

Conciliação da Vida Profissional e Familiar num Quadro de Horários Atípicos: O Caso das Mulheres Motoristas dos Transportes Rodoviários de Passageiros

Sónia Nogueira¹, Liliana Cunha¹ & Marianne Lacomblez¹

¹ Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade do Porto

A dupla jornada de trabalho, que corresponde a uma acumulação do trabalho remunerado com o trabalho doméstico, traduz-se num conjunto de constrangimentos pessoais e profissionais que afecta, de modo específico, as mulheres. No sector dos transportes rodoviários de passageiros, a actividade dos motoristas é caracterizada por horários irregulares e atípicos, que dizem respeito a todos os motoristas, mas que acabam por dificultar particularmente as tentativas de conciliação das exigências profissionais com as responsabilidades familiares das mulheres.

Uma pesquisa feita com motoristas do sector permitiu confirmar que, à semelhança de outras profissões, o tempo dispendido em tarefas domésticas e de apoio familiar é superior no caso das mulheres.

Foi também possível perceber as dificuldades por elas vividas para a gestão dos tempos dedicados à vida no trabalho e fora dele e aceder às estratégias que utilizam, determinadas, em parte, por aspectos como o suporte familiar ou a existência de filhos.

Palavras-chave: Dupla jornada de trabalho; gestão do tempo; estratégias

1. A DUPLA JORNADA DE TRABALHO

A entrada das mulheres no mercado de trabalho levantou um conjunto de questões relacionadas com a gestão dos tempos entre responsabilidades profissionais, domésticas e familiares (Perista, 1999). As alterações na estrutura familiar provocadas por esta entrada tornaram mais frequentes as situações de dupla carreira, em que as tarefas domésticas e a provisão de rendimentos tendem a ser mais partilhadas, em detrimento das situações tradicionais de distribuição dos papéis na família, em que cabe ao homem o sustento económico e à mulher a gestão do lar.

Assim, o papel da mulher na família e na sociedade apresenta-se, hoje em dia, com uma clara orientação para a vida profissional mas também para a vida familiar e doméstica. Contudo, a progressiva aproximação dos padrões de participação de homens e mulheres no mercado de trabalho é uma evolução em que não se tem verificado, de modo equivalente, a participação dos homens na esfera doméstica (Perista, 2002). Na realidade, mantém-se uma diferença significativa entre os padrões de uso do tempo

entre homens e mulheres, sobretudo no que diz respeito ao trabalho doméstico, tradicionalmente assegurado pelas mulheres na esfera privada (Perista, 1999), que se reflecte até na definição das preferências em termos de horários de trabalho (Prévost & Messing, 2001). As próprias considerações que são feitas variam entre homens e mulheres – as mulheres têm mais em conta as responsabilidades domésticas e familiares e os homens, o lazer ou actividades periféricas.

Este modo diferencial como homens e mulheres afectam os seus tempos às várias esferas da vida, especificamente, às várias formas de trabalho, deve ser analisado tendo em consideração a forma como as relações sociais de tempo se relacionam com as relações sociais de trabalho, cuidado e saúde (Perista, 2002). O facto de as mulheres se terem “especializado” histórica e culturalmente nas actividades doméstico-familiares, permitindo-lhes saber como se mover entre os espaços de actividade e escolher as prioridades a dar a uma ou outra, segundo a urgência e a necessidade do momento (Scheller, 2009) é a resposta às exigências de uma “dupla responsabilidade socialmente cometida às mulheres” (Perista, 2002, p.468). Esta dupla responsabilidade reflecte um duplo trabalho – produtivo e doméstico – sendo este último, habitualmente, alvo de uma *invisibilização* (Messing, 2000; Perista, 2002; Prévost & Messing, 2001), não dando conta dos custos físicos e psicológicos inerentes a este trabalho não remunerado.

Uma divisão pouco clara entre trabalho doméstico e de prestação de cuidados, tempo pessoal e de lazer dão aos tempos e temporalidades das mulheres características específicas, na medida em que implicam a definição de estratégias que permitam cumprir todas as exigências das diversas actividades (Perista, 2002), mas também fazer a transição entre esses vários espaços de actividade (Scheller, 2009). De facto, se no caso dos homens, existe uma ruptura entre o trabalho assalariado e o trabalho doméstico, para as mulheres, parece existir uma continuidade e a vida laboral e doméstica formam um todo (Messing, 2000), exigindo um esforço físico, psíquico e emocional quase indistinto.

Se a adaptação dos tempos de vida aos tempos de produção não se afigura fácil para todas as mulheres que desempenham o triplo papel de trabalhadora, mãe e mulher (Perista, 1999), a regulação dos constrangimentos associados a horários irregulares, existentes em diversas actividades de trabalho, apresenta-se como uma dificuldade suplementar e exige um esforço de gestão dos vários tempos de vida ainda mais amplo e complexo (Prévost & Messing, 2001).

2. A ACTIVIDADE DOS MOTORISTAS NO SECTOR DOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PASSAGEIROS – OS HORÁRIOS ATÍPICOS

Diversas mudanças têm ocorrido nas últimas décadas no sector dos transportes rodoviários de passageiros ao nível das políticas de investimento, de desenvolvimento tecnológico e de gestão dos recursos humanos das empresas (Cunha & Gil Mata, 2005).

Uma maior preocupação das empresas com a rentabilidade económica reforçou a necessidade de assegurar não só um meio de mobilidade mas um serviço de qualidade, avaliado pelos clientes em termos de pontualidade, frequência, flexibilidade, segurança e conforto (INOFOR, 2000). Do mesmo modo, uma perda acentuada de passageiros, que se verificou a partir dos anos 90 devido a um crescente recurso ao transporte privado, reforçou a necessidade de uma reestruturação do serviço prestado, numa tentativa de fidelização dos clientes ao transporte público. Os princípios de orientação para o cliente traduziram-se numa política de concepção de um serviço prestado fundamentalmente para o “exterior” e reflectiram-se em alterações na organização do trabalho, pensadas, sobretudo, para dar uma melhor resposta à procura, sobretudo, nas horas de maior afluência de passageiros (Cunha & Gil Mata, 2005).

A organização dos tempos de trabalho apresenta-se como uma das características mais significativas da actividade dos motoristas (Cunha & Gil Mata, 2005). Os tempos dos motoristas afastam-se de tal modo da norma, que poderão concentrar em si mesmos a essência das dificuldades e dos prazeres da profissão (Scheller, 2009). Nos transportes públicos, um serviço que pode ter de ser prestado ininterruptamente, cobrindo as 24 horas do dia, torna o ajustamento dos tempos de vida aos tempos de trabalho mais exigente. O factor tempo é o principal constrangimento da actividade, embora seja também uma característica inerente à própria identidade da profissão (Cunha & Gil Mata, 2005), sobretudo, devido à variabilidade e imprevisibilidade de atribuição dos serviços, a atipicidade dos horários, mas também devido a uma pressão temporal constante.

Assim, a irregularidade associada à atribuição dos serviços ou o tempo de trabalho semanal que pode exceder as 60 horas semanais são apenas dois dos aspectos que determinam a penosidade das condições de trabalho dos motoristas (Cunha & Gil Mata, 2005). De facto, os motoristas vêem-se obrigados a lidar com a confrontação que possa existir entre os constrangimentos físicos, cognitivos, psíquicos e sociais que determinam a sua actividade, os objectivos da empresa e da organização do trabalho e os seus

próprios objectivos. As estratégias que empreendem para gerir a sua actividade e a relação de serviço de modo a responder às exigências dos clientes e, ao mesmo tempo, a corresponder aos objectivos da empresa, reflectem uma dupla orientação dos motoristas: para as suas próprias prioridades na actividade, tendo em conta os objectivos da empresa, e para o cliente (Cunha & Gil Mata, 2005).

A sua actividade reveste-se de uma imprevisibilidade que obriga à redefinição constante de estratégias que lhes permitam manter a concentração no percurso que efectuam e no cumprimento dos horários e, ao mesmo tempo, interagir com os passageiros, seja para vender bilhetes, para fornecer de informações ou para lidar com situações de conflito ou descontentamento.

3. AS MULHERES MOTORISTAS

Ser motorista de transportes públicos é tradicionalmente e culturalmente conotado como uma actividade tipicamente masculina, associada a gestos, palavras, atitudes e saberes-fazer particularmente detidos ou assumidos por homens (Scheller, 1996).

A integração quase exclusiva de homens na profissão permite aos motoristas construir referências identitárias fortemente estruturadas na relação com a actividade. Esta relação baseia-se na valorização das competências técnicas, num sentido desenvolvido da solidariedade no colectivo, alicerçado na partilha da penosidade do trabalho, e numa segmentação assegurada das horas de trabalho e da vida familiar, que permite um investimento total na profissão (Scheller, 1996). Contudo, a inserção de mulheres em meios profissionais que lhes estavam tradicionalmente vedados introduz mudanças e reconstruções nesses colectivos predominantemente masculinos, pelas controvérsias e questionamentos que suscita, contribuindo para a evolução dos valores e das relações com o trabalho, abrindo “a via para uma outra explicitação de aspectos das situações de trabalho que merecem debates e melhorias” (Lacomblez, 2008, p. 39). A preocupação das mulheres com a conciliação das duas esferas da vida – profissional e pessoal – pelo melhor equilíbrio que lhes é exigido, que as leva a questionar a concepção da organização do trabalho e dos horários, é um paradigma das mudanças que as mulheres podem iniciar (Grozelier, 1987). Segundo Scheller (2009), as mulheres tendem a verbalizar melhor as dificuldades que encontram na articulação entre a vida profissional e a vida pessoal, acabando por as tornar mais visíveis.

As mulheres motoristas têm de encontrar o seu lugar e construir o seu percurso numa profissão que durante muito tempo esteve reservada aos homens e que tem como valor e regra a confrontação com os horários desfasados. À partida, quem opta pela profissão de motorista já sabe que necessita de uma disponibilidade psíquica para lidar com a instabilidade – nos primeiros tempos, a variabilidade constante dos serviços até é vista como sendo benéfica, quase libertadora, na medida em que dá a impressão de escapar aos ritmos dos empregos de escritório e de fábrica, tradicionalmente destinados às mulheres (Scheller, 2009). Contudo, à medida que vão ganhando experiência vão-se apercebendo que os horários desfasados acabam por dominar não só a vida no trabalho mas também o espaço privado.

Deste modo, a relação estabelecida pelas mulheres motoristas com os tempos de trabalho tem de ser analisada à luz de uma dupla condição: de uma profissão escolhida e inicialmente bem investida mas onde a organização, fundamentada em critérios masculinos, é problemática tendo em conta a dupla actividade das mulheres (Scheller, 2009). É esta dupla condição que está na origem de uma ambivalência perceptível nas descrições das motoristas acerca da sua actividade, relacionada com o prazer pela tarefa de condução mas que se mistura com o desprazer que se deve à usurpação dessas tarefas no espaço doméstico.

Estas mulheres vêm-se na obrigação de contrabalançar as ausências e não se sentem no direito de falhar em qualquer dos contextos – profissional e familiar – tendo em conta que a profissão de motorista foi uma escolha sua e as tarefas domésticas e de cuidado familiar são “naturalmente” da sua responsabilidade (Scheller, 2009).

Considerando este quadro teórico, foi definido como objectivo do estudo dar conta das estratégias utilizadas pelas mulheres motoristas para a conciliação da vida profissional com a vida familiar, nesta actividade específica, em que a variabilidade dos serviços e os horários atípicos colocam exigências adicionais.

4. METODOLOGIA

Os resultados aqui apresentados foram recolhidos no âmbito do trabalho de Nogueira (2009), que tinha como objectivo alargado estudar as consequências da actividade de trabalho na saúde das mulheres motoristas e abordar, entre outras questões, a da organização temporal do trabalho e da conciliação entre as várias esferas da vida.

Participaram nesta pesquisa 7 mulheres motoristas, com idades compreendidas entre os 28 e os 44 anos. A média de idades das motoristas é de 33 anos ($M=33,43$; $SD=5,29$) e a antiguidade na profissão é de 6 anos, aproximadamente ($M=5,71$; $SD=3,251$).

Foi-lhes administrado um instrumento de cariz epidemiológico – o INSAT (Inquérito Saúde e Trabalho) – construído com o objectivo de dar visibilidade às consequências das condições de trabalho presentes e passadas na saúde dos trabalhadores e no seu bem-estar, e de criar condições para a explicitação de problemas que são fonte de sofrimento (Barros-Duarte, Cunha & Lacomblez, 2007). Subjacente ao inquérito está uma concepção global de saúde, que pressupõe que a evolução do estado de saúde dos indivíduos está dependente de factores relacionados com as diversas dimensões da sua vida e, como tal, inclui itens relativos à organização temporal do trabalho e à conciliação entre a vida no trabalho com a vida fora dele. Os resultados do INSAT foram comparados com uma amostra de 73 homens motoristas, previamente inquirida no âmbito de um outro estudo realizado.

Numa segunda fase, foram realizadas entrevistas semi-estruturadas com as mulheres motoristas no sentido de, por um lado, conhecer as estratégias por elas utilizadas para lidarem com os constrangimentos de tempo com que se deparam e, por outro, explorar alguns dados do inquérito, que se mostraram mais relevantes numa primeira análise. O guião de entrevista utilizado, que se pretendia abrangente e capaz de contemplar o maior número possível de elementos da actividade das motoristas, foi construído com base no estudo de Scheller (1996), onde é abordada com pormenor a actividade das mulheres motoristas em França. Paralelamente, com o intuito de melhor conhecer a actividade das mulheres, procedeu-se à observação do trabalho das motoristas em contexto real, assumida como uma premissa fundamental na tradição científica da ergonomia e da psicologia do trabalho da actividade, para que se possa dar conta das especificidades e da complexidade das situações de trabalho.

5. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O recurso à metodologia acima descrita, que combinou uma abordagem quantitativa (embora com amostras restritas) e qualitativa, permitiu evidenciar a irregularidade dos horários como uma das condições de trabalho mais penosas nesta actividade, na linha do que já tinha sido apontado por diversas autoras (Cunha, 2005;

Cunha & Gil Mata, 2005; Scheller, 1996), nomeadamente, devido aos custos de conciliação que implica.

5.1. A irregularidade e a atipicidade dos horários – os serviços fora-das-regras

Embora exista alguma variabilidade conforme a empresa em questão e a categoria de motorista dentro de cada empresa, a atipicidade e a imprevisibilidade dos horários foram referidas por todas as motoristas que, globalmente, os consideram “esquisitos” ou “muito maus”. Uma das motoristas caracteriza da seguinte forma a organização dos tempos de trabalho, referindo a antiguidade e a categoria sócio-profissional como critérios na organização e atribuição dos serviços:

“Isto funciona por antiguidades, ou seja, os colegas antigos já conseguem arranjar um encaixe numas determinadas carreiras. Eles já sabem com antecedência o serviço (...) quer dizer, eles têm hipótese de organizar a vida deles em função dos serviços porque sabem se estão a trabalhar de manhã, se estão a trabalhar de tarde. No nosso caso, (...) no caso dos mais novos, o que é que acontece? As sobras. Os serviços piores (...) sobra para os escalados (...). Ou então, fora-das-regras, os tais serviços que fazem uma parte de manhã e a outra ao fim da tarde como estou a fazer hoje: entrei às 7h28 até às 11h18, e agora vou começar às 16h30 até às 19h. Levantei-me às 6h da manhã, 6h30 até às 19h. Andar nestes serviços (...) é horrível. Eu, como ando escalada, só sei o meu serviço com 2 dias de antecedência, não faço a mínima ideia se estou de manhã, se estou de tarde, se estou o dia todo, qual é a carreira para onde eu vou (...) a que horas... Para nós, é completamente irregular.” (P.).

A tentativa de tornar o transporte público mais atractivo traduziu-se, como já vimos, num investimento das empresas do sector em novas formas de organização do trabalho o que, por sua vez, se reflectiu numa intensificação das exigências horárias para os motoristas. Foi nesta conjuntura que foram criados, numa das empresas de origem das motoristas, os serviços “fora-das-regras”. A actividade dos motoristas que os desempenham não se pauta pelas mesmas regras da dos seus colegas: não conduzem num grupo de carreiras regulares nem em horários pré-definidos, podendo ter como função substituir outros motoristas que, devido a avarias nos autocarros, acidentes ou outros imprevistos, não puderam continuar o serviço (Cunha, 2006). São serviços associados a horários de trabalho que se caracterizam por um período temporal alargado: podem iniciar o serviço muito cedo e ter o último serviço muito tarde, com um período de pausa que pode ser de 2, 3 ou mais horas. Este período não corresponde a

tempo de trabalho, de condução, mas é um período em que os motoristas estão disponíveis para o trabalho. Por outro lado, também acaba, quase sempre, por não corresponder a um período de descanso.

Actualmente, embora o conceito se mantenha, estes serviços não se fazem apenas nas “horas de ponta” (muitos deles começam às 5 horas, o que ainda não corresponde à designada “hora de ponta da manhã”), acabando mesmo por cobrir os serviços normais, que supostamente seriam desempenhados pelos “encaixados”. Os “encaixados” são os motoristas mais antigos na empresa, que ocupam a categoria socioprofissional mais elevada na carreira. Têm os horários mais favoráveis, na medida em que conduzem num conjunto de linhas limitado, em serviços completos e têm uma escala fixa de serviços que lhes permite, numa semana trabalhar de manhã, na outra, trabalhar de tarde, e assim sucessivamente.

Os motoristas mais recentemente admitidos são colocados em regime de “fora-de-regras”. Contudo, se na altura da sua criação, o período de permanência nesta situação correspondia a um período transitório na carreira dos motoristas, até surgir a oportunidade de integração numa categoria sócio-profissional superior, que lhes possibilitasse ter horários mais regulares, actualmente, acaba por corresponder a um período relativamente longo, considerando a não contratação de novos motoristas para a empresa. Ora, os motoristas mais recentes, como é o caso das mulheres, já iniciaram a sua actividade há 8 anos e estão sujeitos, desde essa altura, a estes horários atípicos.

No excerto anterior, além da irregularidade, é salientada a pouca antecedência com que os motoristas têm conhecimento dos seus serviços. Com efeito, acresce aos horários atípicos, comuns a grande parte dos motoristas, homens e mulheres, de várias empresas, a imprevisibilidade e arbitrariedade com que estes são atribuídos, tal como é salientado por uma outra motorista:

“... não podemos contar com feriados, Natais, porque podemos estar a trabalhar, (...) nunca sabemos se no final de semana que vem temos um final de semana (...) para a semana, não sei se estou de manhã ou se estou de tarde. Como posso estar hoje de tarde, eu, que estou nas 8 horas, como posso amanhã estar de manhã (...) Eu hoje posso estar a fazer manhã e amanhã, tarde, depois o resto da semana estar só a fazer manhã ou só a fazer tarde, depende. Onde faltar, onde houver falhas.” (G.).

Naturalmente, esta incerteza quanto ao que a gestão do tempo vai acabar por exigir coloca grandes dificuldades a todos os motoristas mas, particularmente, às

mulheres, considerando as maiores exigências de disponibilidade para a actividade profissional mas também para as responsabilidades domésticas e familiares que parecem existir no seu caso.

5.2. A conciliação com a vida pessoal

Se considerarmos o tempo dispendido diariamente em tarefas domésticas e de apoio familiar, verificamos que ele é, tal como algumas autoras sugerem (Perista, 1999, 2002; Torres, Silva, Monteiro & Cabrita, 2004), bastante superior no caso das mulheres (Tabela 1).

Tabela 1: *Tempo diário dedicado às tarefas domésticas e de apoio familiar (em minutos). Fonte: INSAT.*

	Mulheres	Homens
Habitualmente, o tempo que ocupo, por dia, em tarefas domésticas e de apoio familiar é de...	175,71	120,57

Perista (2002) refere que esta maior carga horária dedicada ao trabalho não remunerado torna mais evidente para as mulheres as dificuldades de compatibilização dos tempos ao nível da vida profissional, pessoal e familiar. Todavia, apesar de tal se poder dever à dimensão da amostra feminina, a verdade é que, nesta pesquisa, não foram encontradas diferenças no que à facilidade ou dificuldade de conciliação da vida profissional com a vida pessoal diz respeito (Tabela 2). A maioria das mulheres, assim como a maioria dos homens afirmam “Nem sempre” conseguir conciliar a vida de trabalho com a vida fora dele.

Tabela 2: *Conciliação da vida de trabalho com a vida fora do trabalho. Fonte: INSAT.*

	Mulheres		Homens	
	Total	%	Total	%
Sim, sempre	1	14	9	13
Sim, com facilidade	1	14	6	8
Sim, com alguma facilidade	0	0	14	19
Nem sempre	4	58	30	41
Não, dificilmente	1	14	6	8
Não, muito dificilmente	0	0	5	7
Não, de todo	0	0	3	4

Vários são os factores que podem contribuir para facilitar ou dificultar a conjugação das várias esferas da vida das motoristas, entre eles, o suporte dentro do próprio agregado familiar (a existência ou não de um companheiro), o suporte familiar de outras pessoas, o recurso a ajudas externas (profissionais de cuidado) ou a existência de filhos ao seu encargo (Messing, 2000; Prévost & Messing, 2001; Scheller, 1996, 2009). Estes factores são determinantes na existência das diversas estratégias das mulheres motoristas na tentativa de regulação dos constrangimentos associados à gestão dos diversos tempos de vida neste quadro de horários atípicos.

No que aos filhos diz respeito, tal como afirma Scheller (1996), certas motoristas têm noção de que a inexistência de filhos lhes facilita a forma de lidar com os constrangimentos inerentes a essa conciliação:

“Eu não tenho filhos, para já. Uma semana, estou de manhã, geralmente, na outra a seguir estou de tarde. Por isso, dá para orientar o que tiver para fazer; se tiver alguma coisa importante para ir resolver, vou de manhã ou vou de tarde. O facto de não ter filhos ajuda: para os colegas com filhos já é mais complicado, se forem pequenos.” (O.).

No caso das motoristas com filhos, o conhecimento acerca dos horários com muito pouco tempo de antecedência reflecte-se em inúmeros problemas relacionados com a sua guarda e cuidado quando estão ausentes. De facto, e como já vimos, esta organização temporal do trabalho, pelo facto de ser diferente da maioria das profissões às quais as mulheres são tradicionalmente confinadas e por dar uma sensação de ter grande parte do dia disponível para si, é inicialmente vista como sendo positiva (Scheller, 2009). Contudo, as exigências da maternidade acabam por impor um controlo do tempo incompatível com a instabilidade dos horários.

Nesta actividade em específico, são frequentes os atrasos determinados pelo congestionamento de trânsito, que podem ser de algumas horas ou apenas alguns minutos mas que se traduzem, não obstante, num prolongamento dos serviços para além da hora prevista que exige toda uma reestruturação do planeamento do resto do dia. Um exemplo é o da motorista que emitiu o seguinte testemunho:

“(…) no meu caso, muitas das vezes, tenho que pedir a pessoas que já andam com a minha filha e com os filhos desde pequeninos, para me ficarem com a minha filha uma hora ou duas porque eu, quando estava previsto sair às 20h, só saía às 21h ou às 22h. É muito complicado porque, por exemplo, eu não posso levar a minha filha para a escola de manhã,

quando estou de manhã. Ainda por cima, o meu marido também trabalha por turnos, quer dizer, há alturas em que se cruzam os 2 turnos e então aí não tenho hipótese. Neste aspecto, causa-me muito transtorno (...)”. (M.).

Esta ausência no espaço doméstico e familiar coloca as motoristas perante o desejo de estar onde pensam que devem estar (com os filhos à hora de ir dormir, por exemplo) e onde precisam de estar devido ao trabalho, levando mesmo a sentimentos de culpa e a um sofrimento relacionado com esta confrontação com uma actividade da qual gostam mas que não lhes permite dedicar-se da forma que gostariam às outras esferas da sua vida (Scheller, 2009). Esta motorista refere um outro aspecto importante relativo ao suporte familiar do companheiro: o facto de também desenvolver a sua actividade profissional em horários irregulares. Efectivamente, grande parte dos companheiros das mulheres motoristas estudadas também trabalha por turnos o que, no que diz respeito ao cuidado dos filhos, pode ser positivo, quando os serviços são alternados, ou negativo, quando estes coincidem. A alternativa encontrada pelas motoristas para fazer face a esta situação consiste, frequentemente, na troca de serviços com os colegas.

Quando tal não é possível, é necessário o recurso a uma outra pessoa, externa ao agregado familiar. Contudo, nestas situações em que a actividade profissional se desempenha em horários irregulares, a complexidade deste recurso a uma rede de apoio que cuide dos filhos aumenta (Prévost & Messing, 2001). A irregularidade e a imprevisibilidade obriga a que estas combinações de horários e de disponibilidades entre a motorista e as pessoas que constituem esse suporte sejam praticamente diários, ao passo que, noutras actividades, essas conjugações podem assumir um carácter mais fixo (por exemplo, alguém tomar conta do filho entre o seu horário de saída da escola, às 16h e o horário de saída da mãe, às 18h).

É sobre as mulheres que recai, maioritariamente, a responsabilidade da procura de alguém que cuide dos filhos na ausência dos pais – o suporte familiar habitualmente utilizado corresponde, sobretudo, à família das mulheres. Das quatro motoristas com filhos ainda pequenos, duas referiram a mãe e uma, a irmã, como as pessoas a quem recorrem preferencialmente em caso de necessidade deste tipo. Apenas se estas não tiverem disponibilidade, referem recorrer às famílias dos maridos, como é o caso da motorista que relata o seguinte:

“...eu, de manhã, tenho sempre disponibilidade para ir levar o meu filho, da parte da tarde, nunca tenho disponibilidade para o ir buscar e, é assim, o meu marido, um dia, trabalha de manhã, no outro dia, trabalha de tarde. Quando ele tem o dia a trabalhar de tarde, eu recorro à minha irmã porque a minha irmã tem os meus sobrinhos no mesmo infantário que o meu filho, por isso é que eu o pus lá, para ter a vida um bocadinho facilitada. (...) Se a minha irmã não puder, eu recorro à irmã do meu marido, à minha cunhada mas isso é raro, geralmente, é à minha irmã...” (N.).

Uma outra motorista referiu a necessidade de recorrer aos seus pais, que funcionam como um suporte familiar sem o qual dificilmente poderia lidar com os constrangimentos inerentes ao cuidado de dois filhos de tenra idade e um marido, também ele, motorista:

“... a mais velha, ela passava a semana toda... (...) porque eu não tenho horários para a levar à escola, eu não tenho horários para a ir buscar, então, nada melhor do que os avós, nesta altura para a ir levar e buscar. Para não se deitar muito tarde e dar-lhe um bocadinho mais de tempo para eu fazer as minhas coisas em casa, os meus pais ficavam com ela a semana toda, era óptimo. Na véspera da minha folga, mal terminava o serviço, ia direitinha buscá-la, até ao dia seguinte, até passarem os 2 dias de folga ou 3 e quando ia começar a trabalhar levava-a à escola. (...) Quando eu estou a trabalhar, o meu suporte são mesmo os meus pais.” (V.).

Deste modo, as mulheres parecem sofrer uma maior pressão do que os homens no que diz respeito ao esforço de conciliação da vida profissional com a vida pessoal, nomeadamente, na elaboração de estratégias que lhes facilitem essa conciliação, como no caso da motorista acima referida, que procurou inscrever o filho no mesmo infantário dos sobrinhos.

Se a articulação da vida profissional e da vida familiar e pessoal e a maior ou menor dificuldade com que essa articulação é feita estão muito dependentes desta rede de suporte, sobretudo no que diz respeito ao cuidado dos filhos, também a distribuição do trabalho doméstico tem a sua influência.

Embora, actualmente, se processem algumas transformações na estrutura familiar, a quase totalidade das tarefas domésticas continua a ser desempenhada pelas mulheres (Torres et al., 2004). Mesmo assim, estas mulheres, que ultrapassam barreiras na esfera profissional, acabam por também o fazer na esfera familiar, ao contribuir para o rompimento do modelo tradicional de divisão de tarefas domésticas segundo o género, através da exigência de uma maior repartição:

“A nível de casa (...) tem de haver também um bocadinho de organização e ajuda, porque o marido também tem de ajudar, quer queira, quer não, não gosta de limpar o pó mas tem de limpar (...). Pronto, nós tentamos dividir as tarefas (...) [Ele] cozinha, o que ajuda muito. Eu, normalmente, guardo a loiça, quando estou em casa e há serviços em que saio cedo, que dá tempo para eu chegar a casa enquanto ele ainda não chegou e nós combinamos: quem chega primeiro a casa, começa logo a adiantar o jantar que é para o outro, quando chegar, poder comer logo e depois de comer vamos tentar limpar uma divisão hoje, outra divisão amanhã porque, nos dias de folga (...) eu também quero ter um bocadinho de tempo para os filhos (...) descansar um bocadinho também e para fazer aquelas coisas que não tive tempo de fazer durante a semana, também precisamos de descansar.” (V.).

Esta forma não tradicional de distribuição das tarefas domésticas pelos membros do agregado familiar e a sua distribuição temporal são algumas das estratégias utilizadas para gerir da melhor maneira o espaço doméstico e facilitar a conjugação com a vida profissional.

Contudo, e em jeito de conclusão, as estratégias que parecem colocar mais desafios são as relacionadas com a guarda dos filhos, mais referidas pelas participantes. A existência de filhos ao seu encargo pode mesmo ser considerado o factor mais determinante na facilidade ou dificuldade com que é feita esta gestão dos tempos dedicados às diversas esferas da vida.

Do mesmo modo, foi possível perceber que, ao contrário de outras actividades como, por exemplo, a de telefonista, analisada em pormenor no estudo de Prévost e Messing (2001), em que as estratégias de conciliação passam mais pela escolha de horários mais favoráveis ou pela troca de horários com colegas, ou seja, por ajudas no meio profissional, na actividade de motorista, as mulheres tendem a recorrer mais a ajudas no meio familiar, nomeadamente, do companheiro ou dos pais.

6. CONCLUSÕES

Scheller (1996) salienta a importância da discussão daquilo que se esconde por detrás das estratégias individuais das motoristas, que lhes permitam partilhar aquilo que descobriram ao longo da sua experiência de trabalho. De facto, embora os motoristas desenvolvam estratégias que lhes permitem lidar com a instabilidade que lhes é imposta ao nível dos ritmos quotidianos, e que acabam por atenuar os efeitos negativos dos horários, a verdade é que, para além da influência que têm na conciliação que aqui

temos abordado, os custos para a sua saúde são inegáveis. O desenvolvimento de uma actividade profissional caracterizada por este tipo de organização temporal tem consequências nocivas ao nível da redução e alteração do sono, do sistema digestivo e cardiovascular e do equilíbrio psíquico (Cunha & Gil Mata, 2005). No caso das mulheres, e considerando a redução ou supressão dos momentos de descanso e de lazer devido à necessidade de realizar as tarefas domésticas, estas consequências podem ser ainda mais graves.

O discurso das mulheres re-trabalha a experiência quotidiana, questiona as acções realizadas e os resultados obtidos na actividade de trabalho. Os dilemas, as dificuldades, as escolhas a fazer, as opções que cada motorista tem de considerar para se conseguir movimentar entre os espaços desta dupla actividade traduzem uma avaliação acerca da organização do trabalho, das relações entre o casal e da educação dos filhos (quando os há), da construção de regras, das temporalidades que favorecem a saúde ou que a prejudicam. E esta é uma actividade reflexiva que também diz respeito aos homens.

No diálogo com as motoristas, vemos emergir nas suas propostas verdades que são igualmente válidas para os homens e que podem ter um papel preponderante na consideração de alternativas à organização actual dos tempos de trabalho.

CONTACTO PARA CORRESPONDÊNCIA

Sónia Nogueira, Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade do Porto, snogueira@fpce.up.pt.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Barros-Duarte, C., Cunha, L. & Lacomblez, M. (2007). INSAT: uma proposta metodológica para análise dos efeitos das condições de trabalho sobre a saúde. *Laboreal*, 3(2), 54-62.

<http://laboreal.up.pt/revista/artigo.php?id=37t45nSU547112311:499682571>

Cunha, L. (2005). *Psicologia do trabalho, análise ergonómica do trabalho e ergologia. Opções, valores e estratégias no trabalho – que contributos para outras racionalidades?* Dissertação apresentada para obtenção do grau de Mestre em Psicologia. Porto: FPCEUP.

- Cunha, L. & Gil Mata, R. (2005). *Organização do Trabalho e Saúde Ocupacional no Sector dos Transportes: um contributo para a transformação das condições da actividade profissional dos motoristas*. Porto: FPCEUP
- Grozelier, A.-M. (1987). Le travail des femmes. In J.C. Sperandio & C. Levy-Leboyer. *Traité de psychologie du travail* (261-287). Paris: PUF.
- INOFOR (2000). *O sector dos transportes em Portugal*. Lisboa: INOFOR.
- Lacomblez, M. (2008). A feminização dos meios de trabalho definidos em masculinidade: debates de normas e desenvolvimento. *Laboreal*, 4(1), 39-45.
<http://laboreal.up.pt/revista/artigo.php?id=48u56oTV6582234396::2493:32>
- Messing, K. (2000). Compreender o trabalho das mulheres para o transformar: uma investigação/ acção realizada pela Universidade e pelas organizações sindicais do Quebec. In K. Messing (Ed.) *Compreender o trabalho das mulheres para o transformar* (pp. 51-160). Lisboa: CITE.
- Nogueira, S. (2009). *Prazer e sofrimento das mulheres motoristas no sector dos transportes rodoviários de passageiros – A dimensão género no estudo das relações entre o trabalho e a saúde*. Dissertação apresentada para obtenção do grau de Mestre em Psicologia. Porto: FPCEUP.
- Perista, H. (1999). Trabalho, família e usos do tempo – Uma questão de género. *Sociedade e trabalho*, 6, 69-74.
- Perista, H. (2002). Género e trabalho não pago: os tempos das mulheres e os tempos dos homens. *Análise Social*, XXXVII (163), 447-474.
- Prévost J. & Messing, K. (2001). Stratégies de conciliation d'un horaire de travail variable avec des responsabilités familiales. *Le Travail Humain*, 64(2), 119-143.
- Scheller, L. (1996). *Les bus ont-ils un sexe? Les femmes machinistes: approche psychodynamique de la division sexuelle du travail à la RATP*. Paris: RATP.
- Scheller, L. (2009). Le temps des conductrices de bus. Pour un espace de pensée entre activité professionnelle et personnelle. *Temporalités*, 9, 1-15.
- Torres, A. C., Silva, F. V., Monteiro, T. L. & Cabrita, M. (2004). *Homens e mulheres. Entre família e trabalho*. Lisboa: Presidência do Conselho de Ministros e Ministério da Segurança Social e do Trabalho.