

Revista
Latino-americana de

Geografia e Gênero

Volume 15, número 2 (2024)

ISSN: 2177-2886

Artigo

“Eles não aceitam que mulheres entendam de trânsito”: as vivências de uma agente de trânsito em Vitória da Conquista-BA

“Ellos no aceptan que mujeres entiendan de tránsito”: las vivencias de una agente de tráfico en Vitória da Conquista, Bahia, Brasil

“They don’t accept that women understand traffic”: the experiences of a traffic agent in Vitória da Conquista, Bahia, Brazil

Beatriz Rodrigues Silva Bockorni

Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia –
Brasil

beatrizrsbockorni@gmail.com

Adller Moreira Chaves

Universidade do Estado da Bahia – Brasil

adllerchaves@gmail.com

Como citar este artigo:

BOCKORNI, Beatriz Rodrigues Silva; CHAVES, Adller Moreira. “Eles não aceitam que mulheres entendam de trânsito”: as vivências de uma agente de trânsito em Vitória da Conquista-BA. **Revista Latino Americana de Geografia e Gênero**, v. 15, n. 2, p. 72-95, 2024. ISSN 2177-2886.

Disponível em:

<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rlagg>

“Eles não aceitam que mulheres entendam de trânsito”: as vivências de uma agente de trânsito em Vitória da Conquista-BA

“Ellos no aceptan que mujeres entiendan de tránsito”: las vivencias de una agente de tráfico en Vitória da Conquista, Bahia, Brasil

“They don’t accept that women understand traffic”: the experiences of a traffic agent in Vitória da Conquista, Bahia, Brazil

Resumo

Agentes de trânsito são expostos a diversos fatores de desgaste durante o exercício de sua profissão e, caso sejam mulheres, tais fatores podem vir a se diferenciar daqueles enfrentados por colegas do sexo masculino. O presente artigo visou analisar as experiências enfrentadas por mulheres atuantes como agentes de trânsito na cidade de Vitória da Conquista, no Estado da Bahia. A pesquisa se caracteriza como empírica, utilizando-se de entrevistas semiestruturadas para a coleta dos dados, tratados qualitativamente, através da Análise de Conteúdo, de Bardin (2004), na entrevista única efetuada com uma agente de trânsito. Resultados mostram que a profissão é vista como masculinizada e as mulheres nesse meio sofrem preconceitos e machismo, dificuldades materiais e adoecimento físico e psicológico decorrentes das condições do exercício da profissão.

Palavras-Chave: Agentes de trânsito; Ambientes masculinizados; Mulheres; Trânsito.

Resumen

Los agentes de tráfico están expuestos a diversos factores de desgaste durante el ejercicio de su profesión y, si son mujeres, dichos factores pueden ser diferentes a los que enfrentan sus colegas hombres. Este artículo tuvo como objetivo analizar las experiencias vividas por mujeres que trabajan como agentes de tránsito en la ciudad de Vitória da Conquista, en el Estado brasileño de Bahía. La investigación se caracteriza como empírica, utilizándose de la entrevista semiestructurada para la recolección de datos, tratados cualitativamente a través del Análisis de Contenido de Bardin (2004), a partir de la entrevista única realizada junto a una agente de tránsito. Los resultados muestran que la profesión es vista como masculina y las mujeres en este campo sufren prejuicios y sexismo, dificultades materiales, enfermedades físicas y psicológicas, resultantes de las condiciones de ejercicio de la profesión.

Palabras-Clave: Agentes de tráfico; Ambientes masculinizados; Mujer; Tránsito.

Abstract

Traffic wardens are exposed to several stress factors during the exercise of their profession and, if they are women, such factors may differ from those faced by male colleagues. This article aimed to analyze the experiences faced by women working as traffic wardens in the city of Vitória da Conquista - Bahia. The research is characterized as empirical, using semi-structured interviews for data collection, qualitatively treated based on Bardin's (2004) Content Analysis of a single interview with one traffic warden. Results show that the profession is seen as masculinized and women in this environment suffer prejudice and male chauvinism, material difficulties along with physical and psychological illness, resulting from the conditions of exercising the profession.

Keywords: Traffic wardens; Masculine environment; Women; Traffic.

Beatriz Rodrigues Silva Bockorni, Adler Moreira Chaves



Introdução

Os agentes de trânsito são expostos a diversos fatores de desgaste ao longo do exercício de suas funções, sejam de cunho interno, como exigência de altos índices de produtividade, falta de treinamento e requalificação, ou de cunho externo, como as condições climáticas extremas do frio ao calor e a exposição à violência (Gonçalves *et al.*, 2005).

Conforme estudo realizado com trabalhadores do trânsito, os estressores encontrados em suas profissões, como problemas nos equipamentos, trânsito, falta de acesso aos banheiros, falta de tempo para descanso e relaxamento apropriados após o trabalho, são frequentemente associados à insônia. Esse mesmo estudo afirma que as mulheres, assim como trabalhadores mais novos e fumantes, são mais afetadas por tais problemas do que outros colegas (Cunradi; Moore; Battle, 2019).

De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito (Brasil, 1997), o agente de autoridade de trânsito deve ser uma pessoa civil, ou policial militar, que é credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício de atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento. Assim, compreende-se que o agente de trânsito é designado pela autoridade de trânsito, dirigente máximo do órgão ou da entidade executiva integrante do sistema nacional de trânsito ou a pessoa que é por ele expressamente credenciada. O agente de trânsito pode ser então um servidor civil, estatutário, celetista ou um policial militar que seja designado pela autoridade de trânsito, com jurisdição sobre a via para o âmbito de sua competência (Brasil, 1997). Ademais, para o pleno exercício de suas funções, é necessário que o agente de trânsito receba cursos que requerem atualizações, a fim de que não se cometam irregularidades (Klemps, 2021).

Para ser um agente de trânsito, é necessário que se cumpram alguns requisitos de ordem motora, cognitiva ou senso-perceptivos, todas interdependentes na realização das atividades cotidianas do trabalho. Os requisitos cognitivos incluem desde ser alfabetizado às capacidades de memória, interpretação e associação de ideias. Os motores e físicos envolvem habilidades de coordenação motora, assim como habilidades de boa comunicação verbal, visto que é uma função que envolve contato direto com o usuário. Por fim, os requisitos senso-perceptivos dizem respeito à função de organização espacial, temporal e ao equilíbrio (Gonçalves *et al.*, 2005).

De acordo com Marques e Machado (2010), a municipalização do trânsito transformou os municípios em um agente social de grande importância no cenário contemporâneo da educação e fiscalização no trânsito. Assim, cada município passou a assumir responsabilidades que antes eram do estado e, para atender tais responsabilidades, realiza concursos públicos para o cargo de agente de trânsito. Tais concursos contratam tanto homens quanto mulheres.

As transformações demográficas, culturais e sociais das últimas décadas impactaram o aumento do trabalho feminino. Mudanças na taxa de fecundidade, no número de componentes das famílias, no envelhecimento da população, nos valores e padrões culturais a respeito do papel da mulher na sociedade, no aumento do nível de escolaridade e do ingresso no ensino superior são alguns dos pontos que justificam o crescimento da atividade

feminina e as transformações no perfil dessa força de trabalho (Bruschini, 2007).

Destarte, compreende-se que parte do quadro de funcionários dos agentes de trânsito no Brasil é composto por mulheres, em Belém, no Pará, cerca de 10,48% das agentes de trânsito são mulheres (Rede Pará, 2022). Em Teresina, no Piauí, cerca de 15% das agentes de trânsito são mulheres (Teresina, 2022). No Tocantins, somente 10% (Tocantins, 2020). Na cidade pesquisada, atualmente, existem cerca de 74 agentes de trânsito, dos quais apenas três são mulheres, totalizando cerca de 4%. Como apontado pela pequena quantidade de agentes nessas localidades, o trânsito ainda é visto como um ambiente masculinizado, seja por meio das piadas envolvendo mulheres motoristas, ou até mesmo diante de situações mais graves. O assédio moral é uma das situações que mais vitimiza mulheres que ingressam em profissões consideradas masculinizadas, tais como as que envolvem o trânsito. De acordo com a Comissão Para a Igualdade no Trabalho e no Emprego (2003), o assédio moral envolve qualquer comportamento ou manifestação de natureza sexual, seja verbal ou não verbal, indesejada a pessoa a quem se dirige.

Deste modo, o presente artigo pretende analisar as experiências enfrentadas por mulheres que atuam como agentes de trânsito na cidade de Vitória da Conquista, na Bahia (BA). Assim, os objetivos específicos compreendem: (1) identificar o perfil das agentes de trânsito na cidade de Vitória da Conquista; (2) descrever a percepção das agentes de trânsito acerca do trabalho exercido por elas; (3) expor os motivos que as levaram a ingressar no setor público e na profissão escolhida; (4) levantar as políticas públicas que auxiliam as agentes no desempenho da função; (5) levantar as principais dificuldades enfrentadas no exercício da profissão; e (6) relatar a ocorrência ou não de sofrimento psíquico no exercício da profissão e seus causadores.

O presente artigo se divide em seis partes, a primeira compreende esta introdução, a segunda e a terceira abordam o estado da arte, referentes ao conceito de gênero e instituições masculinizadas e ao gênero do trânsito, respectivamente. A quarta parte apresenta os procedimentos metodológicos, a quinta parte, a análise e as discussões. A sexta e última parte traz as considerações finais e recomendações de pesquisa.

Gênero e instituições masculinizadas

A fim de melhor compreender as relações de trabalho e a inserção das mulheres nesses ambientes, é preciso, antes, pensar no conceito de gênero. Scott (1995) afirma que o gênero pode ser definido como um elemento construtivo de relações sociais que é baseado em diferenças percebidas entre os sexos, sendo também uma primeira forma de significar as relações de poder. Portanto, o conceito de gênero é formulado como uma distinção do conceito de sexo. Enquanto o conceito de sexo se refere ao aspecto biológico e anatômico, o gênero indica uma construção psicossocial, cultural e historicamente construída. Assim, os papéis de feminino e masculino foram definidos ao longo dos anos (Scott, 1995; 2012).

Uma das abordagens que enfocam o gênero é a geografia feminista, trazendo essa conexão entre diversos âmbitos, como gênero, idade, trabalho e

afins. Segundo Ornat (2008, p. 317),

Compreendendo que o gênero possui conectividades transversais com classe, etnia, idade e sexualidade, e que estas se colocam como estruturas dominantes das relações de poder, a metodologia feminista direciona atenção à diversidade, à reflexão crítica dos sujeitos investigados e à própria responsabilidade com estas vozes e suas vidas [...].

Oliva (2022, p. 334) pontua que os lugares são espaços onde existem relações por/para os gêneros. O espaço e o gênero são campos interseccionais, há espaços que mandam e espaços que obedecem, regidos por relações de “relações de poder cujas dimensões são políticas, econômicas, culturais, institucionais, ou seja, uma ordem estabelecida como social; aquela que não admite o diferente, o outro”. Um exemplo é o campo do trabalho.

Assim, salienta-se que o espaço não pode ser considerado neutro em termos de gênero, depende assim das relações de poder e das desigualdades sociais (Hernández; Lozano; Jurado, 2020).

Oliva (2022, p. 331-332) completa que

As posturas adotadas por geógrafas feministas nos trazem pistas de como o patriarcado, ou as “normas dos homens” funcionam como poder. Começando pela ciência, que além de não querer extrapolar seus próprios muros, mantinha com a sociedade, relações estreitas e restritas, principalmente com o espaço destinado às mulheres – o privado. No entanto, entendemos que este espaço, ao contrário da maneira como vinham sendo abordadas, não se dissocia do público, mesmo com as restrições, e à revelia do que é “ordenado”, as mulheres dialogam com constância com a política, negociam com a economia e com o trabalho, tornando cada vez mais, esses ambientes em espaços do cotidiano.

Dessa forma, compreendemos que o gênero está no social, no espaço, no meio onde vivemos, seja no privado, espaço destinado às mulheres, ou ainda, especialmente, no público.

Como apontado por Gomes *et al.* (2020), ao se considerar o gênero como uma construção social, a forma como é representado e o espaço que ocupa pode variar de local e de cultura, interferindo assim nas relações de gênero, principalmente entre homens e mulheres. Almeida *et al.* (2005, p.10) afirmam que os homens enxergam dificuldades em:

[...] incorporar a mudança do papel social da mulher, mudança que busca realizar, em nível das relações de trânsito, a igualdade entre um e outro indivíduo. Essa igualdade destitui o valor dado às diferenças observadas entre os gêneros e que estabelecia a preeminência de um sobre o outro.

Tais pontos afetam não só as relações sociais em ambientes públicos, como o trânsito, mas também os ambientes privados e o mercado de trabalho, na entrada e na continuidade das mulheres no mercado trabalho.

Outro fator que afeta a inserção feminina no mercado de trabalho é o conflito família-trabalho. Elas ainda são as principais cuidadoras da casa e da família, o que significa uma jornada dupla (Muniz; Bacha; Pinto, 2015). Gomes (2004) corrobora ao afirmar em seu estudo acerca do empreendedorismo feminino que as mulheres que trabalham fora de casa encontram grande dificuldade de conciliar trabalho e família, uma vez que essa dificuldade não se apresenta da mesma forma ou com a mesma frequência e intensidade para os homens.

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2021), cerca de 54,5% das mulheres brasileiras com 15 anos ou mais integravam a força de trabalho no Brasil, enquanto o percentual masculino foi de 73,7%. Esse percentual corresponde à população que efetivamente está ou empregada ou procurando emprego. Conforme o estudo, mesmo aquelas que se encontram ocupadas estão envolvidas com afazeres domésticos, o que acaba por impactar em sua inserção no mercado de trabalho, marcada por uma dupla jornada entre o trabalho remunerado e não remunerado.

O estudo aponta que existem também diferenças relacionadas ao rendimento domiciliar per capita e as horas trabalhadas em atividades de cuidado com o lar. As mulheres que fazem parte dos 20% da população com os menores rendimentos possuíam cerca de 24,1 horas semanais em comparação com aquelas entre os 20% com maiores rendimentos, que possuíam cerca de 18,2 horas por semana. Tais diferenças indicam que essas mulheres possuem maiores acessos aos serviços de creches e à contratação de trabalho doméstico, o que as permite delegar parte dos afazeres domésticos que foram construídos socialmente como responsabilidade das mulheres. Assim, o processo social do trabalho perpassa por uma construção social do feminino e do masculino que, estabelecido sobre uma ótica de superioridade do patriarcal, aponta um polo dominador e outro dominado (Rodrigues *et al.*, 2016). Assim, hierarquias sociais foram criadas com base na construção de gênero.

De acordo com Singh (2022), a ideia da construção social do gênero imputa à mulher uma posição inferior e aos homens de superioridade. Associando mulheres a posições de subordinação mediante a normas consideradas compulsórias, vistas como normais e naturais, apesar de criadas.

No entanto, verifica-se que mesmo podendo delegar e contratar outras pessoas, geralmente outras mulheres, elas ainda sim dedicam mais horas aos afazeres domésticos do que os homens, que possuem no geral 11 horas semanais, em média, sejam entre os de maiores rendimentos ou menores (IBGE, 2021).

A inserção das mulheres no mercado de trabalho se deu de forma mais acentuada durante as grandes guerras. No caso brasileiro, tornou-se mais evidente durante a década de 1970, no entanto, embora se verifique um crescimento constante da participação feminina em diversos setores, inclusive em áreas de trabalho consideradas masculinas e em cargos de responsabilidade, tal inserção ainda possui graus de discriminação (Muniz; Bacha; Pinto, 2015).

De acordo com Muraro e Boff (2002 *apud* Capelle; Melo, 2010), o patriarcado atribui o princípio masculino somente ao homem, como se só coubessem a eles as atividades de mando e construção da sociedade. A entrada

de mulheres em ambientes masculinizados é apontada por Capelle e Carvalho (2010, p. 74) como uma forma de humanizar essas instituições: “como se a falta de mulheres nesse espaço o deixasse menos humano que as esferas domésticas”.

Rodrigues *et al.* (2016, p. 1) corroboram ao pontuar que, apesar de se ter ocorrido uma evolução da mulher na sociedade, a “[...] inexistência de condições igualitárias para homens e mulheres no contexto organizacional é uma realidade, sendo também ratificada por questões culturais”. Dessa forma, apesar de a mulher estar cada vez mais inserida nos mais diferentes ambientes de trabalho, ela não só ainda sofre discriminações quanto a condições iguais de trabalho, mas também em outros momentos, já presentes nas relações sociais, com indivíduos que interage, no meio familiar e social de forma geral.

Parte dessa discriminação se dá por conta das diferenças de valor atribuídos ao trabalho feminino e masculino, no entanto, ao longo dos anos, a sociedade, de forma geral, sofreu mudanças na participação feminina no mercado de trabalho (Gomes *et al.*, 2017).

Degraff e Anker (1999) apontam que por conta das normas de gênero atribuídas aos indivíduos, a atividade feminina tende a ser subestimada de forma sistemática. Essas normas acabam por atribuir às mulheres maiores responsabilidades quanto à criação de seus filhos e manutenção do lar. Essa questão acaba sendo acentuada em contextos culturais onde são definidas e caracterizadas normas acerca de quais são as atividades consideradas adequadas às mulheres (Degraff; Anker, 1999).

Conforme Souza, Bianco e Junquilha (2015), apesar de as mulheres estarem cada vez mais inseridas em atividades consideradas masculinas, a proporção de cargos entre homens e mulheres não é igualitária e, quanto maior for o nível hierárquico, maior é a diferença proporcional. Dados do IBGE (2021) pontuam que em relação aos cargos gerenciais, por exemplo, os homens seguem como maioria, ocupando cerca de 62,6%, enquanto as mulheres ocupam 37,4%. Tais diferenças são mais acentuadas quando se comparam as faixas etárias mais elevadas.

Os homens tendem a ocupar posições mais favoráveis no mercado de trabalho, se comparados às mulheres, em grande parte por conta de uma segregação ocupacional. Além do mais, são maioria em ocupações em que há pouca competição com as mulheres, ou seja, em profissões masculinizadas ou na ocupação de cargos hierárquicos mais elevados. Outro ponto importante é a maior valorização dada às profissões construídas socialmente como masculinas, isto é, quando são eles quem as exercitam. Tais profissões são mais bem remuneradas, possuem mais status e autoridade social do que as profissões consideradas femininas e, principalmente, do que aquelas ligadas à produção doméstica (Degraff; Anker, 1999).

De acordo com Gomes *et al.* (2020), apesar do aumento da participação feminina no mercado de trabalho, ainda existem diferenças de tratamento quanto à sua inserção e crescimento nesse ambiente, assim como empecilhos de uma forma geral, principalmente em profissões consideradas masculinas. Ademais, “É possível notar ainda a violência simbólica dentro das organizações, principalmente no que diz respeito a cargos considerados masculinos, como o de policial” (Gomes *et al.*, 2020, p.49).

Um dos pontos visíveis nessa violência simbólica se refere à inércia de algumas instituições, como a Polícia Militar, no que diz respeito à inserção de mulheres na corporação. Como pontuado por Rodrigues *et al.* (2016, p. 8), em sua pesquisa acerca da inserção feminina na Polícia Militar, as próprias mulheres afirmavam que dentro da organização não existiam mulheres, ou seja, todas são policiais: “O que se observa na Polícia Militar, é que as mulheres não buscam por uma ruptura dos padrões predefinidos, sendo submissas ao lugar que o sistema diz que lhes cabe”. Ao mesmo tempo, as instituições pontuam um crescimento na humanização da instituição ao incluírem mulheres no quadro de colaboradores. Como pontuado por Muraro e Boff (2002 *apud* Capelle; Melo, 2010), as instituições acabam justificando a inserção feminina em seus ambientes como forma de humanização, como se as instituições, antes, fossem menos humanizadas do que o ambiente doméstico, por exemplo.

Capelle e Melo (2010, p. 96) corroboram ao pontuar que as policiais femininas, a fim de serem avaliadas como boas profissionais no âmbito operacional, acabam por adotar posições e ações vistas como masculinas,

Para serem avaliadas como boas profissionais operacionais, as policiais ainda dependem de contradizer as expectativas acerca de adotar um comportamento nomeadamente feminino. Assim, devem se portar como heroínas, no sentido viril do termo, e enfrentar bandidos e ocorrências da mesma forma que os homens. Caso contrário, algumas são acusadas de receber tratamento especial por parte de seus superiores, tratamento esse que pode não se configurar em desvantagem, mas sim em possibilidade de exercício de poder.

Salienta-se que, apesar de diversas vezes se portarem de forma igual a de seus colegas do sexo masculino, encontram diferenças na forma de condução do trabalho. Schoub, Stauffer e Song (2021) relatam, em sua pesquisa, a existência de diferenças quanto à quantidade e à forma de abordagem das mulheres agentes de trânsito, no entanto, apesar de realizarem menos buscas em relação aos colegas homens, elas geralmente são mais certeiras e acabam por igualar-se em termo de materiais ilícitos encontrados em suas buscas. As autoras pontuam também que, mesmo assim, as mulheres investigadas em sua pesquisa ainda relatam se sentirem pressionadas a se submeterem a comportamentos e normas perpetuadas pela instituição da qual fazem parte.

Desse modo, compreende-se que a inserção feminina no mercado de trabalho, apesar de crescente, enfrenta, até os dias de hoje, bloqueios e discriminações que afetam não só a inserção, mas também a permanência e atuação profissional dessas mulheres, principalmente no que se refere aos ambientes masculinizados, em que tais discriminações e dificuldades parecem se acentuar.

“O gênero do trânsito”

As mulheres estão cada vez mais atuando em ambientes antes considerados predominantemente masculinos, um desses é o trânsito. Além de dirigirem, as mulheres também vêm expandindo sua atuação em profissões relacionadas à

direção, como motoristas de aplicativo, de ônibus e de transportes de carga. No entanto, nesses ambientes, existem estereótipos acerca do gênero, uma vez que ainda são consideradas práticas masculinas e não são nem incentivadas ou mesmo bem-vistas quando realizadas por mulheres (Correia; Horta, 2014; Collodetti; Mello, 2021).

Almeida *et al.* (2005, p. 179) apontam que o crescimento do número de mulheres motoristas se dá devido ao crescimento delas em outras esferas: “[...] hoje, a mulher exerce vários papéis e tem várias jornadas a cumprir. O carro ajuda muito e, para ela, não é lazer, e, sim, instrumento de trabalho”. Ainda segundo os autores, homens e mulheres se enxergam e enxergam a relação do outro no trânsito de forma diferente.

Correia e Horta (2014) afirmam que as mulheres são comumente vistas, em geral pelos homens, como motoristas mais atenciosas e disciplinadas, enquanto elas geralmente veem os homens como imprudentes no trânsito, assim como mais competitivos. No entanto, eles também as enxergam como “barbeiras” ou “pé-duro” (Almeida *et al.*, 2005). Tais pontos acabam por indicar certa contradição na forma como são vistas, pois, ora como cuidadosas demais, ora como descuidadas ao ponto de serem “barbeiras”. Assim, compreende-se que a relação de gênero com o trânsito se dá de forma diferenciada e afeta também sua forma de ver o outro durante o ato da direção.

Um outro ponto que acaba, de certa forma, perpetuando a discriminação e a diferenciação no trânsito é a cobrança de valores diferentes de seguros para homens e mulheres. De acordo com Forigo e Motta (2016), o seguro é uma ferramenta importante para proteção de infortúnios e acidentes que podem gerar perda financeira, sendo assim, é uma forma de o sujeito buscar proteção contra diversos acontecimentos. Os seguros são feitos com base em uma avaliação do risco, por meio de seguradoras, que calculam e analisam os riscos baseados em informações de mercado, cálculos atuariais, questionários de avaliações de risco, entre outros que acabam, por fim, a precificar o seguro. No caso dos seguros de automóveis, esse risco é calculado por informações da proposta do seguro e do perfil, ou questionário de risco, que é preenchido pelo indivíduo e o gênero acaba por se mostrar uma variável importante (Forigo; Motta, 2016).

Conforme Forigo e Motta (2016, p. 208), a diferenciação de valores nos seguros acaba sendo justificada por motivos relacionados a estudos atuariais e estatísticos: “[...] para alguns seguros, como o de automóvel, o homem motorista representa mais risco, enquanto a mulher estaria exposta a um menor risco, e por isso, ela paga um prêmio mais barato”. Essa diferenciação perpetua assim a visão de diferentes estereótipos entre homens e mulheres na direção.

De acordo com Reason *et al.* (1990), mesmo quando se considera a idade e a experiência de condução, o gênero ainda tem relação com o tipo de condução realizada pelo indivíduo. Lonczak *et al.* (2007) apontam que, em geral, os homens reportam mais acidentes, cometem mais infrações e recebem mais multas do que as mulheres. No entanto, Correia e Horta (2014) verificaram que tanto homens quanto mulheres são suscetíveis à ocorrência de acidentes, uma vez que outros fatores, como as características pessoais, como traços de personalidade, poderiam construir fatores de risco e de propensão a acidentes (Correia; Horta, 2014).

De acordo com Chates (2010), embora as mulheres sejam consideradas cuidadosas no trânsito, aspecto que acarreta maiores descontos em seguros, elas ainda são estigmatizadas no trânsito urbano. Tal estigma, segundo a autora, é decorrente de maior valorização do masculino em detrimento das atividades femininas, que acaba por exacerbar os espaços públicos os vendo como masculinos, enquanto o espaço doméstico fica associado às mulheres. Desse modo, as mulheres motoristas entram em um espaço que não lhes era destinado e atitudes como hesitação e inquietação são amplificadas para elas, não sendo vistas nos homens. Ademais, a manifestação desses comportamentos acaba sendo incompatível com o controle de emoções, ponto que é comumente associado aos homens.

Tais diferenças não são naturalmente formadas, ou seja, são socialmente produzidas enquanto os indivíduos aprendem os papéis de gênero que são considerados compatíveis com sua condição social. Dessa forma, a expectativa de como homens e mulheres devem se comportar reforça a narrativa patriarcal que “explica e justifica a supremacia *ad infinitum* dos homens, seja numericamente quanto à quantidade de homens que dirigem seja qualitativamente, quanto a uma maior habilidade ‘técnica’ por parte destes” (Chates, 2010, p. 104).

Assim, diversas mulheres vêm se integrando no trânsito. Segundo o Uber (2020), no ano de 2020, cerca de 6% das motoristas do aplicativo eram mulheres. Muitas delas entraram na profissão pela facilidade de inserção no exercício da profissão e pela flexibilização dos horários que, de acordo com Colodetti e Mello (2021), auxiliam no controle da dupla jornada entre o trabalho remunerado e o trabalho doméstico.

Ao contrário do pontuado anteriormente como fator benéfico para as mulheres motoristas de aplicativos (Colodetti; Melo, 2021), as mulheres motoristas de transporte público atuam em um mercado de trabalho considerado formal e, por sua vez, enfrentam dificuldades em conciliar trabalho e família, devido aos horários irregulares e atípicos de sua profissão, principalmente se estas trabalham em regime de escala (Nogueira; Cunha; Lacomblez, 2010).

Nogueira, Cunha e Lacomblez (2010, p. 2120) consideram que a dupla jornada “corresponde a uma acumulação do trabalho remunerado com o trabalho doméstico, traduz-se num conjunto de constrangimentos pessoais e profissionais que afeta, de modo específico, as mulheres”. Por conseguinte, profissões que possuem horários irregulares podem dificultar tentativas de conciliar tal dupla jornada.

Scheller (1996 *apud* Nogueira; Cunha; Lacomblez, 2010) afirma que a profissão de motorista, principalmente de transporte público, é considerada tradicionalmente uma atividade masculina, que associa gestos, palavras e atitudes, assim como o saber-fazer, as atitudes de homens. Isso denota como culturalmente a atividade de motorista realizada por mulheres ainda é vista com maus olhos. Tais situações são ainda encontradas nas piadas e comentários, comumente ouvidos na via pública, a exemplo de: “mulher no volante, perigo constante”, e outras, como: “dirigir fogão”. Há ainda uma estigmatização que atribui a elas características masculinas, principalmente a mulheres que dirigem carros maiores, como caminhões (Colodetti; Mello,

2021; Silva, 2016).

Por estarem em um meio masculino, as mulheres, de acordo com Silva (2016), acabam por, muitas vezes, desenvolverem comportamentos de autodefesa e ataque, que acabam representados em seus modos de falar e agir, o que as assemelha aos do universo masculino, marcados, em sua maioria, “pela ‘bruteza’, o despojamento ao falar sobre sexo, a cara fechada, as respostas afiadas e xingamentos” (Silva, 2016, p. 106-107).

De acordo com Silva (2016), as mulheres que se tornaram motoristas de caminhão entraram nessa profissão por acaso, ou por motivos financeiros, como o desemprego. O cotidiano dessas mulheres é marcado por aspectos como força física, dúvidas e preconceitos acerca de sua orientação sexual, dificuldades de conciliação entre as demandas da vida pessoal e profissional, assim como conflitos da vida conjugal, discriminação sexual e a necessidade de reconhecimento no trabalho. Outros problemas envolvem a falta de infraestrutura dedicada às trabalhadoras nas empresas e nos postos de paradas em estradas e rodovias. Salienta-se também o impacto na saúde física dessas mulheres, como problemas de dores na coluna, uso de drogas, problemas de sono, estresse, infecção urinária e problemas devido ao uso contínuo de anticoncepcionais.

Assim, compreende-se que as mulheres motoristas enfrentam, além de uma infraestrutura precária, como no caso das motoristas “formais”, de transportes de carga ou passageiros, preconceitos. Tais situações se mostram de forma mais acentuada para aquelas que seguem com profissões associadas ao trânsito.

A pesquisa de Ferreira (2020) apontou que parte dessa discriminação com as mulheres no trânsito vem de outras mulheres. As motoristas entrevistadas pela pesquisadora revelaram ouvir de passageiras afirmações que continham insinuações acerca de falta de limpeza em suas casas, devido à quantidade horas que estas passam no trabalho formal, até mesmo que estavam “tomando” o lugar de homens ao assumirem a função de motoristas de ônibus: “portanto, esses conceitos/preconceitos foram promovidos para que a mulher assumisse a ideia de subordinação natural aos homens, o que nesse caso, converte-se em benefício e manutenção do controle do dominador sobre a dominada” (Ferreira, 2020, p. 34). Em outras palavras, elas mesmas acabam, em certos casos, a perpetuar tais ideias.

Desse modo, compreende-se que as mulheres, apesar de crescerem em ambientes masculinizados, tais como o trânsito, ainda sofrem discriminações e preconceitos que acabam por afetar sua vida diária, assim como estereótipos que preconcebem os trejeitos e modos que devem apresentar, dependendo da função e ações que realizam em tais ambientes.

Procedimentos metodológicos

A pesquisa empírica se caracteriza, como abordado em Demo (1982), por uma experimentação da realidade, em que se utilizam de técnicas de coleta, mensuração e manipulação de dados e fatos, permitindo a produção de análises empiricamente testadas, permitindo maior facilidade na descoberta da realidade. Desde modo, a pesquisa se classificou como empírica, visto que

busca analisar os dados coletados a fim de melhor conhecer a realidade em que estão inseridos.

No que tange aos procedimentos, a pesquisa optou pela coleta de dados por meio de entrevista semiestruturada, que permitiu a elaboração de novos questionamentos ao longo da entrevista, garantindo um melhor conhecimento acerca das experiências vividas pela agente de trânsito no dia a dia de sua profissão. No momento da pesquisa, na cidade pesquisada, havia 74 agentes, 71 homens e três mulheres que atuam como agentes. Salienta-se que durante a coleta dos dados, havia apenas duas agentes mulheres atuantes, e a terceira agente retornou à ativa depois. Todavia, apesar das duas se colocarem à disposição para participar, apenas uma concordou em conceder a entrevista.

Os dados foram abordados de forma qualitativa, visto que tal abordagem preocupa-se em aprofundar a compreensão acerca de um grupo social, organização ou outro (Gerhardt; Silveira, 2009). O tratamento dos dados se deu por meio da Análise de Conteúdo, com base em Bardin (2004), ao decompor as unidades léxicas ou temáticas de um texto e codificá-las em categorias compostas por indicadores que permitem a enumeração das em unidades e o estabelecimento de inferências acerca do tema. Tal análise foi efetuada com o auxílio do *software QDA Miner*. As categorias pesquisadas inicialmente foram pré-definidas como: compreendendo a entrada na profissão; e o dia a dia no exercício desta. No entanto, ao longo da análise, percebeu-se a necessidade de outras categorias, sendo estas: a autonomia, o machismo e o preconceito, as dificuldades e o adoecimento e a educação no trânsito.

Em suma, a presente pesquisa é de natureza empírica, com a coleta de dados efetuada por meio de entrevista e adota a Análise de Conteúdo para tratamento qualitativo dos dados coletados em campo. A entrevista foi estruturada em dois pontos principais, o primeiro acerca de sua infância e entrada da profissão e o segundo contemplando as atividades realizadas durante o exercício de agente de trânsito e o contato com a população durante sua atuação.

Na presente pesquisa, a fim de garantir o anonimato da participante, optou-se pelo uso de codinomes baseados em nomes de flores, sendo a agente entrevistada aqui denominada Rosa. O contato com a agente Rosa se deu por meio da Secretaria de Mobilidade Urbana do município e a coleta dos dados se deu em entrevista única, na própria Secretaria. Salienta-se que a participante recebeu e assinou o termo de livre consentimento, que garantia sua anonimidade durante a execução e divulgação dos dados desta pesquisa.

Análise e discussão

O trânsito não se compõe somente de motoristas e pedestres, uma vez que existem agentes, responsáveis por atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento, para discipliná-lo (Brasil, 1997). As mulheres adentraram nessa profissão, estando sujeitas também aos comentários e discriminações comumente associadas a outras mulheres que se encontram em profissões em ambientes masculinizados. Um ponto em comum indicado por pesquisas realizadas com agentes de trânsito mulheres nessas

localidades é a dificuldade enfrentada, no que diz respeito à discriminação no trânsito e aos comentários ouvidos diariamente no exercício da profissão.

As mulheres têm ingressado em profissões relacionadas ao controle do trânsito há várias décadas. Em 1976, ingressou a primeira mulher em um órgão de trânsito na 1ª Circunscrição Regional do Trânsito (Ciretran), do Detran-BA (2020). No Estado do Pará, a primeira mulher a ingressar na profissão de agente de trânsito foi no ano de 1999, no terceiro concurso público para tal ocupação. Do Estado do Pará também vem a primeira mulher a se formar no Estágio Motociclista Militar e Batedor do Brasil, oferecido pelo Exército Brasileiro através da Polícia do Exército, curso que visa habilitar agentes de segurança para missões de escolta e segurança em comboios realizados em motocicletas (Oliveira, 2021; Rede Pará, 2022).

Na cidade de Vitória da Conquista - BA, a agente entrevistada foi uma das primeiras mulheres a atuar, no ano de 1999, como agente de fiscalização. Em 2003, juntamente com a sua turma, foram as primeiras agentes convidadas a se tornarem agentes de trânsito, quando o município em questão acatou a municipalização do trânsito.

Rosa possui 50 anos, é solteira e define sua família como: a mãe, a filha, sua irmã e sobrinhos. Sua infância e juventude foram marcadas pela perda do pai, o que, aos nove anos de idade, a levou a buscar autonomia e desenvolver habilidades mais cedo do que as outras crianças da mesma faixa etária, para assumir responsabilidades que outrora não eram necessárias: “[...] mas o marco mesmo na vida da gente é isso ser a mãe e o pai da casa”.

A agente Rosa ingressou na profissão, inicialmente, pelos atrativos dos concursos públicos e não exatamente pelo interesse em tornar-se agente de trânsito. Durante sua carreira, passou por diversos setores dentro da Secretaria de Mobilidade Urbana em que está lotada, trabalhando internamente e na rua, com isso, adquiriu experiências profissionais que a auxiliaram a desenvolver várias habilidades:

Eu trabalhei muitos anos na rua e porque que eu entrei, na época a gente trabalhava sozinha aí depois de um tempo passou a colocar a mulher para trabalhar com um homem aí faltava alguma coisa lá dentro da prefeitura, lá dentro do setor aí como eu sou digitadora profissional eu ando de motocicleta eu tenho assim algum diferencial, eu sempre- eu atendia, trabalhava em banco e fui convidada pra entrar e fazer um serviço lá dentro, aí acabei ficando mas voltei pra rua depois porque tudo depende da coordenação, eles que entendem se é melhor ficar dentro ou fora, trabalhei algum tempo entregando multa, eu que entregava multa aqui de conquista, trabalhei um tempo no balcão, e paralelo ao atendimento do balcão eu trabalho com educação infantil e de adultos. Eu que sou a agente de trânsito da educação no trânsito aqui, eu que faço palestras para crianças e adultos.

O depoimento de Rosa revela que a função requer um grande leque de habilidades e conhecimentos que, associados às diversas atividades exercidas, permitem o desenvolvimento de diferentes competências e conhecimentos ao

longo do exercício da profissão. No entanto, conforme apontado pela própria agente, tais experiências não a prepararam para o trabalho na rua: “lá fora [...] é diferente de qualquer coisa que se vive. Porque quando você trabalha no interno você tem aquela demanda e você resolve e na rua não, não existe uma demanda certa”. Tais situações são exemplificadas como a forma do contato com a população e o machismo e preconceito experimentado no dia a dia da profissão:

E lá fora é imprevisível porque você nunca sabe como a pessoa vai te receber, a pessoa vai te enxergar como agente de trânsito, muitas vezes é além do diferencia de é como se diz da mulher, tem muito machista a gente percebe que o trânsito é feito de a maioria homens e por ser a maioria homens e uma mulher lhe abordando não é uma coisa muito legal, já passei por muito perrengue, eu tenho algumas demandas na delegacia de assédio de briga de apontar a arma. Já, já chegou a isso. Mas assim né a gente vai passando e eu me sinto, assim hoje eu me sinto adoecida do trânsito. Hoje eu falo que eu sou uma pessoa adoecida no trânsito, por conta das coisas que eu já passei, que eu vivi, mas assim se amanhã eu tiver que voltar pra rua, eu volto. Eu não tenho problema com isso.

Muraro e Boff (2002 *apud* Capelle; Melo, 2010) argumentam que as atividades de mando e construção da sociedade, neste caso, a construção de um trânsito seguro, são atribuídas aos homens e negadas às mulheres, conforme pode ser observado no trecho selecionado: “onde eu trabalho e são a maioria homens, aí chega uma mulher e que vai falar de trânsito dificulta porque muitas vezes eles não aceitam que a mulher que - não é que a mulher saiba mais do que eles - é que a mulher entenda de trânsito. Se incomodam!”. Ou seja, ensinar em ambientes considerados masculinizados pode ser visto como função inerentemente masculina e malvista quando realizada por uma mulher.

Os conceitos pré-concebidos e o ideal de como uma mulher deve parecer ou se portar ao ingressar em profissões masculinizadas, como pontuados por Silva (2016), são também percebidos dentro da profissão de agente de trânsito: “[...] na hora que a gente chega impacta. E eu então de cabelo curto? Mulher, feminina”. Assim, assume-se que mesmo por parte de outros agentes, e da população em geral, ainda exista uma visão acerca do que seria considerado feminino ou masculino dentro da profissão. Assim, a mulher inserida neste meio acaba por ser vista como tendo a necessidade de assumir uma atitude considerada mais masculina para se encaixar e ser aceita dentro do meio ao qual adentrou. Locatelli *et al.* (2013) corroboram ao afirmar que a mulher, ao assumir um cargo fora do ambiente doméstico, tendem a apresentar comportamentos masculinos para sua aceitação.

Assim, a profissão de agente de trânsito é vista como masculina, como apontado por Rosa, ao afirmar que “é uma profissão realmente masculinizada, realmente difícil [...]”. O machismo e preconceito com as agentes não vêm só dos homens, mas também de outras mulheres. Segundo Ferreira (2020), as mulheres também enxergam o trânsito e as profissões relacionadas a ele como masculinas, em outras palavras, elas também perpetuam essas ideias. Rosa,

inclusive, relata que as próprias mulheres têm um olhar mais crítico para outras mulheres e, muitas vezes, não aceitam que outra mulher “lhe chame a atenção”.

Gonçalves *et al.* (2005) reforça que os agentes de trânsito estão expostos a diversos tipos de situações diariamente e, por atuarem, na maioria das vezes, externamente, sofrem ainda com as condições climáticas e fisiológicas. Tais situações, potencialmente, podem os levar ao adoecimento físico e mental, que podem ser acentuados no contato diário com a população. Segundo Rosa, trabalhar sozinha no serviço de rua pode acentuar as situações de adoecimento.

Trabalhava só. Imagina você trabalhar sozinha na rua de farda, e de farda todo mundo só enxerga você. Você se torna o centro das atenções, a pessoa briga em casa desconta em que? Na rua. Quem tá na rua? O agente de trânsito. Você estaciona errado, até propositalmente pra você discutir, porque o trânsito ele traz várias vertentes né, se você tá feliz você desconta no trânsito, se você tá com raia você desconta no trânsito, se você está triste você também desconta no trânsito tudo passa pelo trânsito.

Outro ponto que chama a atenção é que das nove mulheres que ingressaram como agentes de fiscalização, juntamente com Rosa, somente duas permanecem até hoje, cerca de 23 anos depois. De acordo com a agente, as demais ou passaram em outros concursos ou foram para outras secretarias da Prefeitura. Essa situação reforça, como apontado em Gomes *et al.* (2020), as dificuldades de inserção e crescimento de mulheres no mercado de trabalho em profissões masculinizadas, tais como a de agente de trânsito.

Destarte, as dificuldades enfrentadas pelos agentes de trânsito perpassam por diversos campos, principalmente o da saúde, seja física ou mental.

No dia a dia basicamente a dificuldade fisiológica. Banheiro, acesso a água porque, tipo assim, você é agente de trânsito fardado na via e pede para usar o banheiro de determinado lugar você pode ficar refém daquela empresa e ficarem lá, ó, alguém de fora ver e falar: ó, tá vendo? tá usando o banheiro de lá para deixar o carro estacionado errado, entendeu? Eu tive muitos problemas, eu tive problema de saúde. Eu tive infecção renal, eu quase perdi meus rins, eu tive erisipela. Adoecimento físico, adoecimento mental e eu já estava vendo, tipo assim, eu olhava para as bicicletas e eu já queria autuar as bicicletas e teve alguns momentos assim que eu olhava pra você e você, minha amiga, e eu preferia perder sua amizade do que falar: ó, tira o carro daí. Então eu me sentia [...] adoecida psicologicamente. [...] Questões básicas, isso. E eu tive esse problema renal em menos de três anos de trabalho aqui, quando eu entrei e pior eu fiquei com medo de dar atestado e eu tive isso porque eu não bebia água eu não ia no banheiro, eu, tipo assim, entrava sete e saía uma eu não ia no banheiro eu não bebia água eu achava que eu tinha que ser 100%. Isso, ficar ali, eu não sentava, não escorava. Se era quinze minutos de lanche, era quinze minutos de lanche.

O adoecimento físico e mental sofrido pela agente é um retrato da situação de esgotamento e precariedade que todos e todas as agentes e trabalhadores do trânsito enfrentam devido a longas horas sem acesso a questões de necessidades fisiológicas básicas a qualquer indivíduo (Gonçalves *et al.*, 2005).

A precarização do trabalho do agente de trânsito envolve situações que vão além das condições materiais e de saúde física para o exercício da função, afetando também pontos como o adoecimento psicológico, e a deterioração da imagem do servidor público, fato agravado quando tal servidor trabalha diretamente com a população. Assim, questões como agressões verbais e físicas, estresse, vulnerabilidades ao tempo e a atitudes de outrem, como assaltos e violências, acabam por levar o agente a um sofrimento físico-psíquico (Lanczman; Sznclwar; Jardim, 2006).

A agente também apontou outras dificuldades de cunho material para o exercício da profissão, como a falta de rádios e formas de comunicação com o posto central, assim como de fardamento, antes de materiais não adequados para o uso contínuo e pouco ajustados. Tais melhorias vêm auxiliando inclusive na proteção do agente:

Muito muito. Muito melhor. Nós temos câmeras que filmam, não é todo agente que tem câmera, mas toda dupla tem uma câmera. Então antes de acontecer alguma coisa o condutor ele vai pensar duas vezes porque ele tá sendo vigiado. [...] Muito, muito.

No entanto, apesar dos avanços em equipamentos e fardamento, não existe na cidade pesquisada políticas públicas que incentivem ou auxiliem o trabalho das agentes de trânsito. O processo de seleção, por meio de concursos, e o treinamento não distinguem homens e mulheres, ou seja, não há políticas de manutenção das mulheres após o ingresso no setor.

Quanto à percepção do trabalho exercido por ela, a agente pontua que, exatamente por acreditar que realizava um bom trabalho, adoeceu: “Porque eu queria fazer bem feito eu não aceitava certas coisas que passa despercebido, por exemplo eu vi um carro estacionado errado ali, eu poderia só autuar, não eu queria abordar o condutor pra ele saber que estava sendo autuado por conta disso e daquilo outro”. Tal forma de atuar levou a agente a ser responsável pela educação no trânsito, função que afirma ser uma das preferidas de todas as que já realizou no exercício da profissão, ademais, apesar das agruras, considera-se feliz com o trabalho que exerce hoje.

A educação no trânsito é prevista no capítulo 6 do Código de Trânsito, cuja necessidade e importância é apontada no artigo 74, que prevê que “A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito” (Brasil, 1997). Portanto, a educação no trânsito deve ser promovida durante a pré-escola e nas escolas de nível básico, médio e superior, com o planejamento e coordenação de ações que envolvem os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Além disso, deve ser essencialmente ministrada por agentes de trânsito.

Porém, a própria agente, apesar de favorável à educação no trânsito,

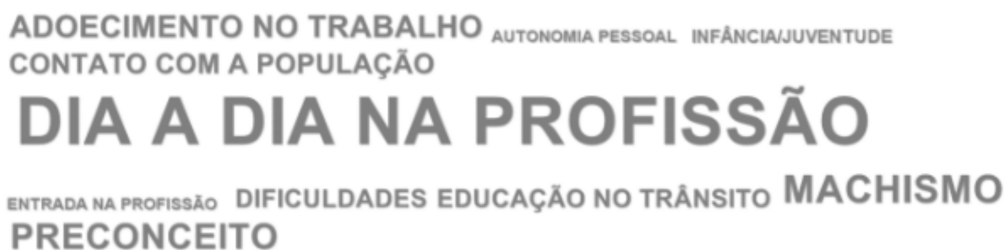
considera esta não ajuda a melhorar o ambiente na via pública de curto e médio prazo, se a educação não for constante e contínua.

Eu tenho uma lógica pra isso, quem faz o trânsito de hoje é o adulto, não a criança. Então, se a criança - ontem mesmo eu tive a oportunidade de palestrar, eu ensino pra criança, então se eu vou ensino, aí você vai buscar seu filho, por exemplo, um filho seu e você chega de moto e coloca ele na garupa, então pra gente concertar o amanhã, essa geração de agora já não vai... Então, pra isso a gente precisa de educação nas escolas que as crianças vão aprendendo. Uma constância. Então, agora a gente está na semana nacional do trânsito e a gente tá recusando palestra, a gente tá recusando assim prorrogando pra outras datas e as diretoras das escolas falam: não, mas a gente só quer agora na semana nacional, então se instituiu que, se institucionalizou que só se fala de trânsito na semana de trânsito e depois acabou. É aquilo: bonitinho, bota o chapeuzinho, ensina as cores do semáforo e pronto, não tem uma constância do trânsito, nas questões das escolas e por isso que eu acho que pra haver essa questão dessa mudança mesmo a gente precisa colocar o trânsito nas escolas hoje.

Em outros termos, o ensino acerca do trânsito de forma simplificada e pontual nas escolas não é suficiente para a melhoria do trânsito, uma vez que o exemplo dos pais e responsáveis é mais forte do que as orientações transmitidas em sala de aula. Deste modo, a educação no trânsito deveria ser ensinada também ao adulto de forma mais completa: “É o que eu sou a favor, porque quando a gente fala de trânsito a gente fala de fiscalização, a gente fala da educação e a gente fala da engenharia. Fiscalização é simples, o esforço legal também é entre aspas, mais fácil de se fazer, mas não se investe em educação, não se educa adulto”. A educação no trânsito é então uma forma de se tornar o trânsito um ambiente mais civilizado, tanto para motoristas quanto para pedestres e agentes, sejam homens ou mulheres.

Assim, a presente pesquisa abordou como categorias de análise o dia a dia na profissão, o adoecimento, as dificuldades, o machismo/preconceitos, a autonomia, assim como a educação no trânsito. Cada categoria pode ser expandida em outras subcategorias, que podem ser visualizadas por meio da Figura 1, que expõe a nuvem das subcategorias mais percebidas na fala da agente Rosa. A nuvem foi elaborada por meio do *software QDA Miner Lite*.

Figura 1 – Nuvem de subcategorias



Fonte: Os autores (2022).

Beatriz Rodrigues Silva Bockorni, Adler Moreira Chaves



Compreende-se assim que as maiores observações colocadas foram aquelas relacionadas ao dia a dia na profissão, assim como o enfrentamento do machismo e preconceito durante o exercício do trabalho. Em seguida, vem o adoecimento no trabalho, visto pela agente como consequência dos dias trabalhados nas ruas. Tais achados são corroborados por Gonçalves *et al.* (2005), ao afirmar que a exposição diária a fatores de desgaste e violências relacionados ao contato com a população e condições climáticas enfrentadas são vistos como causadores de adoecimento físico e psicológico em agentes que trabalham na via pública.

Em suma, a presente pesquisa abordou o dia a dia de uma agente de trânsito e os desafios e preconceitos enfrentados por ela durante o exercício de sua profissão, que ainda é vista como masculinizada, de difícil inserção e continuidade para as mulheres.

Considerações finais

A presente pesquisa buscou analisar as experiências enfrentadas por mulheres que atuam como agentes de trânsito na cidade de Vitória da Conquista - BA. Ademais, abordou acerca dos fatores de desgaste e dificuldades ao longo do exercício da atividade, assim como da ocorrência de sofrimento físico e psicológico enfrentado no exercício da profissão.

No que tange ao perfil da agente entrevistada, Rosa tem 50 anos e é solteira. A agente perdeu o pai ainda na infância, fato que marcou sua vida e que a levou a assumir responsabilidades que antes não eram necessárias.

Quanto ao motivo que a levou à entrada na profissão de agente de trânsito, foi o interesse em ingressar na carreira pública. A agente Rosa adentrou como agente de fiscalização no ano de 1999 e, em 2003, foi convidada, junto com sua turma a se tornar agente de trânsito, quando o município acatou a municipalização do trânsito. Assim, a agente foi uma das primeiras mulheres a adentrar na profissão.

Previamente, a agente trabalhou em diversas profissões que auxiliaram no exercício de sua atividade atual, permitindo que exercesse diversas funções, seja no ambiente interno ou na via pública, realizando atendimentos, entregando multas e efetuando fiscalização e, posteriormente, atuando no serviço interno e na educação para o trânsito.

Rosa salienta que o trabalho em via pública, sem demanda certa, foi onde sofreu maiores preconceitos e machismos, relacionados principalmente acerca do conhecimento sobre questões de trânsito. Ou seja, o ato de ensinar sobre um ambiente predominantemente masculino é malvisto para uma mulher. A entrevista aborda também a expectativa pré-concebida de como uma agente de trânsito mulher deveria se portar, uma vez que se espera que assuma comportamentos masculinos para ser aceita. O machismo e o preconceito foram apontados pela agente como advindo tanto de homens quanto de mulheres.

As condições climáticas e fisiológicas às quais os agentes são expostos durante o exercício de suas funções, assim como o contato diário e, de início solitário com a população, desencadeou na agente entrevistada o adoecimento na profissão, com problemas de cunho físico, como problemas renais e

também o adoecimento psicológico. A entrevista considera que seu adoecimento se deu porque buscou realizar um bom trabalho. No entanto, a agente afirma ainda que aprendeu a ficar feliz com o trabalho que exerce e com as suas funções atuais como responsável pela educação no trânsito.

Outras dificuldades enfrentadas foram as de cunho material, como os que tangem as formas de comunicação com a central e de fardamento dos agentes. Tais problemas têm melhorado com o avanço da tecnologia e da proteção dos agentes.

Porém, salienta-se que a cidade pesquisada não possui políticas públicas que incentivem a entrada ou permanência de agentes de trânsito mulheres. Deste modo, o processo de seleção, treinamento e proteção do agente é realizado sem distinções entre os agentes homens e mulheres.

A educação no trânsito é prevista no artigo 74 do Código de Trânsito e aponta a necessidade e importância como direito de todos, ademais, deve ser promovido nas escolas e ministrados por agentes de trânsito. Contudo, a agente pontua que somente o ensino para as crianças não é suficiente para que ocorram mudanças a curto e médio prazo, com isso, seriam necessários maiores investimentos em educação.

Tais reflexões exibem como, apesar de alguns esforços a fim de que ocorram mudanças no trânsito que contemplem o tratamento de agentes de trânsito, as situações enfrentadas e as condições do exercício da função, principalmente no que tangem as fisiológicas e ao comportamento dado às agentes mulheres ainda são pontos que devam ser pensados e repensados na literatura e na vida em sociedade.

Em suma, a presente pesquisa apontou os principais desafios e experiências enfrentadas por uma agente de trânsito na cidade de Vitória da Conquista - BA. Entre as limitações da pesquisa salienta-se a falta de estudos acerca das agentes de trânsito mulheres na academia de forma geral, e também daqueles acerca das mulheres motoristas formais e informais na via pública. Outra limitação está na coleta de um único depoimento para análise.

Recomenda-se, portanto, a realização de maiores pesquisas sobre o tema que contemplem uma amostra mais significativa de agentes mulheres, assim como um aprofundamento sobre as relações das agentes com seus colegas de profissão e de suas atuações na via pública.

Referências

ALMEIDA, Namésio Dario Vieira de; LIMA, Ana Karina de; ALBUQUERQUE, Consuelo; ANTUNES, Luciana. As Relações de Gênero e as Percepções dos/das Motoristas no Âmbito do Sistema de Trânsito. **Psicologia Ciência e Profissão**, v. 25, n. 2, p. 172-185, 2005.

BARDIN, Lawrence. **Análise de conteúdo**. 3 ed. Lisboa: Edições Setenta, 2004.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, 1997.

BRUSCHINI, Maria Cristina Aranha. Trabalho e gênero no Brasil nos últimos dez anos. **Cadernos de Pesquisa** São Paulo, v. 37, n. 132, p. 537-572, 2007.

CAPELLE, Mônica Carvalho Alves; MELO, Marlene Catarina de Oliveira Lopes. Mulheres policiais, relações de poder e de gênero na polícia militar de Minas Gerais. RAM. **Revista de Administração Mackenzie [online]**, v. 11, n. 3, p. 71-99, 2010.

CHATES, Tatiane de Jesus. **Relações de Gênero na Escola Pública de Trânsito**. Tese (Mestrado em Estudos Interdisciplinares sobre Mulheres, Gênero e Feminismo). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2010. 123 p.

COLLODETTI, Ana Paula de Oliveira Amaral; MELO, Marlene Catarina de Oliveira Lopes. As relações de gênero no contexto socioeconômico e cultural brasileiro: estudo com mulheres motoristas de aplicativos de mobilidade urbana. **Cad. EBAPE.BR**, v. 19, n. 4, Rio de Janeiro, out.-dez. 2021.

COMISSÃO PARA A IGUALDADE NO TRABALHO E NO EMPREGO (CITE). **Manual de formação de formadores/as em igualdade de oportunidades entre mulheres e homens**. Lisboa: Presidência do Conselho de Ministros e Ministério da Segurança Social e do Trabalho; Deep; CID, 2003.

CORREIA, José Poças; HORTA, Maria da Purificação Cunha. Personalidade e comportamentos de risco de motoristas: diferenças entre sexos. **Psicologia: Teoria e Prática**, v. 16, n. 1, p. 79-90, jan.-abr., 2014.

CUNRADI, Carol; MOORE, Roland; BATTLE, Robynn. Frequency of job stressors, difficulty unwinding after work and sleep problems among urban transit operators. **Journal of Workplace Behavioral Health**, v. 34, n. 1, p. 3-19, 2019.

DEGRAFF, Deborah; ANKER, Richard. Gender, Labour Markets and Women's Work. In: PINNELLI, Antonella. **Gender in Population Studies Series**. International Union for the Scientific Study of Population, 1999.

DEMO, Pedro. **Pesquisa Participante: Mito e Realidade**. Brasília: UnB/INEP, 1982.

DETRAN-BA. **A 1ª Circunscrição Regional de Trânsito (Ciretran) funciona no município de Santo Amaro, na região do Recôncavo**. A unidade do Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (Detran-BA) foi inaugurada em 1975. 21 set. 2020. Disponível em:

<https://www.detran.ba.gov.br/noticia.php?n=em-santo-amaro-mulheres-se-destacam-em-atividades-do-detran>. Acesso em: 12 maio 2022.

FERREIRA, Leydiane Alves. **"Eles diziam que eu tinha que estar dirigindo fogão": representações de mulheres motoristas de ônibus na cidade do Natal/RN**. 2020. 50 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Serviço Social) - Departamento de Serviço Social, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2020.

FORIGO, Camila Rodrigues; MOTTA, Carolina Elisabete Puehringer Miguez de Senna. Da Possibilidade De Cobrança De Prêmio Unissex Nos Contratos De Seguros Automotivos: Uma Análise Comparada A Partir Da Proibição De Discriminação De Gênero Na União Europeia. **Rev. Fac. Direito UFMG**, Belo Horizonte, n. 68, p. 191-219, jan/jun. 2016.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. (Org.). **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: Editora da Ufrgs, 2009.

GOMES, A. F. O perfil empreendedor de mulheres que conduzem seu próprio negócio: um estudo na cidade de Vitória da Conquista. **Revista Alcance**, Itajaí, v. 11, n. 2, p. 207-226, maio/ago. 2004.

GOMES, Almiralva Ferraz; BACELAR, Ananda Silveira; SANTOS, Robson Amaral; SILVA, Priscila Lucia Oliveira; SILVA, Joice de Souza Freitas; SANTANA, Weslei Gomes Piau. Empreendedorismo Feminino: O Que Falam Os Estudos Da Área. **Revista SODEBRAS**, v. 12, p. 65-69, 2017.

GOMES, Almiralva Ferraz; SANTOS, Aline Zaíde Pinheiro Matos; NASCIMENTO, Kelli de Jesus; BOCKORNI, Beatriz Rodrigues Silva. Inserção de mulheres no mercado de trabalho: um estudo bibliométrico da produção científica no período de 2009-2019. **REPAE**, São Paulo, v. 6, n. 2, p. 38-54, jul./dez. 2020.

GONÇALVES, Rita Maria de Abreu; LANCMAN, Selma; JARDIM, Tatiana Andrade; SZNELWAR, Laerte Idal; TRUDEL, Louis. O trabalho dos agentes de trânsito do município de São Paulo: uma análise ergonômica. **Revista de Terapia Ocupacional da Universidade de São Paulo**, v. 16, n. 2, p. 82-89, 2005.

HERNÁNDEZ, Delmy Tania Cruz; LOZANO, Juliana Agustina Diaz; JURADO, Gabriela Elizabeth Ruales. Trilhas da construção da geografia feminista do sul global. **Geopauta**, v. 4, n. 4, p. 7-17, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estatísticas de Gênero**: indicadores sociais das mulheres no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

KLEMPES, Fernando. Policial militar x agente de autoridade de trânsito.

Beatriz Rodrigues Silva Bockorni, Adler Moreira Chaves

Brazilian Journal of Development, Curitiba, v.7, n.3, p. 26774-26787, 2021.

LONCZAK, Heather; NEIGHBORS, Clayton; DONOVAN, Dennis. Predicting risky and angry driving as a function of gender. **Accident Analysis and Prevention**, v. 39, p. 536-545, 2007.

LOCATELLI, Patrícia Augusta Pospichil Chaves; BRUNETTA, Nádia; DE OLIVEIRA, Luana Yara Miolo; PICCININI, Valmíria, Carolina. Mulheres na Polícia Civil: um olhar sobre as relações de gênero e identidade. **Gestão Contemporânea**, Porto Alegre, ano 10, n.14, p. 9-34, jul./dez. 2013.

LANCMAN, Selma; SZNELWAR, Laerte Idal; JARDIM, Tatiana Andrade. Sofrimento psíquico e envelhecimento no trabalho: um estudo com agentes de trânsito. **Rev. Ter. Ocup. Univ. São Paulo**, v. 17, n. 3, p. 129-136, set./dez., 2006.

MARQUES, Érico Veras; MACHADO, Marco Aurélio. Identificação dos fatores relevantes na decisão da alocação dos recursos econômicos visando um trânsito seguro. **Rev. Adm. Pública**, v. 44, n. 6, 2010.

MUNIZ, Danilo Dias; BACHA, Felipe Barcellos; PINTO, Julia Massini. Participação Feminina no Mercado de Trabalho. **Rev. Científica Eletrônica UNISEB**, Ribeirão Preto, v.6, n.6, p.82-97, jul./dez. 2015.

NOGUEIRA, Sônia; CUNHA, Liliana; LACOMBLEZ, Marianne. Conciliação da Vida Profissional e Familiar num Quadro de Horários Atípicos_ o caso das mulheres motoristas dos transportes rodoviários de passageiros. *In: SIMPÓSIO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO EM PSICOLOGIA*, 7, 2010, Minho. **Anais [...]** Minho: Universidade do Minho, 2010, p. 2110-2134. Disponível em:

https://sigarra.up.pt/fpceup/pt/pub_geral.pub_view?pi_pub_base_id=85627.

Acesso em: 20 abr. 2022.

OLIVA, Victoria Ferreira. Do corpo-espaço ao corpo-território: o que a Geografia Feminista tem a dizer? **Ensaios de Geografia**, v. 8, n. 17, p. 139-157, 31 jul. 2022.

OLIVEIRA, Leidemar. **No Pará, agente do Detran é a primeira mulher motociclista batedor do Brasil**. Agência Pará, 14 out. 2021. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/32147/>. Acesso em: 12 maio 2022.

ORNAT, Marcio José. Sobre Espaço e Gênero, Sexualidade e Geografia Feminista. **Terr@ Plural**, v. 2, n. 2, p. 309-322, 2009.

REASON, James; MANSTEAD, Antony; STRADLING, Stephen; BAXTE, James; CAMPBELL, Karen. Errors and violations on the roads: a real distinction?. **Ergonomics**, v. 33, n. 10, p.1315-1332, 1990.

REDE PARÁ. **Mulheres ganham cada vez mais espaço como agentes de trânsito e de transporte.** 08 mar. 2022. Disponível em: [https://redepara.com.br/Noticia/223807/mulheres-ganham-cada-vez-mais-espaco-como-agentes-de-transito-e-de-transporte#:~:text=A%20mulher%20est%C3%A1%20cada%20dia,Urbana%20de%20Bel%C3%A9m%20\(Semob\)](https://redepara.com.br/Noticia/223807/mulheres-ganham-cada-vez-mais-espaco-como-agentes-de-transito-e-de-transporte#:~:text=A%20mulher%20est%C3%A1%20cada%20dia,Urbana%20de%20Bel%C3%A9m%20(Semob).). Acesso em: 17 jan. 2025.

RODRIGUES, Ieda Raquel Bueno; DIAS, Silvia Menezes Pires; OLIVEIRA, Daysa Andrade; LAURINDO, Jeferson Ulisses; ANDRADE, Fabiana Oliveira. Trabalho, Poder e Gênero: um estudo na Polícia Militar do Estado de Minas Gerais. In: ENAPG – ENCONTRO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E GOVERNANÇA, 7, 2016, São Paulo. **Anais [...]** São Paulo: ANPAD, 2016. p.1-9.

SCHOUB, Kelsey; STAUFFER, Katelyn; SONG, Miyeon. Do Female Officer Police Differently? Evidence From Traffic Stops. **American Journal of Political Science**, v. 65, n. 3. p.755-769, jul. 2021.

SCOTT, Joan Wallach. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. **Educação & Realidade**, Porto Alegre, v. 20, n. 2, p. 71-99, jul./dez. 1995.

SCOTT, Joan Wallach. Usos e abusos do gênero. **Projeto História**, São Paulo, n. 45, p. 327-351, dez. 2012.

SILVA, Luna Gonçalves da. **Mulheres motoristas de caminhão: realidades, estereótipos e desafios.** 2016. Tese (Doutorado em Saúde Ambiental) - Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

SINGH, Shivi. Social Construction of Gender: Haslanger and Mikkola. **International Journal of Multidisciplinary Educational Research**, v. 11, n. 6, 2022.

SOUZA, Eloisio Moulin de; BIANCO, Mônica de Fátima; JUNQUILHO, Gelson Silva. Contestações sobre o Masculino no Contexto do Trabalho: Estudo Pós-modernista em Mineradoras e Siderurgias. **RAC**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, p. 269-287, out. 2015.

TERESINA. **Mulheres determinadas que controlam o trânsito por toda a Teresina.** 08 mar. 2022. Disponível em: <https://pmt.pi.gov.br/2022/03/08/prefeitura-de-teresina-destaca-importancia-das-agentes-de-transito-nas-ruas-do-municipio/>. Acesso em: 12 abr. 2022.

TOCANTINS. **Tinha que ser mulher:** Conheça as mulheres que fiscalizam o trânsito no Tocantins. 06 mar. 2020. Disponível em: <https://www.to.gov.br/detran/noticias/tinha-que-ser-mulher-conheca-as-mulheres-que-fiscalizam-o-transito-no-tocantins/1r0dh63l3hcx>. Acesso em: 12 abr. 2022.

“Eles não aceitam que mulheres entendam de trânsito”: as vivências de uma agente de trânsito em Vitória da Conquista-BA

UBER. Fatos e dados sobre a Uber, **Uber Newsroom**, 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 08 abr. 2022.

Contribuição de Autoria / Contribución de autoría

Beatriz Rodrigues Silva Bockorni: Conceituação, Análise Formal, Investigação, Metodologia, Escrita (primeira redação).

Adller Moreira Chaves: Conceituação, Supervisão, Análise Formal, Escrita (revisão e edição).

Recebido em 19 de agosto de 2023.

Aceito em 16 de outubro de 2024.

Beatriz Rodrigues Silva Bockorni, Adller Moreira Chaves