemas da profissão e a satisfação que cada um demonstra ao narrar os acontecidos de sua atividade. Ser caminhoneiro ou caminhoneira, de modo geral, parece causar neles uma admiração profunda e ampla sensação de certo modo libertadora por poderem trabalhar na estrada. Trabalhar na estrada, cremos, deve exigir qualquer tipo de ‘alma desenraizada’ e, por isso, quem um dia provou a experiência da estrada sempre se referirá a ela como sendo sua forma de ser e estar no mundo. Trata-se de uma vida em movimento para almas em movimento, para aquelas que não conseguem ficar estáticas em um lugar específico do espaço, para aquelas que gostam de sempre vislumbrar o final de uma estrada sem nunca chegar.

Entre mulheres que contatamos, a maioria são jovens de até 30 anos de idade, quase todas iniciaram seu trabalho para acompanhar o marido, também caminhoneiro, e hoje viajam juntos, porém em caminhões separados. Uma das caminhoneiras deixou recentemente a profissão em virtude do nascimento de seu primeiro filho, e nos afirma que, apesar de gostar muito de seu trabalho, não tem data para voltar a trabalhar. Nessa Associação dos Motoristas não há relatos de mulheres que trabalhem sozinhas ou independentes do marido.

A possibilidade de ajudar a escrever sobre as variações da norma, mesmo que seja inevitável criar novas normas ao nomeá-las, nos parece um desafio posto e emergente ao tempo atual. A contemporaneidade, aquela mesma sociedade que borbulha por uma condição diferenciada nos modos de ser e estar, também mostra suas faces em reivindicação de certo controle frente ao ‘descontrole’ das matrizes normativas, o que nos sugere que o debate, embora esteja posto, está longe de ser encerrado.

O objetivo geral desta tese foi, portanto, o de identificar a elaboração da identidade de gênero e de trabalho da caminhoneira, que possibilite a compressão sociopsicológica pormenorizada dos processos sociais que se estabelecem com estas (e a partir destas) relações de trabalho masculinizadas. Para tanto, buscamos, primeiramente, descrever a rotina de trabalho das caminhoneiras provenientes das narrativas por elas proferidas observando as ações cotidianas de gênero e trabalho, por meio do acompanhamento da caminhoneira em sua jornada de trabalho, seja no local do carregamento, na manutenção do veículo ou mesmo no percurso propriamente dito.

No mais, almejamos descortinar aspectos intrínsecos das vivências dessas mulheres em uma atividade de trabalho ainda masculinizada e significar conceitos acerca da compreensão de

trabalho e gênero. Estas apropriações foram feitas por meio da análise dos dados em discussão com os teóricos referidos, estilo analítico que perpassa a tese como um todo, não sendo da intenção autoral a divisão dos dados em um capítulo à parte, mas apresentar estes achados em meio à revisão teórica para que se fixem com mais proximidade às relações empírico-teóricas da pesquisa.

Para tanto, e inicialmente, destacamos referências teóricas em torno das temáticas que compreendem as performances identitárias das caminhoneiras nas dimensões de trabalho e de gênero. Esta revisão, porém, estendeu-se às categorias mais específicas de análise após a finalização da análise dos dados, cujas especificidades foram construídas ao longo do texto base, como em um formato de hipertexto, que costura à teoria de base as análises empíricas e os demais apontamentos de dados secundários, como é o caso da noção de não-lugares em seu caráter itinerante, as dimensões da construção familiar, as prerrogativas acerca do risco no trabalho etc.

Destacamos, contudo, seis capítulos subsequentes, a saber: 1) a construção do objeto de pesquisa com base nas primeiras definições empírico-teóricas; 2) a estruturação metodológica da pesquisa com vistas à discussão dos pressupostos de investigação das ciências sociais; 3) teorizações pós-estruturalistas acerca do conceito de identidade, corroborando a sequência teórica abordada sobre trabalho e gênero, e destacando, através do conceito de performance, a apreensão que capturamos academicamente acerca das vivências das caminhoneiras; 4) aspectos de gênero através da desconstrução da lógica binária dominante pelo discurso das feministas; 5) uma metáfora acerca dos itinerantes de viagem que une as discussões de gênero e trabalho nas noções de lugares e não-lugares, percorridas de fato ou simbolicamente; e, por fim, 6) as noções estruturalistas da compreensão de trabalho e gênero, incluindo aspectos da masculinização, aceleração e precarização da atividade dos caminhoneiros.

1 AS DESIGNAÇÕES DO TRAJETO



*Mas é preciso ter manha
É preciso ter graça
É preciso ter sonho sempre
Quem traz na pele essa marca
Possui a estranha mania
De ter fé na vida.*

Milton Nascimento e Fernando Brant

A caminhoneira, uma mulher que dirige um caminhão, não é amplamente nomeada nem sequer reconhecida com facilidade através da nomenclatura de sua função. Invocamos esta asseveração uma vez que a *caminhoneira* aparece como sinônimo de “algum grau de transformação e modificação nas construções do corpo e do gênero das pessoas a que se referem” (BENEDETTI, 2006, p.145). Ou seja, a palavra caminhoneira, para o mesmo autor, também é sinônimo no senso comum de gay, ‘viado’, ‘bicha’, ‘traveca’, ‘bofe’, ‘maricona’ etc. Este dado nos é importante, uma vez que constatamos a fragilidade ainda presente na constituição da profissão da caminhoneira, o que nos leva à necessidade de desenvolver contextualmente o conceito de caminhoneira com todos os atributos específicos da profissão.

Nas descrições do CBO – Código Brasileiro de Ocupações (BRASIL, MTE, 2002), o caminhoneiro de caminhão-carreta é denominado *carreteiro*, embora esta nomenclatura não seja usual no cotidiano observado. De todo modo, esta regularização profissional descreve os caminhoneiros como os que

[...] transportam, coletam e entregam cargas em geral; guincham, destombam e removem veículos avariados e prestam socorro mecânico. Movimentam cargas volumosas e pesadas, podem, também, operar equipamentos, realizar inspeções e reparos em veículos, vistoriar cargas, além de verificar documentação de veículos e de cargas. Definem rotas e asseguram a regularidade do transporte. As atividades são desenvolvidas em conformidade com normas e procedimentos técnicos e de segurança. (BRASIL, MTE, 2002).

“O caminhoneiro na estrada” (1984), artigo que deriva de uma pesquisa sobre a vida do homem caminhoneiro, aponta sutilmente o surgimento da caminhoneira em função de ela vir a ocupar o lugar do marido. Estas “candidatas a uma viuvez precoce, pelos riscos que a estrada oferece a seus maridos” (CHEROBIM, 1984, p.124), por vezes assumem o posto para avalizar o sustento da família. Um estudo mais recente (2002), porém com caminhoneiros de rotas curtas, concluiu que a categoria profissional pode “contribuir para a disseminação da epidemia da Aids” pela falta de uso de preservativos em concomitância com a promiscuidade de suas relações. A

pesquisa completa que a vulnerabilidade do caminhoneiro “não está somente associada ao tempo que permanece fora de casa, mas à cultura inerente a essa categoria. [...] a cultura machista e os papéis tradicionais masculinos são emblemáticos entre os caminhoneiros de rota curta” (VILLARINHO, 2002, p.66). Outro estudo, ainda, denominado “Comportamentos de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil”, também ratifica a elevada vulnerabilidade dos caminhoneiros brasileiros que vivem em constante deslocamento, considerando-os *eficazes em disseminar as DST* (TELES; *et al.*, 2008).

Uma pesquisa sobre motoristas de transporte coletivo, inseridas no campo das “profissões masculinas”,⁴ destaca, entre outros, a equiparidade dos salários entre homens e mulheres e a intensidade da carga horária que, somadas às atividades domésticas, tornam a rotina da mulher exaustiva (ANDRADE; NASCIMENTO, 2010).

Outro livro de destaque é “Trabalho de homem, trabalho de mulher”, que afirma, acerca do trabalho da mulher, que o mundo ainda é habituado a vê-lo como menos importante do que as realizações de trabalho de homens, muito embora também possa considerar este como não sendo um trabalho ‘real’. A autora feminista ainda considera que, mesmo nos espaços em que o trabalho é feito por homens e mulheres, nestes “os homens estão controlando e as mulheres, obedecendo”. (BRADLEY, 1989, p.2).

O trabalho das caminhoneiras compreende o transporte de cargas aos demais Estados brasileiros e por vezes a países vizinhos, convivendo com todos os perigos intrínsecos à estrada. Para garantir maiores lucros para a empresa à qual o caminhoneiro está vinculado, ele carrega uma nova carga imediatamente após a entrega do produto, entrando em um círculo de carregamentos e entregas com prazos estreitos que o obriga a permanecer demasiadamente vinculado ao trabalho, sem conseguir retornar ao lar em um espaço de tempo razoável.⁵ Não por acaso, “o uso de anfetaminas e álcool entre os caminhoneiros de estrada é um sério problema para a saúde pública” (NASCIMENTO, 2007, p.3). A anfetamina, especialmente, os mantém acordados por mais tempo para que as entregas sejam efetivadas e, inevitavelmente, isso corresponde à exposição agravada ao risco não só por parte do trabalhador, como também da população em geral. De todo modo, a vida deste profissional transfere-se para a estrada, tornando-se, além de itinerante, distante da convivência das pessoas de sua afinidade. O artigo “Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul” (KNAUTH; *et al.*, 2012) também corrobora a premissa e afirma que o uso de anfetaminas está disseminado

⁴ Aspas das autoras para referências à mudança já existente nas atividades orientadas por gênero, com a maior participação das mulheres em profissões masculinizadas.

⁵ Esta relação de tempo e trabalho é central para discussões posteriores acerca da temática.

nesta atividade de trabalho, constatando que o consumo de anfetaminas por motoristas profissionais é mais elevado do que o consumo na população em geral, e que o uso de álcool é uma prática recorrente entre os entrevistados.

Moraes et al. (2010) tiveram o intuito de investigar como mulheres que ocupam cargos considerados masculinos, a exemplo da policial e da motorista de ônibus, percebem seu trabalho e as consequências dele em seu cotidiano, na saúde e nas relações sociais, e destacam que, embora as participantes não considerem que sua profissão seja “masculina”, reconhecem que esta concepção ainda é vigente na sociedade. O mesmo estudo aponta que “a conquista por um trabalho não remete apenas à questão financeira, mas também está relacionada à realização pessoal, à identidade e à inserção social”. (MORAES; et al., 2010, p.28).

Semelhante ao presente estudo das caminhoneiras, este artigo sobre as questões de gênero nas relações de trabalho aponta que:

No ambiente de trabalho, os estereótipos estão presentes, reforçando ideias que justificam as diferenças de tratamento, conforme relatou a policial militar que, mesmo passando pelo treinamento, como todos os homens, se via privada de determinadas atividades (MORAES; et al., 2010, p.28).

No que diz respeito aos demais trabalhos considerados masculinizados, em uma pesquisa sobre “A formação da lutadora: um estudo sobre mulheres que praticam modalidades de luta” Ferreti (2011) destaca as diferenças de gênero por meio dos esportes que distinguem as atividades de “mulher” e as de “homem”. Segundo o autor, as mulheres nas lutas, além de correrem o risco de ser rotuladas de lésbicas por estarem em um ambiente socialmente classificado como masculino, também enfrentam uma história de proibições e impedimentos da prática, o que não se restringe apenas à realidade brasileira. Em estudo semelhante, “Mulheres podem praticar lutas? Um estudo sobre as representações sociais de lutadoras universitárias”, Ferretti e Knijnik (2007) consideram que, por causa deste estereótipo,

[...] mesmo querendo transpor essa barreira, ou seja, sair das atividades características reservadas apenas ao seu sexo, as pessoas teriam receio de fazê-lo por medo de ridicularizações do grupo social, ou mesmo com receio de serem excluídas ao serem rotuladas como homossexuais, carregando toda a carga de preconceito e discriminação que sofrem as pessoas com opções sexuais distintas da norma heterossexual hegemônica. Ou seja, existe um grande policiamento das normas de gênero no interior do esporte, e aquele, ou aquela, que se desviar um pouco poderá ser intensamente criticado por este patrulhamento rígido relacionado ao gênero no interior do mundo esportivo. (FERRETTI; KNIJNIK, 2007, p.65).

Esta máxima também é vista no caso das caminhoneiras. Entre as andanças da estrada, fruto da carona como ferramenta de pesquisa etnográfica, ouvimos histórias tanto proferidas por mulheres como por homens onde estes atores reforçam a ação inconclusa de mulheres que buscaram a realização da atividade, mas que foram coibidas pela opinião social vinculada ao trabalho em questão.

Em um estudo sobre a aviação brasileira, o que em muito se aproxima do caso das caminhoneiras, não sendo pela larga distinção em torno do reconhecimento social da atividade, destacamos que:

Para que as mulheres realizem o sonho de voar existem fatores estruturais que devem ser considerados, tais como o ambiente familiar, a escola, o meio social, e demais obstáculos a serem transpostos, formados no cotidiano da criança ou nas permanências culturais que criam estereótipos, “trabalho de homem”, “trabalho de mulher”. Percebe-se que é inexpressivo o número de mulheres ocupando funções que determinem tomadas de decisão, tais como chefes de equipamento, direção de operações e a presidência de empresas aéreas. (FAY; OLIVEIRA, 2003, p.1).

Estas distinções que caracterizam a entrada da mulher em um ambiente masculino, consagrado pelo trabalho unicamente do homem, parecem ser a maior das relações. A entrada da mulher em um espaço que antes era exclusivo ao homem parece, tal e qual as pilotas, representar inicialmente algum tipo de afronta ao modelo masculinista, o que ajuda a entender a razão do distanciamento das mulheres de cargos de liderança, além, é claro, de todo o histórico das distinções de gênero já sabidas, o que faz com que a mulher ainda seja predominantemente escanteada em diferentes espaços laborais. As autoras ainda afirmam que:

O preconceito e os obstáculos sociais e culturais que geram barreiras à entrada da mulher nas relações concretas de poder impedem de forma intensiva que elas desenvolvam suas potencialidades plenas, e que se construam efetivamente novas relações mais igualitárias entre os sexos, favorecendo o desenvolvimento de estruturas sociais equilibradas, ao incorporar de forma equânime as diferenças e a diversidade de gênero, cultural, social e econômica existentes em todas as sociedades. (FAY; OLIVEIRA, 2003, p.7-8).

Assim, a dificuldade de a mulher se destacar em um ambiente masculino de trabalho sugere ser agravada, especialmente, pela condição de desigualdade que se estabelece desde o princípio. Contudo, a simples imersão da mulher em um universo masculino por excelência, defendemos, já indica que as mudanças neste espaço podem aos poucos vir a acontecer, mesmo sob a pena de que novas relações de poder, inevitavelmente, venham a se consolidar.

Não podemos considerar esta como a única profissão que carrega em si o impeditivo de conciliação entre a vida profissional e pessoal. De todo, esta é uma evidência que nos saltou aos olhos, tendo em vista as mulheres que já deixaram a profissão em função do nascimento dos filhos, por exemplo. A saber, toda profissão representa por si mesma uma abdicação do tempo livre ou do tempo da família; no entanto, a forma de trabalho da mulher motorista é ainda mais hostil, tornando-a efetivamente incompatível com a vida pessoal, num dado momento, conforme nossas hipóteses.

Diferente do homem, que ocupa uma posição mais aceita socialmente no momento em que se distancia da família para buscar formas de renda, o papel do feminino na contemporaneidade, socialmente construído, entra em contradição com a profissão almejada. Isso não quer dizer, contudo, que a possível constatação da inviabilidade atual da caminhoneira no papel de mãe e profissional, concomitantemente, invalide qualquer perspectiva de mudança desta realidade.

Muito embora o presente estudo não seja focado nas questões relativas à maternidade das caminhoneiras, este é um dos exemplos do efeito que o trabalho itinerante pode ter, de modo muito prático e também simbólico, na busca pelo entendimento desta conjuntura social. Sendo itinerante, por isso, o trabalho da caminhoneira de rotas longas é situado no que Augé (1994) denomina conceitualmente de não-lugar.

Os conceitos de lugares e não-lugares são centrais quando trabalhados em conjunto com os entendimentos da identidade, já que está em voga não apenas uma discussão de trabalho e gênero, mas de um espaço de trabalho (e, por que não dizer, de vida) que é do viajante, do itinerante e de uma ocupação cuja essência é a transitoriedade. Estas mulheres, além da inserção em uma profissão masculina, carregam no tráfego de seu caminhão suas maiores experiências de vida, sua noção de casa. Mas será que elas estão em casa quando estão no caminhão ou consideram estar em casa apenas nos dias em que descansam do trabalho?

Sobre estas representações, entendemos que há um estigma acerca de quem trabalha com transportes de rotas longas pela possível identificação destes trabalhadores com o abuso de drogas para se manterem acordados, pelo uso do álcool e pelas relações com a prostituição, por exemplo. Esse estigma do homem bruto e de conduta questionável é levado à mulher, que poderá ser vista com olhos de reprovação da sociedade por conviver com esse universo que é imaginado ao motorista de caminhão. Com isso, nos questionamos, indo ao encontro do problema de pesquisa, como as caminhoneiras performatizam a identidade de gênero a partir de suas imersões

em um trabalho masculinizado e como as noções de lugares e não-lugares circulam nestes espaços e são enunciadas.

Ao nos referirmos ao termo performance, recorreremos ao entendimento das “formas expressivas, nomeadamente a discussão sobre a noção de performance e drama no campo das ciências sociais” (SILVA, Rubens, 2005, p.35), que têm priorizado os eventos rituais e o teatro como suporte para a análise da realidade socialmente construída. Assim, os ritos de passagem ou de transição, bem com os dramas sociais, são cenas representativas de um conflito, ou de uma ruptura presente no processo da vida social, onde “os dramas emergem demarcando a relação dialética entre ‘estrutura’ (que representa a realidade cotidiana) e antiestrutura (momentos extraordinários, definidos pelos ‘dramas sociais’)”. (SILVA, Rubens, 2005, p.36).

Como consequência, parte-se da enunciação de que a estrutura social é “uma disposição mais ou menos característica de instituições especializadas mutuamente dependentes e a organização institucional de posições e de atores que elas implicam”. (SILVA, Rubes, 2005, p.36). Por sua vez, a antiestrutura

[...] configura um espaço “liminar”, por excelência, do “drama social”, um momento especial, instituído pela própria sociedade, visando lidar com as próprias contradições, conflitos, crises e/ou problemas não resolvidos que ameaçam sempre ruir as bases da estrutura social. (SILVA, Rubens, 2005, p.36).

Nesta pesquisa, as estruturas representativas são as próprias instituições de gênero e trabalho, elencadas entre si pelas atividade da caminhoneira, e estas são perpassadas pela ação de uma personagem cuja performance corresponde a uma trajetória liminar, de ruptura com o modelo de gênero no trabalho que lhe foi edificada, fazendo da elaboração identitária uma espécie de dramatização social, no sentido do experimentar-se em outros papéis de gênero ainda poucos cogitados a ela e por ela.

A presente pesquisa, tanto no sentido teórico como no empírico, aponta para a suposição de que esta atividade profissional sugere à caminhoneira a ocupação de um lugar, em relação ao seu trabalho, de maior comprometimento em relação à grande maioria das demais profissões, pelo caráter itinerante da atividade. Primeiramente, por passar muitos dias longe da sua casa, de suas pessoas e, assim, constituir-se identitariamente através de um elo fortalecido com o trabalho, que é sua maior referência. Na recíproca deste fato, quando a caminhoneira efetivamente optar por constituir uma família, especialmente ao ter filhos, o trabalho na estrada se tornará incompatível com sua realidade de vida, assim como acontece com as demais profissionais, como as aeromoças, pilotas, oficiais do Exército etc.

Ela, portanto, faz uma identificação com um trabalho datado no tempo, tendo que procurar depois outra forma de inserção laboral, ou abdicará em grande parte de seu tempo de convivência social e familiar em prol da profissão. No mesmo sentido, salientamos como teses da tese que a caminhoneira elabora uma identidade mais masculinizada em determinados momentos, a fim de buscar uma aceitação dos colegas de trabalho e de vir a ser reconhecida pelo grupo, podendo abdicar de discursos, práticas ou formas de pensar que são mais legitimados enquanto falas femininas para ser aceita neste universo masculino de poder. Por outro lado, ela intensifica aquilo que diz respeito aos códigos femininos a fim de, também de forma performativa, assegurar-se de sua identificação como mulher, ou até de obter vantagens com isso.

Nas palavras de Ana:

[...] a profissão de motorista não me tirou a feminilidade, ao contrário de outras mulheres. Acontece porque tu tá no meio de homens... Então o que eu sempre preservei muito foi o fato de estar maquiada todos os dias, de estar bem vestida. E era sagrado: às cinco horas da manhã nós acordávamos, fazíamos o chimarrão e às sete horas da manhã nós parávamos pra tomar café, e aí o meu marido já sabia que ele deveria ficar na caixa do caminhão esperando, porque eu vou me maquiar. Eu ia pro banheiro, era todo o dia, era lavar o rosto, era tonificar, era passar o protetor solar, a maquiagem, depois eu to pronta pra guerra. (Ana, abril de 2013, grifo nosso)

Ou seja, ao mesmo tempo em que suas condutas se tornam mais ousadas, desviantes, ou masculinizadas, em se comparando com o papel de gênero que a sociedade lhe atribuiu, a aparência da caminhoneira mantém-se resguardada e, por vezes, até mesmo intensificada, como forma de mostrar que aquela aproximação com o masculino não a deixou menos mulher. Ainda, ela reconhece certa masculinização nas outras caminhoneiras, colegas de estrada, e atribui isso à entrada delas em um espaço considerado masculinizado.

Assim, como forma de se precaver do que elas acham que acontece ou do que os outros dizem acontecer, de a mulher se masculinizar, a estratégia identitária do jogo social está em vários aspectos masculinos para garantir a aceitação entre os colegas e uma acentuação na feminilidade, como forma de se manter mulher. Muitas narram que correm na estrada, assim como os homens, que contam piadas ou carregam peso propositalmente para serem reconhecidas como capazes. Por outro lado, a necessidade de aparecer maquiada, como forma de sustentar uma identidade feminina, supostamente posta em questão, não nos parece ser comum às demais atividades profissionais que a mulher está autorizada a exercer, sendo uma característica específica destas que são vistas como masculinizadas.

No sentido do trabalho, arriscar-se é considerado neste estudo um exemplo de performance do papel masculino de trabalho, se levada em conta a lógica binária dominante que impera socialmente. Do mesmo modo, abrir mão da maternidade está longe de ser uma tarefa fácil às mulheres criadas para o exercício da procriação. No senso comum, uma mulher que não tem filhos ou é desafortunada ou é estéril, porque não se compreende como opção a abdicação da maternidade à mulher, o que é diferente para o homem, pelo menos na cultura ocidental que é referenciada pelos padrões de enunciação do *Norte*⁶.

Portanto, há uma elaboração de identidade por parte da caminhoneira de estratégias para minimizar o sentimento de inferioridade que acontece na relação com o espaço de dominação do masculino. Com isso, acreditamos como hipótese desta pesquisa que elas podem tanto aproximar-se em muitos momentos daquilo que faz parte do bojo de concepções do universo masculino ou, de modo antagônico, e concomitantemente, ressaltar seus aspectos mais femininos no que diz respeito à aparência, a fim de ainda reforçar sua marca feminina, inclusive para barganhar algum benefício pelo fato de serem mulheres.

Quanto a isso, entendemos que, tão importante quanto desvelar estas formas de elaboração identitárias, é fundamental buscar um sentido na construção do enquadramento de gênero e sua aceitação no local de trabalho, mesmo que esta construção seja de subversão em comparação à forma estabelecida pelo enquadrante, ou seja, mesmo que a identidade individual venha a divergir do que os coletivos propunham como normas ao comportamento da categoria.

O que fascina na pesquisa com as caminhoneiras é a junção de uma discussão de gênero, trabalho e não-lugares na elaboração identitária, assunto que é pouco debatido ainda na academia, especialmente no que tange a este encontro. Num sentido mais teórico, é notável a necessidade de expansão destes temas, sobretudo dados os novos elementos que vêm sendo incorporados ao contingente do entendimento dos temas, que ganham, inclusive, novos sentidos quando tratados de forma conjunta, sobreposta e correlacional.

Para elucidar, os estudos sobre o tema, como já citado acima, relacionam a atividade do caminhoneiro com os aspectos de vulnerabilidade, especialmente. No que se refere aos estudos feministas com relação ao trabalho masculinizado, estes, ao que aludimos, não comportam plenamente a gama de discussões que traçamos no presente estudo, a saber, um objeto que dialoga com a precarização, com a vida itinerante, com o acumulado de riscos etc. Há de se destacar que, mesmo usando a terminologia ‘trabalho masculinizado’, entendemos que este

⁶ Relativo ao papel da racionalidade moderna na persistência das diferenças imperiais e coloniais existentes no Norte global (SANTOS, 2008).

trabalho foi socialmente inscrito como sendo masculino, já que, em sua essência, não existe uma divisão binária para o trabalho de acordo com gênero, mas uma divisão do trabalho qualquer, arbitrária. Neste sentido, há uma demanda de pesquisa na área, especialmente por se tratar de uma profissão de alto risco e por representar uma transgressão ao nível do gênero. A propagação desta pesquisa justifica-se, especialmente, no sentido de vir a difundir academicamente o tema e incorporar aos discursos cotidianos certa legitimidade aos modos de viver e trabalhar.

Pesquisa publicada pela Fundação de Economia e Estatística (FEE) destaca a redução dos números da ocupação e da formalização do trabalho entre as mulheres. Segundo o relatório,

[...] a parcela de mulheres com carteira assinada no setor privado sofreu leve redução, situando-se em 50,1% do total de ocupadas. Considerando que as mulheres estão expostas a uma maior vulnerabilidade no mercado de trabalho, esse cenário indica algum retrocesso na melhoria da qualidade da ocupação feminina que vinha sendo observada nos últimos anos. (RIO GRANDE DO SUL, FEE, 2005).

Ou seja, mesmo que exista a percepção de melhora dos últimos anos quanto à colocação da mulher no mercado de trabalho, não podemos desmazelar a luta pela igualdade no trabalho, haja vista que ainda há muito o que reivindicar politicamente na luta pelo respeito às diferenças de gênero no mercado de trabalho. Ainda, outras questões referentes ao assunto, como a que diz respeito à escolha sexual e à identidade *queer*, representam novos tópicos contemporâneos de merecido debate quanto à incorporação de direitos sociais.

Também, reunimos um pouco do que tem sido tratado pela mídia sobre o assunto e, ilustrando, o jornal britânico *The Guardian* publicou uma matéria cuja chamada é “Conheça as mulheres que fazem o trabalho de homens”⁷ (Anexo A) onde destaca sete mulheres que trabalham em profissões fortemente dominadas por homens e aponta que, no Reino Unido, apenas 0,5% dos caminhoneiros são mulheres.

Na Itália, um dossiê da revista *Reset* (Anexo B) traz uma série de reportagens sobre a mulher na atualidade, destacando o trabalho e a violência como pautas para o feminismo. Mesmo não tratando das caminhoneiras, o texto aponta que o trabalho é ao mesmo tempo a causa e o resultado da dinâmica permanente de subordinação⁸; portanto, um aspecto indispensável à compreensão dos feminismos.

⁷ Tradução livre.

⁸ Tradução livre.

No Brasil, são poucas as notícias recentes que envolvem caminhoneiras⁹, muito embora esta seja uma atividade profissional altamente relevante, já que grande parte da produção depende do meio rodoviário. Exceto notícias isoladas em sites de notícias ou jornais locais, noticiando algum acidente de trânsito ou mesmo tratando da vida da caminhoneira, pouco se sabe sobre a vida da mulher na estrada. Entretanto, destacamos uma reportagem feita com uma das caminhoneiras participantes da pesquisa (Anexo C) cuja chamada, ‘Juntos na Estrada’, exemplifica muito do que tratamos ao longo do estudo sobre esta particularidade de as participantes viajarem junto com seus maridos.

Ainda, há um acervo de vídeos¹⁰ de grande riqueza, reunido por duas jornalistas, que carrega em si um caráter mais ilustrativo da profissão. Estes materiais, no entanto, estão longe de uma reflexão apurada dos conceitos sociopsicológicos da atividade, cuja relevância justifica uma apropriação delongada. Com este trabalho foi possível uma melhor compreensão das vivências na estrada, que ajudaram a compor a premissa da pesquisa. Esta base conta não só a reunião de um vasto material empírico e histórico sobre a rotina destas mulheres, como também pretende contribuir cientificamente para o avanço dos debates acerca de trabalho e gênero, especialmente.

Pretendemos, num sentido mais político do estudo, usar de uma perspectiva que valorize centralmente a fala das caminhoneiras, que deixe partir delas a construção do que é ser mulher ocupando esta atividade laboral. No que diz respeito à relação com a teoria, buscamos tecer uma perspectiva que ajude, como outras tantas, a desconstruir as verdades científicas postuladas por muitas especialidades para podermos ser tão desviantes da norma quanto possível for, tal e qual as nossas protagonistas. Especialmente em épocas em que o próprio conceito de homem, mulher, trabalho ou família passa a ser fortemente repensado, mesmo em um tempo onde tudo parece ser da ordem do sem interdito, faz-se fundamental a luta pelo reconhecimento das diferenças.

⁹ Houve alguma repercussão em torno da atividade da caminhoneira na década de 1990 em função de Débora Rodrigues, que chegou a posar nua para uma revista masculina. Consideramos, contudo, que este fato não só serviu como intensificador do machismo em torno da mulher objeto, vista como símbolo sexual, como tampouco contribuiu para difundir a realidade das caminhoneiras, de modo geral.

¹⁰ Disponível em: <<http://www.caminhoneiras.com/>>.

2 AS NARRATIVAS DE UMA CARONA



Fonte: Acervo da autora.

A cabine do caminhão estava impecavelmente limpa. Havia um produto de limpeza em um compartimento da porta do carona, um terço pendurado ao lado do volante e um adereço junto ao espelinho. Ainda, o que me chamou à atenção foi uma nécessaire ao lado de alguns lençóis, cobertores e toalhas de banho que estavam sobre a cama, mostrando um ambiente bastante caseiro, difícil de ser reconhecido como um espaço de trabalho. Quem olha o caminhão de fora, andando na estrada, talvez também não tenha a noção de que ali pode andar uma casa.

(Diário de campo, março de 2014)

2.1 Sobre a *carona*: modalidade de pesquisa e delineamento metodológico geral

Carona
A gente pega e
Não escolhe onde vai parar
Parando
Às vezes se aprende
O quanto se pode andar.

Duca Leindecker

Através de pesquisa qualitativa buscamos compreender a realidade das caminhoneiras e traçar os aspectos constituintes da produção identitária na relação com gênero e trabalho. Este posicionamento diz respeito ao constructo que declara que “a realidade é construída socialmente e que a sociologia do conhecimento deve analisar o processo em que este fato ocorre” (BERGER, 2004, p.11). Sendo assim, a realidade das caminhoneiras pode ser percebida como uma “qualidade pertencente a fenômenos que reconhecemos terem um ser independente de nossa própria volição (não podemos ‘desejar que não existam’), e definir ‘conhecimento’ como a certeza de que fenômenos são reais e possuem características específicas” (BERGER, 2004, p.11).

Entendemos, portanto, que a realidade da caminhoneira se constitui através das relações sociais, reais, híbridas, efêmeras, transitórias, seja nas relações simbólicas de poder que se constroem a partir do encontro com o outro, seja na representação desta mulher diante da sociedade de modo geral ou para si mesma, seja naquilo que performatiza. Dessa forma,

[...] toda a ação do pesquisador sobre o real, a partir do momento em que propõe uma pesquisa, significa desencadear uma sequência de abstrações cujo caráter isoladamente encontra sua validade no fato de constituir uma etapa para descobrir o que se oculta sob o imediatismo da evidência empírica. (QUEIROZ, 1991, p.90).

Buscamos uma realidade que é momentânea, específica e constituída através das relações sociais. Entendemos realidade como algo fluído e instável, que ganha sentido nos processos de interação. Ao delimitar o *corpus* da pesquisa, partimos da premissa de que

[...] o mundo social não é um dado natural, sem problemas: ele é ativamente construído por pessoas em suas vidas cotidianas, mas não sobre as condições que elas mesmas estabeleceram. Assume-se que estas construções constituem a

realidade essencial das pessoas, seu mundo vivencial. (BAUER; GASKELL, 2003, p.65).

A apropriação do que entendemos pela realidade das trabalhadoras pode ser descortinada através da análise em profundidade dos dados coletados. Advogamos esta como sendo uma possibilidade de compreender os diversos fatores sociais que estão relacionados com as vivências e simbologias (individuais e coletivas) das caminhoneiras. Ali, através das discussões provocadas pelo pesquisador, é possível ver constituído um espaço subjetivo que é representativo da situação atual das caminhoneiras.

Ao percorrer as compreensões do tipo escolhido de metodologia, entendemos que ele “traz consigo um conjunto de pressupostos sobre a realidade, bem como um instrumental, composto por uma série de conceitos, pelo treinamento do olhar e por técnicas de observação da realidade” (VÍCTORA; KNAUTH; HASSEN, 2000, p.33); em outras palavras, uma dimensão epistemológica (filosófica, pressupostos) e uma metodológica (procedimentos, ferramentas de pesquisa).

Conforme já dito, a coleta de dados deu-se através de um estudo etnográfico cujo objetivo é promover a imersão do pesquisador ao universo empírico, que é a ‘estrada’ enquanto local de trabalho, a ser descoberto, e “interpretar a interpretação que outros fazem da categoria do outro” (AUGÉ, 1994, p.27); ou seja, buscamos observar as performances de gênero presentes na elaboração identitária das caminhoneiras em relação a seu espaço de trabalho.

O que o etnógrafo descobre, a primeira vista, “não são as culturas, mas as sociedades, quer dizer, conjuntos organizados e hierarquizados onde as noções de diferença e de alteridade têm um sentido”. (AUGÉ, 1999, p.19). Contudo, até mesmo estas diferenças não se dão de maneira unívoca, já que há diferenças no que se diz e se faz, além de tudo o que não é dito ou entre aquilo que se reproduz de modo diferente em distintos espaços da sociedade. Assim, é tarefa do etnógrafo o descortinamento deste social que “transcende o cultural mesmo quando o cultural é concebido de maneira muito substantivista”. (AUGÉ, 1999, p.21).

De todo modo, compomos este *corpus* com demais instrumentos, a seguir referidos, a fim de possibilitar a ampla concepção sobre o objeto de estudo apresentado.

2.2 Discursos imagéticos: uma narrativa fotoetnográfica

A função do fotógrafo é transformar o banal em algo revelador.

Araquém Alcântara

A fotografia não costumava ser muito comum entre certos grupos da sociedade, como os camponeses, por exemplo, observado por Bourdieu e Bourdieu (2006). Entre os motoristas de caminhão a prática tampouco é constituída como algo embutido no cotidiano, ainda mais com um sentido mais artístico. Há uma narrativa que explicita certa dúvida ao pensar na possibilidade de mudança que houve no mundo com o advento dos aparelhos celulares, que hoje são em sua maioria equipados com câmeras fotográficas de boa qualidade. De todo modo, os grupos sociais que hoje fazem uso de aparelhos que possibilitem fotografar continuam se mantendo distantes do uso da fotografia como meio de expressão. Isso é visível nas concentrações de exposições fotográficas, que continuam nos mesmos lugares elitizados de sempre e incluem o mesmo público das natas intelectualizadas, exceto as felizes e raras exceções.

Neste sentido, é perigoso achar que a câmera digital e o acesso à publicação fotográfica nas redes sociais possa ter alterado alguma coisa em relação ao acesso à imagem. Defendemos que o bombardeio imagético é, da mesma forma, invisível ao olhar mais atento, uma vez que é ignorado pela própria massividade de sua informação. Buscamos, assim, uma imagem de sentido que ocupe um espaço discursivo de destaque, mas que, ao mesmo tempo, destaque algo que é comum, rotineiro e relativo à vida cotidiana.

O uso da fotografia, portanto, segue tendo para a maioria das pessoas o propósito de registrar os momentos da vida em sociedade. De fato,

[...] a fotografia surge, desde o início, como o acompanhamento necessário das grandes cerimônias da vida familiar e coletiva. Se se aceitar, com Durkheim (1995), que as cerimônias têm por função reanimar o grupo, percebe-se por que a fotografia deve estar associada a elas, já que provê os meios para eternizar e solenizar estes momentos intensos da vida social, em que o grupo reafirma a sua unidade. (BOURDIEU; BOURDIEU, 2006, p.32).

E mesmo que na atualidade o mundo seja bombardeado não só com a facilidade de produção fotográfica e pela rapidez com que se pode propagar as imagens através das redes sociais, os registros continuam sendo referentes aos encontros que se produzem no meio social e sob a proposta de um registro. Esta forma fotográfica, apesar de interessar ao olhar curioso que

dispensamos às motoristas de caminhão, não é nosso foco para este estudo, até porque as caminhoneiras com quem contactamos se encaixam bem na descrição do uso do recurso fotográfico apenas como registro do encontro familiar ou social.

Com o uso da fotografia, pretendemos a captura de imagens em paralelo com o desenvolvimento da etnografia, tornando, assim, esta uma pesquisa fotoetnográfica. Ou seja, a fotografia vai compor esta tese como parte constituinte do método etnográfico, como uma narrativa que se somará às vivências e às observações constituindo, ao mesmo tempo, um dispositivo para alterar ou provocar novos discursos através da interação.

No mais, a fotografia usada como dispositivo de linguagem acadêmica cria a possibilidade de maior propagação dos estudos através do uso indiscriminado destas narrativas imagéticas. Por isso, advogamos que a fotografia representa uma facilidade no sentido de fazer com que o trabalho acadêmico transite não só nas outras áreas de conhecimento que não as Ciências Sociais, mas também entre o público leigo que venha a se interessar sobre o assunto.

Além disso, o dispositivo fotográfico poderá criar um atrativo a mais para a relação da pesquisadora com as caminhoneiras, já que se apresenta como uma possibilidade de elas fazerem parte de uma composição artística através do reconhecimento de seu trabalho. Neste sentido, a fotografia viria a ocupar o espaço de imortalizador daquela cena, daquele momento, daquela fase da vida da mulher. E, especialmente se tratando de uma fotografia documental, aquele momento banal da rotina da caminhoneira pode vir a se transformar num importante item da memória social da atualidade.

Bourdieu e Bourdieu (2006, p.33) destacam uma questão interessante quanto à importância social da fotografia, especialmente em suas particularidades às diferentes idades dos sujeitos. Segundo os autores, “à medida que a sociedade dedica mais atenção às crianças e, dessa forma, às mulheres enquanto mães, o hábito de tirar fotografias de crianças aumenta”. Constatamos que esta é uma das características dos pequenos núcleos familiares tanto quanto dos grupos quando passam a ter maior visibilidade no mundo acadêmico. Estas minorias, igualmente, passam a ser mais fotografadas. E, de todo modo, a ênfase na dialética entre a imagem e a palavra é a embasamento da construção social da realidade que busca iluminar memórias, reminiscências e particularidades dos sujeitos estudados.

Desenvolver academicamente uma narrativa imagética, que contemple a tendência de uma cultura visual, nos parece ainda acompanhar as transformações inegáveis da atualidade que usa recursos visuais como algo intrínseco à realidade das relações. Os meios de comunicação, a

propaganda e a internet ajudam a compor uma lógica de apresentação das relações humanas cuja imagem ocupa um lugar de excelência.

Advogamos, portanto, pela criação de uma pesquisa narrativa de ordem interdisciplinar que possibilita à Sociologia percorrer outros saberes, confundir-se e transformar-se em conjunto com a arte, especialmente no que diz respeito à produção imagética, para poder contribuir com a manifestação dos discursos das caminhoneiras. Usamos, então, o conceito denominado por Achutti (2004) de fotoetnografia, que representa a possibilidade de criação que abre espaço para a fotografia como elemento de composição etnográfico. Desta forma, pretendemos

[...] trabalhar o potencial narrativo da imagem fotográfica, afirmar a sua utilidade na composição de textos visuais como recurso de uma nova forma de escritura específica de que o antropólogo dispõe para falar da realidade. Trata-se de uma nova forma narrativa concebida na perspectiva de uma antropologia interpretativa tendo como uma de suas características a de se oferecer como escrita, 'construção da construção dos outros', aos esforços interpretativos do leitor/espectador. (ACHUTTI, 2004, p.72).

O trabalho fotográfico, contudo, não tem grandes pretensões para além da construção da narrativa, já que busca uma inserção no campo que é apenas de uma pesquisadora, psicóloga e socióloga que fotografa ao enquadramento de seu amorismo aquilo que a realidade faz saltar aos olhos. Felizmente, ensaios não representam os momentos definitivos, já que, quando muito, se referem ao ato de treinar antes do momento em que se parte para a ação em si. Ensaios são para treinar, errar, experimentar-se e interpretar a própria vivência de 'ensaiante'. Essa justificativa exige da parte fotográfica da tese a obrigação de ser excelente, já que estaremos trabalhando sempre como se fosse um ensaio.

Esse material, que permite ao leitor visualizar o campo pesquisado e, com isso, criar sua própria leitura das vivências, contribui sobretudo com os dois primeiros objetivos, a saber, referentes à descrição da rotina das caminhoneiras e das ações performativas de gênero e trabalho e, ainda, dos aspectos intrínsecos das vivências dessas mulheres em uma atividade de trabalho ainda masculinizada. Pela fotografia, estes elementos, seja do vestuário, dos cenários, do contexto ou da ação, podem ser melhor capturados e percebidos do que se usássemos apenas as descritivas textuais.

O material fotografado é composto por quaisquer recortes dos momentos vividos na carona, seja na convivência com a motorista, com os demais caminhoneiros ou na relação que se estabelecerá com os atendentes dos postos de gasolina, dos restaurantes ou mesmo dos locais de entrega das mercadorias.

Também buscamos uma atenção à estrutura dos lugares que compõem o cenário desta carona. Entendemos que o ambiente em que a caminhoneira está inserida, com seus símbolos e significados, diz muito a respeito de seu trabalho e nos serve de base para pensar a elaboração da identidade de gênero a partir das e nas relações de trabalho, já que “o que é fotografado, e aprendido pelo leitor da fotografia, não são propriamente indivíduos na sua particularidade singular, mas sim papéis sociais”. (BOURDIEU; BOURDIEU, 2006, p.34).

Embora a Antropologia, e ainda assim muito discretamente, seja a disciplina que mais se ocupe do método fotoetnográfico, propomos trazer esta discussão para a Sociologia e mesmo para os aspectos sociopsicológicos ressaltados nesta tese, a fim de fazer com que o método seja difundido em diferentes áreas de pesquisa e produção de conhecimento, inclusive atentando para um olhar interdisciplinar que se faz indispensável na construção dos saberes na atualidade.

Assim sendo, entendemos que:

[...] quando uma narração visual que utiliza da fotografia é articulada com um texto escrito que, por sua vez, já alcançou a sua legitimidade, ela só tem a contribuir – da mesma forma que a poesia e a literatura – para enriquecer e facilitar as interpretações dos dados, particularmente quando estes resultam de universos sociais cuja densidade e complexidade crescem a cada dia e nos quais as imagens se impõe cada vez mais como elementos próprios à sociabilidade, como reveladores das diferentes práticas culturais. (ACHUTTI, 2004, p.83).

Com a fotografia servindo de apoio à escrita já existente, é possível descrever elementos imperceptíveis pela análise das falas, mergulhando no universo simbólico das representações dos ambientes onde elas foram produzidas. Assim, apresentamos as fotografias de modo anexado à tese, mas que nos serviram de base para a análise complementar ao que derivará das observações, ou mesmo das entrevistas.

Uma vez que a “fotografia é vista como artigo de luxo” (BOURDIEU; BOURDIEU, 2006, p.35)¹¹, tanto pelo valor comercial que ainda representa como pela condição de marcar os rituais de passagens ou demais momentos importantes da história de vida dos sujeitos em relação, estimamos que esta fotografia usada na tese seja um elemento enobecedor da obra como um todo e que tenha, quem sabe, a capacidade de enaltecer o trabalho das próprias caminhoneiras. “Fazer parte de uma fotografia é garantir o testemunho da presença” (BOURDIEU; BOURDIEU, 2006, p.37), e nos parece uma ferramenta importante de provocação do reconhecimento do próprio trabalho que está sendo observado.

¹¹ Nos dias de hoje, com a ascensão absoluta das câmeras portáteis, essa ideia seguramente se encontra muito questionável, já que a fotografia passa a ser acessível, pelo menos a fotografia caseira. Contudo, a fotografia continua sendo um artigo importante na consolidação das reminiscências e do registro daquilo que é importante.

Ainda, traçamos uma proposta de trabalho que buscou o consentimento livre e esclarecido assinado pelas participantes da pesquisa a fim de garantir que autorizassem o uso das imagens que podem vir a ser utilizadas em demais publicações (o Anexo D exemplifica o modelo utilizado e apresenta a autorização da Associação dos Motoristas de Garibaldi). Isso nos levou à necessidade de criar uma relação com a caminhoneira elucidada o suficiente sobre os processos pretendidos com a coleta dos dados, para que ela se deixasse fotografar. Este processo pode ser considerado ainda mais invasivo na relação do pesquisador com o pesquisado, uma vez que “ao olhar para a pessoa que olha para mim (ou que me fotografa), ao preparar a minha postura, dou-me para ser visto; dou a imagem de mim próprio que quero dar e, muito simplesmente, dou a minha imagem”. (BOURDIEU; BOURDIEU, 2006, p.38).

Fotografar, portanto, é trabalhar com a perspectiva em que se “opera um corte instantâneo no mundo visível e, ao petrificar o gesto humano, imobiliza um estado único da relação recíproca entre as coisas, e pretende o olhar num momento imperceptível de uma trajetória completa” (BOURDIEU; BOURDIEU, 2006, p.39). Falando do uso da fotografia nas pesquisas das Ciências Sociais, esses autores afirmam que, “onde o objetivo é captar o efêmero e o acidental, a fotografia é apropriada, já que não pode captar o aspecto fugaz ao desaparecimento irreversível, sem o constituir como tal” (p.39).

Nesta perspectiva, advogamos sobre o uso da fotografia na pesquisa, especialmente pela amplitude de riquezas que o próprio campo oferece. No mais, nos parece que a combinação entre o fazer arte e o desenvolvimento de conceitos empírico-teóricos seja uma divertida e primorosa oportunidade de olhar para o mundo real.

2.3 Os rumos da *carona*: técnica de coleta e de tratamento dos dados

E o fim de todas as nossas explorações será chegar ao lugar de onde partimos e conhecê-lo então pela primeira vez.

T. S. Eliot

Para a coleta de dados, centralmente, pegamos *carona* com quatro caminhoneiras em suas viagens pelo país, quando foi possível vivenciar por meio desta observação participante os aspectos práticos e subjetivos do trabalho da caminhoneira. A experiência foi registrada em diários de campo: escrito ou gravado, de fotografias e pequenos vídeos que nos serviram para compor *corpora* de dados para a análise posterior. (BAUER; GASKELL, 2003).

No projeto de pesquisa desta tese, o objetivo era realizar um número mais significativo de viagens com as caminhoneiras; contudo, com o andar da pesquisa foram se apresentando as dificuldades de acompanhá-las, especialmente no que diz respeito à aprovação da viagem pela caminhoneira. Elas normalmente ficam meses sem retornar à casa, viajando sem perspectiva de destino, já que dependem das cargas disponíveis e de inúmeros fatores para conseguirem chegar a tempo ao local de descarga. Estes fatores todos implicaram de forma direta a coleta de dados, que somou à observação entrevistas individuais de história de vida, especialmente com aquelas que já haviam deixado de realizar a atividade em virtude do nascimento dos filhos ou da perda do marido em um acidente de caminhão, por exemplo. Participaram da pesquisa um total de 14 caminhoneiras, três caminhoneiros (os maridos delas), e foram feitas ao todo 22 entrevistas ao longo dos três anos da coleta de dados.

De todo modo, a principal forma de coleta dos dados foi a observação participante, principal ferramenta do pesquisador na pesquisa etnográfica. Partimos do pressuposto de que a observação participante é uma técnica em que o pesquisador “coleta dados através da sua participação na vida cotidiana do grupo ou da organização em que ele estuda” (BECKER, 1994, p.47), contribuindo assim para a composição etnográfica. Nesta técnica, para Becker (1994, p.50), há três estágios da análise de campo, a saber: “a seleção e a definição de problemas, conceitos e índices; o controle sobre a frequência e a distribuição de fenômenos; e a incorporação de descobertas individuais num modelo da organização do estudo”. Isso nos possibilita ver o objeto de estudo nos mais diferentes aspectos antes mesmo de ir a campo, embora os próprios nortes da pesquisa possam ser reconstruídos a cada contato com a realidade estudada de modo continuamente dialógico.

Além disso, usamos a técnica de entrevista de história de vida das trabalhadoras que deixaram a profissão pelos mais variados motivos, análise documental e observação de reuniões na Associação dos Motoristas de Garibaldi (AMG); produção constante de diários de campo e a utilização de dados sociodemográficos que nos possibilitaram ter uma ideia mais ampla do trabalho das caminhoneiras. Também produzimos um *corpus* de imagens paradas (fotografias) e um de imagens em movimento (vídeos).

A ferramenta coleta de entrevista de história de vida busca “compreender o desenvolvimento da vida do sujeito investigado e traçar com ele uma biografia que descreva sua trajetória até o momento atual”. (VÍCTORA; KNAUTH; HASSEN, 2000, p.67). Ainda, para as autoras, a história de vida pode, “além de recuperar a história dos indivíduos, recolher também crenças, mitos e tradições, o que permite o melhor entendimento da própria história dos

informantes” (p.67). Esta nos possibilita, na base da investigação, “uma compreensão detalhada das crenças, atitudes, valores e motivações em relação aos comportamentos das pessoas em contextos sociais específicos”. (BAUER; GASKELL, 2003, p.65).

Quanto aos documentos e às observações oriundos da Associação ou de outros órgãos difusores de dados, eles nos auxiliaram na elucidação do número de mulheres que trabalham como motoristas ou caminhoneiras e no papel que ocupam (ou não) dentro das instituições de representatividade profissional.

Os diários de campo que foram produzidos pela pesquisadora registraram suas inquietações e constatações pessoais quanto ao desenvolver da vivência de pesquisa - ação. Incluímos estes diários no material textual, a fim de disponibilizar ao leitor final da tese uma ampla visibilidade desses dados. Não obstante, pretendemos somar ao material empírico a análise de imagens, o que ajudou a compor o próprio diário de campo como banco de dados visuais. (VÍCTORA; KNAUTH; HASSEN, 2000, p.73). As fontes iconográficas (fotografias e vídeos do trabalho da caminhoneira produzidas na *carona* ou em demais momentos da pesquisa) permitiram o acesso às representações que se produzem sobre o trabalhador na contemporaneidade, e não servem apenas como material de ilustração.

Para fins de análise dos dados, fundamentamos na análise de conteúdo temática como método de produção de sentidos sobre o material coletado. Não se trata especificamente de um único método de análise, mas de um estilo de interpretação dos dados. Para tanto, todas as entrevistas foram transcritas e analisadas de acordo com categorias emergentes, conforme a qualidade do material coletado. Depois do material codificado, a análise consistiu na procura de um padrão nos dados e, posteriormente, na construção de categorias dos resultados. Esse método permite que a pesquisa seja mais rica em detalhes e composta pela sensibilidade do pesquisador naquilo que não é dito, mas compõe o campo da linguagem. “É possível construir o caráter subjetivo das vivências oriundas da relação com o trabalho, uma vez articuladas e verbalizadas nos diferentes discursos, atribuindo-lhes significados”. (TITTONI, 1994, p.39). Essa interlocução do material empírico com o teórico nos qualificou, desta maneira, para dar conta do quarto objetivo específico proposto.

Dando continuidade à metodologia de análise dos dados, nos aprofundamos nas teorias de Bardin (1995), que inclui a análise de conteúdo como uma análise de cunho semântico, ou seja, qualitativo. Para a autora, a primeira fase da análise dos dados corresponde à *codificação*

[...] efectuada segundo regras precisas – dos dados brutos do texto, transformação esta que, por recorte, agregação e enumeração, permite atingir uma

representação do conteúdo, ou da sua expressão; susceptível de esclarecer o analista acerca das características do texto. (BARDIN, 1995, p.129).

A partir desta codificação, foram anexadas aos dados extraídos do texto unidades de sentido, que foram organizadas segundo categorias que compreendem semelhantes qualidades de sentido.

Para a presente pesquisa, buscamos uma compreensão mais semântica, que não procurou levar em conta necessariamente a quantidade de repetições de determinadas palavras ou frases. Algumas expressões podem ser narradas, inclusive, uma única vez no momento da coleta de dados, e ainda assim tornarem-se centrais à discussão dos resultados.

Além de a análise semântica ser uma técnica que combina mais com a proposta da pesquisa do que outras variáveis de análise dos dados, ela também é pensada em função das possíveis limitações vigentes na entrevista individual, o que poderia ser quase sanado no momento de uma análise mais rigorosa.

Por esta análise, qualquer fragmento de texto pode ser remetido a diversos temas que contextualizem o cenário social do que foi narrado, por exemplo. Em se tratando das especificidades do tema, já relatadas, consideramos que a análise temática permitirá maior compreensão das nuances presentes nas falas das trabalhadoras.

Fazer uma análise de conteúdo temática, portanto, “consiste em descobrir os ‘núcleos de sentido’ que compõem a comunicação e cuja presença ou frequência de aparição podem significar alguma coisa para o objetivo analítico escolhido”. (BARDIN, 1995, p.131). A frequência, porém, pode ser analisada não sendo necessariamente pela ampla repetição dos fatos. A análise temática nos permite dar ênfase a um determinado fenômeno justamente por ter sido pouco presente, ou até mesmo omitido. Assim, um discurso que aparece em apenas uma das falas ou que é simplesmente negado, pela troca de assunto, pode vir a ganhar um tratamento enfático, especialmente por buscarmos na análise o discurso performativo daquilo que por essência é um disfarce.

Entendemos que esta composição metodológica, que propositalmente se aventura nos limites das ciências humanas, buscando romper sutilmente com as fórmulas de pesquisa social, se adequa a pensar a complexidade e a multidisciplinariedade da temática escolhida. Para que os contornos de elaboração identitária possam ser despidos, é preciso usar de certa ousadia, compondo uma estratégia investigativa e analítica que permita a visualização dos pormenores, destacando as entrelinhas subjetivas das dimensões da identidade em sua interlocução com gênero e trabalho sob o pano de fundo de discursos voláteis.

3 IDENTIDADE DE TRABALHO E O SEXO DOS ANJOS



Fonte: Acervo da autora.

Há sempre uma porta estreita que 'deixa' a mulher subir no caminhão. Não é um espaço naturalizado socialmente para a mulher e só entra quem tem um homem que a leve. Mulheres só são bem vindas à estrada se tiverem um convite masculino.

(Diário de campo, agosto de 2013)

*Se hoje não há mais
feminilidade, é porque nunca houve.*

Simone de Beauvoir

*Uma vida completa talvez seja a que termine em tal plena identificação com o
não-eu que não resta nenhum eu para morrer.*

Bernard Berenson

Seguindo as discussões que cingem as noções identitárias referenciadas centralmente pelo gênero e trabalho de modo articulado, propomos um levantamento teórico dos conceitos de identidade profissional, identidade de gênero e, enfim, de identidades no sentido mais amplo e, portanto, político. Reiteramos que o uso do termo ‘identidade’, mesmo que ainda sob as vistas de uma análise contingente, relacional e situacional, nos é tomado especialmente para fins analíticos e não numa perspectiva de deliberar quaisquer descobertas relativas e muito menos generalizantes da categoria.

3.1 Identidade de gênero e trabalho

*Esta obra de arte que queremos moldar a partir do estofado quebradiço da
vida chama-se 'identidade'.*

Zygmunt Bauman

Mesmo sem nos determos, não podemos deixar de levantar aspectos teóricos da identidade profissional que, num primeiro momento, parecem ser evidentes, uma vez que ser caminhoneira é, antes de tudo, uma atividade profissional. Porém, a identidade profissional, enquanto um “sentido particular de articulação de um tipo de espaço significativo de investimento de si com uma forma de temporalidade considerada como estruturante em seu ciclo de vida” (DUBAR, 1998, p.8) e, portanto, relacionada com uma atividade laboral, nos parece insuficiente para descortinar a dimensão da problemática da identidade de gênero no trabalho. Estas identidades, segundo o autor, podem ser organizadas em trabalhos empíricos através das formas identitárias, que são

[...] **formas de identidades profissionais** (no sentido francês do termo), centradas nas relações entre o mundo da formação e o mundo do trabalho ou do emprego. Trata-se, também, de identidades sociais, exatamente na medida em

que, num dado sistema social, a posição social, a riqueza, o status e/ou o prestígio dependem do nível de formação, da situação de emprego e das posições no mundo do trabalho. (DUBAR, 1998, p.15). [grifo nosso]

Não consideramos essas definições inobserváveis, tampouco irrelevantes, mas ponderamos a insuficiência das afirmações que privilegiam as formas identitárias em relação ao trabalho quando analisadas em separado do contexto; contudo, ao que pondera o próprio Dubar (1998, p.15), estas formas identitárias “não podem ser consideradas como formas estáveis, que seriam preexistentes às dinâmicas sociais que as constroem. Elas não passam de ferramentas de análise, de formas provisórias de inteligibilidade que o sociólogo constrói”. Ou seja, a identidade precisa ser pensada pelo sociólogo de acordo com espaços e realidades sociais distintos, nos quais estão inseridos os sujeitos e a partir dos quais eles podem vir a configurar diferentes tipos de acordos através das relações que estabelecem. No caso das caminhoneiras, há um amplo e específico campo de análise que está atravessado não só pelas questões laborais, mas também pelos aspectos de gênero e pelas questões próprias das relações de poder em que estas dimensões estão inseridas.

Não deixando de mencionar aspectos de trabalho e gênero relacionados à identidade, preservamos alguns cuidados inerentes a estas construções narrativas, porque estas relações “parecem incontornáveis, uma vez que os discursos biográficos recorrem, necessariamente, às categorias linguísticas vinculadas a categorizações sociais e que as dinâmicas institucionais passam por indivíduos com biografias determinantes”. (DUBAR, 1998, p.26).

Levantamos no presente tópico, portanto, a discussão acerca da elaboração das identidades no mundo do trabalho em meio à fragmentação característica da concepção pós-moderna. Por um lado, vemos a pluralidade das identidades se formando e, ao mesmo tempo, novas concepções de espaço-tempo no mundo capitalista reordenam o jogo dos poderes permitindo que “os empregadores exerçam pressões mais fortes de controle do trabalho sobre uma força de trabalho de qualquer maneira enfraquecida”. (HARVEY, 2001, p. 140 e 141).

Pensamos a tecer o conceito de identidade de forma intrinsecamente relacionada ao trabalho, muito com o intuito de pautar as considerações específicas ao objeto de estudo, através da relação da empírica com a teoria. Neste sentido, Nunes (2004) analisa a construção das formas identitárias no trabalho em serviço, com vistas à realidade do trabalho na França. Para ele, o dilema do trabalho passa a “transcender a dimensão retórica, oximórica e se deslocar para a própria construção intersubjetiva por trabalhadores e a interpretação da identidade laboral por pesquisadores e entidades encarregadas da normatização e da regulamentação do trabalho”.

(NUNES, 2014, p.240). Contudo, o próprio autor defende que é “imprescindível assumir algum posicionamento no campo híbrido dos estudos sobre identidade e na área emergente da investigação do trabalho em serviços para justificar as análises subsequentes, baseadas em pesquisas empíricas”. (NUNES, 2014, p.66).

Por esta razão, e mapeando teoricamente os principais sociólogos estudiosos da identidade, Nunes (2014, p.242) considera que “as condições de efetivação de uma identidade narrativa são mais recentes e que outras formas identitárias foram predominantes no passado e, de certa forma, podem ainda vigorar, em certas conjunturas ou situações, em certos grupos ou formas de organização social”. Isso quer dizer que o viés de entendimento conceitual que tem como base a consideração linguística estaria mais próximo a uma reformulação dos modos de pensar a identidade e, portanto, teria uma margem de deslocamento mais fluida ante as possibilidades de deslizamento do próprio conceito.

Assim, pensar a identidade da caminhoneira enquanto discurso demarca a possibilidade de transformação desta identidade no decorrer de sua trajetória, seja pelas novas experiências de trabalho, seja por este outro reconhecimento do papel do feminino em uma profissão masculinizada, por exemplo.

Neste sentido, destacamos duas das mais frequentes possibilidades de se compreender a identidade múltipla, sendo que a

[...] mais antiga é a comunitária ou cultural, em que o indivíduo se define em função do pertencimento a uma família ou grupo local, do qual herda os costumes e tradições, ostentando, por exemplo, num sobrenome de família o peso simbólico desses valores. A segunda forma de identificação, societária, implica uma internalização de formas de socialização institucionais, realizadas na família, na escola, em instituições profissionais ou em agências estatais. Pode ser também designada como estatutária, já que, em virtude dessa forma de identificação, somos classificados em diversos estratos, em relação a sexo, ocupação, religião, idade, filiação partidária etc. (NUNES, 2014, p.242-243).

Contudo, o modelo de identidade múltipla, embora se proponha bastante abrangente, não adquire a contingência e a efemeridade das concepções propostas pelos estudos culturais, a rigor, que, por sua vez, encontram dificuldades reais em determinar formas conceituais da identidade a vir a ser pensada em políticas públicas, por exemplo.

O trânsito histórico de formas comunitárias a societárias envolveu a racionalização da produção e da divisão social do trabalho também nos serviços (com a institucionalização do controle burocrático) e conduziu às primeiras crises identitárias modernas. (NUNES, 2014, p.243).

A questão da identidade laboral e, especificamente, da identidade no trabalho em serviços,

[...] ganha novas perspectivas com a contribuição dos estudos sobre a cultura do trabalho e a sociologia do consumo. Pressupondo que o indivíduo contemporâneo não se identifica única ou primordialmente com o trabalho, mas se orienta por valores familiares, políticos e culturais relacionados a outras formas de socialização, é difícil não reconhecer a importância que o consumo tem assumido nas formas identitárias. Não se trata mais de possuir ou ter a propriedade de coisas, mas de experienciar o próprio consumo e de tornar possíveis situações de consumo distintivas de posição social e constitutivas de atributos identitários cultural ou socialmente valorizados. (NUNES, 2014, p.246).

Nos discursos das caminhoneiras há uma “divisão sexual das atividades que ilustra uma clara herança dos arranjos domésticos em que o homem trabalha na rua, no domínio público, e a mulher no espaço privado da casa”. (NUNES, 2014, p.252). Por esta razão, a atividade da caminhoneira vem romper com um modelo de divisão sexual do trabalho, como em outros casos, já que ela não só deixa a casa para trabalhar, como também o faz no ambiente que era do homem. As caminhoneiras que acompanhamos relatam que, durante algum tempo, antes de iniciarem sua atividade, eram as típicas mulheres dos caminhoneiros, o que se presume algo mais usual, já que esta era a realidade conhecida até a entrada da mulher na atividade. Muitas narram a percepção da incompatibilidade desta atividade quando só é do homem com a vida matrimonial, o que ajuda, entre outras coisas, a encorajar a entrada da mulher neste segmento de serviços.

Ao focar a elaboração identitária dos sujeitos no mercado de trabalho, pensamos nas ações das caminhoneiras que são postas de acordo com um perfil padrão de identidades que se imagina que deva ser seguido. Ou seja, por mais que a entrada em uma atividade de trabalho considerada masculina seja o que tratamos por subversão, além de os elementos de gênero ganharem destaque, o trabalho também tende a ser manejado de acordo com preceitos historicamente estabelecidos, obviamente, pelos homens, e que respondem a um padrão de comportamento disciplinador de trabalho, conforme descrito no capítulo sobre o trabalho e que vamos chamar de moderno¹².

Podemos dizer que é moderno “na medida em que [a identidade] é produzida e sustentada pelo *projeto, manipulação, administração, planejamento*”. (BAUMAN, 1999, p.15). As identidades que surgem dos processos contemporâneos não têm espaço no cenário do capitalismo atual, que ainda entende qualquer alteração identitária como sinônimo de desordem. “A ordem é

¹² Embora o estudo não pretenda uma discussão entre moderno e pós-moderno ou estruturalismo e pós-estruturalismo, fazem-se necessários estes apontamentos teóricos a fim de localizar o leitor em um terreno de debates conceituais que não podem passar despercebidos.

o contrário do caos; este é contrário daquele” (BAUMAN, 1999, p.16), provoca o autor, dando destaque à desordem que não é vista apenas como uma ordem diferente, mas como algo inundado de negatividade.

Sobre o entendimento do ‘contemporâneo’, percebemos que este

[...] não é sinônimo de pós-modernidade, mas de um novo momento, no qual o pós-moderno se sobrepõe ao *moderno* que, por sua vez, havia avançado sobre um momento pré-industrial ou, como tem sido denominado com base no olhar pós-moderno, *tradicional*. Os três momentos convivem naquilo que chamamos de contemporâneo, porque o avanço de um deles sobre os demais cria uma hegemonia, mas não o desaparecimento dos momentos não-hegemônicos. Nesta convivência, em tensão, talvez estejam as marcas mais ajustadas do que denominamos contemporâneo. (GASTAL, 2006, p.11).

Destarte, embora esta tese não negue as divergências e as especificidades de cada época, ou mesmo de cada corrente teórica, defendemos que, acima de tudo, a atualidade demanda um olhar amplo para todos os aspectos sociais, observando as sobreposições e as contradições postas em evidência no que tratamos por contemporaneidade.

Defendemos a identidade como algo inscrito nesta circunstância social e “um destes conceitos que operam ‘sob-rasura’, no intervalo entre a inversão e a emergência: uma ideia que não pode ser pensada da forma antiga, mas sem a qual certas questões-chaves não poderem ser sequer pensadas”. (HALL, 2000b, p.104).

Na concepção pós-moderna, dentre outros aspectos, existe a atitude de “simplesmente abandonar a busca para impor ordem, para criar ordem, e não substituí-la por um novo plano” (THOMPSON, 1996, p.5), ou seja, podendo assim conviver com a desordem não no sentido de caos, mas de outra ordem possível. Com isso, é possível “*ler e interpretar* as realidades socioculturais atuais e as transformações dos últimos anos de nossas sociabilidades” (GADEA, 2007, p.13), atribuindo novos sentidos à concepção de identidade e de trabalho em tempos pós-modernos.

Trazemos à tona a questão da identidade em sua relação com o trabalho. São oportunas reflexões sobre o tema em um momento de reconfiguração do contemporâneo, atravessado pela qualidade de fragmentação da concepção pós-moderna. Neste contexto, “as velhas identidades, que por tanto tempo estabilizaram o mundo social, estão em declínio, fazendo surgir novas identidades e fragmentando o indivíduo moderno, até aqui visto como unificado”. (HALL, 2000a, p.7).

Entretanto, não podemos considerar a pós-modernidade como um “fato social” à la Durkheim, mas como uma discussão sobre o tempo presente e o passado recente, suas transições, continuidades e descontinuidades, fazendo uma leitura – mediada pela teorização – a fim de compreender esse tempo-espaço contemporâneo.

O momento pós-moderno pode ser observado segundo a apreciação das transformações na cultura, nos modos de ser e na subjetivação. Nesta produção identitária, o sujeito transforma-se através das relações sociais, especialmente – como defendemos neste estudo – através das relações de trabalho. O sujeito ao mesmo tempo é transformado em agente transformador das instituições sociais com as quais se implica. Notamos, contudo, que, embora essa imersão no trabalho pareça ser ousada – e em certa medida é –, há um nível de atuação que faz com que aos poucos os personagens sejam enquadrados por caricaturas que pertencem aos mesmos moldes anteriores estabelecidos a partir de relações de poder construídas e solidificadas histórica e socialmente.

Não obstante, podemos ressaltar, em meio à fala das caminhoneiras trabalhadoras, transformações identitárias que passam a corroborar o sistema de padrões e tendências exigidos pelas empresas, seja em sua relação de funcionária ou mesmo de prestadora de serviços, denunciando, assim, que há uma referência, uma padronização nos modos de ser e existir na atualidade que unifica e condiciona a entrada no mercado de trabalho aos que mais se assemelham com as exigências pré-estabelecidas.

Esses dados empíricos, que dizem respeito às exigências do mercado de trabalho, visíveis e conhecidos no senso comum entre os que buscam uma colocação profissional, vão de encontro à leitura teórica da concepção pós-moderna, que exalta e consolida a diversidade das identidades como algo aparentemente aceito socialmente. Contudo, não negamos que há a fragmentação identitária proposta por autores, mas evidenciamos a necessidade de se estudar este processo em relação à temática do trabalho.

De modo geral, ratificamos uma mudança identitária, talvez não tão romântica, mas que está “fragmentando as paisagens culturais de classe, gênero, sexualidade, etnia, raça e nacionalidade que, no passado, nos tinham fornecido sólidas localizações como indivíduos sociais” (HALL, 2000a, p.9). No mais, *identidade* é “demasiadamente complexo, muito pouco desenvolvido e muito pouco compreendido na ciência social contemporânea para ser definitivamente posto à prova”. (HALL, 2000a, p.8).

Tratando-se especialmente da relação com o trabalho, o conceito de “identidade” carece de estudos aprofundados que façam emergir significativas provocações de sentido entre o que é produzido nas relações a partir do espelho da alteridade.

Ao pensar na diferença, esta está fundada sobre uma

[...] fronteira de exclusão e depende da construção de um “Outro” e de uma oposição rígida entre o dentro e o fora. Porém, as configurações sincretizadas da identidade cultural [...] requerem a noção derridiana de *differance*— uma diferença que não funciona através de binarismos, fronteiras veladas que não separam finalmente, mas são também *places de passage*, e significados que são posicionais e relacionais, sempre em deslize ao longo de um espectro sem começo nem fim. A diferença, sabemos, é essencial ao significado, e o significado é crucial à cultura. Mas num movimento profundamente contraintuitivo, a linguística moderna pós-saussuriana insiste que o significado não pode ser fixado definitivamente. Sempre há o “deslize” inevitável do significado na semiose aberta de uma cultura, enquanto aquilo que parece fixo continua a ser dialogicamente reapropriado. A fantasia de um significado final continua assombrada pela “falta” ou pelo “excesso”, mas nunca é apreensível na plenitude de sua presença a si mesma. (HALL, 2003, p.33).

Assim, esta noção de *differance* não só faz voz ao que é diferente dentro de uma relação onde a identidade é estabelecida, como ainda propõe que não haja uma valoração qualitativa entre aquilo que serve como parâmetro para a composição da borda do outro. Ao estabelecer esta propositiva, embebido da proposta de um significado variável, é possível não só pensar na transformação dos significados ao longo do tempo e nas diferentes culturas, como ainda considerar que este significado nunca estará dado sem que para isso este esteja inserido devidamente em um contexto específico, nem em um determinado momento. No mais, esta premissa considera que as diferentes formas de significado em diferentes culturas não podem ser equiparadas, já que sugerem algo novo, irreproduzível e, portanto, situacional.

Levando o debate para a discussão da identidade de gênero, a inserção da mulher em uma atividade masculina torna-a diferente não só dentro de seu ambiente que é majoritariamente masculino, mas também para suas demais relações sociais, já que ela deixa de ser uma mulher cuja escolha de trabalho é convencional.

Nas palavras de uma caminhoneira:

Eu pensei em viajar e muita gente se mostrou contra. Tem aquela coisa de que mulher não sabe dirigir e me diziam ‘tu vai guiar um caminhão? Mas só pode ter ficado louca’. E o meu sogro revidou e disse, mas por que não? Ela já não sabe dirigir um carro, porque não poderia dirigir

caminhão? O meu pai achou o cúmulo porque eu larguei a faculdade, eu saí do banco e tal. (Adélia, março de 2013).

Assim, o que se cria neste espaço é o afastamento dela de uma identidade feminina, que até então lhe era atribuída, grosso modo, e ao mesmo tempo faz-se notar diferente em um espaço masculinizado. A *differance* é, então, o que possibilita a criação de uma distinção para além da lógica binária e permite um significado próprio de identidade àquela mulher que, doravante, não se sente nem quer se sentir imbricada com as atribuições de gênero que lhe foram impostas, mas tampouco quer pertencer ou se vê como um homem; o que ela quer é efetivar sua jornada de trabalho como uma mulher que fez diferente das outras mulheres. Nessa concepção, “os polos binários do ‘sentido’ e do ‘não sentido’ são constantemente arruinados pelo processo mais aberto e fluido do ‘fazer sentido na tradução’”. (HALL, 2003, p.34). Logo, a tradução é esta elaboração da identidade que permite à mulher conceber-se ainda como uma mulher, ou ainda mais mulher, mesmo fazendo aquilo que só o homem faz.

Através disso, percebemos a necessidade de um estudo sobre identidade marcado neste espaço de tempo que se vincule especificamente com as relações de trabalho e gênero, concomitantemente, que farão emergir formas de ser específicas, como as que vêm sendo exploradas na apresentação dos resultados da pesquisa.

Aspectos relacionados a raça, etnia, nacionalidade e classe também são entendidos neste estudo como componentes centrais da concepção identitária, facilmente relacionados (não da maneira mais positiva) com a colocação no mundo do trabalho. Elucidando, Pinheiro e colegas (2008) conduzem uma pesquisa sobre o *Retrato das desigualdades de raça e gênero* onde é possível verificar que a taxa de desemprego, por exemplo, é muito mais expressiva entre mulheres negras (12,2%) se comparadas com o homem branco (5,3%).

Percebemos como central a necessidade de descortinar as identidades que se produzem nestas relações, especialmente ao âmbito trabalho-gênero através das narrativas que esboçam um movimento de performatização, o qual consiste na encenação de uma identidade social que esta mulher passa a considerar adequada para determinada situação. Advogamos que, se por um lado as teorizações precisam dar conta de um contingente efêmero de diversidades presentes na atualidade, por outro, e dentro deste próprio contingente, a vida cotidiana vai mesclando referências de subversão com espaços altamente conservadores, e que talvez sejam os predominantes, mas cuja lógica de adequação segue referência à norma social vigente. Tendo por base esta normatização historicamente construída, até mesmo aquilo que é considerado

subversivo aos poucos vai sendo incorporado, ou performatizado, pela própria noção de norma não só às questões de gênero, mas também às discussões acerca do trabalho.

Nas palavras de uma caminhoneira,

A primeira vez que eu peguei o caminhão a minha mãe disse, porque eu moro em uma avenida muito movimentada, e ela tinha medo que eu derrubasse todas as placas no meio do caminho (risos). Ela disse que ‘meu Deus do céu, como é que tu vai dirigir isso’, ela não acreditava. E hoje eles adoram, pra quem não acreditava que eu iria dirigir um caminhão daquele tamanho... (Marilena, outubro de 2012).

Estas falas são muito comuns entre as caminhoneiras. Todas, pelo menos em algum momento da conversa na carona, mencionam que alguém, normalmente alguém próximo a elas, as desafiava no sentido de não julgá-las capazes de desenvolver esta atividade. Passado algum tempo, a própria noção social e familiar destes que a circulam passa do ridículo ao aceito, da tarefa que era impossível à corajosa. Isso chama a atenção, haja vista não ser nada comum que alguém se surpreenda quando um homem resolve trabalhar como caminhoneiro. Entre os maridos com quem conversamos, a maioria conta que entraram na profissão pela motivação do pai ou de algum parente próximo, ou que foi desde sempre um sonho de infância. Destas mulheres, exceto a que é filha de caminhoneira e desde criança despertou o interesse pela estrada, todas reiteram que jamais imaginariam que algum dia em sua vida estariam à frente de um caminhão.

Isso, também, pensa-se possível hoje, onde os formatos de ser e estar da modernidade abrem alguma margem para estes deslocamentos profissionais de identidade e trabalho. Pesquisas sobre o tema reafirmam que a

[...] contemporaneidade trouxe em seu bojo transformações sociais, econômicas, tecnológicas e geopolíticas em escala mundial, com implicações para os modos de ser dos sujeitos e suas formas de agir na sociedade. Tais transformações, ao produzirem um contexto marcado por características como transitoriedade, efemeridade, descontinuidade e caos, atingem algumas categorias teóricas chaves na área das ciências humanas e sociais, dentre as quais identidade e trabalho. (COUTINHO; KRAWULSKI; SOARES, 2007, p.1).

Para tanto, entendemos que a identidade está atrelada à identificação e, nesta medida, pode ser entendida como

[...] processos inconscientes, o que torna difícil a sua abordagem, bem como o seu entrelaçamento ao processo identitário. Neste duplo processo identidade/identificação, a primeira pode ser entendida como um momento particular da identificação, que ocorre para preencher determinadas

necessidades da pessoa na sua relação com o mundo. (COUTINHO; KRAWULSKI; SOARES, 2007, p.5).

Ou seja, uma importante identificação e, conseqüentemente, a formação identitária advém dos modelos exigidos pelo trabalho em relação às formas binárias de gênero e sexualidade, evidentemente sempre contingentes. Neste mesmo raciocínio, fica relativamente fácil, em processos de seleção de profissionais, para as instituições contratantes ‘escolherem’ um modelo de quem é mais indicado para a vaga, já que lidamos com uma realidade, ainda, de desemprego e precarização das formas de trabalho.

No setor de transportes não é diferente. Elas contam que é fácil conseguir motorista para trabalhar, mas não é muito fácil conseguir um bom motorista. Em razão da marca de identificação da mulher, socialmente construída como delicada, cuidadora e responsável, por vezes as vagas de trabalho se abrem para elas.

No caso das caminhoneiras, a oportunidade de trabalho lhes foi dada muito por uma demanda da organização propriamente familiar. Segundo relatos das entrevistadas na pesquisa, sempre há um homem, pai ou marido, que abre a porta do caminhão para que a mulher possa trabalhar, obviamente não de forma menos precarizada. A informalidade é muito associada com a atividade do caminhoneiro, de modo geral, cujo trabalho, na maior parte das vezes, ou é autônomo ou é um contrato de prestação de serviços.

Assim, não podemos deixar de destacar essa metamorfose do trabalho, que trouxe consigo um

[...] conjunto de mudanças [que] afetou de modo decisivo o mundo do trabalho, expressando-se particularmente no **crescimento do desemprego e na precarização das formas de trabalho e dos direitos do trabalhador**. Como consequência, são observadas profundas transformações na própria configuração da classe trabalhadora, incorporando não só o proletariado fabril, mas a totalidade daqueles que vendem sua força de trabalho. (COUTINHO; KRAWULSKI; SOARES, 2007, p.7). [grifo nosso]

O momento pós-moderno apresenta-se através do multiculturalismo, da pluralidade e transitoriedade das identidades. Entretanto, será que esta diversidade identitária tem espaço de expressão nas eventualmente enrijecidas e engessadas relações de trabalho e gênero? Buscamos descortinar o que se produz na relação, por um lado, da diversidade nos espaços sociais de possibilidade à identidade e, por outro, do conservadorismo das instituições de trabalho e gênero que impõe padrões nas formas de ser, significar e agir aos sujeitos, aproximando-os das formas machistas de vivenciar seu trabalho.

Eu não sou tão delicada quando estou dirigindo. Mas nos cuidados com o caminhão, a limpeza, a organização, isso sim.

Como assim, não é delicada?

Quando tu está atrás do volante tem que ser um homem. (Marilena, outubro de 2012).

Este é um exemplo de que a forma esperada para a mulher enquanto motorista de caminhão é a de um homem. Então ela se ‘disfarça de homem’, encena ser alguém que aquele papel laboral espera que venha a ser e confronta-se com a ocupação de um espaço de gênero dúbio, no mínimo, onde sua própria percepção identitária passa a ser revista frente aos novos elementos de gênero, ainda diferentes das referências dela. Nas palavras de uma caminhoneira:

Tu até pode ser delicada. Mas pra provar que tu é capaz tu tem que ser como um homem. Agir como um homem na estrada. Pra provar para os outros que tu é capaz. (Cecília, novembro de 2012).

Ou seja, há uma identidade que a mulher quer ter e outra que deve ter para ser aceita em um ambiente masculino. Esta é umas das formas de performatização, de encenação da ação do trabalho que vem carregada por elementos de uma nova identidade que passa a ser elaborada. É uma identidade ousada e nada definida. Ela é feminina e masculina ao mesmo tempo, buscando adaptar-se de acordo com as demandas que julga apropriado mostrar de um ou de outro lado, ou dos dois, em um contingente antagônico e fragmentado estado de ser identitário. Esse deslocar de gênero, mesmo que de forma sutil e impulsionado pelo trabalho, cabe salientar, de forma alguma deve ser visto como demérito, mas justamente ao contrário. Defendemos nesta pesquisa que toda mulher pode utilizar qualquer referência identitária que ela quiser, sem por isso deixar de ser considerada feminina.

Agora, no que diz respeito ao trabalho em si e à realocação identitária como estratégia para manter-se empregada, mesmo que neste caso sob a luz de uma clarificação de gênero, é importante destacar que a encenação é parte da vida do trabalho e tange esferas substancialmente mais discretas de serem percebidas, uma vez que o trabalho é aquele que produz e é produtor de identidades.

No caso da caminhoneira, sobre este encenar social, há um agravante, já que o trabalho também é produtor de um comportamento de gênero específico, ao que é esperado dela sob a ocupação de um determinado tipo de trabalho.

A sobreposição de trabalho e gênero é indiscutível no que diz respeito à elaboração da identidade, mas o interessante nesta pesquisa é justamente a ênfase que se dá, assim como em outras profissões, a uma identidade de gênero produzida e reforçada pelo e no trabalho, é claro, reforçada por dimensões de poder inerentes ao modelo capitalista e de produção. Porém, ao contrário de estudos já apontados que se referem à inserção de mulheres em profissões masculinizadas, há um deslocamento no papel social da mulher que a induz à performatização de uma identidade masculina, a fim de ser aceita e respeitada em seu espaço de trabalho, o que não acontece em outras atividades.

3.2 Identidade, temporalidades e diferenças

Na crítica a muitos dos teóricos que tratam da pós-modernidade, Harvey (2001) defende a ideia de que as discussões sobre o trabalho ainda não fazem parte deste apanhado teórico atual. Desta forma,

[...] o pós-modernismo quer que aceitemos as reificações e partições, celebrando a atividade de mascaramento e de simulação, todos os fetichismos de localidade, de lugar ou de grupo social, enquanto **nega o tipo de metateoria capaz de aprender os processos político-econômicos (fluxo de dinheiro, divisões internacionais do trabalho, mercados financeiros etc.), que estão se tornando cada vez mais universalizantes em sua profundidade, intensidade, alcance e poder sobre a vida cotidiana.** (HARVEY, 2001, p.112). [grifo nosso]

Muito embora este estudo não trate de negar as mudanças do período pós-moderno, percebemos a necessidade de incluir a discussão dos fenômenos político-econômicos que podem, inclusive, mudar o rumo de muitos debates sobre a pós-modernidade. No entanto, não podemos deixar de sublinhar a mudança pós-moderna no sentido da fragmentação e da efemeridade, mas que, ao nosso entendimento, não tem um espaço para acontecer dentro de instituições de trabalho: estas seguem sendo hierarquizadas, competitivas e pautadas sobre padrões binários.

Baseado na dinâmica de consumo capitalista da atualidade, Harvey (2001, p.258) afirma que passamos a viver na sociedade do ‘descarte’, onde isso “significa mais do que jogar fora bens produzidos (criando um monumental problema sobre o que fazer com o lixo); significa atirar fora valores, estilos de vida, relacionamentos estáveis, apego às coisas, edifícios, lugares, pessoas e modos adquiridos de agir e ser”. Isso possibilita que as pessoas se identifiquem, no caso de suas relações com o trabalho, com mais de uma instituição onde já tenham trabalhado e, mais que

isso, que talvez precisem alterar seu modo de ser e existir a cada novo emprego. O quanto isso é confortável ou não aos sujeitos trabalhadores é mais um dos aspectos que buscamos explorar através deste estudo.

A lógica do descarte cabe à mulher caminhoneira não só sob os discursos convencionas de descarte dos demais espaços de trabalho, mas, fundamentalmente, pelo próprio conflito que se estabelece entre sua vida pessoal (familiar ou materna) e a dinâmica de sua atividade de trabalho.

Existe uma ramificação entre a identidade do entendimento pós-moderno (conceitual e teórica) e a identidade do mercado, associada ao comercializável, ao desejável, recomendável, padrão. Por isso, “a imagem serve para estabelecer uma identidade no mercado, o que se aplica também aos mercados de trabalho”. (HARVEY, 2001, p.260). Por essa luta declarada de aparências, Harvey (2001, p.260) ironiza que “você deve fingir até conseguir”, mostrando como as identidades ainda são fixadas e estabelecidas pelos mercados de consumo e valorizadas no mercado de trabalho, especialmente no que tange à relação da imagem com sua determinante correspondência de gênero.

Mais do que uma relação de correspondência de papéis binários de gênero e desejáveis ao mercado do trabalho, este fenômeno também dialoga com as afirmações igualmente pré-estabelecidas de beleza e estética. Ao analisar a *estetização da vida cotidiana*, Featherstone (1995, p.97) menciona que

[...] se examinarmos definições de pós-modernismo, encontraremos uma ênfase no apagamento das fronteiras entre arte e vida cotidiana, o colapso das distinções entre alta-cultura e cultura de massa/popular, uma promiscuidade estilística generalizada e uma mistura lúdica de códigos.

Porém, não é simples esta descodificação dos símbolos,

[...] e ao focalizar encontros sociais diretos nas lojas, escritórios e instituições, o fluxo desacelera-se, e o processo de interpretação acontece de maneira mais precisa, uma vez que os participantes são capazes de monitorar e reagir ao poder simbólico manifestado nos sinais e gestos físicos inconscientes: vestuário, estilo, tom de voz, expressão facial, maneiras, porte e modo de andar; e, corporificado no volume do corpo, altura, peso, etc., que revelam as origens sociais do transmissor. (FEATHERSTONE, 1995, p.97).

Todos estes sinais, portanto, fazem-se altamente presentes nas relações e devem ser analisados a fim de se compreender os sentidos que ali se produzem. A apresentação visual pode representar, paradoxalmente, uma subversão e uma performatização mediante o desejo do outro

acerca desta forma de aparecer. Muito mais do que representativo, este visual é simbólico e denota uma construção de gênero e de trabalho que culminam na performatização das pautas prescritivas socialmente. Nas palavras de uma caminhoneira, Clarice, de 26 anos¹³:

Faço tudo que eu jamais faria quando estou trabalhando, mas tenho plena certeza de que isso não passa de uma máscara. Nunca fui assim, não sei ser assim fora do trabalho. Aliás, nem sei ‘ser eu mesma’ fora do trabalho. Não sei qual vai ser a reação das pessoas comigo na vida lá fora. Na estrada, sei que quem não gosta de mim vai ter que conviver comigo mesmo assim, mas fora isso tenho medo de não ser aceita. (Clarice, setembro de 2012).

Mais do que uma justificativa para a necessidade dos estudos sobre o tema, este relato mostra evidências de produção desmedida de insegurança e incertezas. “Se ninguém ‘conhece o seu lugar’ nesse mutante mundo-colagem, como é possível elaborar e sustentar uma ordem social segura?”. (HARVEY, 2001, p.272).

Para Hall (2000b, p.106), o conceito de identificação é pouco desenvolvido pelas Ciências Sociais, sendo necessário importar conceitos da Psicanálise para estabelecer uma compreensão. Assim, o autor compreende a identificação como “uma construção, como um processo nunca completado – como algo sempre ‘em processo’”.

Ao contrário do que se estabelece no senso comum, da identificação como o reconhecimento de iguais, a identificação

[...] opera por meio da *différance*, ela envolve um trabalho discursivo, o fechamento e a marcação de fronteiras simbólicas, a produção de ‘efeitos de fronteira’. Para consolidar o processo ela requer aquilo que é deixado de fora – o exterior a constitui. (HALL, 2000b, p.106).

As identificações podem ir ao encontro da identidade do sujeito ou diferenciar-se por completo. Neste jogo de reconhecimento é que a identidade vai se criando, e isso faz com que a produção de identificações não seja algo lógico e determinado.

Assim, o processo de identificação, ou de diferenciação, será fundamental para a compreensão da formação das identidades. A identidade será coletivamente constituída por essas identificações, através do discurso, muito embora o ego ideal seja “composto de identificações com ideais culturais que não são necessariamente harmoniosos”. (HALL, 2000b, p.107). O autor entende que:

¹³ Nome alterado para fins de sigilo.

[...] as identidades não são nunca unificadas; que elas são, na modernidade tardia, cada vez mais fragmentadas e fraturadas; que elas não são nunca singulares, mas multiplamente construídas ao longo do discurso, práticas e posições que podem se cruzar ou ser antagônicas. As identidades são sujeitadas a uma historicização radical, estando constantemente em processo de mudança e transformação. (HALL, 2000b, p.108).

A análise das concepções de trabalho e gênero na identidade nos permite identificar elementos desta relação que sejam evidências de transformações (ou não) no mundo contemporâneo. E entendemos, inclusive, que “as identidades surgem, estejam, em parte, no imaginário (assim como no simbólico) e, portanto, sempre, em parte, construídas na fantasia ou, ao menos, no interior de um campo fantasmático” (HALL, 2000b, p.109), havendo um conteúdo simbólico fundamental para o entendimento do que compreende o processo de formação identitária.

Por esta concepção, o estudo da identidade presume uma observação apurada do social e do meio onde a pessoa está inserida, como um espaço produtor de material simbólico. Neste caso, consideramos o trabalho a fonte fundamental para a produção das identidades de gênero.

Veronese e Esteves (2009) destacam que, “na esfera da intersubjetividade produzida pelo trabalho, vivências e aprendizagens incorporam-se à dimensão identitária dos sujeitos em interação”, sendo fundamental uma leitura das formas de trabalho para compreender a formação identitária destes trabalhadores. Existem muitos aspectos culturais das organizações que são evidentes no cotidiano e determinam formas de ser e existir na contemporaneidade.

Ao encontro desta asserção, Goffman (1985, p.9), alicerçado no interacionismo simbólico, desenvolve uma perspectiva da sociologia da vida cotidiana cunhada na performance teatral como um princípio dramaturgico, no qual o indivíduo apresenta, em situações comuns, como de trabalho ou outras atividades, a forma como ele regula as noções do que faz diante dos outros e daquilo que não pode fazer:

O palco apresenta coisas que são simulações. Presume-se que a vida apresenta coisas reais e, às vezes, bem ensaiadas. Mais importante, talvez, é o fato de que no palco o ator se apresenta sob a máscara de um personagem para personagens projetados para outros atores. A plateia constitui um outro elemento da correlação, elemento que é essencial, e que entretanto, se a representação fosse real, não estaria lá. Na vida real, os três elementos ficam reduzidos a dois: o papel que um indivíduo desempenha é talhado de acordo com os papéis desempenhados pelos outros presentes e, ainda, estes outros também constituem a plateia. (GOFFMAN, 1985, p.9).

A noção de performance, e a conseqüente ação de performatizar, nos diz muito sobre a atuação da mulher caminhoneira na estrada e a elaboração de sua identidade. Ela não deixa de ser feminina, mesmo que para isso faça uso de suas próprias noções de vaidades para pensar o ser feminino; contudo, toma as ações do masculino para ela como ato de ser incluída e aceita no grupo de atores do qual passa a fazer parte.

No rádio eles te mandam pilotar um fogão. No mais, ficam falando entre eles, tu sabe que é pra ti, mas nem eu dou bola. (Elisabeth, julho de 2014).

Ela ganha uma máscara da masculinidade e atua ao mesmo tempo em que compõe, entre a efemeridade e a veracidade do palco, uma alternativa de sentido a sua atuação. De qualquer forma, é do interesse da caminhoneira “regular a conduta dos outros, especialmente a maneira como [a] tratam”, e por isso deixa claro que, ao se relacionar com os colegas de estrada, mantém certa distância e busca deixar clara uma postura mais reservada, a fim de não ser confundida com uma amante em potencial, por exemplo.

Depende a roupa que tu tá sempre vai ter aquela olhadinha, sabe como é. Tu tem que ficar meio bem, sabe, porque se tu dá sabe, alguma assim, falar demais, te mostrar solta demais, sabe como é. [...] Se tu trabalhar em um escritório vai ser a mesma coisa. (Elisabeth, julho de 2014).

Goffman (1985) concebe a identidade dos sujeitos no sentido da observância dos dramas em que atores sociais desempenham um papel. Assim, representarão papéis que vão fazer sentido no coletivo. O autor entende representação como

[...] toda a atividade de um indivíduo que se passa num período caracterizado por sua presença contínua diante de um grupo particular de observadores e que tem sobre estes alguma influência. Será conveniente denominar de fachada a parte do desempenho do indivíduo que funciona regularmente de forma geral e fixa com o fim de definir a situação para os que observam a representação. (GOFFMAN, 1985, p.29).

O local de trabalho será um espaço importante para a formação das representações definidas por Goffman. Os observadores podem ser pensados nos colegas de trabalho ou a própria instituição – hierárquica e envolta por muitos códigos e normas de conduta – que ajudam a compor a representação do ator no mesmo jogo que já descrevemos como identificação que, da mesma forma, vai compondo a identidade. Assim como nas vicissitudes de identificações, “se um indivíduo tem de dar expressões a padrões ideais na representação, então terá de abandonar

ou esconder ações que não sejam compatíveis com eles” (GOFFMAN, 1985, p.46). Neste sentido, vemos uma proximidade, por intermédio da flexibilidade dos conceitos, com a própria ideia de performance. Abandonar ou esconder, e somamos a isso encenar, configuram aspectos da própria mobilidade identitária em sua impossibilidade de se constituir, constituindo-se. É um fazer-se sem fazer, fingindo fazer, deixando de fazer ou tendo de fazer para responder à demanda de um papel distribuído a priori, como é o caso da teatralização de uma identidade supostamente masculinizada, performatizada pela caminhoneira enquanto ocupa o espaço da estrada.

Esta identidade, de certa forma, vai representar uma noção de realidade para quem a vivencia, e sempre será uma construção coletiva, além de individual. “Quando um ator assume um papel social estabelecido, geralmente verifica que uma determinada fachada já foi estabelecida para este papel”. (GOFFMAN, 1985, p.34). Esta fachada é a construção coletiva da identidade, que permite que atores sociais se constituam e que lhe atribui características a priori do que se supõe que o sujeito é a partir das referências que a identidade carrega.

Esta é a noção-concepção do *sujeito sociológico*, onde já vemos incluída a relação com os outros que “mediavam para o sujeito os valores, sentidos e símbolos – a cultura – dos mundos que ele/ela habitavam”; Desta forma, a identidade “é formada da ‘interação’ entre o eu e a sociedade”. (HALL, 2000a, p.11). Esta concepção do sujeito moderno “estabiliza tanto os sujeitos quando os mundos culturais que eles habitam, tornando ambos reciprocamente mais unificados e previsíveis”. (HALL, 2000a, p.12).

Já o *sujeito pós-moderno* “está se tornando fragmentado, composto não de uma única, mas de várias identidades, algumas vezes contraditórias e não resolvidas” (HALL, 2000a, p.12). E, por este entendimento, será que os mercados de trabalho estão preparados para lidar com e absorver o sujeito pós-moderno? Além disso, para o mesmo autor, “à medida que os sistemas de significação e representação cultural se multiplicam, somos confrontados por uma multiplicidade desconcertante e cambiante de identidades possíveis, com cada uma das quais poderíamos nos identificar – ao menos temporariamente”. (HALL, 2000a, p.13).

Mas será que as instituições, modernamente pensadas, pautadas pela lógica de uma produção de subjetividade inserida no modelo capitalista, conseguem administrar as mudanças identitárias de seus trabalhadores descritas enquanto uma realidade na rotina das empresas? A incapacidade de ser e existir como trabalhador é incompatível com a ilusória liberdade de expressão vigente no mundo contemporâneo, especialmente nos recortes normativos de gênero.

O trabalho ainda é uma instituição que modifica propositalmente os sujeitos para que estejam de acordo com seus modelos sólidos, ‘corretos’, binários e heteronormativos. Trazemos

à tona este debate para provocar ruídos na estabilidade constituída e solidificada no que se supõe ser a identidade de trabalho e gênero na contemporaneidade; é uma forma política de tecer a teoria sociológica, que poderá refletir de forma direta no trabalho das caminhoneiras ou de outras mulheres em profissões masculinizadas. Essa abordagem faz-se necessária para que os espaços sociais sejam mais transitórios e menos determinantes, para que não exista um padrão social que uniformize os modos de ser, de pensar e de sentir, “na busca da construção de uma sociedade nova, mais democrática e mais afluyente”. (HARVEY, 2001, p.227).

3.2.1 A identidade e os Estudos Culturais

A identidade não é uma peça de museu, quietinha na vitrine, mas a sempre assombrosa síntese das contradições de cada dia.

Eduardo Galeano

Fazer este apontamento, da identidade sob a perspectiva dos Estudos Culturais, marcadamente em um contexto da pós-modernidade, corroborando as demais teorias pós-estruturalistas que abordamos, nos permite pensar na produção de sentidos igualmente múltiplos, diversos e fragmentados à imersão política destes protagonistas como manifestantes de uma gradativa mudança social que se pretende a cada dia mais inclusiva e que respeite as ‘não-formas’ de os sujeitos serem e estarem no mundo.

Ainda, advogamos que estas teorias avançam e não destoam das compreensões estruturalistas, especialmente marxistas, de ler as relações sociais. Por exemplo, não podemos dizer que estejam extintos ou superados os processos de dominação de classe, baseados na exploração econômica; na verdade, eles continuam mais salientes e dolorosos do que nunca. (SILVA, T., 2011, p.146). Mesmo que o pós-estruturalismo aponte o caráter globalizador das desigualdades econômicas das relações de poder que estão por toda parte, é inevitável demarcar que as “teorias críticas não nos deixam esquecer, entretanto, que algumas formas de poder são visivelmente mais perigosas e ameaçadoras que outras”. (SILVA, T., 2011, p.147). Em suma, trabalhamos muito mais com a ideia de complementaridade de uma corrente à outra do que com a de qualquer forma de alternância entre elas. Essa premissa ajuda a pensar as diferentes correntes teóricas em diálogo, a fim de elucidar o espectro de relações entre trabalho e gênero sem sucumbir a uma única apreciação teórica ou mesmo temporal.

Partimos da suposição de que “todas as instituições corporificam um sentido ‘primitivo’ de ação que se ‘confirmou’ na regulamentação definitiva do agir social numa área funcional determinada”. (BERGER; LUCKMANN, 2004, p.22). Os sujeitos, desta forma, enfrentam socialmente uma batalha individual (e pessoal) em busca de uma vivência que não siga modelos até então estabelecidos, que possibilite a criação de algo novo, contraditório e ambíguo em si mesmo.

Ao pensar as normatizações da sociedade, Gadea (2007, p.50) afirma que “esse caráter controlador (e disciplinador) é inerente à instituição enquanto tal”, e a *flexibilidade* ao modelo protótipo não é algo que aconteça com facilidade, tampouco com agilidade, se comparado a outros espaços sociais. Assim, pensar as relações de poder inerentes ao trabalho em uma perspectiva de gênero carrega consigo uma construção histórica de dominação do masculino.

A flexibilidade não é uma característica que se faça visível para todos. Ao contrário, o mundo institucional transmitido nos processos de socialização não é completamente transparente, já que, ao não participar da formação dele, a muitos se apresenta como uma realidade objetiva, dada, evidente e inalterável. (GADEA, 2007, p.50).

Porém, a conquista dessa legitimação no mundo institucional, no caso das caminhoneiras em uma atividade que até então não lhes era passível de ser vivida, na entrada de sujeitos ‘diferentes’ dos padrões de trabalho masculinizado, vai se encontrar na

[...] ‘multiplicidade’ de linguagens legitimadoras do mundo institucional, da fragmentação social (como alguns gostam de dizer) conseqüentemente, o problema mais sério para uma dinâmica da modernidade que encarna a necessidade de integração institucional para as diversas sociabilidades a partir de um universo de significações socialmente compartilhado. (GADEA, 2007, p.52).

A partir de uma crítica moderna, na inclusão do que é diferente, a multiplicidade e “seu caráter escorregadio desenha um espaço de conhecimento multifacetado, de difícil definição, de dinamismo e mutabilidade constantes”. (GADEA, 2007, p.11). Por esta razão, o discurso da pós-modernidade pretende uma reformulação de concepções consideradas modernas, propondo uma nova lógica de pensar e relacionar-se com o mundo que não segue as normas sociais tradicionais. Seria a busca por uma terceira via, ou uma maneira de reinventar e reconceber o mundo em que vivemos sem que isso tenha um aspecto de ‘continuidade’ ou de ‘evolução’. No que tange às discussões de gênero, a multiplicidade de olhares de um espaço de trabalho, por exemplo, é que passa a provocar a possibilidade de legitimação de novas sociabilidades.

Sobre a pós-modernidade, podemos falar como “condição, isto é, como categoria empírica que descreve a descentralização das narrativas e dos sujeitos contemporâneos”. (COSTA, 2006, p.84). Para este autor, o sujeito pós-moderno “é sempre um sujeito provisório, circunstancial e cingido entre um sujeito falante e um sujeito ‘falado’, reflexivo” (p.85), um sujeito que se constitui discursivamente através de e nas práticas sociais, no meio onde está inserido – ganhando sentido e significado.

Advogamos que a caminhoneira, ao ser pioneira neste recorte de transformação das relações sociais de gênero e trabalho, anuncia a si como outra forma de construir a categoria do caminhoneiro.

Quando eu descia do caminhão eles diziam “com esse tamanho todo?” Eles achavam que ia descer um homem barrigudo. Acho que as próximas mulheres vão olhar pra nós e pensar “se elas foram, nós vamos conseguir também”. Acho que é um incentivo. Na minha época a Maria já tinha começado e eu pensei que se ela consegue eu iria conseguir também. (Elaine, maio de 2014).

Outra marca importante deste outro discurso que se apresenta é a subversão, que possibilita o “deslizamento dos sentidos dos signos” e faz com que o mesmo objeto ganhe novos significados a partir de suas relações sociais alí colocadas. Assim:

[...] os signos possuem possibilidades inesgotáveis de significação e só podem ganhar um sentido particular, ainda assim provisório e incompleto, num contexto significativo determinado. Nenhum contexto discursivo particular esgota plenamente o repertório de significações atribuíveis a um signo, a ação criativa é aquela que suverte, redefine o signo, a partir de um lugar enunciatório deslocado dos sistemas de representação fechados. (COSTA, 2006, p.93-94).

Possibilitar que o sujeito ocupe diferentes papéis sociais – e estes, inclusive, pressupõem uma ‘definição tradicional’ inexata – dependendo da situação ou do espaço coletivo onde ele está inserido no momento, caracteriza um lugar de enunciação entre os sistemas de representação, ou o *terceiro espaço*, que:

[...] não se refere a um *locus* fixo na tessitura social, mas sim ao instante no qual o caráter construído e arbitrário das fronteiras culturais fica evidenciado. Isso acontece quando os signos são deslocados de seu referenciamento espacial e temporal e ainda encontram, por assim dizer, um movimento, ou seja, não foram inscritos num outro sistema de representação totalizante. Esse deslocamento caracteriza o momento de ‘hibridação’ do signo e, ainda que operado com a participação do sujeito, é, como mencionado, fortuito, aleatório, é uma interação contingente. (COSTA, 2006, p.94).

Não é mais possível descrever uma identidade usando os artifícios descritivos que carregamos da modernidade, já que são absolutamente inconsistentes diante da transição poliforma em que vivemos atualmente. Neste sentido, a caminhoneira é um modelo de “deslizamento dos sentidos dos signos”, uma vez que provoca uma passagem identitária no que tange a gênero e a trabalho, mesmo que de forma muito menos intensa e explícita do que é estudado pela teoria *queer*, por exemplo, dentre outros desviantes, no melhor dos sentidos da palavra. Isso porque, olhando de perto, até mesmo os grupos mais padronizados são contraditórios e altamente instáveis quanto aos padrões. Ou seja, não há mais um padrão identitário, já que as novas alocações vêm sendo constantes e difundidas como outra perspectiva possível. Por outro lado, a crescente campanha conservadora, que defende a manutenção dos modelos tradicionais de trabalho e gênero, também tem ganhado força, especialmente do ponto de vista de determinados grupos religiosos brasileiros, que seguem construindo reforços para os padrões machistas e tradicionais. Essa afirmação vai ao encontro do conceito de heterogeneidade que a pós-modernidade entende como

[...] un fenómeno que pone significantes comunes a disposición (fenómeno de globalización) que son recodificados, rellenados y penetrados con diversos significados y referentes (fenómeno de diferencia) [...] y se imponen el desarrollo de la cultura vía, cotidiana, **capaz de generar identidad como alternativa o como una temporalidad simultánea a la transnacionalización.** (TORO, s/d, p.11). [grifo nosso].

Ao abordar a fragmentação na pós-modernidade, podemos facilmente visualizar uma “estrutura deslocada, aquela em que o centro é deslocado, não sendo substituído por outro, mas por uma ‘pluralidade de centros de poder’”. (HALL, 2000a, p.16). A identidade é a formação de múltiplas formas de ser que se sobrepõem e não eliminam uma ou outra, e que são determinadas constantemente pelas relações sociais. Estas relações contemporâneas, das múltiplas e sobrepostas formas de identidade, permitem a ascensão do trabalho tido como masculinizado, por exemplo, assim como as mais diferentes configurações familiares que rompem com o tradicional em suas consagradas atribuições aos papéis de gênero, especificidades evocadas nesta pesquisa.

Hall (2000a) compreende que o presente entendimento levanta o aspecto da *globalização* como algo em comum no impacto da mudança contemporânea, que enfatiza a descontinuidade, a fragmentação, a ruptura e o deslocamento. Como ponto de apoio ao processo de transformação paradigmática, trazemos as três concepções de identidade de Hall (2000a), onde é possível

visualizar a variação da concepção de identidade entre o *iluminismo, o sujeito sociológico e o sujeito pós-moderno*.

O iluminismo concebe o indivíduo como um

[...] indivíduo totalmente centrado, unificado, dotado das capacidades de razão, de consciência de ação, cujo ‘centro’ consistia num núcleo interior, que emergia pela primeira vez quando nascia e com ele se desenvolvia, ainda que permanecendo essencialmente o mesmo [...]. (HALL, 2000a, p.10-11).

Mesmo que esta concepção seja considerada superada em grande parte pela pós-modernidade (e também pelo pós-estruturalismo), evidentemente ainda se considera o indivíduo através deste entendimento em muitos meios, sendo que as referências ao trabalho e ao gênero talvez sejam as mais evidentes. As instituições ainda contam com essas características por parte de seus trabalhadores e lhes cobram certa produtividade pela mesma razão, como se a organização de trabalho ou qualquer outra relação social não tivesse condições de afetar o sujeito, que possivelmente deveria manter-se ‘neutro’ em sua bolha. Contudo, como é perceptível no caso das caminhoneiras, há uma construção histórica e social convidativa às transgressões dos papéis sociais, onde outras identidade vêm ganhando algum espaço para transitar, ainda que possivelmente estereotipadas.

T. Silva (2002) faz alguns apontamentos em um pequeno artigo que trata das ‘impertinências’ sobre identidade e diferença que, mesmo sendo breve, acalenta alguns pontos inócuos do debate sobre o tema. Nesta perspectiva, o autor define que “a diferença não tem nada a ver com o diferente. A redução da diferença ao diferente equivale a uma redução da diferença à identidade”. E complementa: “A identidade é. A diferença devém.” (SILVA, T., 2002, p.66).

Estas locuções teóricas são fundamentais para pensarmos na construção de uma política de identidade, ou, neste caso, de pós-identidade. Dentre as disputas do significado moral da identidade, Louro (2008) aponta que, enquanto alguns assinalam o caráter desviante, da anormalidade ou da inferioridade, outros proclamam a normalidade ou a naturalidade, mas todos parecem estar de acordo de se tratar de um ‘tipo’ humano distinto. A proposta de uma política pós-identitária, que também pode ser lida como uma política, já que pode “representar claramente a diferença que não quer ser assimilada ou tolerada”. (LOURO, 2008, p.38 e 39). A compreensão do outro que é diferente de mim poderia também ser associada, guardadas as devidas proporções, à noção de desvio, estigma ou anormal, mas as caminhoneiras vêm para marcar uma transgressão à norma e não um deslocamento que sugira qualquer tipo de controle; portanto, algumas teorias, embora aplicadas à questão, precisam ser alocadas a estas ponderações.

As normas regulatórias de gênero e sexo, por sua vez, “têm caráter performativo, isto é, têm poder continuado e repetido de produzir aquilo que nomeiam e, sendo assim, elas repetem e reiteram, constantemente, as normas dos gêneros na ótica heterossexual”. (LOURO, 2008, p.44). Assim, o conceito de identidade pode ser visto no sentido de que uma “linguagem que se refere aos corpos ou ao sexo não faz apenas uma constatação ou uma descrição destes corpos, mas, no instante mesmo na nomeação, constrói, ‘faz’ aquilo que nomeia, isto é, produz corpos e os sujeitos”. (LOURO, 2008, p.44).

O grande desafio de pensar em uma compreensão sociológica de trabalho e identidade de gênero é poder traduzir esta performatização, no sentido mais teatral e interpretativo do termo, para evidenciar que, embora os discursos sejam transgressores, eles, paradoxalmente, são emoldurados em uma cena das relações que os condenam à submissão; ou seja, outra forma de experimentar uma identidade de gênero no trabalho tem sido possível, embora se mantenha qualificada como aquém da identidade masculina dominante.

Esta zona, contudo, não é exatamente simples de ser pensada ou visualizada, inclusive pelo próprio grau de abstração que se propõe ser. Com isso, tomamos o conceito de Louro (2008) para ajudar a elucidar aspectos do trabalho, o que nos dá a liberdade de associá-lo e, quem sabe, recriá-lo parcialmente no decorrer de nossas inferências empírico-teóricas a fim de pensar a identidade que, ao que defendemos, também em nada é palpável, determinante ou categórica.

Não sendo enquadrada, muito menos enquadrante, a identidade é fixada conceitual e intencionalmente à noção de incompletude e de inclusão. Contudo, seria incoerente não considerar a adequação que é dada à identidade de gênero e de trabalho nas narrativas da vida cotidiana. Lidar apenas com a abertura teórica dos conceitos, sem partir das abruptas e preconceituosas demarcações que os fenômenos ganham nos contornos cotidianos, só faz produzir uma teorização suficientemente distante e aquém das relações sociais, portanto, igualmente distantes de uma política de pós-identidade. Com isso, propomos, de igual modo, uma certa flexibilização dos discursos feministas pós-estruturais a fim de promover uma articulação com os conceitos de trabalho em seus mais variados sentidos.

Corroborando a premissa que desenvolvemos neste estudo, Scott (2005, p.12) afirma que “reconhecer e manter uma tensão necessária entre igualdade e diferença, entre direitos individuais e identidades grupais, é o que possibilita encontrarmos resultados melhores e mais democráticos”. Ou seja, a própria tratativa destes temas já faz que com as discussões se mantenham acesas e as transformações correntes, mesmo que em medidas inexpressivas. É

importante que sinalizemos, antes de tudo, o conflito inerente à busca pelos direitos individuais e grupais, bem como na tentativa de operacionalização da igualdades em respeito às diferenças.

A questão de onde e de como reconhecer grupos de identidade e de quando ignorá-los também se estende aos espaços econômicos e políticos. O fato de se considerar a gravidez como uma desvantagem nos planos de saúde coloca as mulheres em pé de igualdade com os homens no local de trabalho ou desvaloriza uma experiência (e função social) que é exclusiva das mulheres? (SCOTT, 2005, p.12-13).

É notável que, embora a mulher desempenhe a mesma função que o homem, mesmo que ele não seja autoritário na tomada de decisão sobre o trabalho, a autoridade do homem é facilmente marcada por ele ser considerado um conhecedor nato daquele espaço que, por ser masculinizado, é dele. Cabe destacar que estudos como o de Wainberg (2004) demarcam a situação inversa, ou seja, da colocação de homens em ambientes feminilizados, neste caso tratando-se de homens enfermeiros. Os resultados apontam que, além da associação deste trabalho ao homossexualismo, normalmente ele não consegue fortalecer laços de relações sociais com a equipe de trabalho, é desapoderado ao realizar as atividades que envolvem o cuidado com os doentes e costuma ser convocado para as tarefas que envolvem a necessidade do uso da força. Ou seja, as marcações de gênero seguem sendo atribuídas por meio de seus papéis consolidados historicamente. Assim, cabe reforçar que:

[...] indivíduos e grupos, que igualdade e diferença não são opostos, mas conceitos interdependentes que estão necessariamente em tensão. As tensões se resolvem de formas historicamente específicas e necessitam ser analisadas nas suas incorporações políticas particulares e não como escolhas morais e éticas intemporais. (SCOTT, 2005, p.14).

Isso quer dizer que há uma construção social reforçada o suficiente para ser mantida, pelo menos até começar a ser localmente questionada, mesmo que individualmente, dentro de pequenos grupos, análogo ao que acontece com a entrada da mulher na atividade de caminhoneira. Portanto, “a igualdade é um princípio absoluto e uma prática historicamente contingente. Não é a ausência ou a eliminação da diferença, mas sim o reconhecimento da diferença e a decisão de ignorá-la ou de levá-la em consideração” (SCOTT, 2005, p.15). Ou, colocando o problema de outra forma:

[...] a ideia de que todos os indivíduos poderiam ser tratados igualmente inspirou aqueles que se encontraram excluídos do acesso a algo que eles e suas

sociedades consideravam um direito (educação, trabalho, salários de subsistência, propriedade, cidadania) a reivindicarem a inclusão através de um desafio aos modelos que garantiam a igualdade para uns e a negavam para outros. Os trabalhadores socialdemocratas que exigiam o voto universal masculino na França em 1848 insistiam que “não é cidadão aquele que disser para outro ‘você é mais soberano do que eu’”. (SCOTT, 2005, p.17).

Neste contingente das diferenças criam-se as identidades, sempre com uma perspectiva valorativa, ou seja, qualitativa das diferenças, mas que são individualmente algumas das premissas que contemplam as organizações dos grupos. Assim, as identidades de grupo

[...] são um aspecto inevitável da vida social e da vida política, e as duas são interconectadas porque as diferenças de grupo se tornam visíveis, salientes e problemáticas em contextos políticos específicos. É nesses momentos – quando exclusões são legitimadas por diferenças de grupo, quando hierarquias econômicas e sociais favorecem certos grupos em detrimento de outros, quando um conjunto de características biológicas ou religiosas ou étnicas ou culturais é valorizado em relação a outros – que a tensão entre indivíduos e grupos emerge. (SCOTT, 2005, p.18).

As tensões no que diz respeito ao trabalho das caminhoneiras são colocadas e realocadas à medida que cada mulher passa a exercer a atividade e consolidar uma nova forma de relação entre as pessoas daquele grupo. Isso é visível na fala de um caminhoneiro quando diz ter sido alvo de recriminação do grupo por viajar junto com mulher e, logo, não desfrutar das festividades envolvendo prostitutas, por exemplo, o que demarcaria, segundo esta lógica, um espaço interdito à mulher. Ao que percebemos, para que a atividade da mulher, neste caso, tenha sido possível, não só há um deslocamento da identidade feminina, que passa a ocupar uma atividade masculinizada, mas também do papel do homem que, abertamente, ao incluir a mulher em um ambiente proibido, ressignifica individualmente, e na relação, seja com a esposa ou com os demais colegas, um aspecto seu de identificação.

O elevado senso de identificação que “surge com a redução de um indivíduo a uma categoria é, ao mesmo tempo, devastador e embriagador. Como objeto de discriminação, alguém é transformado em um estereótipo; como membro de um movimento de luta, esse alguém encontra apoio e solidariedade. (SCOTT, 2005, p.19).

Portanto, a identidade de trabalho, embora seja uma forma relevante de identificação, é, ao mesmo tempo, insuficiente, já que não pode traduzir o sujeito em sua plenitude, mesmo que, por vezes, o faça em grande medida. A identidade em si é uma apropriação situacional e relacional de todas as formas de identificação em relação a um determinado grupo, já que este

significado é cambiante em diferentes espaços e pelo conflito de diferença que ali se estabelece. Assim:

A tensão entre identidade de grupo e identidade individual não pode ser resolvida; ela é uma consequência das formas pelas quais a diferença é utilizada para organizar a vida social. Segue-se dessa observação que tentativas de fazer cumprir políticas que escolhem uma ou outra posição – grupos ou indivíduos – não são somente desaconselháveis, mas impossíveis de implementar. (SCOTT, 2005, p.22).

Por esta razão, ao invés de pensar em uma sólida e coerente compreensão das identidades, “faz mais sentido perguntar como os processos de diferenciação social operam e desenvolver análises de igualdade e discriminação que tratem as identidades não como entidades eternas, mas como efeitos de processos políticos e sociais”. (SCOTT, 2005, p.29).

No caso das caminhoneiras, portanto, o trabalho tido como masculinizado vê-se atravessado pela presença da mulher que, em alguma medida, consegue mudar uma série de prescrições acerca do trabalho e de sua relação familiar, mas, ao mesmo tempo, inscreve já em uma condição de dominação por ver-se, pelo menos em um primeiro momento, obrigada a partilhar certas regras do jogo para poder ser aceita nele. De todo modo, a premissa é transitória, haja vista que “essas questões presumem que a identidade é um processo complexo e contingente suscetível a transformações”. (SCOTT, 2005, p.29).

Além do mais, há um nítido vínculo entre o trabalho e o matrimônio nos casos das mulheres caminhoneiras, o que contribui diretamente para ditar as direções de uma construção identitária. Esta atividade, mais do que ser uma profissão, é um escolha que a mulher faz para viver junto com o marido, que antigamente viajava sozinho enquanto a mulher cuidava dos filhos e da casa, em uma vida doméstica centrada na figura da mulher. Para Sennett (2001), vínculo é uma palavra com pelos menos dois sentidos: servidão ou fraternidade, já que, ao mesmo tempo em que mostra um dependência afetiva ou efetiva, também é capaz de produzir uma relação mútua de trocas com fortes ligações. Contudo, “um dos resultados dos laços afetivos é que eles raramente são estáveis. Essa instabilidade é aprendida no significado fundamental do termo ‘emoção’”. (SENNETT, 2001, p.15).

Assim, uma atividade de trabalho cuja centralidade é o vínculo entre o casal que o estabeleceu e o mantém ativo também é sinônimo de uma relação de trabalho marcada pela instabilidade. Neste sentido, diferente da instabilidade que um emprego por vezes venha a oferecer, onde a saída está em buscar outro emprego no mesmo segmento, ao romper o vínculo com o marido, por diversas razões, a caminhoneira igualmente rompe sua trajetória de trabalho

na estrada. Isso porque, mesmo que o casal viaje em caminhões separados, há uma sensação de segurança provocada pelo marido que, entre as participantes, é visível ser o que as mantém na estrada. Ou seja, os vínculos de autoridade ou de fraternidade não são puros ou sólidos, mas ambíguos e constantemente mutáveis. (SENNETT, 2001).

Ainda para Sennett (2001, p.28), compreender como as emoções são sintetizadas a partir de relações sociais específicas define como a própria precisão da autoridade acentua esse medo moderno: “Em parte, é o medo do ato de sedução, de que a liberdade se renda à segurança. Em parte, um dos medos dos seduzidos – das massas que poderiam não ter força de vontade.” Esta dúbia relação, de segurança e persuasão, é parte presente na relação da mulher caminhoneira com o homem que a conduz à atividade profissional. Neste sentido, “segurança, capacidade superior de julgamento, capacidade de impor disciplina, capacidade de inspirar medo: são estas as qualidades de uma autoridade”. (SENNETT, 2001, p.30). Assim, ao mesmo tempo em que a relação de dominação é uma lacuna a ser revista na luta feminista relativa ao papel da mulher nos trabalhos masculinizados, a posição de segurança que a mulher adquire pela convivência com o marido no trabalho é o que lhe possibilita ter uma experiência de trabalho no mínimo ousada, ao mesmo tempo em que responde, mas não justifica, a dominação do masculino nos espaços de trabalho.

Para Sennett (2001), o ser ‘impronte’ tem um duplo sentido: medo e reverência. Para as caminhoneiras, a figura do homem, por ser aquele que as apresenta à atividade e dita as regras e os modos de como fazer o trabalho, a reverência se coloca no instante em que elas dependem dele para aprender seu trabalho, que, por sua vez, será aos moldes, pelo menos inicialmente, do que lhes foi ensinado. Em outro sentido, há uma dependência do homem também no que diz respeito à continuidade da atividade, já que sem o marido muitas caminhoneiras afirmam que não voltariam para a estrada por questões de segurança.

Dentre as participantes da pesquisa, três abandonaram a atividade em função da impossibilidade do marido. Em dois casos elas ficaram viúvas e, seja pela lembrança afetiva da estrada, seja pelo medo de seguir viagem só, ambas trocaram de atividade laboral. Em outro caso, a caminhoneira separou-se do marido e, pelos mesmos argumentos, precisou buscar outra ocupação. Neste caso, inferimos que, além da reverência ao homem por ele ser o suposto detentor dos modos de como trabalhar, ele também é fundamental para que a mulher continue na estrada. Não é indispensável, haja vista que há mulheres, embora não as tenhamos encontrado, que optaram por viajar sozinhas, mas, de modo geral, a presença do homem é uma representação de autoridade também porque essa relação gera um medo da perda da atividade de trabalho.

Corroborando Sennett, medo de um lado, reverência de outro, dialogando para compor um vínculo de autoridade.

Pensando neste sentido, abordaremos na sequência uma ênfase ao poder nas relações de gênero que, através de uma análise linguística, nos permitirá desvelar muito mais as relações sociais, o que automaticamente contribui com o conceito de identidades no sentido da ação política. Assim, o fazer sociológico torna-se fundamental ao identificar as desigualdades de gênero no trabalho para problematizar o lugar que as caminhoneiras ocupam nesta recente inserção em uma atividade masculina, elaborando e traduzindo os signos de poder para fins de clarificar aspectos da corrente luta feminista.

3.2.2 Signos de resistência: a identidade e o poder

*Na parede de um botequim de Madri, um cartaz avisa: Proibido cantar.
Na parede do aeroporto do Rio de Janeiro, um aviso informa:
É proibido brincar com os carrinhos porta-bagagem.
Ou seja: ainda existe gente que canta, ainda existe gente que brinca.*

Eduardo Galeano

*Quando você pensa que não há fronteiras, novos lugares aparecem.*¹⁴

Consideramos que o trabalho na atualidade não pode mais ser tratado separadamente das discussões de gênero. Sendo assim, não defendemos o fim da centralidade do trabalho numa análise da dinâmica social, mas reforçamos que a imersão nos debates pós-estruturalistas nos permite permear novas articulações advindas, inclusive, da própria transformação da sociedade, através de mudanças em suas relações. Butler (2011) esclarece que os próprios debates acerca de um projeto político e de esquerda¹⁵, pensados a partir de uma corrente pós-estruturalista, são feitos mantendo uma afinidade com o marxismo, com a teoria social e com os movimentos sociais críticos. Assim, as dimensões marxistas trazem ao bojo das teorias e ações políticas a conexão dos aspectos da identidade de gênero, por exemplo, com o trabalho, por ser parte inerente das desigualdades de classe que dialogam e se somam às diferenças de gênero, raça, etnia etc. no complexo emaranhado das estruturas sociais contemporâneas.

¹⁴ Autoria não identificada.

¹⁵ Estudo que na ocasião corrobora as discussões de Ernesto Laclau e Slavoj Žižek.

De todo modo, para o próprio bojo de discussões acerca do mundo do trabalho contemporâneo, torna-se imprescindível a compreensão articulada de modo íntimo com as teorias de gênero. Isso quer dizer que trabalho-gênero, como um conceito uno que abordamos nesta temática das caminhoneiras, nos servirá para explorar e complementar o que já foi produzido teoricamente. É necessário tratar a sobreposição desses conceitos para que ambos possam ser trabalhados de modo conjunto na busca por uma compreensão das dinâmicas sociais. Neste sentido, a elaboração da identidade cultural deverá ser explorada no sentido do trabalho, embora articulada num primeiro momento, até pela demanda teórica existente, nos aspectos que tangem às discussões de gênero e sexualidade. Essa noção de identidade cultural, portanto, vinculada conceitual e empiricamente com as noções de trabalho e gênero, retrata as representações de poder que impulsionam as contingências normatizantes.

O poder não é estável nem estático, não se refaz nas diversas conjunturas da vida cotidiana; ele constitui o nosso ténue sentido comum e se arraiga de maneira sub-reptícia como as epistemes prevaletentes de uma cultura. Ademais, a transformação social não ocorre só reunindo massas em favor de uma causa, senão precisamente através dos modos em que as relações sociais cotidianas são rearticuladas, e novos horizontes conceituais são abertos por práticas anômalas ou subversivas. (BUTLER, 2011, p.21-22). [tradução livre]

Essas práticas anômalas ou subversivas, por outro lado, também passam a ser incorporadas – mesmo que permaneçam à margem, estigmatizadas e desviantes – aos padrões formados e referenciados pela norma hegemônica. A descrição das identidades, das próprias nuances do cotidiano de uma prática de trabalho que consideramos subversiva num sentido de gênero é, portanto, o próprio descortinar da construção social hegemônica cotejado pelas práticas subversivas.

Seguindo pela via linguística, Butler (2003) critica a construção identitária de gênero que contorna as normas de inteligibilidade e que percorre, por via das identidades coerentes, a sustentação da matriz normativa de gênero e, portanto, heterossexual, sexista, dual.

É preciso ponderar que, mesmo na dinâmica heterossexual, entendemos que esse conflito também se dá na ocasião em que, embora gênero seja “condizente” com o “sexo”, as ações ou as posturas esperadas ao gênero não são as esperadas socialmente. Neste caso, igualmente há uma impossibilidade de a identidade de gênero se fazer existir, uma vez que essa mulher, identificada como tal tanto no sexo quanto no gênero, passa a ser considerada “masculina” ou gera a impressão atribuída ao senso comum de que ela tem uma opção homossexual, quando pode não ser. As caminhoneiras que entrevistamos relatam que são seguidamente confundidas com

homossexuais, ou mesmo com prostitutas, porque parece impensável que uma mulher consiga trabalhar dirigindo um caminhão! E afirmam que não se ofendem com a descrição, mas se incomodam por serem reconhecidas pelo que não são.

Ou seja, para ser mulher e heterossexual a mulher precisa “parecer” mulher aos olhos discriminantes e sexistas da matriz conservadora. Ainda, ela precisa se afirmar enquanto mulher ao parecer e, portanto, performatizar o gênero, já que ser masculinizada é um problema tão grande quanto ser homossexual, e estas são comumente consideradas categorias acusatórias. Neste sentido, ter de parecer mulher, naquilo que se espera de uma mulher, é agressivo em pelo menos dois sentidos: para o próprio sujeito, ao abdicar daquilo que realmente quer ser/fazer em nome de uma postura normativa qualquer e, ainda, ao sujeito cuja conduta “transgressora” de gênero e sexualidade pouco coerente serve de referência e limite para a percepção da anormalidade.

Assim, consideramos inevitável que as discussões de gênero sejam perpassadas pelas de sexo e sexualidade, pois uma coisa está diretamente produzindo e sendo produzida pela outra, quer seja nas mais ofensivas e discriminatórias formas dos discursos, quer seja nas possibilidades de criação de novos formatos alternativos à matriz sexista.

Uma das caminhoneiras, relatando sobre sua sensação, no início da atividade, de que essa coisa de dirigir caminhão não daria certo, explica:

Eu era muito delicadinha, sabe? Primeiro por machismo, porque a nossa região é uma região um pouco complicada com as mulheres: homem pode e mulher não pode. Aí foi a primeira coisa. Segunda coisa é como é que tu vai enlonar¹⁶ um caminhão? Eu sempre tive um pouco mais de força, eu tenho o braço forte, largo, e então eu sempre consegui mais do que essa minha amiga que tá na estrada até hoje, mas ela é bem magrinha, mas ela consegue. É só tu te habituar, é dó tu dar um jeitinho. Eles achavam que eu não ia conseguir por isso. Porque a mulher é mais frágil que o homem. Então eles achavam que, pelo fato de eu ser mulher, novinha, cheia dos nhénhénhé, eu não ia conseguir. (Maria, outubro de 2012).

Pensar nas identidades socialmente construídas nos diz que tudo aquilo que somos e com que nos identificamos são apenas representações internalizadas em nossa relação com um mundo já construído e carregado por significações, das quais não temos como fugir. Sendo assim, já viemos ao mundo pautados por normas vigentes no social que nos dizem como as coisas devem ser, como nós devemos ser, e não sobra muito espaço para a produção individual de algo inovador e realmente original à nossa contribuição enquanto sujeito. Esta caminhoneira, ao mesmo tempo em que desafia a si mesma quando confronta a identificação que é dada a ela por uma designação

¹⁶ Passar a lona na carga do caminhão.

de gênero, reitera em sua fala como os outros a veem, ou seja, que a mulher é mais fraca. Não costuma ser diferente, mas isso nos sugere que há indícios de que esta identificação do outro precisa ser posta à prova para que ela consiga efetivamente produzir uma mudança entre o que é esperado dela e o que ela mesma deseja para si.

Contudo, fica no ar uma impressão de que a ordem hierárquica de gêneros permanece estanque. Mas então, como as coisas mudam tanto ao longo das gerações e da história? Em que momento essas pequenas transformações acontecem e passam a ser tão significativas socialmente? Como a humanidade deixa de conceber certas premissas a passa a aceitar outras?

Para a mesma teoria, esses sutis momentos de transformação acontecem justamente nas situações de contradição, na quebra da regra, da norma, do tradicional etc.; ou seja, as mudanças sociais acontecem quando há o desvio, algo se distancia daquilo que era esperado, questionando a regra que foi imposta e deixando vir à tona um processo criativo de algo novo e, portanto, ousado.

Ao mesmo tempo em que há uma reviravolta dos papéis de gênero com a entrada da mulher nos espaços que eram considerados masculinos, ainda assim consideramos esta relação como parte de um poder que segue operando dentro da lógica de gênero. Mas será que não é possível elencar algumas mudanças significativas, mesmo dentro de um poder que não deixa de operar pela lógica binária?

Ao pensar na atividade das caminhoneiras como uma possível afronta ao estatuto dominante de poder masculino, consideramos importante não só desvelar as próprias trajetórias desta reorganização identitária como, ainda, demonstrar a importância social e histórica destas perturbações das noções de gênero, especialmente no que cerne ao nosso campo empírico em questão.

Se pensarmos naquilo que as discussões de gênero ainda demandam e no que as teorias feministas vêm propondo como interpretação dos problemas de gênero, este aspecto poderia soar como quase irrelevante, haja vista a ênfase que os estudos dão aos processos efetivamente inomináveis presentes nesta composição. No entanto, trabalhamos com a ideia de que estas interferências à normalidade de gênero, mesmo que “sutis”, são capazes de produzir reais e significativas mudanças nas realidades observadas.

Ao analisar os limites discursivos do sexo, Butler (1999) questiona-se sobre a possibilidade de se vincular a materialidade do corpo com a identidade de gênero. Neste sentido, ela parte da compreensão de que:

[...] o ‘sexo’ não apenas funciona como uma norma, mas é parte de uma prática regulatória que produz os corpos que governa, isto é, toda força regulatória manifesta-se como uma espécie de poder produtivo, o poder de produzir — demarcar, fazer, circular, diferenciar — os corpos que ela controla. Assim, o “sexo” é um ideal regulatório cuja materialização é imposta: esta materialização ocorre (ou deixa de ocorrer) através de certas práticas altamente reguladas. (BUTLER, 1999, p.153).

A fixação da materialidade do sexo é o que daria, portanto, poucas saídas à própria transformação da compreensão de gênero, até mesmo ao longo da história, já que a própria noção de gênero teria um limite discursivo especialmente relacionado com a concepção materializante do corpo através do sexo. Essa abordagem é especialmente interessante, já que não nega a dialética presente na relação da compreensão de ‘sexo’ e ‘gênero’, mas, ao mesmo tempo, a expande significativamente uma vez que, ao mesmo tempo em que assume os limites desta noção de correlação, se questiona sobre as possibilidades de ampliação destes limites e no consequente efeito que este alargamento teria ao conceito ou, melhor dizendo, à própria concepção da identidade no social.

Usando o conceito de ‘trabalho das emoções’, cunhado por Arlie Hochschild, Bonelli (2004, p.357) destaca que este “é mais acentuado entre os subalternos do que entre os senhores, entre os dominados do que entre os dominantes; assim, em uma perspectiva de gênero, é mais acentuado entre as mulheres do que entre os homens”, desvelando, desta forma, as noções hierárquicas e de poder pautadas por Hochschild, especialmente na obra que Bonelli vinha destacando, a saber, *The Managed Heart: commercialization of human feelings*, de 1983, quanto ao trabalho das aeromoças. Estes aspectos correlacionam-se ao trabalho das caminhoneiras, sobretudo quanto aos “dilemas desse processo [da elaboração das emoções] nas sociedades capitalistas avançadas [que] resulta em sentimentos de perda de autenticidade”. (BONELLI, 2004, p.358).

Este conflito fica explícito no que buscamos destacar, enquanto discussão de gênero, da elaboração de uma identidade que é intermediada por um trabalho masculinizado e, no caso, também itinerante. Neste ínterim, perpassamos todas as instâncias teóricas e empíricas a fim de destacar algo da subjetividade da caminhoneira, observando um aspecto de nível dos sentimentos, construídos e reconstruídos sobre os códigos sociais e, portanto, coletivos que, ainda, são transpassados por diferenças esferas hierárquicas nas relações de poder.

Destacando a interferência de Goffman e Freud, que é uma das referências para pensar a sociologia das emoções através do interacionismo, Bonelli (2004, p.359) destaca que “a administração institucional das emoções é uma expropriação do indivíduo porque a finalidade da

representação no trabalho emocional é fazer dinheiro”. Este aspecto fica manifesto na fala das caminhoneiras quando são convidadas e pensar, através das entrevistas e de suas rotinas observadas, o que as leva a assumir tamanha carga de trabalho e suas consequências emocionais. Uma delas responde na primeira entrevista que é pelo dinheiro, que a perspectiva do acúmulo relativamente rápido de algum patrimônio, especialmente na condição delas, de quem não tem estudo para pleitear um trabalho melhor, é a justificativa para a aceleração do trabalho e a consequente diminuição do tempo em que ficaria exposta a este ritmo laboral. No entanto, já na terceira entrevista ela volta a minha questão e diz que, na verdade, não é só o dinheiro. O que as faz acelerar o trabalho é a tentativa de diminuir o tempo de exposição a este trabalho que, por mais que seja fonte de prazer e realização, as tira da vida social e familiar, colocando-as em um mundo à parte onde cabe pouca coisa a mais que o próprio trabalho.

Olha, cheguei a uma conclusão: não é a ganância como as pessoas dizem, é porque tu já tá fora de casa, do conforto da tua casa, tu tá lá pra trabalhar, então já que é uma coisa difícil, que tu não tá lá pra passear, então já que é uma coisa que tu tem que passar por aquilo, tu tem que trabalhar, trabalha uns 10 anos da tua vida, faz o teu pé de meia e depois volta pra casa. Então, já que tu tá lá te esforça para que aconteça aquilo. Se tu não aguenta mais de sono, para, dorme e pronto, mas se tu tá lá tu tem que te esforçar. Eu vejo desta forma, eu agia desta forma. (Maria, janeiro de 2014).

Nesta fala, é explícito que a aceleração do trabalho é uma estratégia para suportar uma rotina de tarefas altamente fatigantes, mas que serve como alternativa para uma mudança de estilo de vida com um esforço vindo do próprio trabalho, porém a um alto preço.

A mesma caminhoneira relata, na sequência, que seu marido, infelizmente, morreu ainda quando estava trabalhando, o que a fez questionar, inclusive, sua opção de ‘sacrificar a vida pelo trabalho’, já que este momento do desfrute pode não chegar.

Relacionando com a performatização que trabalhamos enquanto uma encenação da vida cotidiana, especialmente de suas atribuições de gênero, Bonelli (2004, p.359) destaca que se trata de uma “representação profunda distinta da representação teatral comum ou da manipulação consciente. A pessoa atua sobre si mesma para se adequar ao sentimento que julga importante sentir e não só mostrar aos outros”.

Para além desta questão, o que não deixa de fazer parte da intercessão entre gênero e trabalho,

[...] observa-se que os conflitos entre o ideal tradicional, no qual a mulher assume a jornada da casa e da profissão, e o ideal igualitário, no qual os cônjuges partilham as tarefas, estão relacionados com a divisão entre as classes

favorecidas e desfavorecidas, com as tensões entre os parceiros no relacionamento, e até nas angústias internas à consciência polarizada entre os dois modelos. (BONELLI, 2004, p.362).

Neste sentido, a ênfase que tratamos nos capítulos seguintes, referente à relação do casal, é essencial para o entendimento da lógica deste trabalho e da relação de gênero que aqui analisamos. No caso da caminhoneira, e justamente por termos encontrado apenas mulheres que viajam ou viajaram com seus maridos, o recorte matrimonial sugere que, mesmo que haja a vinculação deles pelo trabalho e a divisão das tarefas, não de forma igualitária, mas significativa, ainda assim impera a soberania das ordens do masculino no que diz respeito à relação do casal, mas muito mais na relação de trabalho que eles estabelecem juntos.

Embora elas todas tenham sido enfáticas em dizer que isso não acontece com elas, ao falarem de terceiras destacam:

Tem umas caminhoneiras que preferem viajar sozinhas porque elas não querem que, se der algum problema, o homem fique lá metendo o pico de 'tu tem que fazer isso, tu tem que fazer aquilo'. Elas preferem ir sozinhas pra não terem que ouvir. A impressão, a impressão não é a verdade, eles acham que a mulher não sabe, então eles ficam metendo o bico. Tu tá na estrada e tem que fazer o que os outros querem. Então acontece que cada uma vai pra um canto pra não ter esse problema. (Celília, novembro de 2012).

Nas observações, contudo, percebemos na maior parte das vezes que o homem coordena a jornada diária; não que inexista diálogo, mas normalmente eles andam na frente, para abrir caminho e ditar a velocidade com que elas devem vir atrás, e são eles que estabelecem o contato, mesmo da carga da mulher, quando é chegada a hora de carregar ou descarregar o caminhão, por exemplo. Ou seja, “em vez de a igualdade na esfera privada expandir-se para outros campos, ela identifica o ritmo do trabalho impondo-se sobre a vida familiar e a intimidade”. (BONELLI, 2004, p.372).

A complexidade do tema faz com que a análise não possa ser resumida somente em uma esfera do conhecimento, levando em conta apenas uma corrente teórica, por exemplo. Seguindo as análises de Arlie Hochschild, Bonelli (2004, p.369) considera que a apreciação da autora “torna ultrapassada a crítica que rotula as abordagens interacionistas simbólicas de não levarem em conta a dimensão estrutural da vida social, ao priorizarem a interação face-a-face, ignorando os condicionantes sociais pré-existentes como a dominação”. Neste sentido, buscamos aqui correlacionar e complementar divergentes compreensões teóricas a fim de ultrapassar certas

barreiras clássicas das discussões de gênero, predominantemente pós-modernas, com as de trabalho, consagradas pelo incessante discurso das dualidades.

Ou seja, acompanhar as ações da vida cotidiana é nada menos que o próprio andar do pesquisador por seu campo, numa imersão atenta, cuidadosa e sensibilizada ao máximo, para que possa perceber o que é *seu*, o que é *dela* ou o que de *nosso* se produz performaticamente neste encontro que é a pesquisa etnográfica.

Neste sentido, lançamos ao estudo uma reflexão apurada dos conceitos de gênero e sexo, sempre relacionados com o trabalho, a fim de fazer uma relação das noções binárias, de concepção tanto do gênero quanto do sexo, ao próprio campo do trabalho. Afinal, consideramos que, independente da temática a ser explorada, um estudo que aborde na atualidade concepções de trabalho ou de gênero sem estabelecer o devido litígio de correlação está desautorizado de qualquer legitimidade.

4 GÊNERO, SEXO E SEXUALIDADE: UMA DIREÇÃO RELATIVA



Fonte: Acervo da autora.

Subi no caminhão deslumbrada com minha primeira viagem. Entrei enquanto esperava ela buscar uma garrafa d'água. Quando ela entrou, vi que deixava o sapato do lado de fora e andava dentro do caminhão de pés descalços, segundo ela para não sujar. Então entendi que aquele lugar não era mesmo um espaço só de trabalho, mas era uma casa. É na casa das pessoas que tiramos o sapato antes de entrar, e não no trabalho. E era uma casa mesmo.

(Diário de Campo, junho de 2013).

Eu prometi que ela viria em casa para entrarmos no mar às seis horas da manhã. Por que? Porque é a hora da grande solidão. Como explicar que o mar é o nosso berço materno mas que seu cheiro seja todo masculino; no entanto berço materno? Talvez se trate da fusão perfeita do masculino com o feminino. Às seis horas da manhã as espumas são mais brancas.

Clarice Lispector

No presente capítulo, trabalhamos com um texto de Linda Nicholson, que propõe uma revisão histórica sobre as distinções de sexo e gênero e pauta algumas diretrizes sobre as demandas de complexidade necessárias para que o feminismo possa se constituir inclusive enquanto um ato político, como é inserir-se em uma atividade considerada masculina, por exemplo. Revisamos um artigo de Adriana Piscitelli, que entende as discussões de gênero acerca da proposição de categorias descritivas e de análise, além de levantar uma discussão sobre as migrantes brasileiras, cuja temática apresenta paralelos que ajudam a pesar as categorias de trabalho da caminhoneira. Trazemos ao debate um texto de Avtar Brah, que percorre historicamente os conceitos de diferença, diversidade e diferenciação, sobretudo através do ponto de vista das intersecções de raça e etnia presentes nos debates do feminismo, que são nortes teóricos indispensáveis para esta tese. E, por fim, discutimos as noções que compõem a crítica feminista à biologia do sexo tomando como base a autora Myra Hird, o que nos ajuda a desconstruir o mito de que determinadas atividades são destinadas aos homens por eles apresentarem suposta vantagem de força física.

Estas teorias servem para pensar a categoria de gênero, em sua acepção mais generalista, como forma de mapear algumas das discussões feministas, mesmo que brevemente, absorvendo o que dialoga de modo mais próximo com as realidades observadas neste estudo das caminhoneiras. Cabe lembrar, por mais que não tenhamos contato com participantes negras, indígenas ou imigrantes, que estas informações ajudam a pensar a construção de uma identidade às avessas, ou seja, referente à facilidades de inserção que estas mulheres têm na sociedade, de modo geral, se comparadas com outras mulheres cuja dimensão de outras desigualdades vêm a somar.

Nicholson (2000, p.2) propõe algumas definições de conceitos centrais à temática e percorre a historicidade destes termos a fim de, ao final do texto, lançar algumas perspectivas epistemológicas às questões de gênero, mesmo que pouco desenvolvidas na ocasião. A autora estabelece uma primeira definição acerca do conceito de gênero que é “tipicamente pensado como referência a personalidade e comportamento, não ao corpo; “gênero” e “sexo” são,

portanto, compreendidos como distintos”. De qualquer forma, a autora completa que, “se o próprio corpo é sempre visto através de uma interpretação social, então o “sexo” não pode ser independente do “gênero”; antes, sexo nesse sentido deve ser algo que possa ser subsumido pelo gênero”. Com isso, o gênero é visto, numa perspectiva ampla, enquanto “a organização social da diferença sexual [...], embora não possa ser isolado de sua implicação num amplo espectro de contextos discursivos”.

Isso nos sugere que a construção do gênero independe do sexo, embora a identificação biológica nos pareça ainda um indicador importante, mesmo que seja levada em consideração a apropriação socialmente construída desta correlação. Assim, caso haja o registro de uma caminhoneira cujo gênero feminino possa ter sido construído contrariamente ao biológico – que é o caso das transexuais –, ela pode ser considerada tão mulher quanto a pessoa que nasceu no corpo de uma mulher. Contudo, esta pesquisa não identificou sequer a existência de qualquer caminhoneira transexual.

Historicamente, Nicholson (2000, p.3) menciona que “o ‘sexo’ permanece na teoria feminista como aquilo que fica de fora da cultura e da história, sempre a enquadrar a diferença masculino/feminino”. Referindo-se à segunda fase do feminismo no final dos anos 60, a autora desenvolve o “fato biológico” como sendo ainda a ideia dominante. Só no início dos anos 70 é que “o conceito de ‘gênero’ foi introduzido para suplementar o de ‘sexo’, não para substituí-lo”, porque se entende que a fisiologia não dá conta de compor o gênero, embora os aspectos biológicos não sejam totalmente dispensáveis na discussão.

Nesta compreensão, muito embora o processo de socialização contemplasse a ideia de um caráter socialmente formado, ainda assim, mesmo rejeitando a ideia de que ele emana da biologia, não se rejeitava a ideia de que a biologia é o lugar de formação do caráter. (NICHOLSON, 2000). Por este aspecto, a dualidade em torno do sexo seria o ponto fundante da construção de gênero, ou da própria personalidade, enquanto algo esperado dentro dos padrões biologicamente determinados.

Ser homem ou mulher, de acordo com a noção do determinante biológico, deveria interferir diretamente na concepção de gênero e, assim, constituir uma determinante à personalidade ramificada de acordo com a dualidade do sexo, feminino e masculino. Essa fundamentação ao entendimento de gênero, embora largamente superada e criticada pela literatura feminista, continua sendo dominante nas leituras sociais referentes aos pais atribuídos a homens e mulheres.

Noutro sentido, esta compreensão teórica ainda não releva possíveis aspectos inconscientes ou subjetivos da personalidade, lembrando muito as linhas comportamentais que se consolidam acerca de noções do comportamento observado, evidentemente, passíveis de inúmeras críticas não só do ponto de vista da consistência de suas generalizações, mas também no sentido de negar uma construção do ser social, efêmero, transitório e que se constitui nas interseções das relações sociais. Com base no que discorreremos, a autora fundamenta sua crítica afirmando que:

O feminismo precisa abandonar o fundacionalismo biológico junto com o determinismo biológico. Defendo que a população humana difere, dentro de si mesma, não só em termos das expectativas sociais sobre como pensamos, sentimos e agimos; há também diferenças nos modos como entendemos o corpo. Consequentemente, precisamos entender as variações sociais na distinção masculino/feminino como relacionadas a diferenças que vão “até o fundo” - aquelas diferenças ligadas não só aos fenômenos limitados que muitas associamos ao “gênero” (isto é, a estereótipos culturais de personalidade e comportamento), mas também a formas culturalmente variadas de se entender o corpo. Essa compreensão não faz com que o corpo desapareça da teoria feminista. Com ela, o corpo se torna, isto sim, uma variável, mais do que uma constante, não mais capaz de fundamentar noções relativas à distinção masculino/feminino através de grandes varreduras da história humana, mas sempre presente como elemento potencialmente importante na forma como a distinção masculino/feminino permanece atuante em qualquer sociedade. (NICHOLSON, 2000, p.5-6). [grifo nosso].

Isso nos remete à necessidade de construção da identidade de gênero com base, minimamente, em um conjunto de critérios múltiplos que possibilitem a relação das construções históricas, biológicas e sociais em determinadas épocas e culturas.

Historicamente, “pensar o corpo assumindo cada vez mais o papel de testemunha da natureza do eu é aceitar cada vez mais a crença do determinismo biológico”. (NICHOLSON, 2000, p.7). Com base nesta sentença, as identidades de gênero interpretadas apenas à luz das diferenças biológicas são previsíveis por uma determinação inata e imutável. Mesmo pertencendo a uma corrente teórica já há muito superada, esta forma de pensar ainda é senso comum, que se encarrega de atribuir aos homens e às mulheres determinadas formas desejáveis de ser segundo o que a sociedade compreende acerca de ser homem ou ser mulher.

Marcada por essa dualidade pouco flexibilizada, qualquer mudança acerca da leitura comportamental que fuja dos padrões propostos é encarada como um desvio. E assim, como todo desvio, este pretende ser educado para que se possa recuperar a base norteadora que descreve o que cada papel deve conter. Nicholson (2000) destaca a história da construção deste saber biológico, inclusive sob o ponto de vista das nomeações: os que antes eram órgãos, simplesmente

diferentes, passam a ter nomes distintos e são associados com as demais partes do corpo humano através da mesma distinção sexual binária, como as diferenças de esqueleto ou no sistema nervoso de homens e mulheres, por exemplo.

Quando porém os textos de Aristóteles e da Bíblia perderam sua autoridade, a natureza se tornou o meio de fundamentação de toda distinção percebida entre mulheres e homens. Na medida em que o corpo passou a ser percebido como representante da natureza, ele assumiu o papel de “voz” da natureza, ou seja, na medida em que havia uma necessidade percebida de que a distinção masculino/feminino fosse constituída em termos altamente binários, o corpo tinha que “falar” essa distinção de forma binária. A consequência disso foi uma noção “bissexuada” de corpo. (NICHOLSON, 2000, p.11).

Esse apanhado histórico nos faz entender as muitas justificativas sociais hoje apresentadas para os trabalhos que podem ser desenvolvidos por homens e por mulheres, por exemplo. Remete a uma época histórica específica em que essas associações foram iniciadas segundo a mesma necessidade de demarcar as diferenças sexuais, levando em conta os fatos biológicos como norteadores desta marca. Fazer uma reconstrução desta perspectiva, até mesmo para os tempos atuais, ainda é desafiador no sentido de a mulher, por exemplo, ter necessidade de provar sua capacidade frente a profissões masculinizadas, já que se parte do princípio de sua incapacidade para tal.

Contudo, “as feministas de segunda fase” na década de 70, como é o caso da precursora Robin Morgan, começam a questionar essas generalizações e incluem nas discussões de gênero aspectos que variam entre cultura, raça e nacionalidade, mas mantendo a crença na existência de aspectos comuns entre as mulheres. (NICHOLSON, 2000). Assim como Morgan,

[...] Raymond não propõe que a biologia gere consequências específicas, qualquer que seja a cultura. Para ambas, porém, a variabilidade ao longo de um amplo espectro de sociedades, e dentro de cada uma delas, torna-se tão sutil que a própria cultura começa a desaparecer como variável. (NICHOLSON, 2000, p.16).

Em resposta a este debate, Nicholson (2000) aborda algumas questões acerca da mínima diferença. Ela defende a ideia de que

[...] “algum tipo de distinção masculino/feminino” e “algum tipo de distinção corporal” incluem um grande leque de possíveis diferenças sutis no sentido da distinção masculino/feminino e no sentido da forma como a distinção corporal atua sobre ela. Por serem sutis, essas diferenças não são necessariamente o tipo de coisa que feministas contemporâneas ocidentais perceberão logo de cara ao

examinar culturas europeias pré-modernas ou culturas não dominadas pela influência da Europa moderna. Diferenças sutis em torno dessas questões, porém, podem ter importantes consequências no sentido mais profundo do que é ser homem ou mulher. (NICHOLSON, p. 19, 2000).

Isso torna o debate delicado pois, paradoxalmente, a sutileza destas distinções não pode ser determinante, mas tampouco pode ser desconsiderada. Ou seja, “é por causa de uma certa desassociação prévia entre biologia e socialização que, num nível bem básico, muitas de nós somos quem somos”. (NICHOLSON, 2000, p.20). Neste sentido, para a autora, “até mesmo quando a própria cultura associa o gênero à biologia, uma análise feminista que segue esses pressupostos fica incapaz de explicar aqueles que se desviam da norma”. (p.21).

Dentro de nosso recorte empírico, portanto, isso não nos impede de considerar as transexuais como parte da amostra das mulheres caminhoneiras, mas, paradoxalmente, não podemos perder de vista que a adaptação social a um sexo biologicamente masculino, embora naturalizada por grande parte das teorias feministas, é um aspecto de grande impacto não só por parte de quem sofreu esse processo (que não deixa de ser uma transformação, embora adaptativa), mas inclusive por parte da percepção do senso comum, que ainda é muito conservadora e preconceituosa frente aos debates em torno da transexualidade.

De todo modo, o impasse, ou o não reconhecimento destas mulheres, transexuais ou não, aos grupos de generalizações até os dias de hoje produz a perspectiva do desvio.

Assim, tornou-se impossível para as mulheres reconhecer os modos pelos quais as generalizações produzidas pelas análises capturaram pobremente suas/nossas próprias noções de masculinidade e feminilidade, e também o modo como suas/nossas próprias psiques poderiam ter incorporado traços masculinos (mesmo quando isso aconteceu). Qualquer reconhecimento desse último desvio parecia tornar particularmente suspeita a participação de qualquer feminista na comunidade feminista. (NICHOLSON, 2000, p.19).

Ao ganhar destaque nas discussões de gênero, o desvio nos ajuda em igual medida a pensar nos aspectos relacionados à identidade de gênero que se fundam nesta característica. A sociedade, de modo geral, aponta para as mulheres que apresentam comportamentos ditos como desviantes das mais diversas formas, mesmo que a linha entre o que é ou não desvio seja algo muito tênue, especialmente em se tratando de comportamentos, ações ou idealizações que podem aparecer de forma isolada. Ou seja, a mulher pode ter algumas demonstrações de desvio, dentro do que não é o esperado para ela enquanto a figura de mulher com conduta delicadamente delineada, mas logo assumir aquele papel desejável, sendo isso voluntário ou não, como também

a mulher pode vir a assumir para si uma identidade desviante, mesmo que esta vá de encontro ao que lhe era desejável.

Enquanto discorremos sobre isso consideramos que, a exemplo das mulheres caminhoneiras, assumir para si uma profissão cujo estigma masculinizado ainda predomina quer dizer que se está disposta de alguma maneira a vir a ser reconhecida por essa profissão cujo vínculo com o ambiente masculinizado, grotesco ou machista é quase imediato, mesmo que vindo de recortes do senso comum. Quer dizer, consideramos a entrada nesta profissão ainda um fato significativo às mulheres, especialmente do ponto de vista da relação desta profissão com uma identidade que supõe alguma transgressão diante das prerrogativas duais de gênero na sociedade.

Para dar conta de abarcar uma discussão de possibilidades de um entendimento do feminismo acerca de suas particularidades, Nicholson (2000, p.24) desenvolve um argumento acerca de uma postura que

[...] não refuta a ideia de que o corpo “bissexuado” teve seu importante papel na estruturação da distinção masculino/feminino, e portanto no sentido de “mulher”, ao longo de uma parte da história humana. Entretanto ela exige que sejamos claros sobre qual foi exatamente essa parte, e até mesmo dentro dela, sobre os contextos nos quais essa distinção não se aplica. Mais do que isso, por assumir que o sentido de “mulher” se alterou ao longo do tempo, essa postura assume também que aquelas/aqueles que atualmente defendem formas não tradicionais de compreendê-lo, como os transexuais por exemplo, não podem ser deixados de lado sob a simples alegação de que suas interpretações contradizem os padrões usuais.

Para tanto, essa discussão carece de uma análise pormenorizada das realidades estudadas e que, igualmente, devem manter a atenção em suas constantes transformações, ou seja, no próprio caráter efêmero, situacional e ambíguo que a análise compreende, até mesmo sob um ponto de vista político. Por isso, pensar numa política feminista sugere a

[...] união daquelas que querem trabalhar em torno das necessidades das “mulheres”, não sendo tal conceito necessariamente entendido num sentido específico ou consensual. A política de “coalizão” de um movimento como esse seria formulada do mesmo jeito que as “políticas de coalizão” em geral são formuladas, ou seja, como uma política composta por listas de reivindicações relativas às diferentes necessidades dos grupos que constituem a coalizão, ou composta por reivindicações articuladas num determinado nível abstrato para incluir a diversidade, ou ainda composta por reivindicações específicas em torno das quais grupos diferentes temporariamente se unem. (NICHOLSON, 2000, p.25).

A autora busca uma definição teórica e ampla acerca de possibilidades ainda não detalhadas, pelo menos neste estudo, acerca de práticas específicas ao tema. Trata-se de termos gerais da compreensão do feminismo como um grande rol de demandas a serem trabalhadas inclusive sob o ponto de vista de uma atuação política. Contudo, Nicholson (2000, p.25) advoga que

[...] esta talvez seja a hora de assumirmos explicitamente que nossas propostas sobre as “mulheres” não são baseadas numa realidade dada qualquer, mas que elas surgem de nossos lugares na história e na cultura; são atos políticos que refletem os contextos dos quais nós emergimos e os futuros que gostaríamos de ver.

Piscitelli (2008) trabalha mais com a proposição de categorias que corroborem as discussões de gênero, revisando outros autores, o que as auxilia, sobretudo, no olhar enfatizado sobre as migrantes brasileiras. Partindo de uma revisão teórico-histórica, a autora destaca que, na segunda metade da década de 1970, “um conceito de gênero, pensado como construção cultural e arbitrária, variável, de aspectos vinculados ao sexo biológico, tido como natural é imutável, tinha se difundido de maneira extraordinária” (p.264). Já nos escritos críticos de finais da década de 1980, o gênero ocidental

[...] está ligado não apenas às relações entre os sexos, mas a ideias mais gerais sobre como a cultura é diferente de e superior à natureza. No centro desse paradigma haveria uma teoria do poder e o político, que inclui noções muito específicas sobre relações de dominação e subordinação, exploração, coerção, controle e desigualdade. (PISCITELLI, 2008, p.264).

A autora, ainda, destaca as contribuições teóricas de Judith Butler, que pensa o gênero como “o mecanismo segundo o qual se produzem e naturalizam noções do masculino e feminino, mas também como o mecanismo mediante o qual esses termos são desconstruídos e desnaturalizados”. (PISCITELLI, 2008, p.265). Dá destaque também à obra de Donna Haraway, que advoga em torno do caráter de construção social do gênero: “Nem o sexo nem a natureza foram historicizadas e, com isso, ficaram intactas ideias perigosas relacionadas com identidades essenciais, tais como mulheres ou homens.” (PISCITELLI, 2008, p.266).

Quanto às categorias trabalhadas, a autora destaca como sendo categorias de articulação as “ferramentas analíticas para apreender a articulação de múltiplas diferenças e desigualdades”. (PISCITELLI, 2008, p.266). Dentre elas, cita as leituras sistêmicas, onde a noção de interação entre formas de subordinação possibilitaria superar a noção de superposição de opressões, e as

abordagens construcionistas, que apresentam aspectos dinâmicos e relacionais da identidade social e onde é marcante a visão de poder em termos de lutas contínuas em torno da hegemonia.

Por fim, Piscitelli (2008, p.269) defende que a “experiência de migrantes (e viajantes) brasileiras é afetada por aspectos que não podem ser compreendidos considerando uma ou duas categorias de diferenciação, tais como gênero e nacionalidade”. A autora desenvolve e descreve aspectos relacionados à temática e conclui que:

Essas articulações situam as migrantes em posições inferiorizadas, com efeitos concretos na inserção no mercado de trabalho. Ao mesmo tempo, as ambiguidades e contradições envolvendo esses processos de racialização/sexualização, articulados a gênero e nacionalidade, abrem brechas para as negociações nesses contextos migratórios. (PISCITELLI, 2008, p.266).

Consideramos esta tese da autora válida no caso das brasileiras que vivem no exterior, mas também achamos oportuno que a mesma reflexão se estenda aos casos de migração interna, em que estes mesmos elementos sugerem operar.

Brah (2006) posiciona-se contra um conceito existencialista de diferença, tomando como objeto de debate as questões raciais que compreendem a construção de uma teoria feminista. A autora sublinha que “os feminismos negro e branco não devem ser vistos como categorias essencialmente fixas e em oposição, mas antes como campos historicamente contingentes de contestação dentro de práticas discursivas e materiais” (p.331). No mais, a autora demarca a importância de uma “macroanálise que estude as inter-relações das várias formas de diferenciação social, empírica e historicamente, mas sem necessariamente derivar todas elas de uma só instância determinante” (p.331-332). Com isso, Brah desenvolve noções de ‘diferença’ ao analisar o tipo de sujeito político que o movimento negro britânico criou; questões de ‘diferença’ enquadradas na teoria e na prática feminista das décadas de 70 e 80; e, por fim, propõe categorias conceituais usadas na teorização da ‘diferença’ através de um novo quadro de análise.

Segundo a autora, o termo não era meramente descritivo, já que compunha um código colonial na relação de dominação e subordinação entre o colonizador e o colonizado. Com isso, negro surge como um termo que

[...] constituiu um sujeito político inscrevendo a política de resistência contra racismos centrados na cor. O termo foi adotado pelas coalizões emergentes entre organizações e ativistas africanos-caribenhos e asiáticos do sul no final dos anos 60 e nos 70. (BRAH, 2006, p.333).

O conceito de ‘negro’ como cor política e o novo sujeito produzido pela política do ‘negro’ “transformaram a política de classe ao interrogar discursos políticos que afirmavam a primazia de classe”. (BRAH, 2006, p.334). Este termo foi criticado, contudo, por negar a identidade asiática, por não abarcar as especificidades culturais de diferentes grupos. No mais, desenvolveu-se um tópico, segundo a autora, de controvérsia na “distribuição de recursos pelo Estado para diferentes categorias de consumidores”. (BRAH, 2006, p.337). Esse ponto é criticado pela autora, que sugere certo tom de etnicismo em torno da questão, já que não se aplica o ‘culturalmente diferente, internamente homogêneo’. Ou seja,

Os discursos etnicistas procuram impor noções estereotipadas de “necessidade cultural comum” sobre grupos heterogêneos com aspirações e interesses sociais diversos. Frequentemente deixam de tratar da relação entre a “diferença” e as relações sociais de poder em que ela pode estar inscrita. É claro que é importante que o Estado seja sensível à pluralidade de necessidades entre seus cidadãos. Mas precisamos estar atentos à maneira como as “necessidades” são construídas e representadas em vários discursos. (BRAH, 2006, p.337).

De qualquer forma, Brah (2006, p.340) destaca que o uso do termo “negro”, como discutido na Grã-Bretanha, de fato denota uma “diferença” que assinala diferentes estratégias e resultados políticos em relação ao “indiano” ou “asiático”. Estes significados “mobilizam diferentes conjuntos de identidades culturais ou políticas, e colocam limites ao estabelecimento de fronteiras da “comunidade”, o que vai provocar um eco nas discussões do feminismo.

Neste debate acende-se a problemática da heterogeneidade e da necessidade de os problemas das mulheres serem tratados dentro de um contexto de desigualdades nacional ou internacional, já que estão imersos em relações globais de poder (BRAH, 2006). Por isso, dá-se início ao processo de “construção social de diferentes categorias de mulheres dentro dos processos estruturais e ideológicos mais amplos” (BRAH, 2006, p.341), enfrentando a subordinação das mulheres dentro das instituições, tanto do Estado quanto da sociedade civil.

Dentre estas perspectivas, existem as linhas feministas radicais em que “as relações entre homens e mulheres são vistas como a principal dinâmica da opressão das mulheres” (BRAH, 2006, p.343), e o chamado feminismo “socialista” que

[...] montou uma poderosa crítica daquelas perspectivas materialistas que priorizam a classe, negligenciam as consequências sociais da divisão sexual do trabalho, privilegiam as heterossexualidades e dedicam escassa atenção aos mecanismos sociais que impedem as mulheres de atingir igualdade econômica, política e social. (BRAH, 2006, p.343).

Quanto ao processo de racionalização, a autora destaca que “branco’ é um significante de dominância, mas isso não torna o processo de racionalização menos significativo” (BRAH, 2006, p.345), o que nos leva a crer que a “diferença” é sempre um elemento a ser discutido na questão de gênero, mesmo que do ponto de vista da dominância, por ser significativo aos processos subjetivos das socializações. Isso nos coloca a necessidade de “identificar as especificidades de opressões particulares, entendendo suas interconexões com outras formas de opressão, e construir uma política de solidariedade”, mas sem fazer disso uma diferenciação no sentido de conferir uma autoridade moral em torno das nomeações das especificidades.

Brah (2006, p.351) menciona a fragmentação do movimento das mulheres e propõe que “estruturas de classe, racismo, gênero e sexualidade não podem ser tratadas como ‘variáveis independentes’ porque a opressão de cada uma está inscrita dentro da outra – é constituída pela outra e é constitutiva dela”. E, neste caso, faz-se necessário “analisar a construção ideológica da feminilidade branca através do racismo” (p.352) e não como demandas sociais separadas que podem privilegiar o debate em torno da raça em detrimento da classe, por exemplo. A autora destaca que, “ainda que cruciais na mobilização de grupos específicos, as lutas sobre questões isoladas como fins em si mesmas podem limitar enfrentamentos mais amplos às desigualdades sociais” (p.354).

Como proposta, alavancada por essa problematização, surge, portanto,

[...] a de que os feminismos “negro” e “branco” sejam tratados como práticas discursivas não essencialistas e historicamente contingentes; implica que mulheres negras e brancas podem trabalhar em conjunto pela criação de teoria e prática feministas não-racistas. A questão-chave, então, não diz respeito à “diferença” em si, mas a quem define a diferença, como diferentes categorias de mulheres são representadas dentro dos discursos da “diferença” e se a “diferença” diferencia lateral ou hierarquicamente. Precisamos de maior clareza conceitual na análise da diferença. (BRAH, 2006, p.359).

Em torno disso, a autora propõe os conceitos de: diferença como experiência, diferença como relação social, diferença como subjetividade e diferença como identidade.

Quanto à experiência, Brah (2006, p.360) a entende como o lugar da formação do sujeito, que

[...] não reflete de maneira transparente uma realidade pré-determinada, mas é uma construção cultural. De fato, “experiência” é um processo de significação que é a condição mesma para a constituição daquilo a que chamamos “realidade”. Donde a necessidade de re-enfatizar uma noção de experiência não como diretriz imediata para a “verdade” mas como uma prática de atribuir

sentido, tanto simbólica como narrativamente: como uma luta sobre condições materiais e significado. (BRAH, 2006, p.360).

E, mais do que isso, a experiência é “um lugar de contestação: um espaço discursivo onde posições de sujeito e subjetividades diferentes e diferenciais são inscritas, reiteradas ou repudiadas”. (BRAH, 2006, p.361).

Quanto à diferença como relação social, Brah (2006, p.362) entende que “se refere à maneira como a diferença é constituída e organizada em relações sistemáticas através de discursos econômicos, culturais e políticos e práticas institucionais. Isso quer dizer que destaca a sistematicidade através das contingências”. Assim, este entendimento “sublinha a articulação historicamente variável de micro e macro regimes de poder, dentro dos quais modos de diferenciação tais como gênero, classe ou racismo são instituídos em termos de formações estruturadas” (p.363), e o desvelar das definições da diferença nos possibilita interpretar as construções de identidades de grupo.

A diferença como subjetividade representa a “noção de que o sujeito não existe sempre como um dado, mas é produzido no discurso”. (BRAH, 2006, p.366). Recorrendo à psicanálise, há um “reconhecimento crescente de que as emoções, sentimentos, desejos e fantasias mais íntimas da pessoa, com suas múltiplas contradições, não poderiam ser compreendidos puramente em termos dos imperativos das instituições sociais”. (BRAH, 2006, p. 367). Isso faz com que, por mais que a Psicanálise tenha noções de um eu unitário, para a autora ela “facilita a compreensão das maneiras como o sujeito-em-processo é marcado por um senso de coerência e continuidade, um senso do núcleo a que ela ou ele chama de ‘eu’”. (BRAH, 2006, p.367).

A subjetividade então não é nem unificada nem fixada, mas fragmentada e constantemente em processo. Para as feministas, tal entendimento se tornou especialmente atraente, pois elas problematizam a “diferença sexual”: a diferença sexual é algo a ser explicado e não suposto. Algumas se voltaram para a releitura que Lacan faz de Freud para um entendimento não redutivo da subjetividade. Outras acharam o re-trabalhar sobre as linhas de relação ao objeto do esquema de Freud mais útil para desenvolver projetos feministas. Argumentos convincentes foram construídos em favor da importância da psicanálise para o feminismo, contra os críticos que supõem que a noção de uma identidade fragmentada constantemente em processo se choca com o projeto feminista de construir uma consciência opositora através da ação coletiva. E algumas feministas continuam cétricas sobre a psicanálise como um todo. O debate continua aceso. (BRAH, 2006, p.368). [grifo nosso]

Enfim, esta é a tentativa de buscar uma “relação entre mudança pessoal e mudança social sem recurso a explicações redutivas de determinação simples” que podem elucidar “os

investimentos psíquicos que fazemos ao assumir posições específicas de sujeito que são socialmente produzidas”. (BRAH, 2006, p.370).

A diferença como identidade está intimamente ligada a

[...] questões de experiência, subjetividade e relações sociais. Identidades são inscritas através de experiências culturalmente construídas em relações sociais. A subjetividade – o lugar do processo de dar sentido a nossas relações com o mundo – é a modalidade em que a natureza precária e contraditória do sujeito-em-processo ganha significado ou é experimentada como identidade. As identidades são marcadas pela multiplicidade de posições de sujeito que constituem o sujeito. Portanto, a identidade não é fixa nem singular; ela é uma multiplicidade relacional em constante mudança. (BRAH, 2006, p.371).

Neste sentido, a identidade coletiva específica “é um processo político por oposição à identidade como processo na e da subjetividade”, o que pode ser o caso de fenômenos relacionados com a criação de novas formas de pensar e agir que ganham coro coletivo e, mesmo assim, seguem sendo reconhecidos enquanto comportamentos desviantes da sociedade num contexto específico. Essas descrições teóricas corroboram o que observamos na trajetória de trabalho das caminhoneiras, especialmente por este aspecto desviante contido nas relações sociais que subjetivam estratégias identitárias específicas, contraditórias e situacionais, uma vez que:

[...] toda formação discursiva é um lugar de poder, e não há nenhum lugar de poder onde a dominação, subordinação, solidariedade e filiação baseadas em princípios igualitários, ou as condições de afinidade, convivialidade e sociabilidade sejam produzidas e asseguradas de uma vez por todas. Antes, o poder é constituído performativamente em práticas econômicas, políticas e culturais, e através delas. (BRAH, 2006, p.373).

Por fim, a autora destaca as práticas que são produtivas de poder e, igualmente, podem ser usadas para enfrentar as práticas opressivas de poder. (BRAH, 2006, p.374). Esse processo de relacionamentos entre os contingentes subjetivos da construção identitária é o que permite o refazer dos indivíduos e dos coletivos que se unem e se sobrepõem na constituição da sociedade.

Acerca da discussão biológica do sexo e da conseqüente configuração do gênero, Hird (2004) provoca a discussão em torno do sexismo (e racismo, embora não seja o foco do texto) a partir das construções científicas sobre as diferenças do corpo. A pesquisa centra-se nas teorias que remetem aos controles de ‘pecados’ dos ‘corpos desviantes’ e produzem degenerações polidas às opressões sexistas defendidas e dissolvidas pelas religiões ou pelos meios de

comunicação. Assim, “estes corpos que produzem supostamente pessoas heterossexuais nestas teorias são sempre tratados como normativos”. (HIRD, 2004, p.29, tradução livre).

O foco está “na análise crítico-feminista que pode ser denominada a ‘essência’ da ‘diferença sexual’” (HIRD, 2004, p.30, tradução livre), sendo que a “essência” é entendida como a estrutura do esqueleto, gônadas, hormônios, cromossomos e genes, que se relaciona com a forma com que a divisão sexual, do sexo e da sexualidade vai se constituir a partir de bases de conhecimentos científicos. A autora desconstrói as bases do conhecimento científico reivindicando limites para os parâmetros dele. Neste sentido, a crítica feminista aponta significativos problemas metodológicos que são epistemologicamente limitados na composição da construção social para embasar estes argumentos.

Essa é uma preocupação não só ética, mas também metodológica, presente em nosso trabalho. Falar de gênero torna-se difícil quando se abandonam quaisquer referências normativas, já que esta divisão sexista e heterossexual é marcada de tal forma na realidade social que a escrita e a linguagem acabam por assumir esses determinismos mesmo sem ter a intencionalidade. Optamos por descrever e analisar a problemática do modo mais livre possível, embora incorrendo no risco de produzir mal-entendidos. Tratar das grandes questões feministas é dialogar, de um lado, com a noção de uma sociedade ainda pautada pelo binarismo, cujos discursos pretendemos incorporar de modo crítico, e de outro, com as teorias cujo nível de distanciamento desta realidade dual impressiona e confunde até mesmo na questão da escrita.

Corroborando estes argumentos, Hird (2004) destaca os apontamentos de LeVay, que defende a distinção cultural para dar ênfase às discussões de gênero. LeVay reconhece que há um dimorfismo, ou seja, pouca ou nenhuma influência física, o que leva à construção social do sexo que possibilitaria a compreensão de subseções de gays e lésbicas, por exemplo, que comportaria discussões de comportamentos atípicos de sexo. Por outro lado, Fausto-Sterling opõe-se a este autor, afirmando que o dimorfismo pode ser visto nos animais, mas não tem relação alguma com a orientação sexual dos humanos. (HIRD, 2004, p.32-33). Em meio a isso, Hird (2004, p.34, tradução livre) ratifica a posição das feministas de que “uma construção social baseada no modelo de ‘dois sexos’ busca dar ênfase às diferenças sexuais mais que as suas similaridades”. Ou seja, o discurso social está permeado pela diferenciação primordial das pessoas sob a dualidade de homem ou mulher, cuja correção com as identificações do senso comum atribuídas ao sexo é imediata.

Assim, quando um caminhoneiro encontra com uma mulher que, assim como ele, também está guiando um caminhão, é muito grande a chance de as diferenças entre o trabalho de um ou

outro se colocarem imediatamente. As falas observadas na pesquisa de campo, da mesma forma, salientam reiterados discursos onde as atividades são divididas pelo casal, por exemplo, de acordo com aquilo que é coisa ‘de homem’ ou ‘de mulher’. Atrelando estas vivências com as teorias feministas acima citadas, fica perceptível a construção histórica envolvendo as diferenças nos papéis de gênero que são enormemente mais reiteradas do que suas semelhanças, mesmo quando se trata de aspectos que não podem ser generalizáveis. Ou seja, embora os homens possam ser, em sua maioria, mais altos do que as mulheres, sempre haverá uma parcela da população feminina mais alta do que um determinado grupo de homens; ainda assim, sendo a mulher igual ou maior do que o homem em termos de estatura, estas inversões ou semelhanças não fazem eco no que diz respeito à condição física da mulher para o trabalho pesado, por exemplo.

Quanto às ritualizações binárias de gênero, embora a atividade da mulher na estrada ainda seja algo pouco comum, uma destacada empresa de caminhões já lançou uma propaganda onde inclui a mulher caminhoneira como possibilidade de uma atividade que se cria com o advento do casamento.

Figura 1 – Casamento no caminhão



Fonte: Propaganda da empresa em rede social. (<https://www.facebook.com/ScaniaBrasil/timeline>)

Discorrendo sobre Goffman, Gastaldo (2008, p.152) infere que:

[...] as imagens publicitárias são “hiper-ritualizadas” porque, se na vida cotidiana os comportamentos expressivos ocorrem espontaneamente, na publicidade eles são “ensaiados”, produzidos, repetidos, até que expressem com a máxima eficiência comunicacional o sentido desejado. Isso ocorre pela própria natureza do discurso publicitário, que não tem tempo nem dinheiro (e na mídia, tempo é dinheiro) para perder com ambiguidades - os significados precisam ser captados num relance.

Ou seja, por mais que a mulher encontre barreiras em uma profissão masculinizada, o mercado de caminhões parece bastante antenado e otimista em relação a uma perspectiva de venda ainda não explorada. Antecipar-se na promoção de um produto cujo sentido está de acordo com uma mudança recente do fazer do trabalho nos parece inovador, do ponto de vista do marketing, mas normativo, ao passo que formaliza, de certa forma, uma transposição de gênero do ponto de vista mercadológico. Isso não é exatamente um problema, já que ajuda a consolidar a figura da mulher em uma atividade até então marcada pelo homem, mas merece destaque pela velocidade com que se criam produtos específicos cuja propaganda integra as necessidades femininas ao seu rol de motivos para vender.

Para a realidade das caminhoneiras, assim como nas demais profissões masculinizadas, o debate em torno no corpo é fundamental para que possamos minimamente produzir uma voz dissonante diante das máximas socialmente conhecidas sobre a fragilidade do corpo da mulher. Quando levantada a temática das caminhoneiras, muitos dizem que elas só entraram neste segmento graças à tecnologia recente empregada nos caminhões, que torna o trabalho mais leve. É evidente que esse argumento só pode ser usado para justificar a inferiorização da mulher no mercado de trabalho, já que, na prática, há muitos relatos de mulheres que dirigem caminhões manuais, muito embora seus maridos tenham caminhões automáticos. O argumento reduz discursivamente a capacidade das mulheres e é construído sob a premissa das diferenças físicas dos corpos.

Hird (2004) revisa pesquisas em torno do esqueleto feminino que apontam para uma estrutura mais fraca, destinada à amamentação das crianças, cuja estrutura torta e o ventre tenro colocariam as mulheres, segundo este modelo científico, na condição de inferioridade em relação aos homens. Ainda, estudos sobre o crânio demonstram que o órgão feminino é menor e mais largo, sugerindo algum tipo de desenvolvimento incompleto. Frente a isso, a autora destaca a construção científica baseada nas diferenças e que enaltece o corpo masculino à condição de superioridade.

Os estudos dos gametas, de igual modo, ‘desvelam’ uma ênfase ‘natural’ dada à mulher no cuidado da prole e fazem uma associação entre óvulo e espermatozoides enquanto uma resposta natural ao comportamento imóvel (privado) da mulher e móvel (público) do homem. Quanto aos hormônios, a ciência tem se debruçado a estudar os hormônios segundo suas diferenças sexuais que partem de estudos químicos ou biológicos do corpo e determinam que hormônios são ‘masculinos’ e quais são ‘femininos’ e os relacionam em uma ordem de comportamentos sexuais observáveis ou desejáveis. De todo modo, de fato, “nenhum estudo até

o momento está apto para concluir a existência de qualquer relação causal entre hormônios e atividade sexual” (HIRD, 2004, p.42, tradução livre).

A endocrinologia do sexo fundada nos hormônios sexuais não é exclusiva ao sexo. Há uma crença na sociedade ocidental de que estes hormônios estariam ligados às influências ou às determinações do comportamento sexual, em proporções de uma capacidade de mudança nos ciclos da vida. (HIRD, 2004, p.42). Os genes, que comportam as estruturas do DNA, apontam para pesquisas da genética que “têm mudado rapidamente, e em cada novo avanço é entendido algo como uma figura mais complexa do corpo, da estrutura e do funcionamento dos genes”. (HIRD, 2004, p.43, tradução livre). Neste sentido, o conhecimento genético, aponta a autora, é visto pelos cientistas como algo que poderá prover toda a necessidade de informação sobre as funções biológicas. Contudo, estende-se uma crítica a esta biologia no sentido de mostrar que as diferenças apontadas neste entendimento são minúsculas se comparadas com nossas similaridades.

No mais, a própria formação das células relaciona-se de modo complexo a outros fatores não genéticos, químicos ou psíquicos, que se desenvolvem em sua essência, nas relações socioculturais ou na ontogênese que propõe a construção contingente das informações genéticas em relação com o meio ambiente (HIRD, 2004, p.46-47); ou seja, estas discussões não são relevantes para as mediações sociais. Isso não quer dizer que as feministas abandonem os estudos sociais, mas que “a ênfase que é dada aos aspectos físicos e materiais do corpo não expressa o significado deles mesmos”. (HIRD, 2004, p.49, tradução livre).

A desconstrução dos aspectos físicos nos ajuda a pensar nas premissas atribuídas socialmente à mulher caminhoneira que a aloca numa posição de inferioridade diante do homem levando em conta os aspectos do corpo. Tomando por base estes estudos feministas, que questionam a ênfase que os estudos das ciências médicas e biológicas sugerem às diferenças do corpo, entendemos que a mulher é tão capaz como o homem de exercer qualquer tipo de atividade no trabalho, ainda que conte com uma demanda de força física. Ou seja, o natural não é ser diferente, mesmo quando observado o homem do ponto de vista da espécie, já que o que muda é a construção social feita ao longo dos anos a fim de demarcar as associações de gênero que direcionam a mulher a ocupar um lugar de inferioridade.

Hird (2004) destaca diferenças naquilo que Darwin propôs e o que acabou sendo usado em seu nome pela ciência. Também, aponta a virada científica em que o universo passa a ser respondido não mais pelo argumento da criação divina, mas por um sistema mecânico que não obedece às leis naturais. A teoria da seleção natural das espécies de Darwin aponta para

consequências evidentes que decorrem do teorema e que, portanto, levantam as possibilidades de providência das espécies, de transformação e adaptação com significativas mudanças, inclusive em sua fenotípi. A teoria de Darwin “revogou radicalmente a doutrina de uma estrutura de ordenação divina sobre a existência do universo”. (HIRD, 2004, p.54, tradução livre).

A partir de Darwin, podemos promover o debate sobre a sociobiologia, que é “o estudo sistemático da base biológica em todo o comportamento social”. (HIRD, 2004, p.55, tradução livre). Contudo, estes estudos se baseiam na observação do comportamento animal e deixam claramente determinada a associação entre dominação e machos, enquanto às fêmeas sobram os aspectos de passividade. Isso deixa clara, segunda a autora, a relação da sociobiologia de corroborar o entendimento do comportamento sexual complementar etc., o que aponta para o novo materialismo uma alternativa de alternância a esta perspectiva de natureza do sexo e diferenças sexuais em um sistema subjetivo de propriedades emergentes. (HIRD, 2004, p.56, tradução livre).

A perspectiva do novo materialismo enfatiza três interacionados conceitos críticos: não-linearidade e auto-organização, contingência e variações da diversidade. Sobre o primeiro, entende-se a auto-organização como “a ausência de qualquer programa subjacente que controle o desenvolvimento” (HIRD, 2004, p.57, tradução livre), que possibilitaria pensar o gênero enquanto uma construção híbrida. Quanto ao elemento da contingência, que é central para o entendimento do novo materialismo, é visto como “uma dinâmica de variações que se abastecem de um componente não direcional”. (HIRD, 2004, p.60, tradução livre). Isso quer dizer que a contingência dá ao entendimento da evolução não a direção do progresso ao longo do tempo, mas o resultado de um infinito número de contingências. Por fim, as variações e diversidades são definidas pela autora como um estado natural da seleção que produz as mutações, combinações genéticas, a plasticidade no comportamento etc.

Quanto aos rumos do novo materialismo, este deve “ser pensando sem o acompanhamento do essencialismo”. (HIRD, 2004, p.63, tradução livre). Para tanto, ela percorre a teoria de Deleuze e Guattari, destacando a defesa dos autores sobre o corpo não ser o representante de consensos ou privilégios; refere, ainda, a obra de Derrida, que pensa o gênero em suas dobras, ou nos intervalos e distâncias que se criam entre os elementos de análise até o entendimento da *différance*; e menciona a teoria de Diprose¹⁷ enquanto compreende a genética,

¹⁷ DIPROSE, Rosalyn. *A Genethics that makes sense*. In: DIPROSE, Rosalyn; FERRELL, Robyn (Eds.). *Cartographies: poststructuralism and the mapping of bodies and spaces*. Sydney: Allen and Unwin, 1991. p.65-141.

por exemplo, como um recurso que nos possibilita apenas recriar seres humanos como numa imagem de espelho, o que atribui ao meio todas as condições de distingui-los.

Retornando à questão da influência genética, Hird (2004, p.69) destaca que “as análises feministas têm estreitado tanto o discurso em sua extensão que estes podem ser completamente reduzidos às discussões culturais”. De todo modo, o desafio feminista é argumentar que “o novo materialismo pode ser uma extensão da teoria evolucionista que tem uma ênfase que se parece quase perdida na hegemonia da sociobiologia no discurso público: auto-organização e não linearidade, contingência, variação e diversidade”. (HIRD, 2004, p.70, tradução livre).

Para compor o novo materialismo, buscamos a percepção do trabalho das caminhoneiras como forma de salientar a realidade de suas atividades que em nada difere substancialmente do trabalho masculino. Seus relatos, atrelados à teoria que especificamos, contribuem para compor novos feminismos pautados na diferenciação, e não nas diferenças. Neste sentido, consideramos oportuna certa ênfase no que diz respeito à família que se reorganiza de modo itinerante e sob outra égide das concepções de gênero e trabalho. Esta outra ordem familiar, ou esta desordem familiar, tão diferente e, ao mesmo tempo, tão normal, nos leva a pensar que desordens não são coisas novas, mesmo que se manifestem de maneira inédita.

4.1 Família em outra ordem

Quanto a mim, não me espantaria ver uma mulher usando um capacete na cabeça em vez de uma coroa.

Poulain de La Barre

Desta forma, o pai deixa de ser o soberano das lutas e batalhas para ser o mantenedor da família. Uma soberania que vai de Deus ao dinheiro.

Elisabeth Roudinesco

Em *A família em desordem*, alinhada à filosofia linguística, o que a faz se aproximar intimamente de um debate pós-crítico, além de trazer consigo esse caráter histórico que faz jus ao restante de seu mote bibliográfico, Roudinesco (2003) dialoga com propriedade com as diferentes correntes feministas, sob a luz de suas principais autoras. Esse desenrolar de uma perspectiva histórica da família nos permite pôr em relevo aspectos familiares presentes nas narrativas das caminhoneiras, já que também ocupam lugar de destaque no que diz respeito à promoção de discursos sobre gênero, trabalho e identidade. Em verdade, não consideramos ser

possível costurar estas narrativas sem adentrar um debate empírico-teórico sobre a família, não só pela demanda do assunto em meio à coleta de dados, como também, e especialmente, pelo fato de a maternidade sugerir um importante signo imbricado na problemática do trabalho masculinizado.

Até chegar ao modelo de família como o que compreendemos atualmente, e que igualmente está em mutação, podemos distinguir três grandes períodos na transformação da família. Numa primeira fase,

[...] a família dita "**tradicional**" serve acima de tudo para assegurar a transmissão de um matrimônio. Os casamentos são então arrançados entre os pais sem que a vida sexual e afetiva dos futuros esposos, em geral unidos em idade precoce, seja levada em conta. Nessa ótica, a célula familiar repousa em uma ordem do mundo imutável e inteiramente submetida a uma autoridade patriarcal, verdadeira transposição da monarquia de direito divino. Numa segunda fase, a família dita "**moderna**" torna-se o receptáculo de uma lógica afetiva cujo modelo se impõe entre o final do século XVIII e meados do XX. Fundada no amor romântico, ela sanciona a reciprocidade dos sentimentos e os desejos carnavais por intermédio do casamento. Mas valoriza também a divisão do trabalho entre os esposos, fazendo ao mesmo tempo do filho um sujeito cuja educação sua nação é encarregada de assegurar. A atribuição da autoridade torna-se então motivo de uma divisão incessante entre o Estado e os pais, de um lado, e entre os pais e as mães, de outro. Finalmente, a partir dos anos 1960, impõe-se a família dita "contemporânea" — ou "**pós-moderna**" —, que une, ao longo de uma duração relativa, dois indivíduos em busca de relações íntimas ou realização sexual. A transmissão da autoridade vai se tornando então cada vez mais problemática à medida que divórcios, separações e recomposições conjugais aumentam. (ROUDINESCO, 2003, p.19). [grifo nosso].

Entendemos que a família, assim descrita, obedece não só um momento histórico, por onde ficam nítidas as transformações do próprio entendimento social acerca desta instituição; contudo, a destacamos como sendo especialmente uma divisão didática que podemos atribuir à instituição familiar. Isso porque, tendo por base os relatos das caminhoneiras, notamos que essas três formas familiares se alteram ciclicamente, às vezes dentro de uma própria relação, assim como são ainda mais expressivas em uma análise geracional quando observamos, por exemplo, o que elas referem quanto aos critérios dos pais sobre as famílias.

Estas apreciações demonstram o quanto o limite temporal que, muito embora recortado de modo amplo pela autora, ainda assim não mostra garantias da extinção das famílias tradicionais, que são muitas. Noutro aspecto, cremos que a família que ela refere como sendo 'pós-moderna' tampouco já pode ser conceitualizada, uma vez que está imersa em um processo de transformação e ressignificação constante. No mais, a família descrita como tradicional está longe de se extinguir, já que ainda são muito evidentes os papéis do masculino e do feminino,

bem como a própria noção de união mais em prol de um argumento de união familiar que da própria relação do casal. Nesta prerrogativa, as noções descritas nos são especialmente importantes dadas suas noções de historicidade, da própria organização social com seus reflexos na ideia de família, mas devem ser lidos também sob a perspectiva de sobreposição e transitoriedade.

Uma vez relativizada, a soberania de Deus pai se apaga lentamente. Herói burguês, o pai domesticado logo sucedeu ao herói guerreiro da antiga nobreza feudal. Do mesmo modo a família cristã, que tomara o lugar da família antiga conservando uma parcela de suas figuras tutelares, substituiu a família dos notáveis. Para ela, a religião era um rito, um costume, e não mais o lugar de uma manifestação da fé em Deus. Mas o poder que o pai perdera sobre a cena das batalhas e da cavalaria logo foi reinvestido por ele no teatro da vida econômica e privada. (ROUDINESCO, 2003, p.32).

O pai é uma figura central na relação da mulher caminhoneira com seu trabalho. Quando não é o pai, de fato, que permite sua entrada na atividade, como quem a autoriza ou a convida a ser caminhoneira, este homem é seu marido. Em todas as histórias que ouvimos há como porta de entrada a figura de um homem cujo revestimento da vida econômica ainda se faz presente, no caso deste objeto de estudo específico, como o que tem o poder de inserir a mulher em uma atividade que lhe é ainda muito pouco comum, mas na qual ele pode incluí-la ou não. Contraditoriamente, a cena de uma família tradicional, conforme descrita pela autora, se mantém alterada pelo fato de a atividade econômica passar a ser gerida agora pelo casal, embora a equiparidade desta relação possa ainda ser questionada.

A ordem familiar econômico-burguesa repousa, portanto, em três fundamentos: a autoridade do marido, a subordinação das mulheres, a dependência dos filhos. Mas, ao se outorgar à mãe e à maternidade um lugar considerável, proporcionam-se meios de controlar aquilo que, no imaginário da sociedade, corre o risco de desembocar em uma perigosa irrupção do feminino, isto é, na força de uma sexualidade julgada tanto mais selvagem ou devastadora na medida em que não estaria mais colada à função materna. A mulher deve acima de tudo ser mãe, a fim de que o corpo social esteja em condições de resistir à tirania de um gozo feminino capaz, pensa-se, de eliminar a diferença dos sexos. (ROUDINESCO, 2003, p.38).

Um exemplo claro desta ainda presente relação hierárquica é visível, especialmente, nas situações pesquisadas onde há uma organização do casal para que possam ter um filho. Os casos são os mais variados e não apresentam uma ordem neste momento decisório; cada casal cria uma forma de organização da vida familiar. Algumas participantes da pesquisa reforçam a organização do casal para deixar a profissão à espera dos filhos. Há uma participante cujo marido

ainda viaja e ela segue cuidando das crianças, e outro casal, ainda, que optou por deixar os filhos aos cuidados da avó materna. De todo modo, a responsabilidade maior, tanto pessoal quanto social, pelo cuidado com os filhos, embora qualquer uma das escolhas seja do casal, ainda é da mulher.

Parece-nos claro que há um movimento de reapropriação do sentido da atividade do caminhoneiro, inclusive, pela entrada da mulher, inevitavelmente. Um dos maridos entrevistados relata ter sido alvo de piadinhas e arriadas por parte dos colegas por estar viajando em companhia de uma mulher, também caminhoneira e, para completar, sua esposa. Ele explica que passou a ser, inclusive, rentável a ele financeiramente viajar com a mulher, já que eles juntos conseguiam percorrer maiores distâncias em menos tempo.

Sendo assim,

[...] todo movimento favorável à emancipação das mulheres constitui uma ameaça para o futuro do gênero, na medida em que favorece a feminilização do corpo social através da abolição da diferença dos sexos e da generalização da androginia. (ROUDINESCO, 2003, p.44).

O movimento de as mulheres se inserirem em atividades masculinas tem a condição, portanto, de paulatinamente produzir uma elaboração identitária no cenário de trabalho e gênero, de modo geral, embora não a baixo preço, mesmo sem deixar de transparecer suas ainda existentes relações hierárquicas. Assim como todas as demais participantes da pesquisa, não foi diferente com a caminhoneira Maria, de 35 anos. Ela conta:

Nós casamos e eu decidi viajar junto com ele porque eu acho que quando a gente casa a gente tem que ficar junto, senão não adianta, essa é a minha concepção do casamento. Ai, eu decidi viajar e é muito difícil a vida daqui e a vida de lá, são vidas completamente diferentes, lá é uma vida paralela. Aqui tu tem cama, tu tem horário, lá tu não tem horários. Lá tu toma café da manhã quando dá e se dá, se não tu come uma coisinha dentro do caminhão. Lá tu vai no banheiro... Se tu quiser ir ao banheiro tu vai ter que aceitar as condições que o banheiro te oferece. (Maria, janeiro de 2014).

Fica explícito que o casamento é a porta de entrada, pelo menos por parte da nossa seleção de pesquisa, para a atividade profissional. Este é o elo de segurança que a caminhoneira estabelece como forma de se inserir em um universo que não é feito para a mulher: ela entra acompanhada de um homem. Ana, por exemplo, fala sobre como começou a viajar após ter ficado desempregada logo depois que se casaram e

[...] já que eu não queria ficar em casa sozinha, o meu marido disse: ‘ah, vem viajar comigo’. Ai comecei a gostar de caminhão [...] tinha um caminhão parado e eu pensei: vou dirigir eu. Logo depois eu engravidei e, como não tinha com quem deixar a nenê, botei ela em cima do caminhão e foi. (Ana, fevereiro de 2014).

A vida familiar, aceita no matrimônio, é transferida para um caminho onde a estrada se torna o cenário da vida doméstica. O casamento, além de por si só já representar uma mudança na vida das pessoas, faz com que esta mulher, ao mesmo tempo (e por escolha), mude de profissão e passe a viver em uma casa sobre rodas.

No caso de Maria, a vida de casada mostrou ainda mais impeditivos: depois de dez anos juntos na estrada, seu marido adoeceu e veio a falecer. Na ocasião, com 33 anos, ela decidiu que jamais tornaria a dirigir um caminhão. Muito em razão das lembranças que a estrada lhe traria, mas, especialmente, por não ser uma atividade segura, segundo ela, para uma mulher realizar sozinha. Com isso, consideramos que há

[...] a tradução de uma organização nova da família, originária da própria sociedade civil, que repousa em três fenômenos marcantes: a revolução da afetividade, que exige cada vez mais que o casamento burguês seja associado ao sentimento amoroso e ao desabrochar da sexualidade feminina e masculina; o lugar preponderante concedido ao filho, que tem como efeito “maternalizar” a célula familiar; a prática sistemática de uma contracepção espontânea, que dissocia o desejo sexual da procriação, dando assim origem a uma organização mais individual da família. (ROUDINESCO, 2003, p.96).

Nesta concepção, a razão contemporânea do casamento, pautada especialmente em uma racionalidade afetiva, responde a uma mudança no cenário dos transportes de cargas que impulsiona a mulher a buscar uma vida a dois junto com o marido. A caminhoneira em questão não chegou a ter filhos, mas conta, assim como outras, que este era um plano do casal, que buscava uma segurança financeira para que, no momento de cuidar dos filhos, ambos estivessem morando e trabalhando efetivamente juntos e, possivelmente, longe dos caminhões. Afora as particularidades de cada caso, dos que optaram por ter ou não filhos aos que optaram por continuar viajando depois da gravidez ou não, uma constante a fala das participantes é que o casal toma esta decisão e a operacionalizam juntos.

Logo, o contrato de união do casal, podemos inferir, é de suma importância para garantir não só a entrada e a permanência da mulher em uma atividade masculinizada, como também uma organização familiar com menos evidências nos papéis de homem e mulher. É notório que as relações de poder, por mais que se alterem, não deixarão de existir, sejam elas

quais forem; contudo, este novo formato familiar, de descentralização do patriarcado, só é possível pela audaciosa transgressão que a mulher faz, nestes casos, de juntar-se ao companheiro na posição de mantenedora em uma atividade tal e qual a dele, que, por sua vez, como pontuado pela autora, também culmina em um processo de individualização da família.

A partir dessas diversas representações da feminilidade foram deduzidas as posições de poder, submissão, complementaridade ou exclusão das mulheres no seio da sociedade. E, quaisquer que tenham sido as variações ligadas à primazia atribuída ao sexo ou ao gênero, percebemos sempre o traço das modificações sofridas pela família ao longo dos séculos. Assim, foi primeiramente do declínio do poder divino do pai, e de sua transferência para uma ordem simbólica cada vez mais abstrata, depois da maternalização da família, que surgiu, em toda sua força, a sexualidade das mulheres. Um desejo feminino, fundado ao mesmo tempo sobre o sexo e o gênero, pôde então brotar, depois de ser tão temido, à medida que os homens perdiam o controle sobre o corpo das mulheres. Com a conquista definitiva de todos os processos da procriação pelas mulheres, um temível poder lhes foi reservado no final do século XX. Elas adquiriram então a possibilidade de se tornarem mulheres prescindindo da vontade dos homens. Daí uma nova desordem familiar consecutiva ao surgimento de uma nova fantasia de abolição das diferenças e das gerações. (ROUDINESCO, 2003, p.118).

Assim, cabe questionarmos sobre a forma como as relações de poder são reorganizadas e rearticuladas, não só no âmbito familiar, mas especialmente na sociedade, de modo geral, para demarcar as recém-criadas relações de aparente ausência hierárquica de gênero. Ou seja, cada nova inscrição de gênero é sobreposta por outra demarcação hierárquica. E, mais que isso, em uma conotação provocativa: se não for o materno, então, qual é o lugar da mulher?

O verbete “mulher” da *Enciclopédia* testemunha a pertinência desse discurso. A mulher é efetivamente definida por seu útero, sua flexibilidade e sua umidade. Sujeita a doenças vaporosas, é comparada a uma criança, a textura de seus órgãos caracterizando-se por uma fraqueza congênita, uma ossatura menor que a dos homens, uma caixa torácica mais estreita e cadeiras que balançam incessantemente para encontrar seu centro de gravidade. Esses fatos provam, dizia o autor do verbete, que o destino da mulher é o de gerar, não o de se entregar a qualquer atividade profissional ou intelectual. (ROUDINESCO, 2003, p.123).

Esta prerrogativa aponta para um caminho da discussão sobre as caminhoneiras que é pautado na constante insatisfação por não conseguirem dar continuidade aos dois planos, materno e profissional, ao mesmo tempo. Sendo a maioria das caminhoneiras que entrevistamos mulheres jovens, o abandono da atividade em virtude de ser mãe já delonga uma espécie de saudade antecipada. Elas narram, junto com os planos da maternidade, a preocupação com a atividade

profissional que, já se supõe, precisará ser abandonada. Apenas três das caminhoneiras com que conversamos optaram por seguir viajando durante e depois da maternidade.

É interessante perceber que aquilo que era para ser uma situação inadequada, pelo menos do ponto de vista do senso comum, de a mãe levar o filho para viajar com ela de caminhão pelo país, no caso de Lolita culminou justamente no contrário. Das três filhas que se criaram sobre rodas, uma delas, a mais velha, que passou mais tempo no caminhão, hoje também é caminhoneira e diz ser grata à mãe por tê-la incentivando a trabalhar com isso. Quanto às demais, todas têm vínculos com a vida na estrada, seja por parte do marido, seja trabalhando em meios relacionados ao caminhão.

Lorena, caminhoneira, filha de Lolita, ainda hoje viaja, apesar de ter uma frota de mais de 20 caminhões. Ela conta que dirige apenas quando precisa buscar um caminhão em algum lugar, ou seja, quando acontece algum problema, mas que pelo número da frota os problemas são muitos, o que a faz viajar com alguma frequência. Além da gratidão expressa aos pais por a terem incentivado a seguir esta atividade profissional, Lorena tem uma fala clara da marca da naturalização da estrada em sua vida.

A convivência com este meio desde pequena a faz circular bem por entre os caminhoneiros, com quem ela destaca ter fortes laços de amizade e convivência. Além disso, reforça seu lado de empreendedora e afirma que a mulher, apesar de ser mais fraca, é mais cuidadosa, e que gostaria de ter mulheres dirigindo seus caminhões ao invés de homens, mas que não há procura.

Figura 2 – Viajando com os filhos



Fonte: 'Mulher+caminhão=perfeição', página de uma rede social.

Esta fotografia, compartilhada por uma das caminhoneiras em uma rede social, demonstra certa altivez da mulher em fazer alusão ao futuro gosto que sua filha poderá ter pela profissão. Se tomarmos como base as falas das participantes da pesquisa, poderemos inferir que, na verdade, o gosto desta mulher pelo caminhão deve ter vindo de uma representação materna ou paterna, a mesma que ela orgulhosamente quer transmitir à filha. Há, portanto, aqui, uma quebra do discurso do senso comum que desmerece o caminhão como espaço para a criação dos filhos e o considera impróprio por um conjunto de razões. No caso, este lugar bem conhecido por elas parece ter um respaldo de segurança e afetividade, até por ser a casa andante da família.

Outra imagem do acervo de uma das participantes registra uma das viagens que fez acompanhada pelo filho. Embora hoje não mais viaje por ter perdido o marido em um acidente de caminhão, ela respalda esta cena como sendo uma importante lembrança de seu tempo de estrada.

Figura 3 – A maternidade na estrada



Fonte: Acervo de uma participante.

Já Ana, que viajou com a filha até os cinco anos, diz que a menina até hoje não suporta a ideia de chegar perto de um caminhão. Relata que, depois da idade escolar da menina, aos cinco anos, ela passou a deixá-la em casa com a avó materna, porém a criança adoeceu sem motivos, até descobrirem que a ausência abrupta do pai e da mãe, com quem convivia constantemente no caminhão, havia gerado este estado, o que a faz desistir de ser caminhoneira para ficar com a filha.

Todo mundo me chamava de louca. Viajar com um nenê de colo. Eu parava nas filas pra descarregar e todo mundo olhava, porque eu tinha que amamentar a nenê. E eles diziam: mulher viajando e ainda com uma criança? Só que foi. Eu achei bem fácil nessa parte. (Ana, fevereiro de 2014).

A fala da caminhoneira mostra que a dificuldade maior é a do olhar do outro, e não exatamente de sua concepção sobre a criação da criança na estrada. Apesar de consideramos que a atividade, de fato, representa riscos à criança, por outro lado esta posição da mãe se mostra como uma alternativa para a continuidade de seu trabalho e que só pode ser considerada audaciosa porque é pioneira, incomum ou desviante. De todo modo, representa uma afronta ao modelo materno e familiar concebido na idealização da família contemporânea.

Tinham os homens machistas que diziam que lugar de mulher é em casa atrás do fogão. Mas eu acho que cada um sabe o que pode e o que não pode fazer. Eu desde pequena nunca tive incentivo dos meus pais. Eu quis tentar uma coisa nova e deu certo. Pena que não durou muito tempo. Até briguei com o meu marido quando tive que parar de viajar, mas ao escolher entre o caminhão e a filha, preferi a filha. [...] Ela sentia falta nossa, imagina. Uma criança de seis anos largada, bem dizer, com a vó, não é bem assim. Então, quando a gente descobriu que a doença dela era saudades, a gente resolveu parar. Porque criar filhos e largar no mundo pros outros cuidarem não é bem assim. [...] foi, foi até que resolvemos vender os caminhões, porque família em primeiro lugar. Ele também não quis mais viajar, porque sozinho é ruim. (Ana, fevereiro de 2014).

Este modelo familiar, contudo, é forte o suficiente para fazê-la questionar sua conduta como mãe, no sentido de deixar a filha nas mãos de uma cuidadora e, conseqüentemente, de abandonar a estrada, priorizando a vida familiar. Ou seja, há um dissenso entre o que a mãe caminhoneira deseja fazer, que é da ordem da transgressão de seu papel, e o que ela acha que é correto com base nas regras sociais. Assim, aponta para nossa tese a concepção do limite: há uma alteração da conduta social que é evidente, ao mesmo tempo, e paradoxalmente, em que é também limitada por outras instituições como a própria família, a escola, o Estado¹⁸. Estas características denotam que

[...] como se, no exato momento em que as mulheres despertavam lentamente do longo sono de sua sujeição, a família fosse ameaçada de ser ela própria destruída, de dentro, à força de alimentar interesses contrários à eclosão da nova identidade feminina. Convinha portanto reconsiderá-la, consolidá-la, planejá-

¹⁸ A mesma caminhoneira, Ana, narra que houve um chamamento do Conselho Tutelar no momento em que a menina fez seis anos, para que ela não deixasse de frequentar a escola.

la, rearrumá-la, a fim de que não desabasse. Nessa perspectiva, os Estados substituíram a autoridade duplamente enfraquecida do pai e da mãe. As instituições educativas, sociais, médicas e culturais organizaram a vida privada de cada um para fazer da família o núcleo normativo de uma individualidade cidadã e democrática. (ROUDINESCO, 2003, p.145-146).

Esta prerrogativa sugere que a alteração na concepção de gênero feminino vai muito além da própria esfera de desejos pessoais. As próprias noções legais da sociedade são estabelecidas e pensadas a partir do ponto de vista de uma família parada, com endereço postal, e não em movimento. Até mesmo a ordem proibitiva das escolas itinerantes do Movimento dos Trabalhadores Sem Terra – MST no Estado do Rio Grande do Sul já culminava a esta ordem escolar estanque e conservadora, criada a partir do modelo de infância moderna. Neste sentido, não defendemos a condenação do modelo escolar vigente, tampouco que o processo de escolarização se dê com base nos espaços em movimento; cabe apenas ao momento salientar que o modelo social não é condizente com a vida na estrada da mãe caminhoneira, não havendo para ela outra opção senão a de deixar os filhos com cuidadoras ou a de abandonar a atividade.

Segundo pesquisas recentes, “a presença de filhos com até doze anos de idade tem um impacto negativo na probabilidade da mulher participar no mercado de trabalho brasileiro. Em 2012, por exemplo, a presença de filhos entre zero e dois anos de idade reduzia essa probabilidade em mais de 17%”. (BARBOSA, 2014, p.38).

Indo ao encontro do que constatamos na pesquisa, “educação e filhos são importantes determinantes da oferta de trabalho feminina no Brasil, o que sugere a existência de barreiras que dificultam a escolha das mulheres em ingressar na força de trabalho”. (BARBOSA, 2014, p.39). Ainda, sendo a atividade da caminhoneira de dedicação absoluta, não compatível com a concepção de cuidadora socialmente construída de uma criança de idade escolar, percebemos que a idade das mulheres que dirigem caminhão, salvo as exceções apontadas, não ultrapassa, em média, a faixa dos 30 anos, ou melhor, acontece até o momento em que a mulher decide ter filhos, haja vista a concepção moderna da família enquanto cuidadora e responsável pela educação dos filhos. Este modelo de “família recomposta”

[...] remete a um duplo movimento de dessacralização do casamento e de humanização dos laços de parentesco. Em lugar de ser divinizada ou naturalizada, a família contemporânea se pretendeu frágil, neurótica, consciente de sua desordem, mas preocupada em recriar entre os homens e as mulheres um equilíbrio que não podia ser proporcionado pela vida social. Assim, fez brotar de seu próprio enfraquecimento um vigor inesperado. Construída, desconstruída, reconstruída, recuperou sua alma na busca dolorosa de uma soberania aquebrada ou incerta. (ROUDINESCO, 2003, p.153).

O que antes era de responsabilidade das escolas, especialmente, hoje se intensifica como da ordem familiar. Se antes era comum a prática de enviar os filhos a escolas internas, normalmente de controle da Igreja, hoje o cuidado dos filhos é centrado nos pais e, neste caso, eles ficam impedidos de dar continuidade a sua atividade profissional.

5 ITINERÁRIOS: A VIAGEM COMO METÁFORA PRODUTIVA E OS PERSONAGENS EM MOVIMENTO



Entrei em uma lanchonete de beira de estrada. Havia um caminhoneiro sentado no balcão contando para o atendente que ontem a noite tinha sido forte, que ele foi em uma janta e que a mulher tinha acabado com ele. Ele disse que estava destruído. Fui chegando perto e sentei no outro lado do balcão. Eles pararam de falar e ficaram me olhando e rindo. Ele desistiu da conversa e pediu uma torrada e uma cerveja, para o café da manhã.

(Diário de Campo, fevereiro de 2014).

Falar de itinerário significa falar da partida, da estadia e do retorno, mesmo que deva entender que houve várias partidas, que a estada foi viagem também e que o retorno nunca foi definitivo.

Marc Augé

*A gente só se equilibra em movimento...*¹⁹

Apresentaremos neste capítulo discussões em torno das histórias de viagem com base naquilo que caracteriza a própria vivência das caminhoneiras, de um lado mais evidente, e também como uma espécie de metáfora das transitoriedades identitárias como parte de uma rota de construção social da própria inserção da mulher neste setor de trabalho masculinizado. Assim, tomamos como rumo os aspectos relacionados ao tempo, ao espaço e a lugares (ou não-lugares) que ajudarão a compor os cenários dos personagens que fazem parte desta elaboração da identidade social. A saber, discorreremos acerca dos espaços de transitoriedade da identidade (Guaraci L. Louro), do *desviante* (Howard S. Becker), dos *disfarces* (Peter Berger) e do *estigmatizado* (Erving Goffman) como elementos teóricos representativos da imersão da mulher caminhoneira. Estes aspectos teóricos são tratados a partir de pontos de vista distintos; assim, o estudo pensará estes conceitos buscando um entendimento próprio à identidade da caminhoneira com base nas analogias, nos distanciamentos ou nos abarcamentos às proposições teóricas.

5.1 Não-lugares e não-identidades como formas de ser e estar

E o fim de todas as nossas explorações será chegar ao lugar de onde partimos e conhecê-lo então pela primeira vez.

Thomas Stearns Eliot

Partimos do conceito de lugares e não-lugares desenvolvido por Augé (1994). O autor entende lugares como “conjunto de elementos, coexistindo dentro de certa ordem, e do espaço como animação desses lugares, pelo deslocamento de uma força motriz” (AUGÉ, 1994, p.75), e descreve pelo menos três características das definições de lugares que nos são úteis especialmente

¹⁹ Dito popular.

para delimitar mais adiante o local de fronteira que o itinerário provoca e, portanto, a definição de não-lugares. Neste sentido, os lugares,

[...] se pretende (pretende-nos) identitários, relacionais e históricos. O projeto da casa, as regras da residência, os guardiões da aldeia, os altares, as praças públicas, o recorte das terras correspondem para cada um a um conjunto de possibilidades, prescrições e proibições cujo conteúdo é, ao mesmo tempo, espacial e social. Nascer é nascer num lugar, ser designado à residência. (AUGÉ, 1994, p.52).

Porém,

[...] essa ocupação singular e exclusiva é mais a do cadáver no túmulo do que a do corpo que nasce ou vive. Na ordem do nascimento e da vida, o lugar próprio, como a individualidade absoluta, são mais difíceis de definir e de pensar. [...] num mesmo lugar, podem coexistir elementos distintos e singulares, sem dúvida, mas sobre os quais não se proíbe pensar nem as relações, nem a identidade partilhada que lhes confere a ocupação do lugar comum. (AUGÉ, 1994, p.52-53).

Finalmente, o lugar

[...] é necessariamente histórico a partir do momento em que, conjugado com a identidade e a relação, ele se define por uma estabilidade mínima. Por isso que aqueles que nele vivem podem aí reconhecer marcos que não têm que ser objetos de conhecimento. (AUGÉ, 1994, p.53).

Assim, um lugar é sempre identitário, porque um espaço que não faça referência com o relacional ou histórico é um não-lugar. Estes não-lugares, produtos da supermodernidade,

[...] são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são estacionados os refúgios do planeta. (AUGÉ, 1994, p.36-37).

Contudo, há uma dinâmica entre os conceitos de lugares e não-lugares que faz com que estes espaços coexistam, especialmente no mundo contemporâneo com suas volatilidades. O lugar e o não-lugar são “polaridades fugidas: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente”. (AUGÉ, 1994, p.74). Mas, acima de tudo, é na figura do viajante e de seu itinerário que vive o maior arquétipo do não-lugares, já que o movimento dos sujeitos e sua falta de referências a um espaço determinado compõem em sua essência o não-

lugar. E será que, a partir de então, podemos pensar na figura da caminhoneira como uma representante desta identidade itinerante, ou dos não-lugares?

O caminhão novo tinha tudo. Era a nossa casa. Tinha geladeira, fogão, televisão, tudo como tem aqui [...], quando ele estava praticamente pago os ladrões o roubaram. (Lolita, fevereiro de 2014).

Esta fala de uma caminhoneira, ao mesmo tempo em que deixa clara a relação do caminhão com a casa, mostra a fragilidade que existe em uma casa itinerante. Ela conta que o caminhão que carregava todas as suas coisas, especialmente de uso primordial, foi simplesmente roubado em uma situação em que seu marido foi feito refém. Cita ainda outros casos em que aconteceu um acidente e tudo se perdeu. Este tipo de evento não é exclusivo do itinerante, mas as chances de acontecer alguma coisa com o caminhão são maiores do que com a casa, propriamente dita. Isso faz com que a sensação de insegurança se agrave, pois a casa está à mercê de riscos evidentes e constantes, distantes da suposta segurança da casa imóvel.

Para Augé (1994, p.99), “o personagem está em casa quando fica à vontade na retórica das pessoas com as quais compartilha a vida. O sinal de que está em casa é que consegue se fazer entender sem muito problema”; ou seja, para estar em casa, antes de ter uma casa no sentido literal, construída por paredes, telhado e janelas, é preciso sentir-se confortável o suficiente para que este espaço alcance, com uma amplitude na sensação de relaxamento, identificar ser onde mais se quer estar. Neste raciocínio, consideramos que as caminhoneiras, embora bem ajustadas e adaptadas ao caminhão, deslocam parte de sua vida familiar, social e de lazer para uma outra dimensão, que não é a do trabalho, talvez tampouco seja a da casa, mas que é como se fosse constituinte de um universo paralelo de construção de sentido que passa a ser construído no próprio percurso da viagem.

Quando tu vai viajar com o teu marido é bom. Tu te dedica ao teu trabalho e fica sempre junto. [...] mas ou tu escolhe ter filhos e parar, ou tu segue. Ou tu vive pro mundo sem... Ou tu escolhe ter. É que é uma profissão que cansa. É bem diferente de tu ter uma profissão aqui que tu sai de manhã e de meio dia volta. Sai de tarde e de tardezinha quando tu vê já passou, já tá de volta. E aí o que acontece é que tu acaba perdendo festa, um monte de coisas. Uma coisinha aqui, outra ali, pode ser simples, mas tu perde um monte de coisas. Mas foi uma experiência boa, não tão longa e que a gente planejou. (Elisabeth, abril de 2014).

Por outro lado, este espaço de não-lugar, seja do ponto de vista identitário, seja na dinâmica da própria estrada, nos leva a traçar “a possibilidade dos percursos que nele se efetuam,

dos discursos que nele se pronunciam e da linguagem que o caracteriza”. (AUGÉ, 1994, p.76). Por este ponto de vista, as caminhoneiras assumem uma trajetória de trabalho pouco comum às mulheres, criando e sendo criadas por outras formas de ser e estar no mundo social, já que “o movimento que desloca as linhas e atravessa os lugares é, por definição, criador de itinerários, isto é, de palavras e de não-lugares. [...] o espaço do viajante, seria assim, o arquétipo do não-lugar”. (AUGÉ, 1994, p.80).

Augé (1994) diferencia itinerários de cruzamentos e centros, já que é possível que um itinerário passe por um ajuntamento, que, ao contrário do itinerário, são pontos fixos. Desta forma,

[...] à combinação dos espaços corresponde uma certa complexidade institucional: os grandes mercados pedem certas formas de controle político; eles só existem em virtude de um contrato cujo respeito é garantido por diversos processos religiosos ou políticos: são lugares de trégua, por exemplo. Quanto aos itinerários, passam por um certo número de fronteiras e limites cujo funcionamento, sabe-se muito bem, não é autônomo e implica, por exemplo, certas ações econômicas ou rituais. (AUGÉ, 1994, p. 87)

Um itinerário é uma linha de um percurso, determinado ou não. No caso das caminhoneiras, também é uma linha de trabalho, com um sistema disciplinar de produção não menos rígido do que o das linhas de montagens nas esteiras. Para Canclini (1997), ao chegar à palavra ‘linha’ caímos numa zona de trânsito, o que pode evocar a situação dos migrantes indocumentados e, somamos à discussão, dos viajantes. Este espaço fronteiro, que é o espaço da estrada, da via, da condição do movimento, faz eclodir uma ampla invenção especular das próprias cidades, um produto híbrido no qual o viajante assume um papel central.

O itinerário, portanto, é “sinalizado por etapas e pontos fortes, compõe com ele um lugar ‘de sentido único’ e um ‘espaço’”. (AUGÉ, 1994, p.83). Ou seja, por mais móvel que seja o itinerário do viajante, por mais incerto, relacional e cambiante, ainda assim há uma apropriação de sentido que se dá por meio “das convivências de linguagem, dos sinais da paisagem, das regras não formuladas do bem viver, [já que] é o não-lugar que cria a identidade partilhada dos passageiros”. (AUGÉ, 1994, p.92).

Augé (1994, p.93) ainda pondera que o anonimato que recai sobre esta identidade provisória “pode ser sentido como uma libertação por aqueles que, por um tempo, não têm mais que manter o seu nível, ficar no seu lugar, cuidar da sua aparência”. Tal reflexão nos é apropriada para pensar certa sensação de liberdade pronunciada pelas caminhoneiras enquanto estão na estrada. Esta sensação, para além de configurar o que chamamos de uma alma aventureira,

desprendida ou nômade, dá à atividade uma perspectiva do anonimato, por ser efetivamente uma função muito solitária.

Ao mesmo tempo em que há a constatação de que elas primam pelos cuidados com a beleza, como maquiagens ou cremes de rejuvenescimento, como constatamos nas observações, inferimos que estas mesmas vaidades devem ter sido apenas fruto do próprio trabalho de campo, ou seja, influência da presença da pesquisadora como um olhar até então ausente que a fez encenar uma situação de cuidado de si, até para fazê-la parecer mais feminina em meio à uma premissa de masculinização. Isso ocorre porque há uma relação contratual que se estabelece de forma inconsciente, neste caso, quanto à primazia pela considerada boa aparência. Esta lógica faz parte do que Augé (1994) chamará de ‘contrato’ da viagem, que são os contornos de poder que governam o viajante, e o contrato sempre tem relação com a identidade individual daquele que o subscreve.

Falando sobre os trâmites de viagens em geral, mas não menos adequado ao tema, Augé (1994) trata os contratos do viajante também como ‘convites à identificação’ que, para ele, se materializam em cenas masculinizadas: protagonizadas por um homem de face viril. Seguindo esta premissa, corroboramos a afirmativa do autor de que, se estes convites à identificação “são essencialmente masculinos, é porque o ideal do eu que eles difundem é, na verdade, masculino e, no momento, uma mulher de negócios ou uma motorista digna de crédito é representada como possuindo qualidades ‘masculinas’” (AUGÉ, 1994, p. 96) já que, como nos foi narrado,

Quando tu vai nestes lugares que estão sujos e tu tem que se sujar, tu não pode ter medo de se sujar. Acho que isso pra uma mulher é bem difícil. Porque tu pode te arrumar um pouquinho, mas não pode estar lá de salto e de vestido. Chega o final de semana e tu não pode fazer uma unha, mas eu fazia, porque cheguei a ficar três meses [na estrada]. Para a mulher é desafiador nestas partes. É um trabalho como outro qualquer, só que é mais puxado, porque tu trabalha muito mais horas e tem essa parte da vaidade, porque geralmente a mulher gosta de se arrumar. Ali não. Ou tu te faz ou não tem. E quando tu volta na tua cidade tu nem sabe onde fica o salão. (Elisabeth, abril de 2014).

O deslocamento da atividade faz com que ela dê ênfase ao fato de se sentir uma forasteira ao retornar à própria cidade. Não saber mais onde fica o salão nos leva a pensar em uma dimensão de espaço e de tempo suficientemente grande para gerar na trabalhadora uma impressão de não-pertencimento. Os outros, neste caso, vão paulatinamente se distanciando de suas próprias experiências de vida e concepções de mundo, que cada vez mais passam a ser compostas dentro da boleia.

Sobre a alteridade nas sociedades, Augé (1999) destaca um jogo sobre as fronteiras que tende a assimilar o outro e relançar a dinâmica interna da diferença ou expulsá-lo a fim de marcar o limite da identidade. No que diz respeito à sexualidade, esta lógica

[...] pode chegar a fazer de certas mulheres quase homens; em termos de status, fazer certos cativos quase homens livres. O tratamento do outro não é senão uma maneira indireta ou negativa (sem dúvida a única possível) de pensar o mesmo, o idêntico: a etnia, o homem realizado, a linhagem pura. A etnologia assinala este fenômeno a propósito da lógica segmentar dos grupos que não se identificam a não ser se distinguindo dos outros em diferentes níveis de solidariedade e/ou de exposição – vasto movimento de compreensão e de extensão em que se resume uma parte da vida social ou política. Mas este movimento é mais geral, creio eu, e molda uma humanidade cujas identidades individuais revelam-se tão problemáticas (não inexistentes) quanto as de grupo. (AUGÉ, 1999, p.23).

Esta noção permite entender os caminhos das caminhoneiras quanto à elaboração de suas identidades. Constatamos, portanto, que as mulheres fazem movimentos masculinos a fim de serem aceitas pelo grupo de homens do qual buscam aceitação, por meio de uma enunciação comum de que o grupo, afinal de contas, já estava constituído antes de sua chegada, sob regras explícitas ou não, mesmo não sendo condizente, talvez, com sua identidade de gênero. Este grupo, portanto, as recebe, como podemos notar, e não impede que a mulher trabalhe, até o contrário, pois percebemos que há um incentivo dos maridos para que elas cheguem à realização da atividade.

Contudo, as diferenças vão sendo corriqueiramente marcadas, através de enunciados comuns das práticas diárias, ou mesmo por uma sequência de ações que nos levam a crer que as diferenças vêm sendo contratadas. Essa postura, pelo menos no tempo que em estivemos acompanhando as caminhoneiras, mostrou-se sutil, mas é notável que ficam para a mulher mais as funções caseiras, como preparar o almoço, ser responsável pela roupa, limpeza etc., ao passo que para o homem são destinadas as tarefas de gerência do próprio trabalho, de controle do frete e da dinâmica da própria viagem. Sendo assim, mesmo que a delegação seja consensual, mesmo até que a mulher prefira carregar as funções historicamente construídas como suas, o controle da atividade de trabalho, por definição, é masculino.

Essa distinção, seguindo na concepção de Augé, é imperativa na construção da identidade e, portanto, indexador máximo dos modos de se relacionar da sociedade em seus mais diversos estratos, produzindo normatizações dos padrões de identidade que sufocam e limitam a construção de sentido, individual e coletivo, que venha a ser desviante do histórica e culturalmente convencionado pelos grupos dominantes, onde não se descartam as próprias

instâncias acadêmicas. Com isso, ponderamos que não quer dizer que “o pensamento dos outros é inacessível àqueles que fazem perguntas, mas sim que frequentemente as indagações impõem sua linguagem e sua economia de respostas” (AUGÉ, 1999, p.24), deixando inevitavelmente lacunas não perceptíveis pelas narrativas ou observações.

As caminhoneiras, as mulheres do trânsito, que estão em trânsito, representam em si o símbolo do abandono de tudo aquilo que é unificado. O sujeito que viaja é, ele próprio, “dividido, fragmentado e cambiante [...] de modo tal que só o movimento é capaz de garantir algum equilíbrio ao viajante”. (LOURO, 2008, p.13). Isso é significativo, ao passo que importante é o andar e não o chegar, até porque ele nunca chega. O viajante é feito de percursos, de trajetórias e de lugares, além das partidas e das chegadas.

A viagem transforma o corpo, o “caráter”, a identidade, o modo de ser e de estar. Suas transformações vão além das alterações na superfície da pele, do envelhecimento, da aquisição de novas formas de ver o mundo, as pessoas e as coisas. As mudanças da viagem podem afetar corpos e identidades em dimensões aparentemente definidas e decididas desde o nascimento (ou até mesmo antes dele). (LOURO, 2008, p.15).

A questão das marcas que os sujeitos carregam mesmo antes de seu nascimento diz respeito a todo acúmulo da enunciação atribuída pelo próprio discurso no momento em que um filho passa a ser pensado, por exemplo (o que inclui a ausência deste desejo sobre o outro, também). Assim, o significado do sexo feminino desde muito antes do nascimento do sujeito já revela um indicador com o qual a pessoa deverá dialogar, por vezes incorporando a perspectiva que lhe foi atribuída, de honrar performaticamente com aquele gênero, ou então de percorrer um caminho de dissonância ao que a sociedade normativamente propunha para si. Esse trajeto, de percorrer um itinerário de elaboração identitária, é o que sublinhamos por momento de temporalidades mescladas e sobrepostas que desmistificam um aprendizado pela experiência cronológica ou formal e o deixam ser da ordem da própria experiência.

Podemos pensar que a caminhoneira, em sua identidade social, tal e qual a definição da viagem, ocupa um espaço no “deslocamento entre lugares relativamente distantes e, em geral, supõe-se que tal distância se refira ao espaço, eventualmente ao tempo”. (LOURO, 2008, p.14). Isso a torna um personagem que rompe as regras e transgride os arranjos, uma vez que a imprevisibilidade é inerente ao percurso. A posição da viajante, e complementarmente a figura estranha em meio à soberania masculina da atividade, é capaz de produzir certa desordem normatizada significativa a ponto de a sociedade, muito possivelmente, lhe reservar formas de penalidades, sanções, reformas e exclusões.

Louro (2008, p.17) descreve a viagem como analogia a um processo de normatização dos corpos que se apresenta como sendo sempre incompleto e que “demanda reiteração, é aferido de instabilidades, é permeável aos encontros e acidentes” e, como tudo o que é histórico e cultural, escapa e desliza a ponto de fazer-se necessário “inventar práticas sutis para repetir o já sabido e conduzir ao ‘bom’ caminho os desviantes”. A autora ainda reitera que, “por certo, os próprios sujeitos estão empenhados na produção do gênero e da sexualidade em seus corpos”, e a própria lógica limitadora dos padrões a serem seguidos é a que fornece a pauta para as transgressões. Deste modo, é em referência à matriz heterossexual “que se fazem não apenas os corpos que se conformam às regras de gênero e sexuais, mas também os corpos que a subvertem”. (LOURO, 2008, p.17).

A transitoriedade, tanto física quanto subjetiva, tanto a nível dos corpos em movimento quanto do movimento dos corpos, satisfaz-se com as justaposições inesperadas e com as misturas. Há uma sobreposição da ação da caminhoneira no momento de se inserir num espaço praticamente masculino, de códigos e condutas próprias da conjuntura do homem disposto a partir da lógica sexista, que faz com que esses padrões normativos e determinantes se misturem e se confundam para, dentro do que advogamos, voltarem a se acomodar dentro de lógicas ainda normativas, sexistas e duais presentes na segregação homem/mulher.

As mulheres, portanto, ao passo em que se dirigem pioneiramente à estrada e iniciam seu percurso de trabalho em um ambiente que é considerado o oposto ao delas, ou melhor, que determina pelo não ser o que elas são, ocupam um lugar (não-lugar) que é o espaço do nômade. Esse é o espaço da renúncia e da desconstrução de qualquer senso de identidade, já que “recusam a fixidez e a definição das fronteiras, e assumem a inconstância, a transição e a posição ‘entre’ identidades como intensificadoras do desejo”. (LOURO, 2008, p.21).

Cabe pensar sobre articulações que possam pôr em movimento o subversivo, arriscar o impensável, fazer balançar estabilidades e certezas (LOURO, 2008, p.18) ao reivindicar uma possibilidade de ser e estar que transgrida a norma. E, mais do que isso, “ao ousar se reconstruir como sujeitos de gênero e de sexualidade precisamente nestes espaços, na resistência e na subversão das ‘normas regulatórias’, eles e elas parecem expor, com maior clareza e evidência, como essas normas são feitas e mantidas”. (LOURO, 2008, p.18).

Ou seja, a partir dos próprios discursos que demarcam a entrada em um universo masculino por natureza e mesmo nas linhas ou entrelinhas que revelam a relação de submissão que a mulher segue ocupando nesta atividade – ou, mais precisamente, no esforço que precisa investir como forma de se manter na função –, as próprias normas vão sendo desveladas e os

artifícios usados para sua manutenção porque, como é sabido historicamente, o espaço social é marcado por uma lógica operante de dominação masculina e estas marcas são “invariavelmente empreendidas por homens, não por mulheres. E homens brancos”. (LOURO, 2008, p.18).

Os sujeitos que cruzem as fronteiras de gênero e de sexualidade talvez não “escolham” livremente essa travessia, elas podem ser movidas para tal por muitas razões, podem atribuir a esse deslocamento distintos significados. Eles podem, tal como quaisquer outros viajantes, ver sua travessia restringida, repudiada ou ampliada por suas marcas de classe, de raça, ou por outras circunstâncias de sua existência. Sua viagem talvez possa se caracterizar como um ir e um voltar livre e descompromissado ou pode se constituir num movimento forçado, numa espécie de exílio. De um modo ou de outro, esses sujeitos escapam da vida planejada. Extraviam-se. Põem-se à deriva. Podem encontrar nova posição, outro lugar para se alojar ou se mover ainda outra vez. (LOURO, 2008, p.18-19).

Esta citação nos é particularmente importante para levantar a questão da entrada da mulher na atividade de motorista de caminhão. Dentre as participantes, todas afirmam terem iniciado a atividade para acompanhar o marido. Algumas, inclusive, deixam a profissão após a separação ou mesmo no momento em que ficam viúvas. Isso nos sugere que a própria manutenção da mulher na atividade tem uma dependência, ou no mínimo uma forte relação, com uma figura masculina que lhe serve de suporte, ou, por que não, de legitimação. Assim, embora as mulheres estejam neste trabalho, é importante questionar qual é o grau de legitimidade da entrada no universo masculinizado e também o quanto essa participação pode não passar de uma figuração em um espaço transitório, no qual a mulher ainda não se fixou.

Entendemos, assim, que a mulher caminhoneira se relaciona com o conceito de transitoriedade na medida em que é produto e produção de espaço de fronteira. Esse é o “lugar de relação, região de encontro, cruzamento e confronto. Ela se separa e, ao mesmo tempo, põe em contato culturas e grupos”. (LOURO, 2008, p.19). Este lugar consiste numa mescla entre o policiamento, a transgressão e a subversão em que os “nativos”, neste caso, os homens, entram em contato com o “outro”, ou melhor, a outra, e essa particularidade de mistura e confusão das regras, que combina e distorce as linguagens, é um tanto quanto perturbadora (LOURO, 2008), diluindo uma fronteira de gêneros pela entrada no trabalho masculino, por meio de uma identidade provocativa e subversiva à norma.

Entendemos que a função social desta identidade enquanto desconstrução social afeta, inclusive, “não só os seus próprios destinos, mas certezas, cânones e convenções culturais”. (LOURO, 2008, p.23-24). Ao mesmo tempo, e paradoxalmente a este efeito, a própria falta de definições passa a ser incorporada pela norma e, portanto, performatizada de acordo com o

padrão normativo, como detalharemos no próximo capítulo. Estas performatizações, ainda assim, nos são de total relevância, já que nos ajudam a perceber aspectos da consolidação e das brechas presentes na própria norma.

Somado à discussão acerca do conceito de identidade, especificamente dos mecanismos de transgressão da norma identitária, usamos o conceito de desvio, ou de identidade desviante, proposto por Becker (2008, p.15) para definir “alguém de quem não se espera viver de acordo com as regras estipuladas pelo grupo”. O termo, no entanto, é “essencialmente estatístico” (p.18) e serve para representar as pessoas que vivem de acordo com qualquer coisa que difere do comum. Ou seja, o rótulo de desvio é criado pela sociedade e é uma questão “a ser desenvolvida por pesquisa empírica” (p.21), já que não há muitas áreas de consenso sobre a definição de desvio. Este pode ser ambíguo e divergente de acordo com as regras de um determinado grupo social, o que nos obriga a descrever e a delimitar de onde estamos observando esta realidade e para quem a função da caminhar pode ser considerada um desvio.

Berger (1978) traz contribuições acerca da identidade, embora muitas delas careçam, nos dias de hoje, de uma reflexão mais contundente. O próprio autor, na obra *Perspectivas sociológicas*, chega a criticar a identidade sexual quando pautada pela natureza, ou, como chamamos, pela referência biológica. Mas, neste sentido, levanta apenas questões sobre o futuro para ele ainda em aberto acerca dos rumos sociológicos sobre as identidades de gênero. No entanto, destacamos algumas questões propostas pelo autor no que diz respeito a coerção, papel social e disfarce que em muito enriquecem este debate. Para ele,

[...] a sociedade, como fato objetivo e externo, manifesta-se sobretudo na forma de coerção. Suas instituições moldam as nossas ações e até mesmo as nossas expectativas. Recompensamo-nos na medida em que nos ativermos a nossos papéis. Se sairmos fora desses papéis, a sociedade dispõe de um número quase infinito de meios de controle e coerção. As sanções da sociedade são capazes, a todo momento da existência, de nos isolar entre os outros homens, expor-nos ao ridículo, privar-nos de nosso sustento e de nossa liberdade e, em último recurso, privar-nos da própria vida. A lei e a moralidade da sociedade podem apresentar complexas justificativas para cada uma destas sanções, e a maioria de nossos cidadãos aprovará que seja usada contra nós pelo castigo do desvio. (BERGER, 1978, p.105).

Em momento em que desfrutamos de alguma liberdade sexual, especialmente se comparado com as décadas passadas, rodeadas pelo menos por um discurso conservador, parecemos que se torna ainda mais difícil e sutil o desvelar das formas de coerção regidas especialmente neste sentido. Da mesma forma, no que diz respeito ao trabalho, o discurso atual que nos põe num patamar de suposta autonomia frente à construção da própria vida profissional, as

desavenças individuais com o mundo do trabalho fazem com que os sujeitos fiquem cada vez mais deslocados; afinal, são ‘livres’ e poderiam fazer outra coisa. Por exemplo, ilustramos a famigerada teoria do capital humano, que afirma que o trabalhador, por ser capitalista de si mesmo, é responsável por sua capacidade ou incapacidade de provir-se do mercado de trabalho.

Até mesmo no que se pronuncia acerca da entrada da mulher no mercado de trabalho, de que há certa igualdade de tratamento, salários e oportunidades, faz com que seja ainda mais abstrusa a identificação das formas coercivas que se produzem nesta relação. Os papéis são definidos ainda a partir das diferenças duais de gênero e fazem com que se criem espaços de trabalho que são tipicamente adequados aos seus estereótipos.

[...] basta passear de olhos abertos para comprovar que a humanidade se reparte em duas categorias de indivíduos, cujas roupas, rostos, corpos, sorrisos, atitudes, interesses, ocupações são manifestamente diferentes: talvez essas diferenças sejam superficiais, talvez se destinem a desaparecer. O certo é que por enquanto elas existem com uma evidência total. (BEAUVOIR, 1970, p.9).

Os retratos da divisão de gênero social, que refutamos teoricamente e lutamos politicamente para combater, configuram papéis da e na sociedade do trabalho onde a imagem do homem e da mulher trabalhadora, além, é claro, de seu comportamento, seguem sendo acordados com uma linha simétrica de representações formais e centrais à vida humana que, obviamente, vêm imbuídas de significados de referência.

Um papel, portanto, pode ser definido como uma resposta tipificada a uma expectativa tipificada. A sociedade pré-definiu a tipologia fundamental. Usando a linguagem do teatro, do qual se derivou o conceito de papel, podemos dizer que a sociedade proporcionou o *script* para todos os personagens. Por conseguinte, tudo quanto os atores têm a fazer é assumir os papéis que lhes foram distribuídos antes de levantar o pano. Desde que desempenhem seus papéis como estabelecido no *script*, o drama social pode ir adiante como planejado. (BERGER, 1978, p.109).

Tomando a ação do subversivo à norma como uma ação pré-definida ao seu papel social, quer dizer que o caminho para esta adequação segue sendo a performatização. Quando o sujeito não se ajusta à condição da norma socialmente composta, e se não consegue subvertê-la (ou, quando muito, a subverte pouco), o drama social como proposto pelo autor passa a ser performatizado. Ou seja, “o papel oferece o padrão segundo o qual o indivíduo deve agir na situação. Tanto na sociedade quanto no teatro, variará a exatidão com que os papéis fornecem instruções ao ator”. (BERGER, 1978, p.109).

É importante, então, nos indagarmos sobre o produto da performatização, da dramatização social, ao próprio sujeito e mesmo ao grupo social. Essa demanda enquadrante é produtora de um sofrimento sociopsicológico (conforme esboçado em Dejours) e tem seus efeitos sobre as proposições políticas na medida em que deixa de pautar demandas relevantes aos sujeitos por seu caráter conservador. Neste sentido,

[...] tão logo um dado papel é representado sem comprometimento interior, deliberada e fraudulentamente, o ator se encontra em estado de êxtase com relação ao seu 'mundo óbvio'. Aquilo que os outros encaram como destino, ele vê como um conjunto de fatores que deve levar em consideração em suas operações. Aquilo que os outros veem como identidade essencial, ele trata como conveniente disfarce. (BERGER, 1978, p.152).

Disfarce é um termo que nos é especialmente interessante por conseguir representar, ao mesmo tempo, a figuração do papel social e o desconforto de não sermos quem queremos, efetivamente. Noutra aspecto, é relevante questionar a existência de um mundo, ou mesmo de uma cena, onde não haja disfarce algum, em nenhuma medida. Ou seja, os disfarces nos parecem importantes e até de certo modo saudáveis se usarmos as prerrogativas psicanalíticas acerca dos mecanismos de defesa possíveis frente às situações angustiantes; no entanto, de modo inevitável, nos parece que o próprio curso evolutivo (mas não necessariamente evoluído) da sociedade depende dos desvelares dos disfarces, pelo menos até transformar a verdadeira face em um novo disfarce.

Por isso, Berger (1978, p.152) lança a ideia de que, “do ponto de vista dos guardiões oficiais da ordem, é perigoso permitir que um número excessivo de indivíduos pratiquem o jogo social com reservas mentais”, já que estes devem vir a protagonizar novos e impactantes papéis na sociedade. Esta é uma descrição que se aproxima muito do que entendemos por performatização. Na realidade, o disfarce é uma ponta de um ato performático maior do que o uso do disfarce como ferramenta de atuação no social.

Por fim, somamos a esta revisão teórica em torno da identidade social que pretende cercar os diferentes aspectos do cotidiano das caminhoneiras a descrição do conceito de estigma que é definido por Goffman (1988, p.13). O autor pensa no estigma a partir de um “tipo especial de relação entre atributos e estereótipos”, com a ressalva de que há importantes atributos em nossa sociedade que levam ao descrédito.

Advogamos que há muito estigma imbuído na imagem da caminhoneira. Este aspecto, inclusive, é um dos impulsores do próprio ato performativo, já que este sugere, em sua relação direta com a norma, aspectos provenientes do social que sustentem e mantenham a ideia de

norma. Esse emaranhado de elementos é a base fundante de nossa discussão acerca da identidade, ou quem sabe, adotando uma forma melhor explicativa, de uma ‘não-identidade’.

5.2 Fronteiras como territórios possíveis: entre o moderno e o pós-moderno

*Um relâmpago, e após a noite! - Aérea beldade,
E cujo olhar me fez renascer de repente,
Só te verei um dia e já na eternidade?
Bem longe, tarde, além, jamais, provavelmente!
Não sabes aonde vou, eu não sei aonde vais,
Tu que eu teria amado - e o sabias demais!*

Charles Baudelaire

Consideramos que a concepção moderna de sujeito e sociedade não é mais suficiente para o entendimento da dinâmica de gênero no trabalho. Contudo, reiteramos a contribuição de teóricos pós-modernos como Tomaz Tadeu da Silva, Stuart Hall e Marc Augé como parte integrante e ponto de partida para os demais desdobramentos que venhamos a inferir. Não se trata, contudo, tampouco de uma filiação indiscutível com as correntes pós-modernas, haja vista a inobservância muitas vezes postulada em torno de certas concepções de classe e trabalho, por exemplo. Quer dizer, bebendo de cada apanhado teórico, buscamos uma compreensão discursiva e dialogada que consiga utilizar-se das vertentes teóricas sem menosprezá-las, mas reconhecendo suas brechas diante do entendimento dos fenômenos. Por esta razão, partimos da máxima de que “na concepção crítica não existe uma cultura da sociedade, unitária, homogênea e universalmente aceita e praticada [...]; em vez disso, a cultura é vista menos como uma coisa e mais como um campo e terreno de luta”. (SILVA, T., 1996, p.89).

Ao propor a interseção com as correntes pós-modernas, faz-se prioridade atentar para as vias intencionais dos discursos, especialmente tendo em vista a interlocução entre temas por vezes considerados distantes na modernidade, como o Gênero e o Trabalho.

Da perspectiva pós-moderna seria mais adequado dizer que todas as culturas são necessariamente etnocêntricas e são esses etnocentrismos, juntamente com as relações de poder entre eles, que devem se confrontar. De novo, não existe aqui um ponto de referência privilegiado, tal como de uma ciência social legitimista, por exemplo, que pudesse descrever as diferenças culturais e as relações entre elas de forma isenta. (SILVA, T., 1996, p.151).

Logo, nos questionamos: quem é o sujeito em cada perspectiva teórica e como podemos pensar a identidade sem nos filiar a uma teoria? Ou seja, cada uma das vias das teorias sociais nos leva à concepção de um sujeito que, por sua vez, é concebido a partir da e na concepção de mundo à qual esta concepção se filia.

A complexidade das subdivisões da episteme humana só poderia ser alcançada caso se propusesse uma espécie de diluição das instâncias valorativas da observação social, incluindo no homem plural²⁰ a maior quantidade de variáveis possíveis de explicações da sociedade, inclusive as que são contraditórias, permitindo o descortinamento da heterogeneidade dos grupos sob a perspectiva de questionar, inclusive, as diferenças individuais dentro de pequenos grupos.

Tornar este um modelo sociológico aceito e efetivamente útil para a análise da sociedade, contudo, é outro grande problema. A abrangência das ‘variáveis variantes’ dos sujeitos, ao mesmo tempo em que dignifica a análise sociológica, pauta as características da efemeridade e a situacionalidade, tão difundidas pelos estudos pós-críticos, como regras de um método que se percebe capaz de produzir inferências apenas do ponto de vista das singularidades. Entretanto, Lahire (2001) defende a perspectiva de uma análise individual para a construção de uma teoria social, justamente porque a sociedade está dentro dos indivíduos.

As teorias pós-críticas, ou multiculturalistas, das quais nos apropriamos neste estudo, não negam a relação com os grandes poderes, não despolitizam, não desconsideram o imperialismo ou muitos dos conceitos tratados por estruturalistas como Marx. Contudo, há uma crítica ao estruturalismo enquanto a concepção de uma sociedade vista de forma binária que tem o foco na estrutura que desconsidera aspectos culturais cuja descrição à apropriação, advogamos, pode servir como uma espécie de complemento ao que foi pensado estruturalmente. Por exemplo, não há como conceber relações de poder em grandes estruturas sem que, para tanto, elas sejam também tecidas de forma pontual.

Destarte, o que propomos teoricamente nesta tese é, também, uma possibilidade de interlocução entre teorias divergentes. Provocamos um discurso de composição que se pretende cauteloso para não recair em um reducionismo binário entre as próprias produções teóricas. Noutro sentido, o cerne conceitual de uma relação constante de poder, com diretas e veladas imbricações sociais, mesmo quando tratadas por teóricos pós-críticos, advém em muito do materialismo histórico, através da estruturação hierárquica do poder, incidindo, por exemplo, na divisão das classes sociais.

²⁰ Referência à Teoria do Ator Plural, Bernard Lahire (2001).

Na narrativa das caminhoneiras, o que se propõe seria uma espécie de reformulação das estruturas de trabalho, de classe, de sociedade, muito no diálogo com as reformulações contemporâneas de gênero que não poderiam ter sido abordadas neste sentido por Marx justamente por não ter sido parte do cenário de sua época, também. Ou seja, a reapropriação do contexto social – cuja relevância aqui se faz na expansão, retificação e incorporação de novos elementos –, mais do que uma crítica ao estruturalismo é uma tentativa de reescrever os percursos das relações de poder imersos em novos códigos significantes, cujo próprio trajeto se dá na expropriação das próprias formas que o trabalho adquire da atualidade através das nuances que há nos meios de produção.

Nossa intenção, cabe ressaltar, está muito longe de pensar acerca de uma nova perspectiva teórica, mas, quando muito, salientar pontos dissonantes e acordantes das teorias revisadas para fins de entendimento dos fenômenos inerentes ao debate de gênero no trabalho aqui traçados.

Os discursos pós-modernos, de modo geral, representam um campo de forças do poder-saber em que “certamente não significa que passamos de um regime de poder-saber para um fuso horário sem conflito e sem poder” (HALL, 2003, p.111), mas a criação de uma perspectiva mais ampla de pensar o social, onde as estruturas hierárquicas existem, mas não são necessariamente dispostas de forma binária, ou mesmo decifráveis longe de um contexto. Neste sentido, esta compreensão teórica “obriga-nos a reler os binarismos como formas de transculturação, de tradução cultural, destinadas a perturbar para sempre os binarismos culturais”. (HALL, 2003, p.102).

Logo, a marca principal está na desconstrução de conceitos chave, contudo:

[...] não foi seguido pela extinção ou desaparecimento dos mesmos [conceitos], mas por sua proliferação (conforme alertou Foucault), estes ocupando agora uma posição “descentrada” no discurso. O sujeito e a identidade são apenas dois conceitos que, tendo sido solapados em suas formas unitárias e essencialistas, proliferam para além de nossas expectativas, através de formas descentradas, assumindo novas posições discursivas. (HALL, 2003, p.104).

Isso reforça a premissa deste trabalho de que a base estruturalista das teorias, sejam de gênero, de trabalho ou mesmo de identidade, não é dispensável ao tecimento dos argumentos, mas ela é posta a serviço de novas perspectivas e olhares que permitam pensar na ampliação da construção das categorias de uma teoria descentrada cuja premissa de produção de poder não está mais unicamente, embora ainda esteja, fundada no capital.

O Outro “deixou de ser um termo fixo no espaço e no tempo externo ao sistema de identificação e tornou-se uma ‘exterioridade constitutiva’ simbolicamente marcada, uma posição marcada de forma bem diferenciada dentro da cadeira discursiva” (HALL, 2003, p.109); cabe ao estudo etnográfico o ato de desvelar a realidade das caminhoneiras, portanto, na articulação com as prerrogativas salientes a partir desta coleta de dados, que poderia ser essencialmente alterada (e possivelmente será) com o passar de pouco tempo, com algum deslocamento geográfico até mesmo pouco significativo ou, especialmente, com a troca do olhar da pesquisadora.

A própria construção do olhar, o ponto de partida da investigação e as apropriações de cunho pessoal do pesquisador, então, não deixam de contaminar, para além do bem ou do mal, as inferências produzidas neste estudo. Com isso, pretendemos uma maximização das teorias e mesmo de assuntos, cientes do risco da possível interpretação de distanciamento com o tema proposto, mas advogando na diversidade de olhares como intenção máxima desta construção.

Assim, o etnólogo é quem

[...] se encontra em algum lugar (seu aqui no momento) e descreve aquilo que observa ou escuta naquele momento mesmo. Sempre se poderá questionar, em seguida, a qualidade da sua observação e as suas intenções, os preconceitos ou os outros fatores que condicionam a produção do seu texto; o fato é que toda a etnologia supõe um testemunho direto de uma atualidade presente. (AUGÉ, 1994, p.14).

A relação que a escrita estabelece, esta que articula a visão do pesquisador com seus próprios conceitos estabelecidos, é um dos grandes desafios do fazer sociológico que, como apontado por Augé, exige um desafio de desdobrar-se ao entendimento desta realidade com os olhos despertos para reconhecer outras formas de viver. No entanto, os próprios pré-conceitos do pesquisador respondem a uma construção dominante da sociedade, na qual ele também está incluído, e sendo trabalhados de modo crítico possibilitam que se estabeleça um debate provocador sobre as normalizações da sociedade. Esses são exemplos dos embaraços e, ao mesmo tempo, dos trunfos que o etnógrafo circunscreve. (AUGÉ, 1994).

As mesmas apreciações costumam ser associadas, inclusive, do ponto de vista da teoria crítica, no sentido de ser considerada “antifundacional e, como tal, não poder lidar com o ‘capitalismo’ e com a ‘estruturação capitalista do mundo moderno” ou, ainda, “não pode explicar ‘o mundo fora do sujeito””. (HALL, 2003, p.115). Por outro lado, os pós-modernos rebatem com uma lista de temas atuais que compreendem um paradigma teórico distinto e, para suas defesas, vêm a compreender a dimensão da estrutura social. Por fim, destacam a característica atual da

compreensão teórica como sendo esta escrita sob-rasura, no sentido de se tratar de episteme em formação. E, ainda, lançam a questão de que este será o limite ou está para além do limite?

Consideramos que, de fato, o nível de abstração pós-moderno, além de ser essencial para o entendimento da dinâmica social, traz consigo a capacidade de pensar muito além do eixo estrutural moderno. Contudo, a própria abstração corre o risco de se perder no ar e, de fato, deixar de ser útil quando convidada a apresentar uma explicação e uma consequente intervenção política à sociedade. Grosso modo, pode vir a ser mais filosófica do que prática, distanciando-se da aplicabilidade proposta no fazer sociológico e, mais que isso, desprendendo-se do discurso comum, da própria realidade social.

Munidos de conceitos advindos de linguistas como Derrida, Deleuze e Foucault, Duschatzky e Skliar (2001) provocam um descortinamento acerca da invisibilidade dos ‘outros’ nas conjunturas discursivas que inibem as aferições de conceitos como identidade, cultura, inclusão/exclusão ou diversidade/diferença que são feitos de modo binário. Isso quer dizer que há enunciados tradicionais da forma de pensamento que são automaticamente atribuídos de significados binários e deterministas, cuja produção de sentido acompanha uma lógica colonial e dominante, em que seguem sendo reproduzidos certos padrões identitários considerados ‘superiores’ em uma escala hierárquica.

O desvelar, ou o desmaterializar deles pode revelar não só o acúmulo de injustiças produzidas por estes conceitos errantes, como também, e concomitante a isso, sugerir que há na perspectiva da multiculturalidade um olhar do mundo dos ‘outros’ com tantas produções de sentido que o próprio sentido pode sequer prever. Esta apropriação teórica, igualmente, nos faz ver os estigmas do mundo moderno questionados sob a lente das teorias pós-críticas, onde as hierarquias seguem sendo consideradas quando lançamos um olhar aos sujeitos; contudo, elas estão dentro dele, mas na cadeia de relações que sugerem sempre alguma posição discursiva de conflito, que é situacional e contingente.

A mulher caminhoneira é mais um dos estigmas da sociedade. Assombrada pela profissão que a faz parecer, mesmo muito antes de ser vista, como identificada com um universo tão masculino quanto a predominância destes elementos dos espaços de seu trabalho. Sendo a dominância do masculino não só evidente, como, acima de tudo, inquestionável, não sugerimos, a priori, que esta mulher possa estar transformando os espaços que percorre, mas, muito antes, que está sendo transformada por códigos de conduta e valores pertencentes aos homens que, inevitavelmente, a deixariam mais parecida com eles, e não ao contrário. Aqui há um exemplo

da cena relacional de valores que nos sugere, sem muita chance de erro, prever de antemão qual é o lado mais frágil.

Não se considera, contudo, que a mulher imersa em um universo masculino possa não só ter condições de modificá-lo, como ainda ser alheia a ele, ou quase isso. Ou seja, não há uma forma de pensar e analisar pela qual podemos produzir, em termos de elaboração identitária, a relação do ambiente com a trabalhadora, seguindo o nosso exemplo. Há, sim, possibilidade de criar infinitas formas de pensar em outras muitas e contingentes reações ao mesmo dado, sem seguir nem a lógica vigente no senso comum tampouco uma apropriação binária que veja a relação do trabalho e gênero apenas por uma via de possibilidade.

Em tempo: há preocupações acerca das ‘amarras’ teóricas que, em sendo ausentes, poderiam criar alguns perigos ao multiculturalismo, como é o caso de tornar-se binário justamente por representar um universo de questões culturais que ‘não as dominantes’, mostrando-se apenas como resposta opositora de uma verdade já sabida. Contudo, a noção constante de um movimento acerca das leituras sociais, que não negam as brutalidades das realidades econômicas e de classe, mas aprofundam o debate de um ponto de vista a ampliar as discussões sobre os sujeitos e suas subjetivações, nos parece um caminho inevitável e pertinente à necessidade de desmanchar certos rótulos sem deixá-los carentes de sentido.

6 TRABALHO SOBRE RODAS



Se quisermos representar espacialmente a sucessão dos fatos históricos, isso apenas será possível por meio de uma justaposição no espaço; o mesmo espaço não comporta ser preenchido duas vezes.

Sigmund Freud

É pelo trabalho que a mulher vem diminuindo a distância que a separava do homem; somente o trabalho poderá garantir-lhe uma independência concreta.

Simone de Beauvoir

Entendemos que, para construir a noção de identidade de gênero no trabalho sob os pressupostos teórico-empíricos que propomos, faz-se necessária uma revisão histórica a fim de elucidar os espaços ocupados pela mulher trabalhadora da atualidade. As rodas – do caminhão, da representação do itinerário, da viagem, do percurso – também são figuras de um processo de trabalho rígido, acelerado, arriscado e disciplinado.

Nos itens que seguem, exporemos estes aspectos inerentes ao processo de trabalho das caminhoneiras, que transfiguram em suas descrições componentes essenciais à compreensão da atividade que é produtora, inclusive, de uma forma de subjetivação que produz, junto com um princípio equilibrante, significativo sofrimento psicossocial, segundo os autores que citaremos.

Segundo pesquisa realizada pela Fundação de Economia e Estatística (RIO GRANDE DO SUL, 2015),

As mulheres enfrentam maiores desafios de acesso e inserção no mercado de trabalho, em comparação aos homens. Essas questões adquirem relevância na atualidade, tendo em vista que, apesar da retomada do processo de reestruturação do mercado de trabalho a partir dos anos 2000, observam-se ainda indicativos da desigualdade feminina, como a maior exposição ao desemprego, a qualidade das ocupações e as diferenças de rendimentos observadas entre homens e mulheres.

Assim, contemplamos a essência teórica do que se refere à temática do trabalho das caminhoneiras através de três tópicos: o desdobramento dos processos de trabalho, as relações produzidas neste trabalho (masculinizado, atípico e acelerado) e, por fim, a produção subjetiva e o consequente sofrimento psicossocial inerente à ação do trabalho em si.

Trazemos ao debate uma revisão teórica e histórica que pretende elucidar a origem da disciplina enraizada e naturalizada nos dias de hoje às atividades de trabalho, especialmente ao trabalho da caminhoneira. Cingimos ao conceito de *disciplinamento fabril*, que é entendido pelo

“comportamento imposto pelos empresários aos trabalhadores dentro das fábricas, visando à consecução dos objetivos do capital” (FRANZOI, 2011, p.118), porém propomos o desdobramento deste conceito a ser desenvolvido a partir da lógica fabril, mas enquanto uma realidade dos modos de trabalho que vão além dos limites da fábrica. Para além da relação de exploração do trabalhador pelo capitalista, este recorte empírico nos possibilita problematizar o fenômeno e, portanto, a disciplina do trabalho como uma sobreposição significativa à vida pessoal da mulher, neste caso motorista de um caminhão de rotas longas.

O material empírico de que dispomos, derivado de observações e entrevistas de história de vida, nos convida a discutir o porquê da longa jornada de trabalho que percebemos naturalizada na atividade do caminhoneiro. Nas narrativas, é comum as mulheres relatarem uma jornada de trabalho exaustiva, que se efetiva no decorrer de três a quatro meses de trabalho sem qualquer dia de descanso. Como se articulam e se consolidam estas formas de trabalho absolutamente invasivas à vida humana? Essa é uma característica central da atividade em questão, já que justamente este, entre outros aspectos, compõe a lógica sexista atual que nos faz concordar que é uma profissão masculinizada. Ausentar-se de casa por meses ininterruptos é parte de uma lógica fabril de disciplinamento, neste caso aplicado a um setor de serviços que não encontra, além do lucro, outros argumentos que justifiquem o demasiado tempo de trabalho.

Esta relação de serviços existe – guardadas as devidas proporções – desde a manufatura com a saída dos comerciantes para a venda e entrega das mercadorias; contudo, não foi explorada pela história da Sociologia do Trabalho como algo essencialmente central. Entendemos como ‘caminhão’ não só a máquina que permite o fazer da atividade da caminhoneira, mas também o que é capaz de demarcar em suas vivências acerca da criação de mecanismos de controle do trabalho.

Estas especificidades do trabalho da caminhoneira, contudo, não são obviamente exclusivas ao trabalho da mulher; elas ganham ênfase quando relacionadas com o fato de uma mulher vir a desempenhar estas atividades, do ponto de vista de poder vir a ser mãe, por exemplo. De todo modo, no intuito de caracterizar as formas de trabalho, expandimos a discussão, inevitavelmente, ao que compõe um descritivo da categoria de modo geral. Isso quer dizer que muitas práticas da categoria das quais fizemos referência, especialmente no eixo que compõe as discussões sobre o trabalho, não se mostram de forma exclusiva ao trabalho da mulher, mas se tratam de informações que, dentro de uma perspectiva analítica, se tornam indispensáveis. Ou seja, afirmando que o sexo biológico “é sobredeterminado pelos valores e atributos que a cultura lhe confere, a categoria gênero se presta tanto ao uso das feministas marxistas como de qualquer

pesquisador interessado nas consequências sociais da assimetria sexual”. (MORAES, 2000, p.97).

A saber, a realidade das caminhoneiras é marcada por uma constante pressão de prazos e limites de entrega das mercadorias, segundo seus relatos enquanto descrevem sua rotina de trabalho. No mais, existem controles do percurso da caminhoneira, por exemplo, que se dão através de radares instalados no caminhão, justificados por sua segurança, mas que controlam de alguma maneira as rotas pré-determinadas pelas quais a motorista deverá passar, impedindo-a, assim, de ter um poder de decisão sobre seu próprio trabalho.

Recorrendo às teorizações de Perrot (1988), esse dado pode ser associado aos três ciclos longos de tecnologia de dominação do capitalista: o panóptico (seguindo o conceito estabelecido por Foucault, mas, originalmente, formulado por Bentham), o de disciplinarização extensiva e, por último, a objetivação/interiorização da disciplina num processo de trabalho remodelado pela maquinaria, também chamado pela autora de *ciclo de disciplina maquinica*. A caminhoneira é submetida aos três ciclos de dominação, embora perceptíveis de forma distinta por se tratar de uma prestação de serviços. O controle é feito por radares que são instalados no caminhão, no caso de ser empregada, que controlam desde a velocidade até o tempo de descanso da trabalhadora. O monitoramento ajuda a criar uma disciplina de trabalho que é ditada pelo contratante da entrega e, neste caso, mesmo que ela dirija o próprio caminhão, está sempre a mercê dos prazos outrora estabelecidos pelo contratante, que impõe um ciclo não mais *maquímico* propriamente dito, mas um *ciclo de mercado* para justificar os prazos dos serviços.

Para além desta compreensão, ainda poderíamos pensar no caminhão enquanto um espaço que se funde em sentido com a própria noção de casa, já que as caminhoneiras de nossa observação empírica passam muito tempo vivendo apenas no caminhão. É comum ao universo dos motoristas de rotas longas passarem de 40 a 60 dias vivendo no caminhão e, conseqüentemente, trabalhando sem cessar.

Quanto ao trabalho do caminhoneiro, tanto quanto o da caminhoneira, esses fatores são evidentes do ponto de vista da fragilidade dos vínculos estabelecidos. Tratando-se das mulheres, a fragilidade da atividade mora ainda no fato de a maternidade, como foi apontado por muitas delas, ser um empecilho para continuarem neste serviço. Ainda, existem relatos da rotina de trabalho na estrada cuja dificuldade aumenta muito para as mulheres, por exemplo, nas palavras da caminhoneira:

[...] eu nunca entrei em pânico porque eu tive que tomar banho em um banheiro sem porta. Nunca. Isso eu encarava mesmo, está aí tem que

encarar. Mas eu sei que tem mulheres que era muito difícil pra fazer isso. Era muito difícil encarar um banheiro sem porta, fazer xixi num banheiro sem porta, sabe? Isso acontecia muito na estrada. Mas eu tinha mais dificuldades de cansaço físico, não era estresse, era esgotamento físico. (Adélia, janeiro de 2014).

Assim, a angústia da mulher nesta atividade é ainda mais expressiva, além de nos apontar para uma reconfiguração do capitalismo que, se por um lado inclui a mulher no mercado de trabalho como possibilidade de alguma liberdade pessoal pelo viés do trabalho e da remuneração, por outro a torna um agente de ganhos tão essencial quanto o homem sempre foi, uma vez que a renda da mulher passa a ser indispensável para o sustento da própria organização familiar.

Nesta perspectiva, atentamos para uma realidade ainda pouco explorada, já que a Sociologia do Trabalho, de modo geral, tem pensado mais nos processos de trabalho que envolvem efetivamente a produção de bens e não na prestação de serviços, como seria o caso do transporte. Temos como base a fábrica, a produção em massa dos operários e as distinções entre os artesãos e os produtores rurais, quando muito. A história da Sociologia clássica do Trabalho toma como base centralmente a indústria, arriscamos dizer, embora as próprias transformações sociais da atualidade tenham feito intensificar as pesquisas sobre o trabalho autônomo, os serviços ou mesmo a indústria. Aos poucos, grosso modo, só na contemporaneidade vêm sendo contempladas as minorias ou as especificidades do trabalho, parafraseando Ricardo Antunes, as *novas morfologias do trabalho*.

De modo geral, buscamos identificar a formação da disciplina através dos processos de trabalho oriundos do modelo capitalista por meio de uma vertente da produção e consolidação dos processos disciplinadores do trabalho e, ao mesmo tempo, relacionar esta construção com a produção de disciplina que é inerente ao trabalho das caminhoneiras na atualidade, um disciplinamento que se solidifica nas prestações de serviços e costuma ser mais desenvolvido sobre o olhar dos processos de produção. Assim, procuramos descortinar os elementos que historicamente foram sendo relevantes à formação disciplinar do trabalho para relacioná-los com a atual composição do trabalho das carreteiras.

Iniciamos o debate levantando as premissas marxistas acerca da divisão do trabalho e da especialização da produção, depois abordamos a entrada da máquina e a constituição progressiva das fábricas. No item seguinte, tratamos da constituição da disciplina através de alguns aspectos dos modos de trabalho taylorista, fordista e toyotista tendo em vista sempre uma alusão ao trabalho da caminhoneira derivado das observações preliminares de campo. Por fim, tratamos da subjetivação das formas de trabalho e da importância de abordarmos o trabalho sob a perspectiva

dos processos de disciplinarização, que acabam por construir formas de ser e estar nos sujeitos que fazem parte do universo do trabalho.

6.1 Os processos de trabalho e gênero e a condição das caminhoneiras

Marx atribui à divisão do trabalho nos processos de produção capitalista, que se inicia antes da manufatura, segundo Marglin (1978), uma importante forma não só de aperfeiçoar a produção dos objetos, como também de garantir maior controle do trabalhador por parte do capitalista. Nesta perspectiva, a manufatura,

[...] surge da combinação de ofícios independentes diversos que perdem sua independência e **se torna tão especializada que passam a construir apenas operações parciais do processo de produção de uma única mercadoria.** [...] **tem sua origem na cooperação de artífices de determinado ofício, decompondo o ofício em suas diferentes operações particulares, isolando-as e individualizando-as para tornar cada uma delas função exclusiva de um trabalhador especial.** A manufatura, portanto, ora introduz a divisão do trabalho num processo de produção ou a aperfeiçoa, ora combina ofícios anteriormente distintos. Qualquer que seja, entretanto, seu ponto de partida, seu resultado final é o mesmo: um mecanismo de produção cujos órgãos são seres humanos. (MARX, 1968, p.388-389). [grifo nosso].

Podemos pensar, em termos práticos, que o produto passa a ser construído por etapas, e não mais apenas por uma só pessoa. Ora, Marx não entra exatamente nos méritos de como, ou melhor, quem é o trabalhador que faz o transporte das mercadorias, seja para a continuidade de sua produção, seja para levá-las ao seu destino. O autor dá ênfase mesmo aos operários, na descrição minuciosa das transformações do trabalho ao longo do amadurecimento do capitalismo.

Neste leque, porém, dos que usam sua força de trabalho a favor do capital, na produção do objeto, Marx menciona que, em virtude da especialização do trabalho, há na estruturação da sociedade a criação do comerciante, que é o trabalhador também responsável pelo transporte, mas, acima de tudo, pela comercialização da mercadoria. De qualquer sorte, mesmo que esta atividade não venha a ser descrita pelo autor, ainda assim, além de caber perfeitamente a análise marxista da divisão do trabalho, nos parece que a profissão daquele que transporta os objetos (seguramente ainda distante do motorista de caminhão) nasce exatamente com esta divisão solidificada.

A manufatura consegue essa “organização social do processo de trabalho apenas aprisionando cada trabalhador a uma única fração de ofício” (MARX, 1968, p.396), o que faz

com que se solidifique a ocupação de cada trabalhador, que será sua atividade permanente ao longo da vida. Também, este formato permite “alcançar um resultado determinado num tempo determinado” (MARX, 1968, p.396), o que nos faz perceber o início do controle do tempo de trabalho. Nesta perspectiva, o trabalho vai passando aos poucos a ser executado nos pavilhões das fábricas, dada a necessidade recorrente de organizá-lo em um mesmo local que propicie a divisão de tarefas entre os trabalhadores e suas especialidades.

A cooperação que passa a se estabelecer entre os trabalhadores é algo destacado por Marx enquanto um dado relevante ao processo de produção, uma vez que o desempenho de um trabalhador individual é relevante ao bom empenho do trabalho daquele grupo. Neste sentido, a cooperação simboliza o “emprego simultâneo de muitos que fazem a mesma coisa, só que agora ele exprime uma relação orgânica”. (MARX, 1968, p.397). Ou seja, a divisão manufatureira do trabalho

[...] simplifica e diversifica não só os órgãos qualitativamente diversos do trabalhador coletivo social, mas também cria uma relação matemática fixa para o tamanho destes órgãos, isto é, para o número relativo de trabalhadores ou para a magnitude relativa do grupo de trabalhadores em cada função particular. **Desenvolver, juntamente com a subdivisão qualitativa do processo de trabalho social, a regra quantitativa a proporcionalidade desse processo.** (MARX, 1968, p.397). [grifo nosso].

No caso da profissão da caminhoneira, embora seja um trabalho solitário em sua essência, sempre está dependente e atrelado com o trabalho de outros. Ou seja, a inobservância de cargos põe em questão a continuidade do trabalho de outros setores, que dependem da mercadoria a receber para dar continuidade ao seu trabalho. Não obstante, as empresas que efetivam as negociações, segundo as falas das trabalhadoras, costumam estabelecer prazos curtos como condição de entrega, isso porque exigem uma lógica de mercado em que a venda é condicionada ao pedido que consiga ser entregue antes.

O caminhão é a máquina de trabalho da caminhoneira. Esta máquina, porém, deve ser lida no sentido mais amplo do que a estrutura literal do caminhão, já que os mecanismos de disciplina e de controle atingem dimensões maiores do que os limites da carga. A máquina, no sentido amplo com que a tratamos, é responsável “pelo controle do ritmo dos homens” (PERROT, 1988, p.23), do ponto de vista da organização de um sistema de trabalho especializado em que quem dita a velocidade do processo de trabalho é a própria máquina, distanciando paulatinamente o homem do controle de seu próprio trabalho.

A máquina “é um instrumento de disciplina cujos efeitos precisam ser vistos concretamente: materialmente no espaço remodelado da fábrica e no emprego do tempo, fisicamente ao nível do corpo do trabalhador, de que a história tradicional das técnicas nos fala tão pouco”. (PERROT, 1988, p.24). Tratando-se do trabalho da caminhoneira, essa concepção da relação do trabalhador com a máquina, tendo como pano de fundo a imagem da fábrica, pode nos parecer um tanto distante; contudo, a criação de uma lógica da disciplina e, especialmente, os efeitos subjetivos da transformação do trabalho são passíveis de serem relacionados.

Mesmo que a caminhoneira fique fora da fábrica, do espaço físico que compreende a fábrica, há um controle de seu tempo de entrega que, supostamente, deve ser o mesmo para todos que operam a máquina que é o caminhão, já que as condições do trabalhador não são levadas em conta. Ou seja, ainda assim há uma medição do tempo de trabalho que não leva em consideração as condições do trabalhador, já que está previamente definido pelo sistema de entregas.

Na lógica capitalista, já podemos ver solidificada a ideia de que “para obter vitórias, é preciso um exército disciplinado” (PERROT, 1988, p.23), e que os que estiverem abaixo das exigências de produção deverão ficar fora deste sistema produtivo porque são considerados incapazes. Muitas vezes, o “rótulo de incapacidade” é dado não só pelo local de trabalho, mas também pelo sistema de saúde no momento em que atesta a invalidação permanente de um trabalhador cujo corpo não suportou a exaustiva demanda de trabalho.

Sobre a relação histórica da mulher com a máquina, há relatos de manifestações das mulheres contra o monopólio das manufaturas. “Em 1788 elas boicotam a máquina de Barneville instalada no convento de Saint-Maclou, sob a direção do padre e das freiras, que acarreta uma jornada de trabalho incompatível com as exigências das tarefas domésticas”. (PERROT, 1988, p.32-33). Entre outros, este é um episódio que ilustra a implicação das mulheres não só com as manifestações, mas com o trabalho propriamente dito. A máquina é historicamente considerada, inclusive, uma porta de entrada para o trabalho infantil e feminino à fábrica, já que representava, na maior parte das vezes, uma diminuição dos gastos com a produção por sua atividade ser menos remunerada pelo capitalista se comparado à força de trabalho do homem.

Quanto ao trabalho da caminhoneira, este também é justificado na atualidade como sendo possibilitado apenas pelo avanço *maquímico*, representado pela nova tecnologia que é incorporada também e, sobretudo, ao funcionamento do caminhão, chamada de tecnologia embarcada, com a qual o caminhão é construído. Se não fosse esse avanço tecnológico, afirmam muitos, a viabilização da mulher na condição de caminhoneira não seria possível dada a demanda do uso da força física para a realização da atividade. Esse discurso, contudo, é desconstruído não

só pelas teorias que abordamos, mas pela própria história das mulheres participantes, já que muitas dirigem um caminhão manual que, portanto, exige força física, ao contrário de seus maridos ou colegas que dirigem caminhões automáticos. Isso mostra que trabalho masculino e força não têm a menor ligação; ao contrário, apenas reforça mais um dos muitos discursos sexistas que foram (e são) historicamente constituintes da forma de organização do trabalho que demarca não só divisões, mas, sobretudo, qualificações ao trabalho masculino como sendo de qualquer ordem de superioridade e não de dominação.

Seguindo o curso histórico da organização do trabalho, passamos ao retrato dos sistemas taylorista e fordista, enquanto articulação de vários aspectos macro e microeconômicos relacionados com o processo de trabalho que centralizam em sua concepção da busca pela economia de tempo atrelado a novos processos de gestão do trabalho. (NEFFA, 1998).

Tratando-se especificamente do taylorismo,

[...] sua concepção redutora da natureza humana, ao negar de fato as dimensões psíquicas e mentais dos trabalhadores, a saber a subjetividade, e ao prescrever de maneira rígida a realização de tarefas, desconheceu o saber produtivo acumulado no coletivo de trabalho, desalentou o sentido pessoal da autonomia e de responsabilidade, freio à propensão favorável para a comunicação de informações produtivas e inovações incrementadas dentro do coletivo de trabalho, desalentou a cooperação espontânea entre os trabalhadores para fazer mais eficiente sua atividade, bloqueou o desenvolvimento das capacidades criadoras e da iniciativa destes, e não se dava conta de que progressivamente, à medida em que satisfaziam a necessidades básicas, a motivação do operário para trabalhar de maneira eficiente não dependia apenas da remuneração. (NEFFA, 1998, p.102, tradução livre).

Referências a este modelo podem ser percebidas na atividade da caminhoneira, especialmente na lógica do encurtamento do tempo livre e na tentativa de acelerar ainda mais o tempo de trabalho. Na atualidade, a atividade da caminhoneira é marcada pela excelência do melhor tempo. Com base nisso, conforme já nos ensina Taylor, todos os demais trabalhadores devem seguir este tempo de excelência. Tal lógica de pensar os processos de trabalho faz com que todas as intempéries sejam desconsideradas quanto à composição do tempo médio na estrada, entre uma rota e outra.

O percurso a ser cumprido é sempre medido pelo menor tempo. Se um conseguiu, os outros todos também deverão fazer no mesmo tempo, o que ajuda a compor o cenário violento a que é submetido o profissional das estradas. Se entre os caminhoneiros do sexo masculino já há uma cobrança, o agravante da caminhoneira encontra-se justamente na legitimação de sua capacidade para o trabalho na medida em que consegue atingir o tempo já excelente,

possivelmente do homem, levando em conta a minoria de mulheres que recentemente passaram a desenvolver essa atividade. É um processo de desconsideração da subjetividade do trabalhador e de suas particularidades enquanto sujeito.

Tratando-se do trabalho da caminhoneira, podemos fazer uma analogia às novas tecnologias que hoje são implementadas nos caminhões, garantindo um suposto aumento no ganho de tempo das entregas. Contudo, não será essa nova organização do trabalho, mais disciplinada, mais controlada e mais invasiva à esfera pessoal do trabalhador, que garante uma diminuição do tempo e o aumento dos lucros ao capitalista? Não ao acaso, o trabalho do motorista de caminhão ainda é abordado como uma atividade masculina e, quem sabe, poderíamos inferir como esta prova de boa conduta uma das razões para a criação das distinções dos trabalhos masculinos e femininos conforme os concebemos nos dias de hoje.

No desenvolver do toyotismo, as noções de tempo e espaço da produção começam a ganhar ênfase, já que era preciso “limitar ao máximo o tempo de transporte, estocagem e controle da qualidade” (GOUNET, 1999, p.26) dentro da fábrica, comprimindo o espaço entre um posto de trabalho – individual ou coletivo – dos demais, acelerando a circulação dos componentes do produto a produzir internamente ou entre a matriz e os fornecedores – o *just in time*. Mas, como pensar a compressão do espaço geográfico a ser percorrido tendo que levar em conta não só as condições da máquina/caminhão, mas também as das estradas?

As particularidades do trabalho, das atividades e das condições de operação desse e nesse setor devem ser cuidadosamente consideradas. Neste aspecto, pensando no trabalho da caminhoneira, mesmo fazendo as devidas distinções entre o entendimento dos processos de trabalho derivados da produção e dos serviços, podemos destacar especialmente dois aspectos fundamentais, que hoje ilustram a rotina de trabalho destes profissionais e sugerem ser relacionados, pelo menos em parte, com a formulação proposta pelo toyotismo, já que se tem uma linha em comum no aspecto da produção de mecanismos disciplinadores do trabalho que são criados na fábrica, mas que se reproduzem no setor de serviços, mesmo longe do olhar de controle dos supervisores e através de outras regras que são incorporadas à atividade laboral e perpassam os limites físicos da empresa para operar em diferentes espaços de trabalho.

O primeiro deles é descortinado pela ênfase dada ao encurtamento dos deslocamentos dos produtos entre as fábricas. Isso sugere maior exigência, inclusive, sobre os trabalhadores incluídos nestes processos, que sofrem muita pressão pela entrega. Como um trabalho depende do outro no sistema de equipes, o prazo da entrega sugere ter de ser também encurtado. Noutro aspecto, a qualidade do trabalho entra em questão, agora com mais vigor. Ao mesmo tempo em

que é cobrado dos trabalhadores um trabalho em menor tempo, ele deve ser desenvolvido com ‘mais qualidade’. A suposta qualidade, no caso da caminhoneira, encontra-se com as demandas de ter de desenvolver outras habilidades que não só as de dirigir o caminhão, como de manter algum tipo de relação com os clientes da empresa, por exemplo. Na observação das caminhoneiras, isso sugere uma postura de trabalho para a qual elas não estavam preparadas e, de uma hora para outra, passam a ser cobradas por essa suposta qualidade, que não é definida e tampouco ensinada, uma vez que o “trabalhador tem que ser polivalente”. (GOUNET, 1999, p.30).

Ainda, destacamos as “relações de subcontratação com os fornecedores”, no desenvolver do toyotismo, especialmente na relação da empresa com os fornecedores de autopeças. Os motoristas, não raro, são convocados a este tipo de vínculo de trabalho, já que podem ser vistos como alheios aos limites da fábrica propriamente dita. Isso gera ainda mais precarização da atividade do motorista, que deixa de ter seus benefícios em detrimento a sua função, mas que é cobrado da mesma forma pela perfeição de seu trabalho.

É importante ressaltar que, por mais que estes processos de trabalho – a saber, fordismo, taylorismo e toyotismo – tenham sido descortinados de modo separado neste texto, eles não só não correspondem a um período de tempo específico da história como são encontrados, inclusive, na sociedade atual. Não há homogeneidade; pelo contrário, há uma sobreposição das manifestações dos processos de trabalho numa mesma sociedade onde estas formas de produzir (disciplinas) permanecem inalteradas.

A necessidade da disciplina, já naturalizada em meio às relações de trabalho e inerente a todos os modelos de sociedade, ganha aspectos distintos e próprios ao seu desenvolvimento no modelo capitalista. Na organização de trabalho vigente, o trabalhador que passa a vender sua força de trabalho ao proprietário do negócio em troca de um salário, com o qual ele garante sua subsistência, é impulsionado a seguir suas práticas de trabalho de acordo com aquilo que o capitalista espera dele.

Partindo da obra de Marx, que foi o início desta discussão, não é simples fazer uma aplicação da teoria marxista com o trabalho da caminhoneira, já que seus principais pilares são mais bem compreendidos (e exemplificados pelo próprio autor) quando observamos os processos de produção das fábricas, da construção propriamente dita dos objetos.

Todos os processos históricos de transformação do trabalho têm uma relação direta com a produção subjetiva dos trabalhadores. Mesmo não sendo o foco deste trabalho, compreendemos que estender um olhar à estruturação do trabalho como um todo, dando ênfase à rotina da

prestação de serviços da caminhoneira, seja algo essencial para o entendimento deste estudo, bem como para o desenrolar das especificidades do campo, tal como a criação da identidade de gênero que se dá a partir e na interlocução com a realidade descrita de trabalho no capitalismo.

No item que segue são tratados em conjunto os aspectos referentes a gênero e poder, a fim de evidenciar a sobreposição dos elementos que emanam dos formatos de legitimação dos papéis e identidades sociais solidificados na atualidade. Neste sentido, há uma ruptura, ou melhor, uma reordenação dos campos de poder sempre que algo se altera a partir daquilo que estava estipulado. A entrada da mulher no mercado de trabalho e, recentemente, sua ocupação em trabalhos considerados masculinizados nos levam à emergente produção de outro olhar sobre o desenrolar dos fenômenos.

6.2 O trabalho: masculinizado, atípico e acelerado

O entendimento da produção da subjetividade capitalística²¹, advinda da legitimação de regras e normas vigentes e, portanto, dominantes, é fundamental para que possamos entender o embasamento da realidade do trabalho da caminhoneira, construído e aceito socialmente conforme os modelos retratados.

Buscamos traçar um debate acerca das contribuições da Sociologia Econômica fundadas nas discussões, especialmente, sobre trabalho e gênero, e referenciado empiricamente através de observações da atividade das mulheres que dirigem carretas em rotas longas – as caminhoneiras. Descrevemos especialmente três aspectos do trabalho das caminhoneiras, a saber, 1) a baixa representatividade das mulheres nos cargos de gestão das associações da categoria; 2) o vínculo com o trabalho que se constitui a partir do trabalho do companheiro, portanto como forma de acompanhá-lo em sua rotina e não exatamente como uma demanda pessoal de interesse à atividade; 3) e, por fim, através da compreensão de que estas mulheres ainda representam uma minoria no universo predominantemente masculino e, portanto, constituem-se como desviantes em sua função e perante a sociedade de modo geral.

Para Raud (2007), a Sociologia Econômica caracteriza-se centralmente por levar em conta três dimensões esquecidas pela ciência econômica: histórica, social e política. Neste sentido, buscamos analisar o cenário de transportes rodoviários do Brasil, especialmente do ponto

²¹ Palavra referida por F. Guattari ao desenvolver teorização sobre as formas de subjetivação que advêm do modelo capitalista; Ou seja, Toda a subjetivação é a modelização do modelo capitalístico.

de vista das produções subjetivas de trabalho e gênero na ação da mulher caminhoneira enquanto agente social.

Corroborando a premissa, a nova Sociologia Econômica

[...] parte da constatação de que as atividades econômicas se estruturam a partir de relações pessoais entre os agentes econômicos. As atividades de intercâmbio se sustentam sobre regras que definem as fronteiras dos comportamentos aceitáveis e as penalidades para aqueles que as infringem. Da mesma maneira, o intercâmbio de objetos e serviços tem como condição necessária uma métrica com a qual os objetos são medidos para uma troca justa de valores equivalentes. Tanto as fronteiras como as métricas são abstrações construídas, acordadas e mantidas pelos próprios agentes de intercâmbio em interações concretas. A Sociologia Econômica analisa as interações sociais que definem as fronteiras e as métricas das atividades econômicas. A principal pergunta que guia o estudo sociológico da Economia é: como as interações sociais possibilitam e definem os processos econômicos de produção, distribuição e consumo de bens e serviços? (WANDERLEY, 2002, p.16).

A caminhoneira, como agente econômico destas relações, possui, além das atribuições do transporte de cargas que são dadas para todos os motoristas de caminhão, aspectos de gênero que alteram e fazem alterar as condutas socialmente constituídas até então dentro deste universo masculinizado. Cabe destacar a partir da Sociologia Econômica não só as relações de trabalho presentes em um universo de abstrações pautadas por seus agentes do ponto de vista econômico, histórico, político e social, como também e, neste caso, especialmente de gênero. Entendemos que a relação de gênero assim posta, inclusive pelo fato de nossa seleção de pesquisa contar apenas com mulheres que dirigem ao lado de seus maridos, revela uma relação de trabalho constituída por meio de particularidades de certas premissas de sexo, gênero e, neste caso, relacionamento do casal.

Assim, detemo-nos na distribuição de produtos, cujas regras estão centradas não só em uma lógica de mercado nos transportes brasileiros, já constituída do ponto de vista econômico no que tange à métrica de preços, prazos, rotas etc., como também social, já que a regra do jogo em questão é fundada do ponto de vista do trabalho dos homens. Sendo assim, é declarado o agravado de dificuldades encontradas pelas mulheres em um espaço de trabalho segregado do ponto de vista de gênero. Uma das participantes da pesquisa, que trabalha com transporte de cargas há mais de 30 anos, afirma com veemência ter sido uma das únicas mulheres durante anos a participar de uma atividade de trabalho que hoje já passa a incluir um rol de mulheres um pouco maior.

Conforme a análise dos dados, muitas reportam a proibição da entrada de mulheres em certos portos de descarga de produtos, por exemplo, obrigando-as a deixar seu frete ao cargo de algum homem para que a entrega de seu serviço seja feita. Em outros casos, mais recentes, elas afirmam que esta prática, assim como outras, tem mudado ao longo dos anos, no sentido de serem ajustados paulatinamente aspectos da estrutura e da organização do trabalho pensando nas mulheres. Neste sentido, a mudança da forma de fazer o trabalho de acordo com a inserção das mulheres representa, do ponto de vista das disposições no campo econômico, uma reorganização das relações de poder anteriormente estabelecidas, mesmo que a nova relação siga recolocando a mulher em um espaço de inferiorização. Ou seja, de um lado há uma perspectiva de mudança dos fazeres cotidianos com a entrada da mulher no cenário de trabalho, e de outro, as relações se reorganizam ainda mantendo-a em uma disposição de inferioridade diante do homem, que segue coordenando muitas formas de agir.

Este debate está também ancorado na perspectiva da Sociologia Econômica no sentido de avançar a análise das relações econômicas além das afirmações de que a esfera econômica está socialmente construída, que as estruturas sociais e instituições são importantes para a ação econômica e que a racionalidade é uma modalidade de comportamento entre outras. (WANDERLEY, 2002). Assim, estes elementos mostram-se centrais para a compreensão da complexidade do tema proposto, no sentido de mostrar aspectos das socializações de gênero no trabalho que perpassam, inclusive, noções econômicas construídas e solidificadas ao longo do processo histórico.

Para além de aspectos do trabalho propriamente dito, a pesquisa com as caminhoneiras desvelou um acúmulo das jornadas de trabalho autônomo em níveis significativos. Segundo relatos da etnografia, as participantes afirmam que ficam sobre rodas, como chamamos o tempo decorrente na estrada, em uma média de três a seis meses, trabalhando todos os dias de forma ininterrupta.

Porque tu sai do caminhão depois de um dia inteiro de trabalho e tu quer descansar um pouquinho debaixo do chuveiro, mas no chuveiro não tem como relaxar, porque o banheiro é tão imundo que tu toma banho bem rapidinho pra poder continuar viajando pra descansar depois do chuveiro, depois do banho, no caminhão dirigindo. Eu tinha isso como descanso. E o sábado e o domingo pra mim sempre foi sábado e domingo, dias felizes, mesmo quando tinha que trabalhar. Então a maneira que eu enxergava aquilo era que eu via a semana passando sabendo que ia ter sábado e ia ter domingo. (Maria, outubro de 2012).

O que explicaria este acúmulo no aspecto da intensificação do trabalho que sequer costuma ser controlado? Ou seja, como boa parte das participantes trabalham de forma autônoma, não existe uma ordem superior, a não ser da própria dinâmica não menos cruel das entregas de mercadorias, mas é ditado um tempo de trabalho que, ao que constatamos, se dá pelo próprio “interesse” da trabalhadora e de seu companheiro. Assim, o controle que as empresas exercem sobre o trabalho autônomo, diferente do que Marx descrevia, mas não menos preocupante, é da pressão por prazos de entrega dos fretes mesmo quando o trabalho não segue os vínculos formais de uma carteira assinada, por exemplo. Ainda assim, o controle que a empresa exerce sobre o serviços do trabalhador autônomo continua sendo dominante tal e qual Marx previu, mesmo que no capitalismo tardio essa relação não seja apenas restrita ao binarismo patrão-empregado, mas abarque os demais prestadores de serviços com igual poder de alienação e dependência.

Iamamoto (2010, p.20) desenvolve a afirmativa de que há uma “centralidade ao fetichismo que impregna radicalmente a sociabilidade capturada pelo capital e a inversão sujeito-objeto que o caracteriza – a humanidade a serviço de coisas sociais mercantis, ao invés destas estarem a serviço das necessidades sociais”. Neste sentido, “os dilemas do trabalho e da satisfação das necessidades sociais são obscurecidos, em favor das mercadorias e do dinheiro, enquanto produtos do capital”. (IAMAMOTO, 2010, p.21). Esse produto do capital, portanto, é a própria racionalidade econômica criada a partir da lógica financeira capitalista, que atrela sentidos ao consumo a ponto de cegar determinadas práticas desumanas de trabalho e de posicionamentos em prol de uma máxima de mercado.

Partimos dos pressupostos teóricos de que é fundamental para uma leitura de complexidade da sociedade “observar a representação do agente e da ação, das preferências ou das necessidades, enfim, de tudo o que constitui a visão antropológica”. (BOURDIEU, 2005, p.15). Esta compreensão nos possibilita avaliar as mais sutis manifestações de poder que são desconsideradas nas leituras unicamente econômicas da atividade da mulher caminhoneira, passando ao entendimento das práticas que são legitimadas dentro deste campo e exercem um significativo poder de transformação nas ações dos agentes envolvidos.

Com isso, para além das análises de mercado a que atentam os economistas – em que poderíamos pensar, por exemplo, na diferença salarial ou não entre os homens e mulheres que dirigem caminhão –, atentamos para as microrrelações da economia, do modo geral, intrínsecas às relações sociais. Destarte, “tudo o que a ortodoxia econômica considera como um puro dado, a oferta, a demanda, o mercado, é o produto de uma construção social, é um tipo de artefato histórico do qual somente a história pode dar conta”. (BOURDIEU, 2005, p.15).

Quanto à representação sindical, assunto de nosso primeiro tópico, em observação na Associação dos Motoristas de Garibaldi-RS²² (principal órgão de representação da categoria nesta cidade) encontramos o registro de sete mulheres caminhoneiras²³, mas nunca houve a participação de qualquer uma delas nas discussões da Associação. Para além disso, os cargos são determinantemente masculinos e a mulher somente poderá participar da Associação se seu companheiro estiver nomeado à diretoria. Entendemos que a inclusão no grupo se dá pela inclusão do casal, porém, evidentemente, o homem é o porta-voz das decisões. Neste campo de poder, vemos pelas disposições dos agentes que “há uma história do processo de diferenciação e de autonomização que conduziu à constituição deste jogo específico, do campo econômico como cosmo obedecendo a suas próprias leis” (BOURDIEU, 2005, p.15) e que segue sendo legítimo, mesmo que a atividade da caminhoneira, em tese, seja independente de sua relação conjugal.

Seguindo nesta perspectiva, e já entrando no segundo tópico, entendemos que a identidade da caminhoneira ainda está vinculada com a da esposa do caminhoneiro e não se legitimou como uma atividade própria da mulher que, possivelmente, deixaria de viajar caso houvesse o fim da relação. O que a prende é a vida conjugal que é transformada em profissão, mas pensada especialmente como complementar à atividade já eleita pelo marido, conforme narrado pelas caminhoneiras. Isso diz respeito a condutas econômicas coletivas que se refletem na atividade individual, ou seja, de aumentar seus ganhos. É possível ver nas abstrações do campo econômico que as “as condutas podem se atribuir publicamente como fim à busca aberta da maximização do lucro material individual”. (BOURDIEU, 2005, p.22).

Assim, é importante lançar um olhar sobre as formas em que são elaboradas as identidades das caminhoneiras em meio a esta realidade específica de imersão em um trabalho masculinizado e que tem como ponto de partida a relação conjugal. Entendemos que estas trocas nunca têm apenas um interesse econômico, já que a própria Sociologia Econômica destaca as ações dos agentes envolvidos e dispostos em um mesmo campo para além das relações materiais que os cercam.

Ao pensar neste recorte empírico específico, descortinamos certas disposições econômicas mais fundamentais que “não são exógenas, isto é, dependentes de uma natureza humana universal, mas endógenas e dependentes de uma história, que é aquela mesma do cosmo econômico onde elas são exigidas e recompensadas”. (BOURDIEU, 2005, p.23). Historicamente,

²² Garibaldi é uma das mais importantes cidades do Estado do Rio Grande do Sul no setor de transportes de cargas, e esta é a segunda Associação com maior representatividade no Estado da categoria.

²³ Muito em função da informalidade desta categoria de trabalho, não sabemos ao certo qual é o número de trabalhadores e, conseqüentemente, de trabalhadoras nesta atividade. Contudo, pelo cadastro da AMG existem 425 motoristas cadastrados como ativos, e destes, apenas quatro são mulheres.

a região serrana do Rio Grande do Sul, de onde parte este recorte empírico, compreende em sua maioria famílias de descendência italiana cuja atividade econômica principal era trabalhar conjuntamente na pequena propriedade rural pertencente à família. Ou seja, há aspectos do trabalho familiar que estão enraizados na história dos agentes que legitima a prática de pensar em uma mesma forma de sustento a todos os membros da família, o que inclui a atividade da caminhoneira, conforme relatamos.

Contudo, as caminhoneiras estão transitando por outros espaços distintos que as colocam como desviantes pelo exercício do trabalho feminino, ou mesmo por compartilharem do trabalho de seu cônjuge. Isso poderia ser entendido como o que Bourdieu (2005) denomina efeitos do campo, isto é, as pressões que determinam as diferentes disposições dos agentes (como dominados e dominantes) dentro de um mesmo campo de poder. E é por meio dos posicionamentos dos agentes na estrutura que se determina a própria estrutura ou as possibilidades de mudanças. Quando ocorre uma intervenção neste campo estrutural, segundo o autor, isso se deve à “estrutura das relações objetivas no seio do campo entre aqueles que as operam e aqueles que lhe estão submetidos”, ou seja, uma tomada de consciência sobre suas próprias disposições no jogo e quanto às relações de poder às quais são submetidos.

Destacamos, dentro desta perspectiva, a aceleração e o excesso de demanda de trabalho exigidos por empregadores do setor e inerentes à atividade da caminhoneira. Esse fenômeno pertence a um modelo institucionalizado de trabalho em que o tempo livre, ou o tempo de convivência parental ou social, é absolutamente reduzido e assim legitimado, sendo um dos aspectos que sustenta fortemente nossa hipótese em torno da incompatibilidade, num dado momento, do trabalho com a vida pessoal da caminhoneira.

A inclusão da mulher no trabalho compõe o que Antunes (2005, p.47) denomina o “(novo) caráter multifacetado do trabalho”. Nesta perspectiva, haveria uma sobreposição do trabalho doméstico e institucional, “aumentando as formas de exploração do contingente feminino” (p.80). Ainda, o autor descortina a preocupação com a saída do mercado de trabalho que, para ele, torna o sujeito impedido de “vivenciar uma vida dotada de algum sentido” (p.88), já que o trabalho,

[...] como momento fundante da própria subjetividade humana, por meio da contínua realização das necessidades humanas, da busca pela produção e reprodução da sua vida societal, da gênese da própria consciência do ser social, mostra-se como elemento ontologicamente essencial e fundante. (ANTUNES, 2005, p.90).

Desta forma, como ficaria a vida da caminhoneira depois de seu afastamento do mundo do trabalho? A vida de trabalho na contemporaneidade está saturada de incertezas e a fragilidade dos laços humanos acontece pelo desaparecimento das velhas garantias de organização social, sobretudo advindas do trabalho. (BAUMAN, 2001). A ausência de garantias, de modo geral, junto com outros diversos fatores, ajuda a compor, para nosso entendimento, a dimensão subjetiva que permeia as relações de trabalho da caminhoneira, que supostamente está investindo fortemente em uma profissão para ela limitada no tempo.

O trabalho, socialmente construído juntamente com outros tantos aspectos da humanidade, paralelamente à dominação do masculino, foi ditando formas diferentes de labor para homens e mulheres. Primeiramente, o fato de as mulheres ficarem em casa para cuidar dos filhos e, em contrapartida, os homens se dedicarem ao trabalho, foi marcando socialmente o gênero da dominação. Assim,

[...] a divisão das coisas e das atividades (sexuais e outras) segundo **a oposição entre o masculino e o feminino recebeu a necessidade objetiva e subjetiva de sua inserção em um sistema de oposições homólogas**, alto/baixo, em cima/embaixo, na frente/atrás, direita/esquerda [...]. Semelhantes na diferença, tais oposições são suficientes concordes para se sustentarem mutuamente, no jogo e pelo jogo inesgotável de transferências práticas e metáforas; e também suficientemente divergentes para conferir, em cada uma, uma espécie de espessura semântica, nascida da sobre-determinação pelas harmonias, conotações e correspondências. (BOURDIEU, 2003, p.16). [grifo nosso].

O sistema de oposições descrito por Bourdieu (2003) transfere ao trabalho braçal, por exemplo, uma marca da virilidade do homem, enquanto às mulheres sobram os trabalhos mais leves e menos reconhecidos. Retratando o trabalho das caminhoneiras, já há uma notável incursão da mulher em um campo de poder masculino, o que provoca uma alteração neste *inesgotável jogo de transferências* que (re)pensa ou (re)cria tanto a concepção do masculino e do feminino como o sistema de posições que se estabelece entre essas relações.

Para Bourdieu, este posicionamento sugere a manutenção do *ponto de honra*, que é um sistema de estratégias de reprodução pelas quais

[...] os homens, detentores do monopólio dos instrumentos de produção e de reprodução do capital simbólico, visam a assegurar a conservação ou o aumento deste capital: estratégias de fecundidade, estratégias matrimoniais, estratégias educativas, estratégias econômicas, estratégias de sucessão, todas elas orientadas no sentido de transmissão dos poderes e privilégios herdados. (BOURDIEU, 2003, p.62)

Há elementos presentes no jogo de poderes que sugerem uma tentativa do homem de promover a manutenção das “estratégias de dominação que sustentam a construção binária da diferença dos sexos”. (VARIKAS, 1994, p.67). Entre eles, contudo, destacamos inicialmente a produção da violência contra a mulher como principal ferramenta reprodutora da *exploração-dominação*. Esse fenômeno,

[...] situado aquém da consciência, o que exclui a possibilidade de se pensar em cumplicidade feminina com homens no que tange ao recurso à violência para a realização do projeto masculino de dominação-exploração das mulheres. Como o poder masculino atravessa todas as relações sociais, transforma-se em algo objetivo, traduzindo-se em estruturas hierarquizadas, em objetos, em senso comum. (SAFFIOTI, 2001, p.120).

Por esse aspecto, toda pesquisa de gênero demanda um exercício crítico ancorado na transposição dos modelos de poder legitimados. Estas questões são pautadas por uma *resistência invisível* em que as experiências cotidianas – as representações – são sempre pensadas do ponto de vista de classe e de gênero, de modo articulado. (SOUZA-LOBO, 2011). A autora afirma que os cargos são sexualizados, uma vez que “a resistência masculina é descrita como uma relação de poder, [em contrapartida,] a das mulheres como resistência, irresponsabilidade, falta de interesse” (SOUZA-LOBO, 2011, p. 87), por exemplo.

Ratificando uma das hipóteses deste estudo, que trata dos aspectos inerentes ao trabalho em sobreposição à vida familiar da caminhoneira, Souza-Lobo (2011) desenvolve o conceito de *ética do provedor* que aponta para um elemento de

[...] **irreflexão nas trajetórias profissionais masculinas** através da necessidade de aumentar os rendimentos fazendo horas extras, ou de evitar mudanças que possam desestabilizar a renda familiar ou simplesmente pelo fato de roubarem poucas horas de convívio familiar. (SOUZA-LOBO, 2011, p 99, [grifo nosso]).

Já para as mulheres, um importante impasse que se estabelece na trajetória profissional é a maternidade, caso em que, normalmente, a concepção ética é dirigida para outra direção, onde a profissão deverá ocupar um posto subalterno. Neste sentido, “a mão de obra sexuada específica em cada um dos setores produtivos fundamenta-se em representações e crenças existentes a respeito do que devem ser os atributos de masculinidade e de feminilidade”. (FONSECA, 2000, p.44).

Tratar das concepções de gênero é referir-se a um universo simbólico de poder que, “para além de estruturar as próprias identidades subjetivas de homens e mulheres, revela-se como

classificador do próprio mundo social”. (FONSECA, 2000, p.21). Impelidos por discussão, definimos a seguir os principais pontos acerca do tema.

Fomos a campo impregnadas por um olhar atento às relações hierárquicas e de poder que se estabelecem no trabalho da caminhoneira. Essas relações derivam essencialmente da dominação inerente à concepção do trabalho no capitalismo e às relações de gênero, que estipulam o papel da mulher na sociedade contemporânea.

Para Bourdieu (2002, p.8), poder simbólico é esse “poder invisível o qual só pode ser exercido com a cumplicidade daqueles que não querem saber que lhe estão sujeitos ou mesmo que o exercem”. Caso desvelado, a dimensão deste poder deixa de ser simbólica e passa a ser reconhecida concretamente. O poder simbólico é essencialmente “um poder de construção da realidade que tende a estabelecer uma ordem *gnosiológica*: o sentido imediato do mundo (e, em particular, do mundo social)” (p.9) que tem por mérito a construção do “*consensus* acerca do sentido do mundo social que contribui fundamentalmente para a reprodução da ordem social: a integração ‘lógica’ é a condição de integração ‘moral’” (p.10). Esse poder simbólico, portanto, é capaz de criar *sistemas simbólicos* que viabilizam a imposição ou a legitimação da dominação e contribuem para manter o sistema de dominação de uma classe sobre a outra, reforçando as relações de força (p.11).

As relações de poder podem ser interpretadas segundo “os esquemas inconscientes do *hábitus*, [que] contribuem para formar a representação que os agentes podem ter acerca da representação social de sua posição na hierarquia das consagrações”. (BOURDIEU, 2011, p.161).

Para exemplificar, a caminhoneira me explica que existe grande rivalidade entre caminhoneiras ou caminhoneiros que dirigem diferentes tipos de caminhão. Por exemplo, se um caminhão é menor, ele é considerado ‘motorista’, e a nomenclatura à qual o trabalhador ou trabalhadora é chamado refere-se a uma inferiorização de sua atividade perante o outro que dirige um caminhão maior e que é, portanto, chamado de caminhoneiro ou caminhoneira. Já os que dirigem um caminhão ‘truque’, este com duas cargas e ainda maior que o caminhão, são chamados de ‘carreiros’ ou ‘carreiras’, o que seria a real definição, segundo eles, ao que chamamos neste estudo de caminhoneira. Isso demonstra uma hierarquia presente nas diferentes formas de exercer a atividade o que, segundo elas, é representativo no sentido de uma mulher ser melhor aceita pelo grupo quando dirige caminhões menores e causar mais ‘impacto’ quando é vista trabalhando por meses ininterruptos ‘na estrada’, guiando um caminhão de grande porte, como um ‘truque’.

Em se tratando da constituição de hierarquias, portanto, elas devem sempre ser vistas, especialmente neste recorte empírico do trabalho da caminhoneira, minimamente alicerçadas pelas formas de legitimação do poder através das relações de gênero e de classes sociais (em e a partir de Marx). A análise de classe, então, compreende um contorno indispensável à compreensão sobre o tema e sobre as relações familiares, ambos os aspectos que ajudam a compor este estudo de gênero, porque “a cada momento temos de romper obstáculos e reconquistar o direito de ser. Não por acaso é notícia de primeira página dos jornais, em pleno 2001, quando uma mulher é nomeada para cargo importante numa siderúrgica, numa emissora de televisão”. (BLAY, 2001, p.84).

Até a década de 60 “as mulheres viviam ‘nas margens’ do poder cujos centros eram e são ocupados por homens. Na maioria dos sistemas políticos, as relações hierárquicas de gênero reproduzem-se na herança social das sociedades contemporâneas”. (BLAY, 2001, p.84). E prossegue o autor:

As variáveis se combinam gerando uma estrutura hierárquica em que posição econômica se articula à etnia na escala de poder: nas sociedades capitalistas homens brancos e de elevadas posições econômicas situam-se no alto da pirâmide de poder, mulheres brancas e de alta posição econômica têm maior poder que os homens de qualquer outro grupo étnico, mesmo que economicamente bem situados, e assim por diante. As mulheres negras e pobres são as que se situam nas posições mais baixas desta hierarquia. (BLAY, 2001, p.84).

Embora as caminhoneiras deste estudo não sejam negras nem tampouco pobres, elas também estão longe das elites, apesar de muitas vezes conseguirem acumular algum capital com a força de seu trabalho. De todo modo, o assunto torna-se primordial do ponto de vista deste ser referente a uma parcela da população pouco estudada academicamente, tendo em vista que as populações que habitam as margens da sociedade costumam ser as mais comuns entre as pesquisas. Ou seja, para a clarificação de aspectos da atividade nestas circunstâncias desenhadas, faz-se mister relevar aspectos identitários de uma dinâmica de gênero do trabalho talvez pouco explorada na atualidade.

Corroborando as falas delas,

[...] fatores biológicos como menstruação, gravidez, maternidade, aleitamento continuam a ser álibis para impor uma desqualificação ao trabalho da mulher; o mercado pretere-a para cargos mais bem remunerados sob a alegação de que ela tem “responsabilidades familiares” a cumprir ou de que é mais “frágil”. (BLAY, 2001, p. 85 e 86).

Divergindo da autora, contudo, os álibis nesta pesquisa são proferidos pelas próprias caminhoneiras e não aparecem em momento algum como sendo parte do discurso do empregador, ou mesmo do cliente. Contudo, cabe salientar que esta não é uma atividade que exija da mulher, necessariamente, um investimento de carreira, como é o caso das políticas ou das grandes empresárias. Pelo contrário, costuma ser uma atividade de passagem até mesmo para muitos homens que, junto com sua companheira, optam pela estrada como uma forma de ‘fazer um pé de meia’ que dê suporte financeiro para futuros investimentos próprios no comércio, na indústria ou no segmento de Serviços. Porém, no momento em que optam por “abandonar suas atividades econômicas, as mulheres ficam à mercê de eventuais uniões desastrosas e de companheiros autoritários”. (BLAY, 2001, p.86).

Sobre a participação das mulheres na política, Blay afirma que este é

[...] um dos capítulos mais desiguais nas relações sociais de gênero. Nos países nórdicos, após anos de alterações legislativas visando alcançar um equilíbrio de gênero, obteve-se relativo sucesso: as mulheres são quase 40% do Parlamento. Isto foi conseguido depois de várias medidas eleitorais, como a organização de listas de candidatos com alternância de um nome masculino e um feminino e muita mobilização popular. (BLAY, 2001, p.89).

Fica claro, a exemplo do Brasil, que a mobilização social é imprescindível para que a mulher consiga ingressar e se manter no poder político, bem como em demais esferas do trabalho masculinizado. Quando o assunto de gênero não é abordado, tratado e defendido pelos movimentos sociais feministas, a discussão parece não acontecer e a entrada, ou permanência, da mulher nestes trabalhos passa a ser silenciosamente barrada. A mídia, por sua vez, tampouco mostra anseios de reverter a situação, haja vista que apresentam matérias sobre mulheres em profissões masculinizadas como algo extraoficial, cuja própria ação por vezes passa a ser contestada. No mais, os programas de televisão, especialmente as telenovelas, costumam reforçar o papel do executivo, do homem de negócios e do trabalhador, o que só aprofunda os aspectos subjetivos dos estereótipos de gênero conservadores e binários.

Ainda, analisando os cenários de países onde há maioria de mulheres nos postos de trabalho, a autora enfatiza o fenômeno de um crescimento classista em lugar de uma sobreposição de gênero. Com isso, criam-se basicamente dois sistemas de segregação de gênero que refletem aspectos da inserção das mulheres no mercado de trabalho, a saber, um deles que é *horizontal* e, portanto, comporta mais mulheres, mas em áreas não favorecidas pelo sistema paternalista do governo, o que culmina em uma feminilização excessiva (por exemplo: na Educação e na Saúde),

e outra que é *vertical* e composta por menos mulheres, mas sendo integradas em posições inferiores. De qualquer sorte, o resultado final de todo esse processo foi o reaparecimento de novas formações hierárquicas de classe e de gênero. (BLAY, 2001, p.86).

Em se tratando das mulheres caminhoneiras, mais uma vez, nos parece que a distinção de classe vem a ser insuficiente para a análise. Elas criam, ou clarificam, uma talvez terceira esfera de inserção da mulher no mercado de trabalho, já que não fazem parte da camada horizontal, especialmente por não somarem aos serviços de atenção à Saúde, mas, por sua vez, tampouco se integram a alguma camada elitizada de trabalho. No entanto, mesmo que não fique evidente na fala delas, há uma nítida subcondição da mulher no trabalho, especialmente, neste caso, em sua relação com o marido que já supõe uma indicação hierárquica dual, seja na atribuição de papéis por gênero, seja derivada da própria abertura desta atividade que foi do homem. Nas narrativas, reiterando, ao contrário da relação de poder fica a narrativa de uma divisão dos trabalhos e da cooperação do casal para a realização das atividades inerentes ao transporte. A questão desta prerrogativa, portanto, solidifica-se na aceitação dos papéis binários, por um lado, além de, paradoxalmente, já anunciar um formato do gênero no trabalho que reúne a relação amorosa com certa ousadia pela inserção no trabalho masculinizado, todavia protegido por uma figura masculina.

Todas as participantes da pesquisa dirigem seu próprio caminhão, mas normalmente viajam junto com o marido, portanto em caminhões separados. Não conseguimos encontrar uma caminhoneira que viajasse efetivamente sozinha, sem qualquer dependência do marido (embora saibamos que existem); contudo, esta parece ser uma figura importante a ser observada em futuras pesquisas da área, haja vista que as relações entre os colegas caminhoneiros e seu reconhecimento no mercado de cargas pode vir a ser alterado.

Iniciamos o terceiro milênio com várias contradições: há uma elevação feminina em todos os níveis educacionais, amplia-se a diversidade de campos profissionais, desvenda-se a sexualidade feminina, a legislação começa a se alterar. Por outro lado, há uma feminização de carreiras profissionais, não por acaso as de pior remuneração, as hierarquias nos salários se rearticulam nos novos campos profissionais, o trabalho doméstico continua uma atribuição feminina, e a violência se agrava. (BLAY, 2001, p.95-96).

Em seu estudo sobre “O custo político das desigualdades de gênero e a teoria do capital social”, fazendo uso de uma referência multidisciplinar do entendimento de gênero, Prá (2005, p.112), destaca:

Uma situação de exclusão que não é comum só às mulheres, nem aos países mais ricos ou aos mais pobres, mas que afeta a sua participação no âmbito privado e em todas as esferas da vida pública, entre estas: no mercado de trabalho, na educação, na saúde, no bem estar social e nos processos de decisão política.

Desta forma, salientamos que, em se tratando de desigualdades, é justamente o somatório das evidências de exclusão que confere a um determinado fenômeno maior expressividade dentro do meio social. Ou seja, mulheres caminhoneiras, embora sujeitas à discriminação de gênero, ao preconceito e, por vezes, ao assédio no trabalho, por exemplo, estão longe de protagonizar o pior dos cenários de desigualdades, quando entram em voga outros elementos, como classe, raça, etnia ou mesmo a opção sexual. Contudo, a temática não se faz menos importante porque há o deslocamento da mulher para o trabalho masculinizado, que não pode deixar de ser evidenciado.

Interessa notar que, como fruto dessa trajetória, as mulheres ampliaram sua interlocução com o Estado, institucionalizando demandas importantes. Isso lhes permitiu intervir na realidade social, pelo aumento da participação em diferentes instâncias públicas (culturais, econômicas, sociais ou políticas), e influir efetivamente no processo de elaboração e implementação de políticas públicas. (PRÁ, 2005, p.113).

Outro trabalho, este sobre mulheres em atividade pesqueira, destaca não só a atividade da mulher, mas também as características dos povos ribeirinhos. Para a autora,

A divisão do trabalho nas comunidades pesqueiras reflete tanto uma visão de mundo como também expressa uma maneira de se apropriar do ambiente produtivo, ou seja, mar e terra. É uma divisão marcada pelo arbítrio e se baseia fundamentalmente na diferença biológica dos sexos, tomada como referencial para estabelecer a diferenciação dos gêneros. (ALENCAR, 1993, p. 67).

Referido estudo faz alusão ao trabalho da caminhoneira em diversos sentidos; primeiro, por fazer parte de um cenário de trabalho específico e que difere das formas mais usuais de inserção laboral; segundo, porque há uma parceria do casal para o desenvolvimento da atividade onde há uma divisão do trabalho predita; por fim, caracteriza-se por uma função que é associada ao trabalho masculino, muito embora, neste caso, a mulher se ocupe de tarefas mais em nível doméstico e não tanto relacionadas à pesca propriamente dita.

Mais tarde, quando as crianças se ajeitaram e começaram a casar, nós começamos a viajar pra longe. [...] nós ficava um dia ou dois em casa, três dias ou quatro pra subir, e ficávamos mais um três ou quatro dias na casa da minha filha, pra carregar e descarregar o caminhão. Nós chegávamos em casa e ele

ia descarregar o caminhão e eu ia lavar roupa, deixava a casa em ordem, o terreno em ordem e no dia seguinte, às vezes eu pegava ônibus e descia pra me encontrar com ele, ou ele esperava até eu me ajeitar e nós ia de novo. Em casa nós ficávamos menos do que na filha [que mora no Mato Grosso]. (Lolita, fevereiro de 2014).

Com este relato, evidenciamos, primeiramente, a divisão do trabalho por gênero. As atribuições da casa seguem sendo da mulher, enquanto o homem faz a gerência de novas cargas. Noutro sentido, fica explícito o desprender da casa em prol do trabalho, já que ela afirma, como todas as demais, que a casa enquanto está trabalhando se torna meramente um local de passagem, já que o lar passa a ser concebido no próprio caminhão.

Neste sentido, o trabalho é, inegavelmente, um alicerce central na produção de subjetividade e, conseqüentemente, de sofrimento psíquico, que deve ser visto em conjunto com o amplo leque dos riscos e suas invisibilidades. Além do risco de acidentes, compreendemos que os riscos atualmente seguem na esfera do invisível – totalmente relacionados com os fatores sociopsicológicos. (SALVAGNI, 2012). Por este motivo, ao mesmo tempo em que o risco é um elemento constitutivo da subjetividade dos trabalhadores, as experiências pessoais do sujeito vão compor sua representação do risco no trabalho e é especificamente o que se produz nessa relação, agravado pelos processos de tempo, aceleração e demais condições de trabalho, que propomos como um dos pontos de análise desta produção textual.

6.3 Sentidos, subjetividade e sofrimento psicossocial

Há uma produção subjetiva que constitui o trabalhador no e a partir de seu trabalho. Neste sentido, o entendimento do caráter social e histórico do conceito de subjetividade

[...] implica na compreensão dos modos como se produzem historicamente os sentidos atribuídos ao trabalho, tanto no campo da produção do conhecimento quanto de seus efeitos na experiência cotidiana. Isso implica em pensar nos processos que produzem tal ou qual noção de trabalho ao longo da história; por exemplo: a temática da subjetividade ganha evidência nas análises contemporâneas do trabalho como efeito das transformações da organização do trabalho e do modo de acumulação na medida em que se reconhece a indissociabilidade entre o trabalho manual e o intelectual na especialização flexível (dentro da lógica do trabalho imaterial), diferente da rígida divisão presente nas relações de trabalho próprias ao taylorismo-fordismo. (TITTONI; NARDI, 2011, p.374).

Neste aspecto, para que possamos mapear e compreender a construção subjetiva – que nos dará margem para pensar na produção de sofrimento psicossocial inerente ao trabalho – tal e

qual descrito por Dejours – é essencial que o entendimento dos processos de trabalho inerentes a uma atividade específica, possibilitando a articulação do maior número possível de relações. Tittoni e Nardi (2011) apontam para as tendências atuais da produção de disciplinarização e subjetivação advindas das relações de trabalho.

A produção de sofrimento psicossocial, cabe lembrar, não é ponto central na composição desta tese; contudo, acreditamos que na análise dos dados, especialmente e de modo relacional como efeito desta dinâmica identitária, é fundamental dedicar um olhar analítico ao sofrimento, desvelado em meio às narrativas de trabalho e socialmente concebido.

Não obstante, aspectos como, por exemplo, a flexibilização das relações de trabalho

[...] concretiza-se efetivamente nas formas de contrato de trabalho temporário, parcial ou por projeto e **tem produzido como consequência, o aumento considerável da insegurança nos projetos de vida**. A flexibilização, assim, potencializa a precarização e o trabalho subjetiva-se como um sujeito inseguro e instável, sujeitado pelo medo de desemprego à mercê dos movimentos do mercado de trabalho. Docilizado pelo medo e pela necessidade de sobrevivência, o trabalhador se torna mais frágil na busca de transformação das relações de trabalho. Essa precariedade enfraquece a posição do sujeito trabalhador nos jogos de poder e verdade, pois o medo tem como efeito paradoxal a individualização das ações na lógica do “salve-se quem puder” e do “cada um por si”. (TITTONI; NARDI, 2011, p.374). [grifo nosso].

Esta é a realidade da caminhoneira que recebe pela prestação de um serviço específico, ou até mesmo que se vê obrigada a gerir os riscos de seu próprio trabalho em uma lógica autônoma de trabalho que não lhe garante vínculos ou benefícios. Seria a caracterização da terceirização, muito comum no setor de serviços de transportes, que tira da empresa contratante o dever de se responsabilizar por tudo o que for inerente àquele serviço prestado.

Nestas condições, não é raro que a caminhoneira tenha de assumir os riscos com furtos ou acidentes advindos de sua atividade sem cobrar mais por isso, já que ela também compete com os custos barateados que os gigantes do transporte atingem dentro da lógica capitalista que consegue facilitar o preço da mercadoria que é comercializada em larga escala.

A produção do que os autores chamam de “insegurança nos projetos de vida” torna-se visível nas falas das trabalhadoras, já que os riscos assumidos no trabalho terceirizado, parcial ou por projeto, se somam aos demais riscos já próprios da atividade – que não são poucos. E, mesmo aquelas que permanecem vinculadas com uma empresa específica, ainda assim o medo do desemprego é suficiente para que assumam condições de trabalho precarizadas a fim de garantir certa ideia de estabilidade no emprego. É uma ditadura disciplinadora, que se estabelece

através das entrelinhas dos discursos do capitalista e pode ser naturalizada nas vivências individuais do trabalhador, produzidas socialmente pelo contexto.

A Psicodinâmica do Trabalho de Dejours (1988), teoria que analisa a coletividade de trabalho e não os indivíduos isoladamente, propõe que as causas dos problemas mentais devem ser buscadas na organização do trabalho e que, se as causas não são individuais, a solução também não pode ser individual. Por isso, a importância do reconhecimento das causas de sofrimento psicossociológico, que são inerentes às relações de trabalho, é essencial para que possamos pensar no sujeito *que vive do trabalho*²⁴ e nas possibilidades de transformação dessa realidade social.

Guareschi e Grisci (1993) destacam a construção da subjetividade do trabalhador que se forma através de sua relação, como pessoa, e o contexto amplo da fábrica (ou outro contexto laboral) e da sociedade em suas diversas formas de dominação. Vê-se presente esse aspecto em uma primeira observação empírica de nosso estudo quando, no contato com uma caminhoneira, ela afirma ser respeitada pelos colegas de trabalho (quase todos homens) por executar tarefas perigosas e chegar a destinos que são considerados de alto risco. Ou seja, ela entende que é preciso se arriscar para buscar um reconhecimento que de fato não existe em função de ser mulher, e “há o sofrimento dos que temem não satisfazer, não estar à altura das imposições das organizações de trabalho”. (DEJOURS, 1999, p.28).

Para Tittoni (2004, p.2), que teorizou por meio da fotografia a problemática de costureiras de Porto Alegre, “o trabalho produz uma infinidade de sentidos e significações para muito além das estratégias de geração de renda e de sobrevivência”. Assim, cada situação específica de um setor de trabalho deve ser entendida como algo produtor de subjetividade ao trabalhador, para além dos limites da empresa. Isso nos sugere que certos tipos de ações das caminhoneiras são produzidos para, de alguma forma, tentarem minimizar o sentimento de inferioridade produzido na relação de alteridade e, portanto, de dominação do masculino, já consagrado no exercício da função.

Veronese (2003) aborda as relações a partir do espelho da alteridade, explicando a constituição da identidade através da diferença que singulariza os sujeitos. Para a autora, o ser humano é

[...] portador de uma **história singular tecida nas relações** que estabeleceu; todo o seu acesso ao mundo é mediado, por isso ele, ou ela, é relacional por excelência. [...] O ser humano só se afirma num esforço de sentido, sem o qual

²⁴ Termo cunhado por Ricardo Antunes.

não existe plenamente. Pensa-se e fala-se com o **instrumental da linguagem**, elemento que o costura ao mundo e a seus pares. (VERONESE, 2003, p.2 [grifo nosso]).

Relativamente à atividade das caminhoneiras, a subjetividade se produz a partir de todas essas relações com o trabalho, além do agravante de elas serem as mulheres de vanguarda no exercício da profissão, o que, por sua vez, modifica as regras do próprio trabalho, da relação com a família, com a sociedade etc. De todo modo, as teorizações apresentadas serão importantes para pensar, em diferentes aspectos, a constituição da subjetividade da caminhoneira, inserida na regra de um grande jogo simbólico que é o trabalho. Dejours (1994, p.24) elenca que o trabalho se torna perigoso ao psiquismo no momento em que “ele se opõe à sua livre atividade”, consumindo por completo o simbólico deste sujeito a ponto de torná-lo invisível, ou alienado em uma linguagem marxista.

O mundo do trabalho pode até ser entendido numa conjuntura social que apresenta muitos pontos em comum com uma guerra (DEJOURS, 1999). Nela, as pessoas são divididas entre as que são excluídas do combate por não serem capazes e os aptos que, por sua vez, devem demonstrar desempenho sempre superior no que diz respeito à disciplina, à produtividade, à disponibilidade e à abnegação. Dessa forma,

[...] o sofrimento aumenta, porque os que trabalham vão perdendo gradualmente a esperança de que a condição que hoje lhes é dada possa amanhã melhorar. [...] Assim, entre as pessoas comuns, a relação para com **o trabalho vai dissociando paulatinamente da promessa de felicidade e segurança** compartilhadas: para si, primeiramente, mas também para os colegas, amigos e os próprios filhos. (DEJOURS, 1999. p.17). [grifo nosso].

A questão do sofrimento do trabalho foi amplamente discutida nos movimentos sociais dos anos 60, o que provocou reivindicações salariais e discussões sobre as condições e o significado do trabalho, mas hoje este tema foi quase sistematicamente descartado do debate pelas grandes organizações sindicais. (DEJOURS, 1999). É visível o distanciamento dos trabalhadores de seus órgãos representativos, o que acontece pela centralização do poder dos sindicatos e, ainda, pelo temor da punição vinda das instituições, como a demissão, por exemplo. No caso das caminhoneiras, o que se estabelece é ainda mais complexo já que, mesmo havendo um órgão importante de representatividade dos motoristas em Garibaldi, este não conta com a participação das mulheres; ou seja, não é válido como um órgão de representatividade de fato. O

próprio número de mulheres que fazem parte hoje da associação, que são cinco²⁵, não contam como motoristas ativas do grupo que é de 420 homens, todos de Garibaldi, já que elas se integram à Associação apenas como esposas de caminhoneiros.

A aceitação e a legalização deste formato de relações não parece ser algo questionável dentro da Associação, tampouco pela comunidade. Dentre as muitas observações realizadas, nunca ouvimos qualquer questionamento sobre o fato, muito antes pelo contrário, este modelo de norma já está instituído na comunidade.

No mesmo sentido da *banalização do mal* de Hannah Arendt, da qual Dejours se apropria, há aqui uma aceitação da precarização dos papéis sociais que não consegue ser discutida, tanto perante a Associação quanto à própria dinâmica do trabalho capitalista em si. Dejours chama atenção para a “*precarização da precariedade*” (1999, p.51), que representa ao sujeito a intensificação do trabalho e o aumento do sofrimento subjetivo, a neutralização da mobilidade coletiva contra o sofrimento, a estratégia defensiva do silêncio, da cegueira e da surdez e, por fim, a individualização advinda do efeito da ameaça de demissão e precarização.

Novos sujeitos organizam-se em meio a este novo social, demandando da academia uma reformulação da compreensão do conceito de trabalho atrelado às relações de gênero, ostentando a emergência de um novo território do saber, já que “ao processo de objetivação do social corresponde um processo de objetivação do indivíduo”. (SILVA, Rosane, 2005, p.27).

Herédia (1999) afirma que a história do ser humano enquanto ser social se cria através do trabalho e, desta forma, pela produção e reprodução de suas condições de vida pautadas pelo sistema capitalista. Para a autora, a crise da sociedade do trabalho pode também representar a crise das instituições sociais como um todo, a não ser que o trabalho passasse a não ser mais tratado como uma categoria central da sociedade.

Se o trabalho é o ponto de partida do processo de humanização do ser social, ele, no capitalismo, passa a ser utilizado como forma de degradação do próprio ser humano, no momento em que o despersonaliza e o submete a uma condição de desumanização, de miséria humana, de desapropriação de seu sentido de ser. Dessa maneira, o trabalho, que deveria ser uma fonte de realização do ser humano, reduz-se a condição de subsistência e de desumanização, pois o transforma em objeto. Essa é a lógica perversa do trabalho na sociedade capitalista. (HERÉDIA, 1999, p.27).

²⁵ A pesquisa, contudo, não se restringiu em sua coleta de dados às caminhoneiras de Garibaldi. Buscamos entrevistas e viagens com mulheres de outras cidades, mas usamos este dado apenas de modo ilustrativo, relativo a uma realidade local.

É fundamental também passarmos pela diferenciação de Dejours (1994) entre o trabalho fatigante e o equilibrante²⁶. Para o autor, o trabalho sempre implicará uma carga psíquica, a diferença está na forma como o sujeito vai internalizá-la. O trabalho fatigante revela-se quando a energia psíquica se acumula, crescendo até aparecer a fadiga e, por conseguinte, a patologia. Ao contrário, o trabalho equilibrante acontece quando o sujeito reverte a carga psíquica em seu proveito e o trabalhador se sente melhor ao terminar a tarefa do que antes de tê-la começado. (DEJOURS, 1994). Neste sentido, por exemplo, não podemos desconsiderar o enaltecimento que a caminhoneira constrói, para si e diante do outro, por meio de sua profissão. Ou seja, ela está constituindo a si mesma no trabalho quando chega no posto de gasolina com os vidros do caminhão abertos, plena de orgulho em poder mostrar-se como uma mulher que atua nesta atividade laboral. Ainda, o trabalho ganha sentido para ela quando exhibe pela narrativas os bens que conquistou ao longo dos anos em que trabalhou como motorista.

A divisão do autor ao se referir ao trabalho que é fatigante e equilibrante, sempre ao mesmo tempo, nos é essencial para não perdermos de vista o caráter contraditório, ambíguo e contingente do próprio trabalho. Para a mulher que se dispõe a exercer um trabalho que é consagrado como masculino, a exigência de rapidez de execução das tarefas – que é um traço marcante no trabalho contemporâneo – ganha força ainda maior. Estes elementos, que traduzem a presença de um campo permanente de poder, remetem a uma discussão de gênero que deve ser lida em sobreposição às reflexões acerca do trabalho.

Dando destaque ao viés capitalista das formas de trabalho abordadas neste estudo, Antunes (2011, p.406) levanta uma citação marxista para compor o que chama de uma *premonitória*, em plena eclosão da mais recente crise global, acerca de uma “corrosão ainda maior do trabalho contratado e regulamentado, que foi dominante ao longo do século XX, de matriz taylorista-fordista”. Ao que o autor sugere, a necessidade de manutenção da própria organização social e familiar nos faz deduzir que há de se intensificar distintas formas de precarização, não só no que diz respeito ao trabalho informal, mas também nas lacunas que se criam e recriam constantemente em torno do trabalho já regulamentado.

O capital desemprega cada vez mais trabalho estável, substituindo-o por trabalhos precarizados, que se encontram em enorme expansão no mundo agrário, industrial e de serviços, bem como nas múltiplas interconexões existentes entre eles, como na agroindústria, nos serviços industriais ou na indústria de serviços. (ANTUNES, 2011, p.407).

²⁶ Ambos acontecem concomitantemente nas relações subjetivas do trabalhador com a organização do trabalho.

A atividade de motorista, assim como as demais categorias de prestadores de serviços, nos permite ver, além da dimensão mais que evidente do trabalho informal, precário e sem nenhuma forma de regulação, também as irregularidades que surgem a partir dos contratos estabelecidos. Esse cenário passa a configurar

[...]as mais distintas e diferenciadas formas de precarização do trabalho e de expansão da informalidade — vêm ampliando as formas geradoras do valor, ainda que sob a aparência do não valor, utilizando-se de novos e velhos mecanismos de intensificação (quando não de autoexploração do trabalho). (ANTUNES, 2011, p.407).

Entendemos que a ‘autoexploração do trabalho’ se aplica à caminhoneira no sentido de adotar para si um ritmo frenético e arriscado de trabalho, em prol da busca por alguma segurança financeira que lhe dê o mínimo de garantias para tornar seu processo de trabalho menos angustiante. Isso porque “o novo regime atacou os males da rotina em nome da maior produtividade” (SENNETT, 1999, p.57), acelerando o trabalho em nome de uma maior lucratividade, que é sinônimo de segurança em um modelo marcado pela selvageria. A segurança, contudo, não só é altamente inatingível dada a intensificação do fluxo financeiro do próprio comportamento de mercado – que faz com que o maior dinheiro se pareça insuficiente com o passar do tempo –, como também, e associado a isso, a ‘segurança’ é fundada em um modelo de consumo em expansão cuja crescente sempre aponta para novas demandas de compra que vêm a se consolidar como indispensáveis. Deste ponto de vista,

[...] a aceleração do ciclo produtivo, por sua vez, implica uma aceleração paralela dos intercâmbios e do consumo. A flexibilização é governada pela ficção, pela fantasia, pela imaterialidade, pelo capital fictício, as imagens, o efêmero, o acaso, tanto nas técnicas de produção, nos mercados de trabalho, quanto nos setores de consumo. (VASAPOLLO, 2005, p.23).

Isso torna os produtos de consumo e o uso da força para a produção, que é o trabalho, sócios intransponíveis de uma relação cunhada na retroalimentação dela mesma: ‘Quanto mais eu trabalho, mais eu consumo, e quanto mais eu consumo, mais preciso trabalhar’. Importante destacar que esse é o comportamento provocado pelo capitalismo e responsável pela incerteza de um futuro tão incerto que justifique a intensidade de acumulação de bens no presente.

Sobre a nova organização capitalista do trabalho, Vasapollo (2005, p.27) a define como sendo o “mal-estar do trabalho, o medo de perder seu próprio posto, de não poder mais ter uma vida social e de viver apenas do trabalho e para o trabalho, com a angústia vinculada à consciência

de um avanço tecnológico que não resolve as necessidades sociais”. E complementa: “É o processo que precariza a totalidade do viver social”. Ou seja, é preciso estender uma crítica à relação que se estabelece com o trabalho, percebendo que os sujeitos não são incapazes de exercer determinadas atividades, mas vítimas de um sistema que pode efetivamente adoecê-los.

Holzmann (2012) trata do trabalho na atualidade sob o ponto de vista das histórias do cinema, cujo diálogo com a teoria consegue tecer uma ampla área de aspectos no mundo do trabalho, muitos a serem considerados ‘novos’, mas outros tantos já consolidados e descritos do ponto de vista marxista. Para ela, o trabalho

[...] constitui fator-chave de integração e de criação de laços sociais, de sentimento de pertinência ao coletivo, de dignificação diante do outro, de autorreconhecimento e de autoestima, mesmo que as condições em que ele seja realizado possam ser problemáticas, penosas, e incorporar exploração. (HOLZMANN, 2012, p.32).

Ou seja, considerando que o trabalho sempre constitui em seu cerne, no mínimo, o caráter inventivo e extenuante, ao mesmo tempo, Holzmann (2012, p.53) afirma que o trabalho,

[...] como uma experiência social, traduz as condições em que é executado, podendo ser tanto uma atividade pela qual seu executor expressa sua criatividade, realizando-se como pessoa, como pode ser uma experiência penosa, alienante, estranha a seus interesses e negadora de suas capacidades criadoras.

Nesta colocação, contudo, pontuamos que, ainda que haja uma diferenciação qualitativa de um trabalho a outro, toda atividade em alguma medida comporta expressamente estes dois aspectos concomitantemente. A atividade da caminhoneira, segundo suas narrativas, embora seja a fonte transitória de sua realização profissional, acontece inscrita sob um universo complexo de riscos, de aceleração e consequente produção de uma estafa física e mental que é sentida pelas trabalhadoras a duras penas. Quando acionamos as discussões de gênero ao trabalho, inevitavelmente nos remete à história da integração das mulheres no mercado de trabalho, que “é uma história de discriminação, agressões e resistências dos homens, em especial em setores tradicionalmente reservados a eles” (HOLZMANN, 2012, p.139), como é o caso do setor de transportes de cargas.

Estes elementos nos servem de argumento, inclusive, para pontuar a perpetuação da presente centralidade do trabalho aos sujeitos. Seja em seu condizente formador, seja explorador, para Holzmann (2012, p.32) “a centralidade do trabalho é, ainda, uma realidade indissolúvel”.

Usamos esta premissa para dar conta, especialmente, de localizar este debate em meio às demais teorias pós-críticas abordadas no estudo. É sabido que

[...] o trabalho deixou de ser fator fundamental na construção de identidades individuais e coletivas, [contudo] sua importância (ainda?) não pode ser negligenciada, mesmo que outros fatores venham ocupando posição relevante no mundo da vida, e outras atividades, que não as laborais, sejam, também, fonte de sociabilidade. (HOLZMANN, 2012, p.53).

Dentre outros fatores, colocamos em relevo as discussões feministas e dos estudos multiculturais, o que inclui pensar a identidade que, depois de ser desvelada em suas particularidades, nos deixa como herança um compromisso permanente com a interlocução do trabalho. As novas formas de ser e estar que produzem outros modos de socialização não deixam de pertencer e se reinserir aos já sabidos modos estruturantes e hierarquizados de produção; agora, contudo, outra vez passam a ser resignificados sob outros véus do poder.

A complexidade crescente da sociedade e da produção de bens e serviços diversificou a estrutura da força de trabalho, ampliando o leque de ocupações, com tendência crescente à superioridade numérica dos trabalhadores nos setores urbanos não industriais, que passaram a ser entendidos como ocupações do setor terciário ou de serviços. Também estes passaram, gradativamente, a ser organizados sob a lógica corporativa capitalista. (HOLZMANN, 2012, p.19).

O enredamento descrito pela autora é visível na atividade das caminhoneiras, ou dos caminhoneiros, de modo geral, e eles nos ajudam, inclusive, a ampliar ainda mais esta assertiva. Consideramos, num primeiro aspecto, que os motoristas cargueiros não podem ser considerados nem trabalhadores urbanos, nem rurais, senão os dois. Esta atividade, que comporta em si o itinerante e o movimento, é capaz de se constituir em meios mais diversos, incluindo uma dialógica noção de alteração dos cenários.

Há narrativas de caminhoneiras sobre rotas não asfaltadas, especialmente das que viajam há mais tempo, em que o cenário desenhado por elas se refere a uma vasta extensão de terra em meio a propriedades rurais, onde elas transitam por um prolongado espaço de tempo vivendo de modo semelhante ao agricultor, do ponto de vista de seus hábitos, da noção da temporalidade e do isolamento se comparado com o amontoado das cidades. Por outro lado, há momentos da vida da caminhoneira em que sua atividade acontece em meio às grandes cidades, e a descrição de suas narrativas compõe elementos precisamente urbanos como o trânsito, os shoppings como local das refeições ou mesmo a temeridade dos assaltantes.

Essas características nos fazem pensar que, analiticamente, a atividade não poderia ser descrita como sendo, portanto, urbana ou rural, já que sua dimensão extrapola até mesmo esta fixação. Contudo, os processos organizativos, e disciplinadores, da lógica corporativa capitalista ainda assim se fazem presentes.

Figura 4 – Transporte rural



Fonte: Acervo da caminhoneira Linda.

Na imagem, os caminhões estão estacionados em meio à vegetação rasteira, sem que haja qualquer indício de estrada. Segundo a caminhoneira que fotografou a cena, é comum para a atividade o deslocamento às áreas rurais para o transporte de certos produtos, sendo que, até ser concluído o processo, o motorista fica neste local, em meio a uma fazenda, por exemplo, como é o caso das imagens, até ter condições de seguir viagem.

Figura 5 – Condições das estradas



Fonte: Acervo da caminhoneira Linda.

Figura 6 – Condições das estradas



Fonte: Acervo da caminhoneira Linda.

Na segunda e terceira imagem damos destaque à falta de condições das estradas nestes locais. Embora as rodovias não sejam garantia de uma viagem segura, já que também apresentam sérios problemas, as rotas nos meios rurais costumam sequer ter alguma estrada. Esse fato, somado às intempéries do clima, pode fazer com que as caminhoneiras venham a passar dias em situações que as impeçam de prosseguir a viagem.

Outro aspecto amplamente presente em nosso universo pesquisado diz respeito à forma de contrato que, no caso das caminhoneiras, se dá quase exclusivamente de forma autônoma. Entre as mulheres que entrevistamos, apenas uma era contratada por uma empresa, mas ainda assim explicou que o contrato era basicamente simbólico, referente a um salário mínimo, e que os honorários eram pagos sempre de acordo com os fretes realizados. Sendo assim, mesmo com a formalização feita pela empresa, a caminhoneira ainda fica desprotegida dos benefícios que lhe são de direito.

Tratando-se desta condição laboral, do trabalho autônomo ou por conta própria, o entendemos como

[...] a idealização neoliberal da capacidade criativa e empreendedora dos indivíduos, sem a ingerência reguladora do Estado, tida como inibidora da liberdade que deve presidir as iniciativas econômicas. A investigação da realidade tem revelado, porém, que nesse nicho do mercado de trabalho se concentra grande massa de trabalhadores sem proteções sociais, com ganhos baixos e irregulares, caracterizando condições precárias de trabalho, de rendimento, de vida e de inserção no mercado de trabalho. (HOLZMANN, 2012, p.100).

Esta citação nos remete diretamente a duas histórias de vida, em especial, trazidas pelas entrevistadas. Ambas dizem respeito aos motivos de saúde que levaram os maridos das caminhoneiras ao afastamento do trabalho. Em um dos casos, o marido de uma caminhoneira é acometido por um câncer fulminante que, segundo a viúva, foi especialmente impulsionado por situações de estafa acometidas em virtude da aceleração do trabalho. No outro caso, o afastamento permanente se deu depois de um sequestro e o decorrente adoecimento psíquico que mantém o trabalhador em intenso tratamento psicológico e psiquiátrico. As duas histórias têm algo em comum e são justamente os relatos que se referem à ausência de benefícios aos motoristas no forçado momento em que surge a necessidade de um atendimento de saúde inadiável. Nas duas situações, ambos os casais ficam com uma vasta lista de gastos médicos e nenhum salário.

Esta é a realidade da precarização da atividade da caminhoneira, cuja falta de vínculos e benefícios laborais se torna mister pelo ponto de vista de uma melhor perspectiva financeira. Contudo, pela interpretação dos dados constatamos que todas as mulheres que participaram da pesquisa tiveram sua inserção na atividade de modo informal, o que durou muito tempo, ou perdura até o momento atual.

Notamos que, especialmente em se tratando da mulher em um espaço de trabalho predominantemente masculino, ela é a figura do forâneo, cujo espaço de pertencimento ainda não está constituído. Para tanto, este espaço precisa ser disputado, conquistado e altamente reorganizado de acordo com suas demandas e com os limites da própria atividade e seus rituais conservadores.

Ao analisarem a mulher no mercado de trabalho na década de 90, Bruschini e Lombardi (1996, p.162), destacam:

A intensa queda da fecundidade reduziu o número de filhos por mulher, sobretudo nas cidades e nas regiões mais desenvolvidas do país, as famílias reduziram seu tamanho, aumentou o número de famílias chefiadas por mulheres. Transformações nos padrões culturais e nos valores relativos ao papel social da mulher, intensificadas pelo impacto dos movimentos feministas desde os anos 70 e pela presença cada vez mais atuante das mulheres nos espaços públicos, alteraram a constituição da identidade feminina, cada vez mais voltada para o trabalho produtivo.

Segundo as autoras, as mudanças do papel das mulheres, no momento em que passam a ser consolidadas socialmente, “aumentam não apenas o crescimento da atividade feminina, mas também as transformações no perfil da força de trabalho desse sexo, processo que vem ocorrendo

desde a década de 80”. (BRUSCHINI; LOMBARDI, 1996, p.162). Esta pesquisa, portanto, reitera nossa premissa inicial de que a mulher vem se colocando paulatinamente no mercado de trabalho e transformando a si mesma, no sentido da desconstrução de uma identidade feminina que atribuía papéis que ela poderia ou não desenvolver, bem como marcando novas formas de o trabalho acontecer, haja vista a entrada da mulher de forma crescente em áreas de atuação até então distantes daquilo que lhe era possível.

Neste movimento, a década de 90 é emblemática, já que “tais transformações demográficas se consolidam, provocando a transformação da população brasileira e de suas famílias: a taxa de fecundidade caiu de 5,8 filhos, em 1970, para 2,3 filhos em 1999” (BRUSCHINI; LOMBARDI, 1996, p.162), dando à mulher menos responsabilização doméstica e maior liberdade para seguir sua trajetória profissional. A mudança na perspectiva familiar com reflexo no mercado de trabalho, contudo, não abranda o fato de que “a maternidade é um dos fatores que mais interferem no trabalho feminino, quando os filhos são pequenos” (BRUSCHINI; LOMBARDI, 1996, p.164), porque “elas continuam sendo as principais responsáveis pelas atividades domésticas e os cuidados com os filhos e demais familiares, o que representa uma sobrecarga para aquelas que também realizam atividades econômicas”. (BRUSCHINI; LOMBARDI, 1996, p.164).

Por esta razão, torna-se indispensável uma interlocução das categorias de gênero com o trabalho. As premissas teóricas não podem mais ser vistas sem que façamos uma apropriação do que há de específico ao trabalho da mulher. Esta tese buscou o desvelar do trabalho, de modo geral, tanto das motoristas como dos motoristas de caminhão, já que esta dimensão é parte da atividade da caminhoneira, mas buscando destacar as proeminências que são acentuadas dentro de uma perspectiva de exploração, dominação e precarização quando se trata do trabalho realizado pela mulher.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



A rádio toca músicas sertanejas. Ela segue ouvindo e cantando baixinho as canções. Nós seguimos pela estrada.

(Diário de campo, setembro de 2012)

El reverso del destino es la conciencia de libertad.

Octavio Paz

Escrever este trabalho, entrelaçando com a teoria as histórias de vida das caminhoneiras, nos foi uma tarefa difícil, porém prazerosa. É difícil, mesmo como pesquisadora, deixar sua casa, suas coisas, seu marido e cair na estrada. Mesmo que por poucos dias, mesmo sabendo a data do regresso. Por um lado, tratar de um tema ainda inexplorado nas Ciências Sociais apresenta uma falta de parâmetro para fins de diálogo com as demais descobertas. Precisamos nos arriscar em móvel mar, onde as afirmativas aqui colocadas ecoam em uma falta de referências outras de trabalhos que as corroborem ou as distanciem. De todo modo, clarificar as experiências das mulheres à frente de um caminhão, poder dar voz a estas trabalhadoras da estrada nos é sumariamente especial. Esta tese, portanto, para além de trazer à tona um debate essencial no que tange ao entrelaçar dos conceitos de gênero, trabalho e identidade, buscou contar a história destas mulheres, sob a forma de suas atividades, narrando e mostrando suas vidas em meio aos muitos desafios de um trabalho tido como masculinizado.

A intenção de dialogar com diferentes propostas teóricas, como o marxismo e as teorias pós-modernas de gênero e identidade, cabe para mostrar que, se por um lado as concepções de alienação e dominação no trabalho postuladas pelo marxismo se mantêm atuais, por outro é emergente a construção de um pensar sociológico que dê conta da contingência da identidade de gênero aplicada a esta concepção crítica das formas das relações de trabalho. Ainda, cabe destacar outras relações econômicas macrossociais que derivam da globalização neoliberalista que, embora não tenham sido abordadas neste estudo, nos servem de parâmetro para pensar estudos futuros cujas dimensões estruturantes do social, por exemplo, também possam ser dialogadas numa perspectiva análoga aos conceitos de trabalho e gênero da atualidade, para fins de traçar outros entendimentos possíveis até mesmo às microrrelações sociais.

Neste sentido, o método delimitado para o estudo, de uma etnografia que envolvesse narrativas de história de vida, fotografias e documentos de revistas ou redes sociais, foi propositivo no intuito de provocar outros encontros da empiria com a teoria, buscando em um rol diverso de coleta de dados certa abrangência de pontos de vista do trabalho da caminhoneira. Contudo, intuímos que discutir as possibilidades à pesquisa social seja outra demanda do fazer sociológico na atualidade, já que outros espaços de diálogo, como a internet, em sua forma textual

ou imagética, por exemplo, estão se constituindo em importantes territórios da ação dos sujeitos sociais e, sendo assim, já não podem mais ser ignorados nas investigações das Ciências Sociais.

Indo ao encontro da hipótese inicial, defendemos a tese de que as mulheres em profissões consideradas masculinas, embora precisem fazer coisas que considerem pertencentes ao papel do homem nas construções sociais de gênero, até mesmo para serem aceitas no grupo, ao mesmo tempo fazem questão de respaldar sua feminilidade como forma de se precaverem quanto a possíveis julgamentos sobre sua imagem identitária. Assim, há uma demanda de mostrar-se enquanto mulher aos olhares da sociedade, de modo geral, enquanto internamente, nas práticas de trabalho, há um esforço para se colocar como capaz e ser reconhecida pelo grupo igualmente como uma motorista de caminhão. Por isso, ao mesmo tempo que em que os relatos e as imagens mostram o uso de símbolos considerados femininos, nos discursos ficam enfatizadas as intencionalidades de ações ‘masculinas’ para provar, de certa forma, uma condição ao trabalho que a priori é questionada pelo outro.

No que tange ao gênero, nos é indiscutível que as questões referentes ao corpo, ao esqueleto e à força em nada impedem que a mulher desenvolva as atividades ditas masculinizadas. É parte do discurso do senso comum, quando não reforçado no meio científico, enfatizar suposta superioridade masculina não só no que diz respeito à destreza ou ao vigor, mas, especialmente, usando como argumento a força física. Desta forma, as mulheres são parte de uma construção social que vem reforçando ao longo do tempo a ideia de que não são capazes de realizar determinadas atividades sob a justificativa de uma incapacidade física.

Destacamos aqui teorias feministas, como os escritos de Myra Hird, que enfatizam a tendência das Ciências Biológicas em atribuir generalizações que dizem respeito a uma vantagem masculina, de forma indevida ou no mínimo exagerada, mas que foram fundamentais para a construção de uma imagem feminina de fraqueza e fragilidade, tanto física como emocional. Ao tratar do tema das caminhoneiras, até mesmo em espaços das Ciências Sociais, esta máxima machista aparece revestida pelo argumento de que as mulheres só estão conseguindo dirigir o caminhão agora porque ele é automático. Ao contrário disso, presenciemos e narramos inúmeras situações em que a mulher dirige um caminhão de forma manual, muito embora o próprio marido já tenha acesso ao caminhão automático. Ou seja, em nada se confirma, por nossa pesquisa de campo, que a suposta fragilidade da mulher existe ou é empecilho para que ela exerça esta atividade.

No entanto, falas de fraqueza apareceram nos discursos das caminhoneiras em pelo menos três sentidos. Primeiro, quando elas contam que as pessoas de sua convivência ainda

desacreditam que uma mulher possa fazer um trabalho pesado. Em segundo lugar, por aquilo que entendemos ser uma mera reprodução deste espaço comum já que, ao mesmo tempo em que ela se diz mais fraca que o homem, afirma que não deixa de realizar qualquer função já feita por eles. Ao contrário, são comuns as falas de que, com o passar do tempo, as mulheres vêm ganhando destaque pela forma como conduzem seus trabalhos. Por fim, a suposta fraqueza é convocada no formato de estratégia de defesa, ou mesmo de esperteza feminina, no instante em que ela usa deste jargão para usufruir auxílios de seu marido ou de demais colegas.

No mais, cabe lembrar que estas mulheres são o centro das atenções no espaço onde trabalham, sendo convocadas a provar sua capacidade cotidianamente. Isso faz com que elas exerçam mais do que suas atividades devidas e, por vezes, mais do que a maioria dos homens, dada a condição desfavorável à mulher em um espaço de trabalho masculinizado. Ainda, há sempre uma porta estreita que ‘deixa’ a mulher subir no caminhão. Não é um espaço naturalizado socialmente para a mulher e só entra quem tem um homem que a leve. Mulheres costumam só ser bem-vindas à estrada se tiverem um convite masculino.

Em um sentido político, é fundamental que este aspecto das condições físicas associadas ao gênero seja rebatido, já que ele embasa uma série de preconceitos e freia as ações das mulheres diante de perspectivas profissionais. Ao se verem rodeadas por um discurso de incapacidade, as mulheres, de modo geral, incorporam uma verdade inventada que as distancia das possibilidades múltiplas de ser e estar no convívio social. É fato que a maternidade, por exemplo, provoca um rompimento da atividade da mulher quanto ao serviço pesado, mas este evento é momentâneo e em nada deve intervir em uma construção de trabalho.

Pelo contrário, as instituições laborais, munidas de uma garantia legal, de antemão deveriam incorporar este fato como parte da atividade humana, o que não acontece. Mesmo cientes de que a lei garante um afastamento temporário da mulher em período de gestação, as mulheres que dependem de um trabalho pesado afirmam não encontrar segurança por parte da empresa contratante de que este período será respeitado. Mesmo que nossa seleção de participantes tenha contado com poucas mulheres na condição de assalariadas, todas relatam que há uma preocupação por parte da empresa de que elas não engravidem. Envolto pelo discurso da inviabilidade de manter uma trabalhadora incapacitada de trabalhar, há um apelo para que a mulher abandone a ideia de ter filhos, não só no segmento de transporte de cargas, mas em boa parte das atividades formais. Neste sentido, ou a mulher deixa de ser contratada sob este mesmo argumento, ou passa a sentir-se culpada por desejar um filho. Este modelo de trabalho e gênero, entendemos, é causa de um sofrimento psicossocial na medida em que coloca a mulher em uma

condição angustiante de qualquer forma, tanto ao optar pela maternidade quanto ao abandoná-la em prol de alguma garantia de trabalho (que mesmo assim não há).

A aceleração do trabalho, aspecto pontuado anteriormente, ganha mais uma associação quando atrelado à maternidade. Ou seja, já que a mulher sabe que seu tempo de trabalho nesta atividade é curto, porém lucrativo, e que outros espaços de trabalho vão lhe render muito menos financeiramente, a saída é produzir ao máximo em menos tempo para que alguma reserva financeira possa garantir uma nova forma de sustento.

O não-lugar, o espaço do itinerante, é marcado pelo lugar do masculino. A mulher, segundo os papéis de gênero sexistas, pertence à casa, nada mais. Este lugar de passagem, cujas atividades mais comuns são ligadas aos meios de transporte, seja ele piloto de avião, marinheiro, maquinista, trabalhador de uma base petrolífera, ou até mesmo taxista, assim como a do caminhoneiro, são as que supõem um desprendimento do lar, uma desvinculação das ordens rotineiras dos cuidados com a casa ou com a família, o que é bem aceito socialmente quando ocupado pelo personagem masculino.

Uma mulher, portanto, ao deslocar-se da casa para trabalhar e viver em uma estrada da incerteza, supõe abdicar, inclusive, de sua própria imagem de mulher que lhe foi atribuída desde menina. Ou seja, ela assume um deslocamento de gênero, daquilo que foi prenunciado a ela, no momento em que deixa a casa e a noção de família tradicional, mesmo que momentaneamente, para dar prioridade ao trabalho. No entanto, ainda que jogue o jogo do masculino, assumindo para si condutas e normas que fazem parte do universo do qual ela quer fazer parte, ainda assim ela busca constantemente, através de seus discursos e ações, marcar um papel feminino, de aparente fragilidade e vaidade, já que estes são os códigos que lhe foram historicamente ensinados a selar. Por um lado, portanto, ela marca aquilo que quer que os outros saibam: que continua sendo mulher; por outro, rende-se à iminência de um ambiente carregado por sentidos masculinos, os quais ela não pode negar, precisa dialogar para ser aceita e assume para si, haja vista que o trabalho em sua essência é pautado pela sujeira, pela força física e por certa pujança que também pertence ao masculino. Assim, ela não tem outra saída senão marcar-se com os códigos deles, para que o trabalho seja feito, para não ser motivo de deboche e para mostrar a si mesma sua própria superação. Mas, tanto quando o andar do caminhão a vai tornando mais caminhoneira, a trajetória de trabalho masculinizada vai fazendo com que siga criando um sentido para si mesma, em sua função, em sua feminilidade.

Ao seguir o trajeto de inseguranças, percebemos que a imagem da caminhoneira vai sendo construída para ela mesma e junto com as demais, especialmente nas linhas em que os frutos do

trabalho ajudam a tecer uma cadeia de sentidos que justificam e certificam ainda mais sua escolha. Ao andar do caminhão, a mulher vai ganhando força para assumir-se uma corajosa de sucesso e para se orgulhar daquilo que, segundo elas, muitas não fariam. Reiteramos: muitas não fariam, assim como muitos não fazem, por ser efetivamente uma atividade arriscada, para além de seu estereótipo. Ao elaborar sua identidade incompleta com e na estrada, ela passa a perceber o mundo sob outros prismas: vislumbra um alargamento da fronteira entre aquilo que já conhecia de mundo e o que tem a conhecer e, mais do que isso, explora a si mesma em suas limitações e possibilidades. Elas se consideram, com todo o direito, guerreiras de si mesmas.

Quanto à questão do trabalho, está claro que a inserção da mulher em uma atividade masculinizada não é suficiente para fazer com que se altere a lógica da dominação de gênero. É fato que há ousadia, quebra da regra social por parte da mulher que se dispõe ao que consideramos como um trabalho sujo, mas a coloca em disposições desiguais no que se refere aos papéis do feminino e do masculino na sociedade, como em qualquer outra profissão.

O fazer do trabalho, embora careça de estrutura física, conserva as mesmas lógicas de controle e disciplina descritas pelo marxismo segundo os modos de fazer o trabalho fabril. As estruturas de poder ultrapassam as barreiras da empresa, sendo perceptíveis pelo controle do tempo, pela aceleração da produção e no cumprimento de metas de entrega, por exemplo, sustentando marcas para a atividade de uma sobreposição significativa do trabalho na vida pessoal da caminhoneira. O trabalho torna-se uma imersão completa que não deixa brecha para atividades sociais ou de descanso, fatigando à exaustão os que se mantêm na rotina da estrada.

Mesmo para caminhoneiras que não possuem vínculo de trabalho com alguma empresa, que trabalham de forma autônoma, há grande cobrança pela agilidade na entrega. Isso se deve primeiro à própria dinâmica do trabalho. Entendemos que há na cultura do caminhoneiro uma pressão pelo ganho ao máximo em menor tempo já instaurada, praticamente naturalizada, com o argumento de que o tempo fora de casa precisa ser aproveitado para que, depois, possam ter maior convívio com a família. Ou seja, o tempo em que estão na estrada deve ser acelerado ao máximo, já que é um tempo de trabalho sem escapatória. Como não podem voltar para casa no final do dia, elas entendem que é melhor trabalhar em longas jornadas e depois aproveitar um tempo maior de descanso quando puderem voltar para casa.

Contudo, mesmo quando a atividade segue em fluxo intenso, as idas para casa começam a ser mais espaçadas e o tempo de descanso, insignificante. Segundo elas, há uma pressa pelo ganho financeiro rápido, já que o próprio tempo na profissão costuma ser limitado. Logo mais, muitas com planos de ter filhos, veem sua carreira estancar e outras possibilidades de ganho que

se colocam, sob a forma de outras funções, não são tão animadoras. Na estrada, como a condição de acumular um bom dinheiro existe e é proporcional ao tempo dedicado ao trabalho, há uma intensificação da jornada para que esse tempo seja efetivamente aproveitado, garantindo uma boa reserva financeira futura.

A abordagem do trabalho de mulheres caminhoneiras visou problematizar o fenômeno da exploração do trabalho pelo capital e suas estratégias de disciplinamento e o significado que incide na vida pessoal da mulher quando ela é motorista de caminhão em rotas longas. Marx descreve a divisão técnica do trabalho e a especialização dos trabalhadores como forma de controle e disciplinarização do trabalho. Marglin reforça essa concepção ao propor que, com a introdução da máquina, há um distanciamento paulatino entre o homem o controle de seu próprio trabalho. No caso da caminhoneira, a máquina é o caminhão, e o controle adquire modalidades diferentes, traduzindo-se, inclusive, no registro e no acompanhamento da rota percorrida.

Buscamos identificar o disciplinamento dos processos inerentes ao trabalho das caminhoneiras de longas rotas, que se insere no setor de Serviços e, como tal, tem especificidades que o distinguem do trabalho na produção industrial, este com maior frequência objeto de investigações, enquanto uma prestadora autônoma de serviços, as formas específicas de precarização no trabalho, já que se vê obrigada a gerir os riscos de seu próprio trabalho, cujo estatuto (autônomo) não lhe assegura vínculos ou benefícios.

Descortinamos aspectos de gênero intrinsecamente relacionados a esta categoria de precarização no trabalho, como, por exemplo, a condição em que a mulher é colocada quando desafiada a provar que consegue trabalhar tanto e tão bem quanto o homem. Esta é uma das facetas nos processos de subcontratação e terceirização, comuns também no setor de serviços de transportes, que isenta a empresa contratante da responsabilidade por tudo o que for inerente àquele serviço prestado. A produção do que os autores chamam de “insegurança nos projetos de vida” torna-se visível nas falas das trabalhadoras, já que os riscos que assumem no trabalho terceirizado, parcial ou por projeto, só vêm somar aos demais riscos já próprios da atividade – que não são poucos.

Todos esses processos afetam diretamente a subjetividade das trabalhadoras, acarretando prejuízos a sua qualidade de vida, na produção de sofrimento psíquico e na intensificação dos acidentes de trabalho. Identificar os elementos disciplinadores, de controle e de poder pensados e enraizados nos processos de trabalho é poder pensar as formas de transgressão destas normas, nas possibilidades políticas que surgem acerca do debate (como a diminuição da carga horária, maior valorização da categoria, alteração da legislação etc.) e em intervenções que viabilizem a

criação de novas formas de o trabalho acontecer. Este debate sobre o trabalho ainda carece, de um ponto de vista teórico, de maior aproximação com as especificidades conceituais de gênero.

Há aspectos de precarização nas relações de trabalho que não se distinguem substancialmente, ou aparentemente, no que diz respeito às diferenças do trabalho do homem ou da mulher. Ou seja, ambos são afetados pela sobrecarga de trabalhos imposta no controle de metas e prazos para a entrega dos produtos, ambos são suscetíveis aos riscos que a estrada oferece e, ainda, permanecem cerceados pelo controle das empresas enquanto atravessadoras dos serviços prestados, mesmo por aquelas ou aqueles que trabalham de forma autônoma. Este estudo, por mais que tenha buscado discorrer sobre as especificidades de gênero no trabalho, ainda representa um estudo restrito dentre todos os infinitos aspectos que poderiam ser investigados em estudos futuros, dando conta de disseminar as desigualdades de gênero no âmbito do trabalho, a fim de fomentar possíveis futuras intervenções políticas, sindicais, organizacionais ou mesmo advindas dos movimentos sociais feministas. Contudo, para o momento nos parece apropriado sinalizar que a inclusão das mulheres em atividades tipicamente masculinizadas, ao mesmo tempo em que demarca uma nova possibilidade laboral ao público feminino, ampliando e reforçando a luta pela igualdade nas condições de trabalho, também produz a criação de novas relações de dominação inerentes aos próprios grupos. Isso quer dizer que há de se ter cautela com as aparentes diluições das desigualdades sociais de gênero no trabalho, uma vez que estas, ao mesmo tempo em que mostram avanços importantes, também recriam de forma velada novas e não menos severas formas de dominação. Nestas entrelinhas vislumbramos lacunas significativas para estudos futuros sobre Trabalho e Gênero, que deverão ser perspicazes na tarefa de saber descortinar as novas facetas da opressão.

Com esta pesquisa, pudemos repensar os elementos teóricos acerca da identidade a partir das especificidades do objeto empírico, através da análise das vivências da caminhoneira, em uma discussão de identidade de gênero no trabalho, através do diálogo entre a empiria e os conceitos de lugares, não-lugares e a noção de casa. Sendo assim, *limiter* não é um substantivo, é um verbo, uma ação. Segundo o dicionário²⁷, é um circuito eletrônico não-linear cuja produção é limitada em amplitude; utilizado para limitar a amplitude instantânea de uma forma de onda (que cortaria os picos de uma forma de onda); é “um limitador que introduz distorção de amplitude” que não aumenta os volumes de forma harmônica, mas, conforme elas forem aumentando, o som fica

²⁷ LIMITER: In: *The Freed Dictionary*. Disponível em: <<http://www.thefreedictionary.com/limiter>>. Acesso em: 15 set. 2014.

distorcido. Isso representa a distorção que consideramos ser causada pela entrada da mulher em um espaço de trabalho reconhecido pelo social como masculino: há uma quebra da ordem social destes espaços, mas cuja condição de alteração é limitada.

O *limiter*, portanto, é um recurso para se aumentar o volume de um som sem causar distorções, ou pelo menos sem deixá-las audíveis. Se o *limiter* não causar *clipping*²⁸, ainda assim estará alterando a forma original, e isso significa causar distorção. Ou seja, o *limiter*, para os técnicos de áudio, é como que um limite para a ampliação desta saturação, ou deste aumento no som ‘natural’. Assim, o *limiter* é uma intervenção mecânica que aceita a distorção, mas não aceita a saturação deste aumento, para garantir que o som siga sendo enquadrado dentro dos moldes do que é aceito para o mercado da música no contemporâneo. Como nas mulheres no mercado de trabalho, em que passamos a aceitar sua entrada até determinado limite de saturação, onde a lógica de dominação é reescrita e um corte se dá, de acordo com os padrões vigentes na sociedade. Ou seja, *limiter* é o ponto em que a redução começa a operar; qualquer coisa abaixo deste volume não causará compreensão alguma e tudo o que está acima do *limiter* é considerado audível e é cortado.

Desta forma, a pesquisa trata da constatação da impossibilidade da mulher para continuar trabalhando como caminhoneira, uma vez que a maternidade, de um *limiter*, a certa altura da vida adulta da mulher normalmente se concretiza. Segundo os dados apresentados (BARBOSA, 2014), há dificuldades na inserção das mulheres no mercado de trabalho diante do evento da maternidade; deste modo, a atividade da caminhoneira, por ter a marca do trabalho itinerante, é ainda mais significativa à manutenção desta atividade.

Não ter conseguido encontrar uma caminhoneira que não viajasse junto com o marido, mesmo que em caminhões separados, foi um limitador importante para a pesquisa. Dentre as participantes, nenhuma tinha contato com alguma caminhoneira que fosse viajante solitária, embora afirmassem que estas mulheres existem. Chegamos a conseguir o contato de um caminhoneira que reside no Norte do país, embora preste serviços para uma empresa no Sul; contudo, antes de ser contatada foi desligada da empresa e passou a não mais trafegar pela região.

Este dado nos parece central para aproximações vindouras ao tema, especialmente porque na fala das participantes há uma espécie de admiração e julgamento que se misturam ao tratar da mulher que viaja efetivamente sozinha. Para elas, esta caminhoneira se coloca efetivamente em risco, já que, entre outros, dorme sozinha no caminhão quando para nos postos de gasolina, por

²⁸ Na linguagem de operadores de som, é a saturação da distorção, ou uma distorção que deva ser controlada ou, melhor dizendo, cortada.

exemplo. Por outro lado, há um questionamento reiterado sobre a sexualidade desta mulher, que é tratada por elas em muitos momentos de forma pejorativa, seja pela homossexualidade presumida, seja pela marca de certa promiscuidade que coloca nela um questionamento sobre sua conduta.

Em ambos os casos, as misteriosas e não encontradas caminhoneiras que vivem sozinhas na estrada nos parecem ser um fonte de incômodo para as mulheres casadas, já que elas desvirtuariam a identidade das caminhoneiras que elas gostariam que fosse construída para si. Ou seja, esta mulher parece incomodar e poderia mostrar outra forma de apresentação da mulher caminhoneira, talvez, inclusive, distante desta que foi narrada aqui.

Ainda, sobre o lugar de passagem do viajante, consideramos que o anonimato e a solidão presente na atividade da caminhoneira levam a crer que ela poderá não cuidar da aparência na ausência da pesquisadora nas viagens. Ou seja, intuímos que a pesquisadora, por ser uma visita ao caminhão, possa ter estimulado nas caminhoneiras determinadas práticas acentuadas de cuidados de si. Se não fosse esta interferência da pesquisa, possivelmente não usaria maquiagem, mas ela o faz para se mostrar mais feminina, já que supõe, por estar em um ambiente reconhecido como masculino, que pode vir a ser confundida em meio dele. Mais do que isso, ela quer se destacar. Quer mostrar que continuou mulher mesmo dirigindo um caminhão, que pôde anunciar uma forma diferente de fazer seu trabalho, que pôde pintar de batom a lona marcada pelo machismo. Mas, sinceramente, não sabemos o que ela faz quando está sozinha.

É fato que, para trabalhar como motorista de caminhão, é preciso ter, de certa forma, um ‘corpo fechado’. Caso contrário, a mulher que trabalha com outros homens acaba sendo alvo de um assédio do qual, no final das contas, ela vem a ser culpada. Porque é da responsabilidade da mulher cuidar de seu comportamento, se diz, para não deixar o homem ‘cair em tentação’. Nesta lógica machista, o homem carrega um autorizo de sua vontade sexual que não só lhe permite sentir atração momentânea e aparente, como ainda manifestá-la, infelizmente, compondo assim um universo de assédio naturalizado, desmedido, onde a culpa recaí na figura da mulher sob o argumento de seus mais variados atos. Essas situações acontecem na rua com frequência, com todas as mulheres. Mas o fato de ser parte constante de um ambiente de trabalho faz com que estas mulheres tenham atenção redobrada quanto ao ser mulher, já que pouco ou nada bastam para serem mal interpretadas.

Mesmo que as discussões teóricas de gênero cuja centralidade política habite o binômio homem-mulher sejam consideradas ultrapassadas, especialmente frente ao que vem sendo construído do ponto de vista das diversidades sexuais e da transgenia, consideramos que a luta

da mulher por igualdade no mercado de trabalho ainda está inconclusa, especialmente quando vem a ocupar postos tradicionalmente masculinos. Velados ou eminentes, os discursos de inferioridade são marca registrada do tempo atual, onde em um mesmo espaço de tempo as liberdades identitárias convivem com as mais fervorosas manifestações de reforço ao tradicional. Especialmente no que diz respeito a determinados grupos religiosos, uma onda conservadora é crescente e busca fazer um contraponto às visíveis interpelações na sociedade ainda machista.

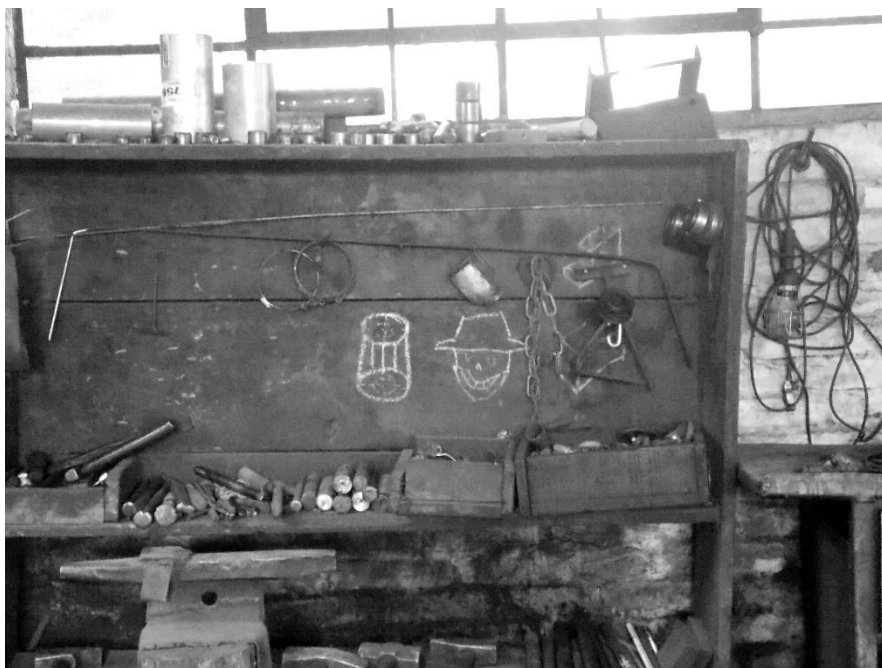
Ou seja, se por um lado vivemos em um mundo em que a mulher vem ocupando cargos masculinizados, em que casais homossexuais estão adotando seus filhos e onde o Estado começa a olhar para o transexual com alguma ponta de respeito, por outro os discursos odiosos que condenam estas conquistas sociais em prol de uma moral religiosa são crescentes e retrógrados, reforçando aspectos da identidade há tempo superados.

O objeto de estudo desta pesquisa, cuja complexidade se faz relevante para (re)pensar nos termos da teoria pós-crítica os conceitos de trabalho, gênero e identidade, poderá servir de inspiração para pensar estes mesmos aspectos teóricos em outros cenários empíricos. Assim, sugere-se que estudos futuros possam ampliar o escopo de vivências de trabalhadoras em outras categorias de serviços de transporte, ou mesmo em demais atividades que ainda carregam as marcas do masculino como referência, servindo como museus machistas de suposta incapacidade feminina para determinados trabalhos. Ou seja, a tarefa árdua e paulatina de fazer com que a mulher possa circular impreterivelmente pelos mais diversos espaços de trabalho, mostrando-se da forma que bem entender, todavia é um tópico inconcluso da agenda de lutas feministas na sociedade atual. As mulheres ainda precisam provar que são capazes de trabalhar em atividades de peso e de graxa. Lá chegando, são demandadas a mostrar que podem seguir sendo mulheres, ou ser ainda mais mulheres, fazendo aquilo que até então só o homem faz. Além disso, cabe destacar que, quando tratamos da mulher nos referimos à mulher ocidental, cujo diálogo de gênero se mostra em um nível consideravelmente evoluído perto de toda a repressão, coerção e violência que segue sendo naturalizada em outras tantas culturas.

Entretanto, pensando nas trabalhadoras brasileiras, há muito ainda a fazer em termos políticos e acadêmicos que descortinem os novos rostos da exploração, da dominação e do machismo contemporâneo. Vislumbramos as caminhoneiras como protagonistas de um confronto com as normatizações sociais. Muito além de uma aventureira forma de trabalho, lado a lado com os inúmeros riscos da estrada, estas mulheres estão ajudando a refazer a própria concepção do feminino, reforçando que o lugar da mulher é onde ela quiser.

Cientes da função da pesquisa social, de elucidação, discussão e construção de novas perspectivas às mulheres no trabalho, esperamos que esta tese contribua para o questionamento das posições sexistas, outrora naturalizadas. Ao fomentar a luta pela igualdade de gênero no mercado de trabalho, questionamos os padrões heteronormativos, sexistas e binários que, historicamente, cerceiam a liberdade das identidades, condenando as vidas a viverem sob os ajustes da etiqueta.

REFERÊNCIAS



ACHUTTI, Luiz Eduardo Robinson. *Fotoetnografia da Biblioteca Jardim*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS / Tomo Editorial, 2004.

ALENCAR, Edna F. Gênero e trabalho nas sociedades pesqueiras. In: FURTADO, Lourdes G.; LEITÃO, Wilma; MELLO, Alex Fiuza de. *Povos das águas: realidade e perspectivas na Amazônia*. Belém: Museu Paraense Emílio Guinde, 1993. p.63-81.

ANDRADE, Letícia; NASCIMENTO, Telma. As motoristas do transporte coletivo de Goiânia: inserção no campo das 'profissões masculinas', limitações e desafios. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE TRABALHO E GÊNERO: ASSOCIATIVISMO, PROFISSÕES E POLÍTICAS PÚBLICAS, 3., Goiânia, 2010. [Simpósio].

ANTUNES, Ricardo. Os modos de ser da informalidade: rumo a uma nova era da precarização estrutural do trabalho? *Serviço Social & Sociedade*, São Paulo, n.107, p.405-419, jul./set. 2011.

_____. *O caracol e sua concha: ensaios sobre uma nova morfologia do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 2005.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 14724: elaboração de trabalhos acadêmicos*. Rio de Janeiro: ABNT, 2011.

AUGÉ, Marc. *Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papyrus, 1994.

_____. *O sentido dos outros*. Petrópolis: Vozes, 1999.

BARBOSA, Ana Luiza Neves de Holanda. Participação feminina no mercado de trabalho brasileiro. *Boletim Mercado de Trabalho – Conjuntura e Análise*, Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada / Ministério do Trabalho e Emprego, v.1, n.57, p.31-42, ago. 2014.

BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. Porto: Edições 70, 1995.

BAUER, Martin; GASKELL, George (Org.). *Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som: um manual prático*. 2.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2003.

BAUMAN, Zigmunt. *Modernidade e ambivalência*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

_____. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

BEAUVOIR, Simone de. *O segundo sexo*. Vol. 1: Fatos e mitos. 4.ed. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1970.

BECKER, Howard. *Métodos de pesquisa em Ciências Sociais*. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. *Outsiders: estudos de Sociologia do Desvio*. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

BENEDETTI, Marcos. (Trans)formação do corpo e feitura do gênero entre travestis de Porto Alegre, Brasil. In: CÁCERES, C.; CAREAGA, G.; FRASCA, T.; PECHENY, M. (Org.).

Sexualidad, Estigma y Derechos Humanos: desafíos para el acceso a la Salud en América Latina. Lima: [s.ed.], 2006. V.1, p.145-166.

BERGER, Peter. *Modernidade, pluralismo e crise de sentido*. Petrópolis: Vozes, 2004.

_____. *Perspectivas sociológicas: uma visão humanística*. 4.ed. Petrópolis: Vozes, 1978.

_____; LUCKMANN, Thomas. *A construção social da realidade: tratado sobre a Sociologia do Conhecimento*. Petrópolis: Vozes, 2004.

BLAY, Eva Alterman. Um caminho ainda em construção: a igualdade de oportunidades para as mulheres. *Revista USP*, São Paulo, n.49, p.82-97, 2001.

BONELLI, Maria da Gloria. Arlie Russell Hochschild e a sociologia das emoções. *Cadernos Pagu*, Campinas, SP, n.22, p.357-372, 2004.

BOURDIEU, Pierre. O Campo Econômico. *Política & Sociedade*, Florianópolis, UFSC, n.6, p.15-57, abr. 2005.

_____. *A dominação masculina*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

_____. *A economia das trocas simbólicas*. 7.ed. São Paulo: Perspectiva, 2011.

_____. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

_____; BOURDIEU, Marie-Claire. O camponês e a fotografia. *Revista de Sociologia e Política*, Curitiba, n.26, p.31-39, jun. 2006.

BRADLEY, Harriet. *Men's Work, Women's Work: a sociological history on the sexual division of labor in employment*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1989.

BRAH, Avtar. Diferença, diversidade, diferenciação. *Cadernos Pagu*, Campinas, SP, n.26, p.329-376, jan./jun. 2006.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. *CBO – Classificação Brasileira de Ocupações*, instituída por Portaria Ministerial nº 397, de 9 de outubro de 2002. Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br>>. Acesso em: 19 out. 2011.

BRUSCHINI, Cristina; LOMBARDI, María Rosa. O trabalho da mulher brasileira nos primeiros anos da década de 90. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 10., 7-11 de outubro de 1996. Caxambu, MG, *Anais....* Belo Horizonte: ABEP, 1996. p. 483-516.

BUTLER, Judith. Corpos que pesam: sobre os limites discursivos do “sexo”. In: LOURO, Guacira Lopes (Org.). *O corpo educado: pedagogias da sexualidade*. Belo Horizonte: Autêntica, 1999. p.151-167.

_____. *Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

_____. Replantear el universal. In: BUTLER, Judith; LACLAU, Ernesto; ZIZEK, Slavoj. *Contingencia, hegemonía, universalidad: diálogos contemporâneos em la izquierda*. 2.ed. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2011. p.19-50.

CANCLINI, Néstor García. *Culturas Híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade*. São Paulo: EDUSP, 1997.

CHEROBIM, Mauro. O caminhoneiro na estrada. *Perspectivas*, São Paulo, n.7, p.113-125, 1984.

COSTA, Sérgio. *Dois Atlânticos: teoria social, anti-racismo, cosmopolitismo*. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

COUTINHO, Maria Chalfin; KRAWULSKI, Edite; SOARES, Dulce Helena Penna. Identidade e trabalho na contemporaneidade: repensando articulações possíveis. *Psicologia & Sociedade*, online, Porto Alegre, v.19, n.spe, 2007.

DEJOURS.Christophe. *A banalização da injustiça social*. Rio de Janeiro: FGV, 1999.

_____. *A loucura do trabalho: estudo de Psicopatologia do Trabalho*. São Paulo: Cortez, 1988.

_____. *Psicodinâmica do trabalho*. São Paulo: Atlas, 1994.

DUBAR, Claude. *Trajetórias sociais e formas identitárias: alguns esclarecimentos conceituais e metodológicos*. Educação & Sociedade, on-line, Campinas, v.19, n.62, abr. 1998.

DUSCHATZKY, S.; SKLIAR, C. O nome dos outros. Narrando a alteridade na cultura e na educação. In: LARROSA, J.; SKLIAR, C. (Org.). *Habitantes de Babel: políticas e poetas da diferença*. Belo Horizonte: Autêntica, 2001. p.119-138.

FAY, Claudia Musa; OLIVEIRA, Geneci Guimarães de. As mulheres na aviação brasileira. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL FAZENDO GÊNERO 10 – DESAFIOS ATUAIS DO FEMINISMO. Florianópolis, 16 a 20 de setembro de 2013. *Anais eletrônicos... Gênero e mercado de trabalho: avanços e desafios*, 2013. ISSN 2179-510X

FEATHERSTONE, Mike. *Cultura de consumo e pós-modernismo*. São Paulo: Studio Nobel, 1995.

FERRETTI, Marco Antonio de Carvalho. *A formação da lutadora: estudo sobre mulheres que praticam modalidades de luta*. 2011. 111 f. Dissertação (Mestrado em Estudos do Esporte) – Escola de Educação Física e Esporte, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/39/39134/tde-30052011-084826/>>. Acesso em: 7 nov. 2014.

FERRETTI, Marco Antonio de Carvalho; KNIJNIK, Jorge Dorfman. Mulheres podem praticar lutas? Um estudo sobre as representações sociais de lutadoras universitárias. *Movimento (ESEF/UFRGS)*, Porto Alegre, v.13, n.1, p.57-80, 2007.

FONSECA, Tânia. *Gênero, subjetividade e trabalho*. Petrópolis: Vozes, 2000.

FRANCO, Maria Amélia Santoro. Pedagogia da pesquisa-ação. *Educação e Pesquisa*, São Paulo, v.31, n.3, p.483-502, set./dez. 2005.

FRANZOI, Naira. Disciplinamento fabril. In: CATTANI, Antonio David; HOLZMANN, Lorena (Org.). *Dicionário de Trabalho e Tecnologia*. Porto Alegre: Zouk, 2011. p.118-120.

GADEA, Carlos A. *Paisagens da pós-modernidade: cultura, política e sociabilidade na América Latina*. Itajaí: Universidade do Vale do Itajaí, 2007.

GASKELL, George. Entrevistas individuais e grupais. In: BAUER, Martin; GASKELL, George (Org.). *Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som: um manual prático*. 2.ed. Tradução de Pedrinho Guareschi. Petrópolis: Vozes, 2003. p.64-89.

GASTAL, Susana. *Alegorias urbanas: o passado como subterfúgio*. Campinas: Papyrus, 2006.

GASTALDO, Édison. Goffman e as relações de poder na vida cotidiana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais - ANPOCS, v.23, n.68, p.149-153, 2008.

GOFFMAN, Erving. *A representação do Eu na vida cotidiana*. Petrópolis: Vozes, 1985.

_____. *Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. Rio de Janeiro: LTC, 1988.

GOUNET, Thomas. *Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel*. São Paulo: Boitempo, 1999.

GUARESCHI, Pedrinho A.; GRISCI, Carmem Ligia Iochins. *A fala do trabalhador*. Rio de Janeiro : Vozes, 1993.

GUATTARI, F.; ROLNIK, S. *Micropolítica: Cartografias do Desejo*. Petrópolis: Vozes, 1999.

HALL, Stuart. *A identidade cultural na pós-modernidade*. 4.ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2000a.

_____. Quem precisa da identidade?. In: SILVA, Tomaz Tadeu da (Org.). *Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais*. Petrópolis: Vozes, 2000b. p.103-133.

_____. *Da Diáspora: identidades e mediações culturais*. Organização: Liv Sovik; Tradução de Adelaine La Guardia Resende. Belo Horizonte: Ed.UFMG / Brasília: Representação da Unesco no Brasil, 2003.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. 10.ed. São Paulo: Loyola, 2001.

HERÉDIA, Vânia Beatriz Merlotti. O trabalho na sociedade contemporânea. *Os nomes da lei II. Revista da Associação Psicanalítica de Porto Alegre - APPOA*, Porto Alegre, n.69, p.25-30, jun. 1999.

HIRD, Myra. *Sex, gender, and Science*. Houndmills, UK: Palgrave Macmillan, 2004.

HOLZMANN, Lorena. *O Trabalho no Cinema (e uma socióloga na plateia)*. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2012.

IAMAMOTO, Marilda Vilela. *O Serviço Social na contemporaneidade: trabalho e formação profissional*. 19.ed. São Paulo: Cortez, 2010.

KNAUTH, Daniela Riva; et al. Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. *Revista de Saúde Pública*, São Paulo, v.46, n.5, p.886-893, out. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102012000500016>. Acesso em: 28 jan. 2015.

LAHIRE, Bernard. *O homem plural: as molas da ação*. Lisboa: Instituto Piaget, 2001.

LOURO, Guacira Lopes. *Um corpo estranho: ensaios sobre a sexualidade e a teoria queer*. Belo Horizonte: Autêntica, 2008.

MARGLIN, Stephen. Origens e funções do parcelamento das tarefas. *Revista de Administração de Empresas*, online, São Paulo, v.18, n.4, dez. 1978. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-75901978000400001&script=sci_arttext>. Acesso em: 9 ago. 2015.

MARX, Karl. *O Capital* (1867). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.

MORAES, Ana; et al. A questão de gênero nas relações de trabalho. *Episteme: Revista Científica da Faculdade Católica Salesiana do Espírito Santo*, Vitória, v.1, n.1, p.28-33, jul./dez. 2010.

MORAES, Maria Lygia Quartim de. Marxismo e feminismo: afinidades e diferenças. *Crítica Marxista*, São Paulo, Boitempo, v.1, n.11, p.89-97, 2000.

MURARO, Rose Marie. Breve Introdução Histórica. In: KRAMER, Heinrich; SPRENGER, James. *O Martelo das Feiticeiras*. Tradução de Paulo Fróes. Rio de Janeiro: Rosa dos Tempos, 1991.

NASCIMENTO, Eurípedes Costa do (Org.). Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. *Revista de Saúde Pública*, online, São Paulo, v.41, n.2, abr. 2007.

NEFFA, Júlio César. *Los paradigmas productivos taylorista y fordista y su crisis: una contribución a su estudio, desde el enfoque de la "Teoría de la Regulación"*. Buenos Aires: Lumen, 1998.

NICHOLSON, Linda. Interpretando o gênero. *Revista Estudos Feministas*, CFH/CCE/UFSC, Florianópolis, v.8, n.2, p.8-41, 2000.

NUNES, Jordão Horta. Dilemas identitários no mundo dos serviços: da invisibilidade à interação. *Sociologias*, Porto Alegre, v.16, n.35, p. 238-273, jan./abr. 2014.

PERROT, Michelle. *Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

PINHEIRO, Luana (Org.). *Retrato das desigualdades de gênero e raça*. 3.ed. Brasília: Ipea; SPM: UNIFEM, 2008.

PISCITELLI, Adriana. Interseccionalidades, categorias de articulação e experiências de migrantes brasileiras. *Sociedade e Cultura*, v.11, n.2, p.263-274, jul./dez. 2008. Disponível em: <<http://www.revistas.ufg.br/index.php/fchf/article/view/5247/4295>>. Acesso em: 13 jul. 2015.

PRÁ, Jussara Reis. O custo político das desigualdades de gênero e a teoria do capital social. *Educação Unisinos*, São Leopoldo, v.9, n.2, p.99-115, 2005. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/nucleomulher/arquivos/Texto_Unisinos_05.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2014.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. *Variações sobre a técnica de gravador no registro da informação viva*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1991.

RAUD, Cécile. Bourdieu e a nova sociologia econômica. *Tempo Social, revista de Sociologia da USP*, São Paulo, v.19, n.2, p.203-232, 2007.

RIO GRANDE DO SUL. Fundação de Economia e Estatística – FEE. INFORME, PED. *Pesquisa de emprego e desemprego na Região Metropolitana de Porto Alegre*. Desempenho do mercado de trabalho em 2014 interrompe processo de formalização do emprego feminino. Porto Alegre: FEE, 2015. Disponível em: <<http://www.fee.rs.gov.br/wp-content/uploads/2015/03/20150305ped-rmpa-mulheres-2015.pdf>>. Acesso em: 3 nov. 2015.

ROCHA, Marisa Lopes da; AGUIAR, Katia Faria. Pesquisa-intervenção e a produção de novas análises. *Psicologia: Ciência e Profissão*, Brasília, v.23, n.4, p.64-73, dez. 2003.

ROUDINESCO, Elisabeth. *A Família em desordem*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

SALVAGNI, Julice. Tempo, trabalho e risco: uma análise das temporalidades nas relações de trabalho. *Confluências*, Niterói: PPGSD-UFF, v.12, n.1, p.213-237, out. 2012. Disponível em: <<http://www.confluencias.uff.br/index.php/confluencias/article/view/127/150>>.

SAFFIOTI, Heleieth I. B. Contribuições feministas para o estudo da violência de gênero. *Cadernos Pagu*, Campinas, n.16, p.115-136, 2001.

SANTOS, Boaventura de Sousa. *Um discurso sobre as ciências*. 4.ed. São Paulo: Cortez, 2006.

_____. Epistemologias do Sul. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Coimbra, Centro de Estudos *Sociais* da Universidade de Coimbra, v.80, p.5-10, 2008.

SCOTT, Joan W. O enigma da igualdade. *Estudos Feministas*, Florianópolis, v.13, n.1, p.11-30, 2005.

SENNETT, Richard. *Autoridade*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

_____. *A corrosão do caráter: consequências pessoais do trabalho do novo capitalismo*. Rio de Janeiro: Record, 1999.

SILVA, Rosane Neves. *A invenção da Psicologia Social*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005.

SILVA, Rubens Alves da. Entre “artes” e “ciências”: a noção de performance e drama no campo das Ciências Sociais. *Horizontes Antropológicos*, publicação do Programa de Pós-Graduação em *Antropologia Social* - IFCH-UFRGS, Porto Alegre, v.11, n.24, p.35-65, 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832005000200003>. Acesso em: 17 ago. 2015.

SILVA, Tomaz Tadeu da. *Identidades terminais*. Petrópolis: Vozes, 1996.

_____. *Documentos de Identidade: uma introdução às Teorias de Currículo*. 3.ed. Belo Horizonte: Autêntica. 2011.

_____. Identidade e diferença: impertinências. *Educação & Sociedade*, Campinas, v.23, n.79, p.15-38, ago. 2002.

SOUZA-LOBO, Elizabeth. *A classe operária tem dois sexos: trabalho, dominação e resistência*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2011.

TELES, Sheila Araujo; [et al.]. Comportamentos de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil. *Revista Panamericana de Salud Publica*, Washington, online, v.24, n.1, jul. 2008.

THOMPSON, John B. *Modernidade e pós-modernidade*. Porto Alegre: PUCRS, 1996. [entrevista].

TITTONI, Jaqueline. *Subjetividade e trabalho: a experiência no trabalho e sua expressão na vida do trabalhador fora da fábrica*. Porto Alegre: Ortiz, 1994.

_____. Subjetivação e trabalho: reflexões sobre a Economia Solidária. In: CONGRESSO LUSO-AFRO-BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, 8., 2004, Coimbra, PO). *A questão social no novo milênio*. Coimbra: [s.n.], 2004.

TITTONI, Jaqueline; NARDI, Henrique Caetano. Subjetividade e trabalho. In: CATTANI, Antonio David; HOLZMANN, Lorena (Org.). *Dicionário de Trabalho e Tecnologia*. 2.ed., rev. e ampl. Porto Alegre: Zouk, 2011. Vol.1, p.374-377.

TORO, Afonso. *La postcolonialidad en Latinoamérica en la era de la globalización. ¿cambio de paradigma en el pensamiento teórico-cultural latinoamericano?* Centro de Investigación Iberoamericana - Universität Leipzig (paper), s/d.

VARIKAS, Eleni. Gênero, experiência e subjetividade: a propósito do desacordo Tilly-Scott. *Cadernos Pagu*, Campinas, n.3. p.63-84, 1994. Disponível em: <<http://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/cadpagu/article/view/1723/1707>>. Acesso em: 6 out. 2015.

VASAPOLLO, Luciano. *O trabalho atípico e a precariedade*. São Paulo: Expressão Popular, 2005.

VERONESE, Marília Veríssimo. *Na direção de uma psicologia social crítica do trabalho*. Oficina nº 191. Coimbra: Centro de Estudos Sociais - Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, 2003. [Paper].

VERONESE, Marília Veríssimo; ESTEVES, Egeu G. Identidade. In: GAIGER, Luiz Inácio; HESPANHA, Pedro; CATTANI, Antonio; LAVILLE, Jean-Louis. *Dicionário Internacional da Outra Economia*. Coimbra: Almedina, 2009. p.219-223.

VÍCTORA, Ceres; KNAUTH, Daniela Riva; HASSEN, Maria de Nazareth Agra. *Pesquisa qualitativa em Saúde: uma introdução ao tema*. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2000.

VILLARINHO, Luciana (Org.). Caminhoneiros de rota curta e sua vulnerabilidade ao HIV, Santos, SP. *Revista de Saúde Pública*, v.36, n.4, p.61-67, ago. 2002. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102002000500009>. Acesso em: 6 maio 2014.

WAINBERG, Sara. *Experiências e vivências de auxiliares de enfermagem do sexo masculino no exercício de um profissão majoritariamente feminina*. 2004. 62 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social) – Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social e Institucional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS. Porto Alegre, 2004. Disponível em: <www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/5151/000421553.pdf?sequence=1>. Acesso em: 29 abr. 2015.

WANDERLEY, Fernanda. Avanços e desafios da nova Sociologia Econômica: notas sobre os estudos sociológicos do mercado. *Sociedade e Estado*, online, Brasília, v.17, n.1, jun. 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/se/v17n1/v17n1a03.pdf>>. Acesso em: 26 out. 2015.

ANEXO A - Meet the women doing 'men's work'

Meet the women doing 'men's work'

We talk to seven women working in professions heavily dominated by men - from one of the 0.5% of truck drivers who are women to one of the only three female butchers in the UK. They tell us what it's really like

Share124 Deirdre Claffey [The Guardian](#), Friday 26 April 2013 15.15 BST



Katie Gillard: 'I'm used to people doing a double-take when I'm driving.' Photographs: Leonora Saunders

Katie Gillard, 21, truck driver

There are 300,000 truck drivers in the UK, of whom 1,600 (0.5%) are women. Katie (previous pages) completed her category C HGV exams in 2010 and started her career at her dad's haulage firm, JL Gillard & Sons in Somerset. She now works for Tarmac at a quarry in Wiltshire.

I left college with a full qualification to work with young children, but decided it wasn't for me. My dad told me that the age limit to get an HGV licence had changed from 21 to 19 and suggested I do the exams. I passed the test first time in 2010 and last year I passed the class 1 articulated lorry test. Walking into the classroom to do the first of my HGV practical exams was really intimidating. I was the only girl.

The first time I sat behind the wheel was terrifying, but I picked it up pretty quickly. I work with my father, Andrew, who owns a quarry. I'm used to people doing a double-take when I'm driving. I get it every day, particularly when I'm sitting in traffic. It doesn't bother me too much. I really enjoy driving.

On some sites, blokes look at you with an expression that says, "Oh, you're only a young girl and you're driving a big lorry." The other day, I had to manoeuvre out of a tight spot and a builder insisted on telling me how to move my lorry, but it was totally the wrong way. People can often be like that, but I just ignore it.

A lot of teasing goes on where I work, but everyone gets the same treatment. Male or female, if you're shy or timid, a quarry would be the wrong place to work.

Some people say more girls are sitting their HGV test. But from what I see, women are always going to be a minority in this industry. It's always going to be seen as a man's world.

ANEXO B - Lavoro, violenza, quote

Reset

direttore Giancarlo Bosetti

Dossier

Rassegna stampa

ResetDOC

Caffè Europa

Libri

Blog

Newsletter

Reset » Dossier » Numero 146

Dossier Numero 146

L'archivio dei Dossier ▾

Lavoro, violenza, quote: ecco l'agenda aggiornata del femminismo



Serve un nuovo frame

Non solo femminicidio o violenza sulle donne. In questo dossier dedicato alla questione femminile abbiamo provato ad ampliare il frame: non perché il tema delle violenze contro le donne non sia da considerare un'emergenza o una questione di civiltà, ma perché è impossibile avere un quadro completo senza tutti i pezzi del puzzle a disposizione. Siamo perciò partiti dal gap lavorativo, che è il frutto e insieme la causa di dinamiche permanenti di subordinazione economica e familiare, intervistando su questi temi Linda Laura Sabbadini, Direttore del Dipartimento delle Statistiche Sociali e Ambientali dell'Istat. Ci siamo poi spostati sul tema, tanto dibattuto dalle stesse donne, delle quote, lasciando per un attimo nell'angolo la classica diatriba massa critica/riserva indiana, per indagare gli [...]


a⁻ A⁺

30

13

Consiglia

Tweet

 [Femminismo](#)

ANEXO C - Juntos na estrada

Fotos: Milena Schäfer

Juntos na estrada

Casal garibaldense divide as aventuras e o trabalho em um trabalho de profissão de caminhoneiro

Pressione Esc para sair do modo de tela cheia



Juliana e Bruno viajam juntos, mas dirigem separados, cada um a sua carreta, no eixo Mato Grosso- São Paulo

Casal que roda unido, permanece unido. Esse poderia ser o lema de vida dos motoristas Luiz Bruno Teijó, de 31 anos, e Juliana Rama, de 30, que dividem a estrada há cerca de nove anos. Tudo começou em 2006, quando os dois se conheceram na Festa dos Motoristas de Garibaldi, promovida todos os anos pela Associação dos Motoristas de Garibaldi (AMG). Bruno já era caminhoneiro e Juliana, filha de caminhoneiro. Logo depois, eles decidiram juntar não apenas as escovas de dentes, mas também a paixão pela estrada, e Juliana passou a viajar com o namorado. Não contente em apenas fazer companhia nas viagens, sem muito o que fazer, há cerca de dois anos, ela teve a oportunidade de ter o seu

próprio caminhão. A jovem, que sequer dirigia automóvel, tirou a habilitação, e passou a conduzir uma carreta bi trem.

Atualmente, o casal segue viagem junto, mas cada um em sua cabine, com comunicação via rádio FX, a mais usual entre os motoristas. Eles optam por fretes nos quais possam seguir juntos. Bruno vai na frente e Juliana segue logo atrás, contando com o auxílio e proteção do companheiro de estrada. "Não sou preconceito, acho que isso já passou porque tem muitas mulheres que dirigem", afirma Juliana. Ela relata, porém, que mulheres que dirigem sozinhas vivenciam mais dificuldades nos momentos em que precisam contar com a força e também em relação à segurança. Junto de

Bruno, Juliana se vira, e conduz sem dificuldades o caminhão pelo traeto Mato Grosso - São Paulo que costumam fazer. "No início passei por apertos, mas hoje me viro bem", afirma. Ela também reclama da falta de estrutura para mulheres, como banheiros femininos em postos e empresas. "Como não tem muitas mulheres que viajam, acaba não tendo essa estrutura", comenta.

Autônomo, o casal segue viagem com mais liberdade e aproveita os intervalos, entre um frete e outro, para passear nas cidades que passam, especialmente no litoral. "A liberdade é uma das vantagens da profissão", conta Bruno, que junto de Juliana, já chegou a ficar oito meses na estrada. "Em geral, costumamos ficar

dois meses fora e um em casa. Porém, em épocas de safra no Mato Grosso, aproveitamos ao máximo para trabalhar", garante.


A vida na estrada, no entanto, tem suas dificuldades e não faz parte dos planos futuros do casal, que terminando de construir uma casa em Garibaldi e pensa na possibilidade de ter filhos. "Assim que terminamos a obra, pretendo parar de dirigir, acho que está chegando a hora", conta Juliana. Ainda sobre a profissão, Bruno complementa: "Até que tá bom, estamos aproveitando. Do jeito que as coisas estão indo, não sei até quando vai dar para seguir na profissão. De repente, se ficar ruim, a gente desiste e investe em outro ramo".

ANEXO D - Termo de Consentimento (livre e esclarecido) para participação em pesquisa
TERMO DE CONSENTIMENTO (LIVRE E ESCLARECIDO)
PARA PARTICIPAÇÃO EM PESQUISA

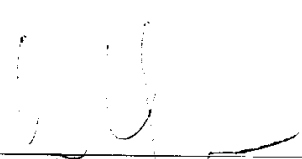
A Associação dos Motoristas de Garibaldi (AMG), portadora do CNPJ 91.983.536/0001-20, concorda em participar da pesquisa “A caminhoneira: uma *carona* na discussão sobre trabalho, gênero e subjetividade”. Esta pesquisa está sendo realizada pela Psicóloga Julice Salvagni, que utilizará os dados coletados nesta pesquisa para a construção de uma tese de doutorado.

Após a pesquisadora explicar de forma sistemática e criteriosa a finalidade objetiva da pesquisa, a Associação dos Motoristas de Garibaldi sente interesse em contribuir com o estudo, possibilitando que observações sejam realizadas nas dependências da associação, bem como, a mediação das entrevistas com caminhoneiras associadas, conforme solicitado. A organização está ciente de que os dados obtidos serão utilizados em produção científica sem que as pessoas ou as instituições envolvidas sejam identificadas.

O envolvimento com a pesquisa foi aceito de forma voluntária, não tendo sofrido nenhuma forma de pressão para tal.



Artur Sartori
Diretor administrativo
Associação dos Motoristas de Garibaldi
(54) 3462 6431



Julice Salvagni
Psicóloga Clínica e do Trabalho
CRP 07/16515
(54) 3462 2392

Julice Salvagni

“Viajo porque preciso, volto porque te amo.”

Frase de Boleia

É psicóloga (Unisinos- 2007), Mestre em Ciências Sociais (Unisinos- 2011), Especialista em Gestão Empreendedora (Ftec- 2009). Atuou como docente da Universidade de Caxias do Sul e como psicóloga clínica e do Trabalho. Atualmente é professora dos cursos de pós-graduação da Faculdade São Judas Tadeu e UniRitter - Laureate International Universities.

