

RELAÇÕES DE GÊNERO E AS SUBJETIVIDADES EM CONTEXTOS CULTURAIS 2

SOLANGE APARECIDA DE SOUZA MONTEIRO
(ORGANIZADORA)



RELAÇÕES DE GÊNERO E AS SUBJETIVIDADES EM CONTEXTOS CULTURAIS 2

SOLANGE APARECIDA DE SOUZA MONTEIRO
(ORGANIZADORA)



Editora Chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Assistentes Editoriais

Natalia Oliveira

Bruno Oliveira

Flávia Roberta Barão

Bibliotecário

Maurício Amormino Júnior

Projeto Gráfico e Diagramação

Natália Sandrini de Azevedo

Camila Alves de Cremonesi

Karine de Lima Wisniewski

Luiza Alves Batista

Maria Alice Pinheiro

Imagens da Capa

Shutterstock

Edição de Arte

Luiza Alves Batista

Revisão

Os Autores

2020 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do Texto © 2020 Os autores

Copyright da Edição © 2020 Atena

Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena

Editora pelos autores.



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição Creative Commons. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

A Atena Editora não se responsabiliza por eventuais mudanças ocorridas nos endereços convencionais ou eletrônicos citados nesta obra.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília

Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Profª Drª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Profª Drª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Profª Drª Carla Cristina Bauermann Brasil – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Antonio Pasqualetto – Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Prof. Dr. Cleberton Correia Santos – Universidade Federal da Grande Dourados
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Profª Drª Diocléa Almeida Seabra Silva – Universidade Federal Rural da Amazônia
Prof. Dr. Écio Souza Diniz – Universidade Federal de Viçosa
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Fágner Cavalcante Patrocínio dos Santos – Universidade Federal do Ceará
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jael Soares Batista – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Profª Drª Lina Raquel Santos Araújo – Universidade Estadual do Ceará
Prof. Dr. Pedro Manuel Villa – Universidade Federal de Viçosa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Profª Drª Talita de Santos Matos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Tiago da Silva Teófilo – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. André Ribeiro da Silva – Universidade de Brasília
Profª Drª Anelise Levay Murari – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Profª Drª Débora Luana Ribeiro Pessoa – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Douglas Siqueira de Almeida Chaves -Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Edson da Silva – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Profª Drª Eleuza Rodrigues Machado – Faculdade Anhanguera de Brasília
Profª Drª Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Profª Drª Eysler Gonçalves Maia Brasil – Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira
Prof. Dr. Ferlando Lima Santos – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Gabriela Vieira do Amaral – Universidade de Vassouras
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Helio Franklin Rodrigues de Almeida – Universidade Federal de Rondônia
Profª Drª Iara Lúcia Tescarollo – Universidade São Francisco
Prof. Dr. Igor Luiz Vieira de Lima Santos – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Jefferson Thiago Souza – Universidade Estadual do Ceará
Prof. Dr. Jesus Rodrigues Lemos – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Jônatas de França Barros – Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Luís Paulo Souza e Souza – Universidade Federal do Amazonas
Profª Drª Magnólia de Araújo Campos – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcus Fernando da Silva Praxedes – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Maria Tatiane Gonçalves Sá – Universidade do Estado do Pará
Profª Drª Mylena Andréa Oliveira Torres – Universidade Ceuma
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federaci do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Paulo Inada – Universidade Estadual de Maringá
Prof. Dr. Rafael Henrique Silva – Hospital Universitário da Universidade Federal da Grande Dourados
Profª Drª Regiane Luz Carvalho – Centro Universitário das Faculdades Associadas de Ensino
Profª Drª Renata Mendes de Freitas – Universidade Federal de Juiz de Fora
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Alexandre Leite dos Santos Silva – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Eduardo Sanches de Andrade – Universidade Federal de Goiás
Profª Drª Carmen Lúcia Voigt – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Douglas Gonçalves da Silva – Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Profª Drª Érica de Melo Azevedo – Instituto Federal do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Dra. Jéssica Verger Nardeli – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho
Prof. Dr. Juliano Carlo Rufino de Freitas – Universidade Federal de Campina Grande

Profª Drª Luciana do Nascimento Mendes – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Marques – Universidade Estadual de Maringá
Profª Drª Neiva Maria de Almeida – Universidade Federal da Paraíba
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Priscila Tessmer Scaglioni – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Linguística, Letras e Artes

Profª Drª Adriana Demite Stephani – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Angeli Rose do Nascimento – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro
Profª Drª Carolina Fernandes da Silva Mandaji – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Profª Drª Denise Rocha – Universidade Federal do Ceará
Prof. Dr. Fabiano Tadeu Grazioli – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná
Profª Drª Miranilde Oliveira Neves – Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará
Profª Drª Sandra Regina Gardacho Pietrobon – Universidade Estadual do Centro-Oeste
Profª Drª Sheila Marta Carregosa Rocha – Universidade do Estado da Bahia

Conselho Técnico Científico

Prof. Me. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Me. Adalberto Zorzo – Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza
Prof. Me. Adalto Moreira Braz – Universidade Federal de Goiás
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí
Prof. Me. Alexsandro Teixeira Ribeiro – Centro Universitário Internacional
Prof. Me. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Profª Ma. Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa
Profª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Profª Drª Andrezza Miguel da Silva – Faculdade da Amazônia
Profª Ma. Anelisa Mota Gregoleti – Universidade Estadual de Maringá
Profª Ma. Anne Karynne da Silva Barbosa – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Antonio Hot Pereira de Faria – Polícia Militar de Minas Gerais
Prof. Me. Armando Dias Duarte – Universidade Federal de Pernambuco
Profª Ma. Bianca Camargo Martins – UniCesumar
Profª Ma. Carolina Shimomura Nanya – Universidade Federal de São Carlos
Prof. Me. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Ma. Cláudia de Araújo Marques – Faculdade de Música do Espírito Santo
Profª Drª Cláudia Taís Siqueira Cagliari – Centro Universitário Dinâmica das Cataratas
Prof. Me. Clécio Danilo Dias da Silva – Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Me. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Profª Ma. Daniela da Silva Rodrigues – Universidade de Brasília

Profª Ma. Daniela Remião de Macedo – Universidade de Lisboa
Profª Ma. Dayane de Melo Barros – Universidade Federal de Pernambuco
Prof. Me. Douglas Santos Mezacas – Universidade Estadual de Goiás
Prof. Me. Edevaldo de Castro Monteiro – Embrapa Agrobiologia
Prof. Me. Eduardo Gomes de Oliveira – Faculdades Unificadas Doctum de Cataguases
Prof. Me. Eduardo Henrique Ferreira – Faculdade Pitágoras de Londrina
Prof. Dr. Edwaldo Costa – Marinha do Brasil
Prof. Me. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita
Prof. Me. Ernane Rosa Martins – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás
Prof. Me. Euvaldo de Sousa Costa Junior – Prefeitura Municipal de São João do Piauí
Profª Ma. Fabiana Coelho Couto Rocha Corrêa – Centro Universitário Estácio Juiz de Fora
Prof. Dr. Fabiano Lemos Pereira – Prefeitura Municipal de Macaé
Prof. Me. Felipe da Costa Negrão – Universidade Federal do Amazonas
Profª Drª Germana Ponce de Leon Ramírez – Centro Universitário Adventista de São Paulo
Prof. Me. Gevair Campos – Instituto Mineiro de Agropecuária
Prof. Me. Givanildo de Oliveira Santos – Secretaria da Educação de Goiás
Prof. Dr. Guilherme Renato Gomes – Universidade Norte do Paraná
Prof. Me. Gustavo Krahl – Universidade do Oeste de Santa Catarina
Prof. Me. Helton Rangel Coutinho Junior – Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Profª Ma. Isabelle Cerqueira Sousa – Universidade de Fortaleza
Profª Ma. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
Prof. Me. Javier Antonio Albornoz – University of Miami and Miami Dade College
Prof. Me. Jhonatan da Silva Lima – Universidade Federal do Pará
Prof. Dr. José Carlos da Silva Mendes – Instituto de Psicologia Cognitiva, Desenvolvimento Humano e Social
Prof. Me. Jose Elyton Batista dos Santos – Universidade Federal de Sergipe
Prof. Me. José Luiz Leonardo de Araujo Pimenta – Instituto Nacional de Investigación Agropecuaria Uruguay
Prof. Me. José Messias Ribeiro Júnior – Instituto Federal de Educação Tecnológica de Pernambuco
Profª Drª Juliana Santana de Curcio – Universidade Federal de Goiás
Profª Ma. Juliana Thaisa Rodrigues Pacheco – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Kamilly Souza do Vale – Núcleo de Pesquisas Fenomenológicas/UFPA
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
Profª Drª Karina de Araújo Dias – Prefeitura Municipal de Florianópolis
Prof. Dr. Lázaro Castro Silva Nascimento – Laboratório de Fenomenologia & Subjetividade/UFPR
Prof. Me. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Ma. Lilian Coelho de Freitas – Instituto Federal do Pará
Profª Ma. Liliani Aparecida Sereno Fontes de Medeiros – Consórcio CEDERJ
Profª Drª Livia do Carmo Silva – Universidade Federal de Goiás
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Secretaria de Estado da Educação, do Esporte e da Cultura de Sergipe
Prof. Me. Luis Henrique Almeida Castro – Universidade Federal da Grande Dourados
Prof. Dr. Luan Vinicius Bernardelli – Universidade Estadual do Paraná
Prof. Dr. Michel da Costa – Universidade Metropolitana de Santos
Prof. Dr. Marcelo Máximo Purificação – Fundação Integrada Municipal de Ensino Superior

Prof. Me. Marcos Aurelio Alves e Silva – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo

Profª Ma. Maria Elanny Damasceno Silva – Universidade Federal do Ceará

Profª Ma. Marileila Marques Toledo – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri

Prof. Me. Ricardo Sérgio da Silva – Universidade Federal de Pernambuco

Profª Ma. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal

Prof. Me. Robson Lucas Soares da Silva – Universidade Federal da Paraíba

Prof. Me. Sebastião André Barbosa Junior – Universidade Federal Rural de Pernambuco

Profª Ma. Silene Ribeiro Miranda Barbosa – Consultoria Brasileira de Ensino, Pesquisa e Extensão

Profª Ma. Solange Aparecida de Souza Monteiro – Instituto Federal de São Paulo

Prof. Me. Tallys Newton Fernandes de Matos – Faculdade Regional Jaguaribana

Profª Ma. Thatianny Jasmine Castro Martins de Carvalho – Universidade Federal do Piauí

Prof. Me. Tiago Silvio Dedoné – Colégio ECEL Positivo

Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira
Bibliotecário Maurício Amormino Júnior
Diagramação: Luiza Alves Batista
Correção: Emely Guarez
Edição de Arte: Luiza Alves Batista
Revisão: Os Autores
Organizadora: Solange Aparecida de Souza Monteiro

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)**

M775r Monteiro, Solange Aparecida de Souza.
Relações de gênero e as subjetividades em contextos culturais 2 [recurso eletrônico] / Organizadora Solange Aparecida de Souza Monteiro. – Ponta Grossa, PR: Atena, 2020.

Formato: PDF
Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader
Modo de acesso: World Wide Web
Inclui bibliografia
ISBN 978-65-5706-451-1
DOI 10.22533/at.ed.511203009

1. Identidade de gênero. 2. Sexualidade. I.Monteiro, Solange Aparecida de Souza..

CDD 306.7

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

SE UM DIA AS MULHERES ENFURECESSEM

Adriana Novais

Em fúria não permitiriam que a televisão pautasse sua beleza.

Em fúria faliriam todas as clínicas de estéticas.

Jamais transariam sem vontade.

Se um dia as mulheres se enfurecessem não aceitariam que o Estado regesse seu corpo.

Em fúria decidiriam se queriam ou não, ter filhos.

Em fúria não usariam roupas desconfortáveis em nome da aparência.

Em fúria usariam apenas a que lhes dessem vontade.

Em fúria não permitiriam que a outra apanhasse.

Em fúria revidariam os tapas na cara, os chutes e os ponta pés.

Em fúria não seria escrava em sua própria casa.

Se um dia as mulheres se enfurecessem, calariam a boca dos padres e dos pastores que pregam o dever da sua submissão.

Em fúria denunciariam todos os abusos cometidos nas igrejas, no trabalho, nas delegacias, nos hospitais e aqueles cometidos dentro das suas casas.

Em fúria, ensinariam as filhas a se defenderem e os filhos a não estuprarem.

Ah! Se um dia as mulheres se enfurecessem, escrachariam todos os companheiros de luta, dos partidos e movimentos, colocariam a nu seu machismo disfarçado no discurso revolucionário.

Em fúria, ocupariam os jornais, as redes de televisão contra a misoginia e o racismo.

Um dia, irmanadas numa grande fúria, todas elas, de todos os lugares, de todas as etnias, esmagariam todas as correntes da sua opressão.

Esmagariam o Estado, a Igreja e a Propriedade

As práticas sexistas podem decidir o que pertence ao mundo masculino e ao feminino, reguladas em estereótipos culturais arraigados desde a idade medieval como um padrão heteronormativo que deve ser seguido pela sociedade, se alguém desviar-se do prescrito será estigmatizado dentro do seu meio. Conforme os relatos de estudiosos nesse e-book, essas práticas são reforçadas na instituição escolar através da diferenciação que alguns docentes fazem do menino e da menina, na formação das filas, dos crachás e até mesmo nas escolhas dos brinquedos. Assim quando as crianças escolhem brinquedos que não são recomendados para o seu gênero conforme o padrão heteronormativo elas são repreendidas na família, na escola e na sociedade

Finco (2003) aponta

[...] relacionar gênero e infância permite que possamos enxergar as múltiplas formas de ser menino e de ser menina que as categorizações não nos deixam ver. Nesse sentido, proporcionaremos a esses meninos e meninas a possibilidade de serem eles mesmos e percorrerem novos caminhos vivenciando a infância na sua inteireza sem a interferência de ninguém padronizando um perfil como certo ou errado (FINCO, 2003).

Para Louro (2000), desconstruir essa forma de pensar desmistifica esses dois planos homem e mulher, retira-se esse pensamento de como se fossem dois polos diferentes e não pudessem ocorrer as interações entre eles. Essa proposta da desconstrução das dicotomias busca enfatizar estes dois polos não existem, ocorre uma pluralidade e, através dessas dicotomias pode ser um dos primeiros passos para um questionamento das relações de gênero levando ao fim do sexismo. Para a autora, existe uma lógica dualista que rege as polaridades, desmontando não apenas a ideia de que cada um dos polos masculino e feminino está presente um no outro, mas também que as oposições foram e são historicamente construídas. Esse processo de desconstrução não ocorre de maneira simples, mas ao longo prazo através de uma reflexão sobre as formas como as crianças se relacionam diante das diferenças de gênero na infância. É de extrema necessidade desconstruir a lógica binária na apresentação do mundo para as crianças: enquanto brinquedos e brincadeiras assumirem papéis de masculino ou feminino na escola estaremos fadados ao insucesso. Apesar de todas essas situações apresentadas estarem implícitas no dia a dia da escola e nas práticas pedagógicas de alguns docentes, a temática

ainda é muito restrita, geradora de medo, desconhecimento e pouco científico. Deve-se sair do senso comum, do conservadorismo, do obscurantismo, sobrepondo-se a vigilância epistêmica, no agir de forma questionadora, enfrentando o que nos causa tanto receio e que nos destina a fortalecer recrudescimento, desfazendo mitos e tabus no sentido de disponibilizar um material de qualidade com temáticas que toquem aqueles que diariamente compõem e constroem o fazer pedagógico para emancipar por meio da educação e das meninas e dos meninos pode ser uma forma de florescer dentro dos muros das escolas.

Uma excelente leitura para todas e todos!

Solange Aparecida de Souza Monteiro

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

MUJERES Y EDUCACIÓN: UNA HISTORIA EN LA PROVINCIA MEXICANA A MEDIADOS DEL SIGLO XX

Cirila Cervera Delgado

Mireya Martí Reyes

Esteffany Muñiz Paz

DOI 10.22533/at.ed.5112030091

CAPÍTULO 2..... 12

VIOLÊNCIA DOMÉSTICA CONTRA A MULHER EM TEMPOS DE PANDEMIA GERADA PELO NOVO CORONAVÍRUS: UMA REFLEXÃO ACERCA DA ATUAÇÃO DO ESTADO E O PAPEL DO DIREITO

Andressa Santos de Almeida

Tercília Júlia Oliveira Rodrigues

DOI 10.22533/at.ed.5112030092

CAPÍTULO 3..... 24

DIÁLOGOS ENTRE GÊNERO E SEXUALIDADE NA IDENTIFICAÇÃO FEMININA, DA DICOTOMIA À FRAGMENTAÇÃO

Rafaela Sepulveda Aleixo Lima

Laís Teixeira Lima

DOI 10.22533/at.ed.5112030093

CAPÍTULO 4..... 36

A CULTURA MASCULINIZADA DO AUTOMÓVEL E A FORMAÇÃO DO MOTORISTA BRASILEIRO

Carla Rezende Gomes

DOI 10.22533/at.ed.5112030094

CAPÍTULO 5..... 56

A GAROTA PIN-UP: OBJETIFICAÇÃO E SEXUALIZAÇÃO DA MULHER NA CONTEMPORANEIDADE

Ana Paula Oliveira Barros

DOI 10.22533/at.ed.5112030095

CAPÍTULO 6..... 62

DESCONSTRUINDO ESTEREÓTIPOS DE GÊNERO NA PERSPECTIVA DA DIFERENÇA SEXUAL

Rogério Goulart da Silva

DOI 10.22533/at.ed.5112030096

CAPÍTULO 7..... 73

MEDICALIZAÇÃO E GÊNERO: BREVES REFLEXÕES SOBRE A CIÊNCIA E AS PRÁTICAS DE SAÚDE DA MULHER

Júlia Gonçalves Barreto Baptista

Thais Maria Nogueira da Gama

Paula Land Curi

DOI 10.22533/at.ed.5112030097

CAPÍTULO 8..... 84

ESTUDO DISCURSIVO SOBRE IDENTIDADE DE GÊNERO E O ENSINO DE LÍNGUA PORTUGUESA

Carlos Roberto Bezerra Costa

DOI 10.22533/at.ed.5112030098

CAPÍTULO 9..... 96

UMA VOZ FEMININA E DISSONANTE NA EDUCAÇÃO DO TERRITÓRIO FEDERAL DO ACRE 1946 -1950: MARIA ANGÉLICA DE CASTRO

Cleyde Oliveira de Castro

Murilena Pinheiro de Almeida

Maria de Lourdes Esteves Bezerra

Maria Evanilde Barbosa Sobrinho

Emerson Marques Nogueira

DOI 10.22533/at.ed.5112030099

CAPÍTULO 10..... 110

VIOLÊNCIA CONTRA MULHER: O CASO DAS QUEBRADEIRAS DE COCO BABAÇU

Jascira da Silva Lima

DOI 10.22533/at.ed.51120300910

CAPÍTULO 11 118

ASSÉDIO MORAL NO TRABALHO: OS REFLEXOS DO PATRIARCADO NAS RELAÇÕES LABORAIS FEMININAS

Leticia dos Santos Sousa

DOI 10.22533/at.ed.51120300911

CAPÍTULO 12..... 123

GERENCIALISMO NEOLIBERAL E POLÍTICAS PÚBLICAS PARA MULHERES

Paula da Luz Galvão

DOI 10.22533/at.ed.51120300912

CAPÍTULO 13..... 134

PERCEPÇÃO DOS PROFISSIONAIS DE SAÚDE ACERCA DO FENÔMENO DA VIOLÊNCIA CONTRA A MULHER: REVISÃO INTEGRATIVA

Bruna Heintze Ferreira

Franciéle Marabotti Costa Leite

Letícia Peisino Buleriano

Rita de Cássia Duarte Lima

DOI 10.22533/at.ed.51120300913

CAPÍTULO 14..... 155

PERFORMANCE DE GÊNERO: HETEROTOPIAS INVENTIVAS NA EDUCAÇÃO

Caroline do Socorro Freitas Maciel

José Valdinei Albuquerque Miranda

DOI 10.22533/at.ed.51120300914

CAPÍTULO 15	165
A FORÇA SIMBÓLICA DAS POLÍTICAS DE COTAS DE GÊNERO NO BRASIL	
Pollyane Cunha Ferreira	
Rita de Cássia Alanna Pereira Ribeiro	
DOI 10.22533/at.ed.51120300915	
CAPÍTULO 16	187
A INSERÇÃO DAS TEMÁTICAS DE GÊNERO E SEXUALIDADE NOS DOCUMENTOS OFICIAIS DA EDUCAÇÃO PARA AS PRÁTICAS PEDAGÓGICAS NO MARANHÃO	
Rosylene Conceição Soares Cutrim	
Sirlene Mota Pinheiro da Silva	
DOI 10.22533/at.ed.51120300916	
CAPÍTULO 17	201
PRESENÇA DAS MULHERES NOS SINDICATOS DOCENTES NO BRASIL	
Adenilde de Souza Dantas	
Maria Helena Santana Cruz	
DOI 10.22533/at.ed.51120300917	
CAPÍTULO 18	214
SOBRE ESPAÇOS DE TEORIZAÇÃO FEMINISTA E SUAS OPRESSÕES	
Jacqueline Mary Soares de Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.51120300918	
CAPÍTULO 19	224
AS LACUNAS DE GÊNERO NA DOCÊNCIA DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS	
Glauce Margarida da Hora Medeiros	
Maria do Rosário de Fátima Andrade Leitão	
DOI 10.22533/at.ed.51120300919	
CAPÍTULO 20	242
REDES DE SOCIABILIDADE, RELAÇÕES DE GÊNERO E EMPODERAMENTO DO FUTEBOL FEMININO	
Reinaldo Eduardo da Silva Sales	
Mayara Mendes Leal	
Helen Batista da Silva	
Ítalo Fabiano Corrêa Silva	
Paulo Henrique Garcia da Silva	
Thiago Roniere do Rosário Matos	
DOI 10.22533/at.ed.51120300920	
CAPÍTULO 21	253
INTERVENÇÃO EDUCATIVA PARA MELHORIA DE CONHECIMENTO SOBRE IST/HIV/AIDS ENTRE ADOLESCENTES E JOVENS	
Karoline Pontes Cavalcante Manguinho	
Priscila de Vasconcelos Monteiro	

Maria Lúcia Duarte Pereira
Monalisa Rodrigues da Cruz
Catarina Laborê Vidal Fernandes
Alana Kelly Áfio Caetano
Bruna Karine Amorim da Costa
Rita Maria Silva Almeida
Rayssa Veras Camelo
Rita de Cássia Gadelha da Silva
Rachel Cabral Mota
Laryssa Sá Machado

DOI 10.22533/at.ed.51120300921

CAPÍTULO 22.....259

GÊNERO, SEXUALIDADE E SUBJETIVIDADE: UMA REVISÃO DE LITERATURA

Solange Aparecida de Souza Monteiro
Melissa Camilo
Débora Cristina Machado Cornélio
Débora Fernandez Antonon Silvestre
Marilurdes Cruz Borges
Jeize Loici Back
Monique Delgado de Faria
Fabrício Augusto Correia da Silva

DOI 10.22533/at.ed.51120300922

SOBRE A ORGANIZADORA.....277

ÍNDICE REMISSIVO.....278

CAPÍTULO 4

A CULTURA MASCULINIZADA DO AUTOMÓVEL E A FORMAÇÃO DO MOTORISTA BRASILEIRO

Data de aceite: 01/10/2020

Carla Rezende Gomes

Universidade Federal de Sergipe

RESUMO: Este artigo aborda, de uma maneira geral, questões que envolvem a formação do condutor brasileiro. Discute a maneira como se forma esse condutor, a noção de cidadania que permeia as relações sociais e porque ser imprudente no trânsito é algo introjetado por parte da população, como natural e até certo. Os acidentes de trânsito são responsáveis pela morte de muitos homens brasileiros em idade produtiva, principalmente os mais jovens. Por que isso acontece? Este artigo aponta uma possível resposta a esta pergunta, identificamos na forma como os rapazes são criados para serem homens, e na falta de uma educação voltada para os valores da cidadania, fortes fatores contribuintes para este fenômeno. A mídia, o marketing e a música, sustentam a cultura masculinizada do automóvel de tal modo que a condução perigosa agregada ao estereótipo da virilidade, ao excesso de velocidade e ao destemor representam um recurso para a construção dessa masculinidade. Como consequência, o estudo aponta a forte correlação existente entre os papéis de gênero e os números de acidentes e mortes no trânsito. Tratou-se de uma investigação de doutorado em Educação realizado no núcleo de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Sergipe, Brasil e na Faculdade de Psicologia

e Ciências da Educação da Universidade do Porto, Portugal, sob a forma de bolsa CAPES de doutorado sanduiche.

PALAVRAS CHAVE: Papéis de Gênero, masculinidades, trânsito, formação de motoristas, cidadania.

1 | INTRODUÇÃO

Dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), de 2015, informam que em todos ou quase todos os acidentes, nos quais houve registro de mortos ou feridos graves, houve uma infração de trânsito. Esse fato alarmante mostra o quanto se faz necessária a conscientização do motorista, ou seja, é preciso educar melhor nossos condutores. Outro fato importante levantado pela PRF (apud HOTT, 2014), refere-se ao fato das rodovias brasileiras terem melhorado nos últimos anos, principalmente através das concessões para a iniciativa privada, estando mais sinalizadas, muitas delas, duplicadas ou em processo de duplicação, além dos veículos disponibilizados no mercado, atualmente, serem mais seguros, mas, mesmo assim, os números de acidentes não diminuem, levando a crer que o que não mudou foi a postura do condutor. Segundo Hott (2014), é justamente a sensação de segurança dada pelo veículo e pela via, que faz com que os motoristas se arrisquem mais, esquecendo que eles, os condutores, são o principal fator de segurança do trânsito. Diante desse contexto, torna-se relevante a elaboração

de uma pesquisa na tentativa de despertar os educadores, na escola e fora dela, para a formação de cidadãos conscientes de seus direitos e deveres no trânsito. Trata-se de um tema de interesse social, pois o Brasil é um dos países recordistas mundiais em acidentes de trânsito com vítimas fatais, de acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABETAN, 2009). De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, o processo de obtenção da CNH é composto de quatro etapas: 1. Exame Psicológico; 2. Exame Médico; 3. Exame Teórico-técnico; 4. Exame de Prática Veicular. Para candidatar-se à 1ª Habilitação, nas Categorias A, B ou AB, é necessário ser penalmente imputável, saber ler e escrever, possuir documento de identidade e cadastro de pessoa física (CPF). Estando aprovado nos exames psicológico e médico, o candidato deverá se dirigir a um Centro de Formação de Condutores (CFC), onde fará um curso teórico de 40 horas. Após a conclusão do curso, esse Centro se encarregará de efetuar o agendamento para a realização do exame teórico-técnico. Em caso de aprovação nesse exame, o candidato a condutor deverá, novamente, procurar o CFC para se submeter à instrução prática de 20 horas/aula. O CFC se encarregará de solicitar, junto ao DETRAN, a sua licença de aprendizagem veicular (LADV) para que as aulas práticas possam, efetivamente, ser iniciadas. Depois do cumprimento da carga horária mínima exigida para a prática de direção veicular (20 horas), o CFC efetuará o agendamento para a realização do exame prático.

Até 1998, ano de implantação do Novo Código de Trânsito Brasileiro, frequentar uma autoescola para aprender a dirigir não era obrigatório, bastando passar na prova prática do DETRAN para obter a carteira nacional de habilitação. Com a implementação do Novo Código de Trânsito, isso mudou e, atualmente, conforme visto no parágrafo anterior, os cursos teóricos oferecidos pelos Centros de formação de condutores – CFCs - nome pelo qual passaram a serem chamadas as antigas autoescolas, contam com carga horária de 45 horas, consideradas, por muitos, como insuficientes, além de professores pouco capacitados para este tipo de docência. Os alunos que se dirigem a esses cursos, o fazem como uma obrigação imposta pelo artigo no148 do CTB e, como não há nenhum tipo de avaliação, pois basta frequentar as aulas para receber o certificado, as assistem mecanicamente, quase sem se manifestar. A carga horária exigida para as aulas práticas de direção é de 20 horas, que não são, necessariamente, obedecidas, havendo, neste procedimento, todo tipo de “jeitinho” como, por exemplo: é comum serem dadas 02 ou 03 aulas, de 50 minutos cada, de prática de direção apenas para tirar os “vícios” do aluno/candidato que já sabe dirigir. O aluno assina 20 horas, no documento que será enviado ao DETRAN, comprovando sua aprendizagem e recebendo, em contrapartida, um desconto no valor daquelas horas correspondentes às aulas não comparecidas. Com isso, ele acredita que sai ganhando porque poupa tempo, o instrutor aufero o dinheiro e pode ensinar outra pessoa naquele mesmo horário. Levando-se em consideração que, no Brasil, é costume ensinar os adolescentes homens a dirigir, estes já chegam à autoescola se considerando motoristas, tendo-se, assim, um significativo número de pessoas que não

cumprem a carga horária mínima exigida, simplesmente por considerar que não precisam aprender mais nada. Quando muito, querem aprender os “macetes” para passar na prova. Nesse contexto, nota-se que a Educação para o Trânsito, como vem sendo conduzida, não apresenta grandes expectativas de sucesso. Rozestraten (2004) afirma que é função da educação, a formação de um ser humano em cidadão, dar ao indivíduo as regras, técnicas e habilidades para viver dentro de uma cultura específica. Aqueles que vivem no Brasil devem ser preparados para a cultura brasileira aprendendo a língua portuguesa, a composição geográfica do país, conhecendo os comportamentos sociais e suas instituições, dentre outros. A Educação para o Trânsito apresenta este papel: ensinar à população de uma nação como se comportar seguramente no trânsito, de uma maneira geral e daquela localidade em particular. Posto que todos fazem parte do trânsito, seja como motoristas, motociclistas, ciclistas, pedestres, cadeirantes, são todos o público-alvo da Educação para o Trânsito. Diferenças de Gênero e Direção Perigosa Dados da Polícia Rodoviária Federal, de 2015, dão conta de que, no primeiro semestre de 2013, 90% (noventa por cento) dos condutores envolvidos em ocorrências nas rodovias federais pertenciam ao sexo masculino. Panichi e Wagner (2006), em sua pesquisa sobre a condução perigosa entre motoristas jovens, perceberam a variável gênero como muito significativa. Elas apontam que os jovens de sexo masculino subestimam os riscos e conduzem de maneira mais perigosa do que motoristas do sexo feminino. Citando pesquisas como as de Simon e Corbett (1996) e Yagil (1998), as autoras afirmam que foi comprovado que os acidentes de trânsito entre sujeitos do sexo masculino estão, mais frequentemente, relacionados à violação de alguma regra de circulação. Nesse sentido, evidenciaram que motoristas do sexo masculino, de idades entre 18 e 24 anos, apresentaram uma menor motivação para cumprir as normas da circulação e maiores taxas de violação das regras de trânsito quando comparados a motoristas jovens do sexo feminino. Esses estudos indicam um maior risco de envolvimento em acidentes e a prática de condutas de risco no trânsito entre adolescentes e adultos jovens do sexo masculino. A concepção de gênero elucida a construção, reprodução das relações entre os sujeitos, a construção da identidade instituída através do gênero, esclarecendo, ainda, os mecanismos que generalizam e especificam as diferenças e disparidades nas dimensões temporais e espaciais, a convivência da contradição, cujo ritmo e característica acentuam o nível diferenciado e fragmentado das relações sociais, os aspectos culturais e históricos que presidem os diferentes arranjos institucionais (CRUZ, 2005). A autora atribui ênfase especial aos aspectos subjetivos, ao modo como as ideias e representações são internalizadas e formadas por meio da participação em relações sociais mais amplas, inversamente ao modo como os processos e as estruturas são sustentados pelos papéis desempenhados pelos adultos. Essa internalização do exterior e essa externalização do interior, através da ação do mundo social, constituem a descrição sociológica primária do sujeito, estando compreendidas no processo de formação e de conformação de sujeitos individuais e coletivos, portanto, de potencialização ou invisibilização de quaisquer

pretensos projetos de autonomização. Ana Rita Laranjeiras (2004) afirma que o gênero do adolescente influencia a sua percepção a cerca do risco que corre.

Pesquisas apontam que, apesar de serem os rapazes as maiores vítimas dos comportamentos violentos, são as meninas quem acreditam serem mais vulneráveis diante da possibilidade de algum perigo (CONNELL, 2000; HARRIS, 2000). Em sua pesquisa, Harris (2000) conclui que essa suposição de invulnerabilidade dos meninos pode estar associada às definições tradicionais de masculinidade, mais precisamente no que se refere aos estereótipos de que os homens são resistentes e corajosos em contraste com a fragilidade e passividade associadas ao gênero feminino. A autora chama, ainda, a atenção para o fato de que um comportamento de risco possui caráter multiplicador, ou seja, uma situação perigosa acarreta frequentemente outros riscos, tais como o uso de álcool e a atividade sexual precoce e/ou desprotegida, uso de álcool e acidentes de trânsito, por exemplo.

Apontar para o gênero como um dos elementos que colaboram para o significativo número de rapazes mortos ou feridos em acidentes de trânsito, leva à reflexão a respeito de uma perspectiva dos estudos de gênero, não tão conhecida, mas, não menos importante que os estudos sobre as mulheres, os estudos sobre as masculinidades.

Os estudos sobre as masculinidades ganham corpo, sobretudo, a partir dos anos 80, do século XX, adquirindo consistência teórica nos anos 90, tendo em Robert Connell (1995 apud MARQUES, 2011) o seu autor mais produtivo. Ele apresenta o conceito da masculinidade hegemônica, termo que, proposto em 1987 em sua obra *Gender and Power*, é entendido como fruto de uma construção social e, ao mesmo tempo, trata-se de um conceito operacional que concebe a masculinidade como uma identidade possível de ser moldada e portadora de diversas dimensões, não sendo estática ou imutável. Representa um “ethos masculinista” que,

[...] pode ser descrito como uma ideologia dominante do masculinismo, a qual procura assinalar os limites culturais do comportamento masculino, servindo-se de uma argumentação que naturalize as categorias do sexo e do gênero e a classificação indubitável de homens e mulheres com base nessas categorias (MARQUES, 2011, p.181).

A masculinidade hegemônica surge, assim, como um olhar avaliativo da feminilidade, mas, igualmente vigilante das expressões da masculinidade, um verdadeiro big brother orwelliano da ordem social de gênero. Hegemonia, inspirando-se no sentido dado por Antonio Gramsci (2000), não pode ser entendida como um domínio direto ou exercício de força sobre os outros, mas sim como uma ascendência que se estende a várias instâncias do social. A polarização entre os sexos surge como uma condição necessária à construção do sentido de masculinidade hegemônica. A ênfase da feminilidade é recorrente nas instituições organizadas em torno da força, da virilidade e da dureza (SEFFNER; PARKER; EMIL, 2008).

Em seu estudo, Travis et al. (2001) perceberam que, apesar das colisões entre veículos em movimento apresentarem níveis semelhantes entre homens e mulheres, quando o acidente advinha da perda de controle do veículo, o número de homens envolvidos passava a ser o dobro em relação às mulheres. Os autores justificaram esse resultado afirmando que os homens assumem mais comportamentos de risco, como a condução em excesso de velocidade ou sob a influência de álcool. Para Martinho (2004), é pertinente e razoável fazer uma relação entre o risco no trânsito e a construção da masculinidade devido à posição predominante assumida pelos homens nas estatísticas e nas pesquisas apresentadas até agora.

Num estudo etnográfico realizado, na Noruega, sobre comportamento no trânsito de um grupo de jovens do sexo masculino, foram identificados dois fatores relevantes para ato de conduzir: a velocidade e a ostentação. A velocidade implica num desafio às normas de segurança, constituindo, também, um exercício de controle sobre condições adversas. Já a ostentação foi apontada como igualmente interessante para os jovens, que se dedicam a melhorar a performance do automóvel e a embelezá-lo através de luzes adicionais, pneus largos, caixas de som potentes, etc. Segundo Garvey (2001 apud MARTINHO, 2004, p. 79-80), “esse aparato explícito traduz uma tentativa de criar uma imagem de proprietário de um carro potente, robusto e com caráter”.

Segundo Michael (2001, apud MARTINHO, 2004), o automóvel compõe uma entidade material simbólica que não se restringe a um país ou cultura. Para esse autor, sua identidade é ambígua, pois tanto pode representar segurança e prudência, como velocidade e competição. Um estudo realizado por Walker (1998), sobre jovens trabalhadores e a cultura do automóvel, delinea a construção coletiva de masculinidade em grupos de iguais na idade adulta. O grupo permite restringir a inclusão de mulheres no espaço social masculino e inserir o domínio da tecnologia na definição de masculinidade.

Para Bourdieu (1998), o medo de não atingir o ideal utópico de virilidade instiga o investimento em comportamentos imprudentes e desafiantes, que demonstram uma prova da masculinidade. A recusa da vulnerabilidade, associada ao mundo feminino, resulta nessa luta contínua pela afirmação da masculinidade através de manifestações excessivas de violência e força. Os esportes que possibilitam a exibição das qualidades associadas aos valores tradicionalmente masculinos, como coragem ou força, continuam a arregimentar grande número de admiradores. O culto em torno das modalidades voltadas para a competição revela o grau de importância social e simbólica das demonstrações públicas de virilidade (MARTINHO, 2004).

Conforme Almeida (1995 apud GROSSI, 2006), aprender a beber, a suportar bebida é uma das características marcantes da masculinidade tradicional. Acrescenta Grossi (2006, p.19) que “os bares são locais masculinos institucionalizados em nossa cultura, lugares onde se consome álcool”. Como consequência, o concurso desses três elementos, veículo automotor, adolescência e álcool, torna-se uma combinação explosiva.

2 | MÍDIA E TRÂNSITO

Dominique Julia (2001) chama atenção para a concorrência que a escola enfrenta com os meios de comunicação, como a televisão, por exemplo. Com a Educação para o Trânsito não é diferente. Pouca mudança será percebida se os instrutores forem muito bem formados, mas a mídia continuar disseminando, através de propagandas e filmes, a velocidade e a transgressão às leis de trânsito como símbolos de virilidade e liberdade.

Andrade (2003) ressalta que as pessoas são constantemente bombardeadas por informações que chegam através da mídia, as quais ensinam como devem se relacionar com o mundo, informações estas que se pretendem verdadeiras e universais. Nesse sentido, diz a autora, há uma pedagogia em qualquer espaço em que se efetua educação, em que se ensina aos indivíduos modos de proceder, de viver de fazer, de comprar, de comer, de vestir, de falar. Enfim, existe pedagogia em qualquer lugar em que o conhecimento é produzido. Assim, o cinema, as propagandas, as revistas, as novelas, os sites da internet, as músicas, podem ser vistos como instâncias educativas onde circulam não só informações como, também, estereótipos de gênero, etnia, nacionalidades e tantos outros assuntos.

A mídia e o marketing, por sua vez, sustentam essa cultura masculinizada do automóvel em âmbito global, de tal modo que a condução perigosa representa um recurso para a construção dessa masculinidade. Cita-se, como exemplo disso, a franquia do filme Velozes e Furiosos, no qual o estereótipo da virilidade associada ao excesso de velocidade e ao destemor fatura milhões de dólares nos cinemas desde o ano de 2001, apesar de ter atravessado, em 2013, um momento desconcertantemente trágico com a morte do protagonista da série, o ator Paul Walker, num violento acidente de carro no intervalo das gravações do sétimo episódio. Mas, a série continua e caminha para o episódio número 9.

A propaganda de automóveis, principalmente, também colabora para a manutenção desses estereótipos ao difundir representações que sugerem uma forte identificação entre o automóvel, a velocidade e o sucesso. Nesse sentido, outros exemplos são apresentados a seguir.



Figura 1- Propaganda de um veículo Peugeot modelo 2005

O comercial destaca: Segurança, conforto e estabilidade. Tudo que uma mulher procura em um homem e um homem procura em um carro.

Fonte: Extraído do site <<https://www.google.com.br/search?q=>>.



Figura 2- Propaganda de um automóvel utilitário Jeep

A peça publicitária estimula a incivilidade e o comportamento agressivo ao trazer a frase: A cidade é uma selva. Seja um predador.

Fonte: Extraído do site <<https://www.google.com.br/search?q=>>.



Figura 3- Propaganda do Golf Sport em junho/2003

Campanha publicitária - Transforma garotos em adultos. E adultos em garotos.

Fonte: Meira (2003, p. 11).



Figura 4- Propaganda do carro Novo Golf GT

Divulgado em revistas e outdoors com a seguinte legenda: Conforto, elegância, estilo e 180 cavalos de potência, que é pra você não afrescalhar.

Fonte: Meira (2003, p. 8).

A representação da masculinidade viril veiculada pelas propagandas, exibidas neste trabalho, não deixam margem para dúvidas de que para os rapazes não há alternativa aceitável ao estereótipo do macho dominante. Ele tem que andar em alta velocidade para não 'afrescalhar', como sugere a figura 04, expressão pejorativa e homofóbica que dá a ideia de como um homem, que não apresente um comportamento suficientemente masculino, será tratado pelos demais. Trata-se de um exemplo muito claro do desprezo e da hostilidade em relação a outras formas de masculinidade, apontadas por Cornell (1997 apud AMÂNCIO, 2004) em sua teorização sobre a masculinidade hegemônica. Nessa discussão, ressalta a mensagem de que, além de macho, o homem deve ser um predador, como insinua a imagem da figura 2. O Golf Sport, da figura 3, é vendido prometendo fazer um garoto 'virar homem', enquanto o veículo Peugeot, da figura 1, arremata dizendo, com todas as letras, 'tudo o que uma mulher' espera de um homem: Segurança, conforto e estabilidade. Está aí, um resumo muito esclarecedor do que esta sociedade espera de um homem de verdade: 'Seja macho, viril, seguro, estável e use seu automóvel para provar a todos que você é isso tudo'.

As mensagens transmitidas por filmes e anúncios são poderosas, razão pela qual não podem ser levadas na brincadeira como, geralmente, acontece no Brasil. Tanto os filmes quanto as propagandas fazem uma inequívoca associação entre velocidade e virilidade: quanto mais rápido você dirige, mais homem você é. Num país machista como o Brasil, ter sua masculinidade questionada é uma ofensa grave, passível de sérias represálias, onde o automóvel é um bem de consumo valorizado e desejado por quase todos.

Para Roberto DaMatta (2010), uma pessoa, no Brasil, compra um carro para realizar um desejo e, quando os motoristas falam sobre o processo de dirigir, demonstram sentimentos ao acentuar que este ato se torna um prazer, independentemente das condições em que venha a ocorrer. Isso porque, no mundo moderno, o carro é um instrumento de liberdade, autonomia e símbolo de status social, contrastando com o transporte coletivo

que, no imaginário popular, está diretamente relacionado a atrasos e a um público ‘mal educado’, ‘inferior’ ou ‘mal apresentado’. O autor diz, ainda que, para os motoristas brasileiros:

Dirigir bem significa ocupar rapidamente os espaços vazios, entrar em brechas entre outros veículos aproveitando as oportunidades. Em suma: agindo como um cidadão rápido, oportunista, quase sempre malandro, como manda essa síntese de hierarquia com igualdade que é o centro ainda não definido ou resolvido de nossa vida social (DAMATTA, 2010, p.86)

Num país onde dirigir com excesso de velocidade é tomado como estilo de dirigir ou pilotar, justificado pela ‘malandragem’ ou ‘jeitinho brasileiro’, aqueles que dirigem veículos capazes de alcançar maiores velocidades, são vistos e se veem como superiores em relação aos outros condutores que não podem adquirir um veículo veloz (DAMATTA, 2010). Não deve ser à toa que um dos últimos lançamentos da montadora Hyundai do Brasil tem o nome de “Veloster”. As propagandas, aqui em questão, tocam exatamente nesse ponto ao integrarem o desfrute da velocidade à virilidade do motorista. Acredita-se ser impossível não considerar que esse não seja um dos fatores responsáveis pelos vergonhosos números de acidentes no trânsito brasileiro.

Outro ponto que merece destaque, no que se refere às propagandas, inclusive para estudos futuros, é o assustador grau de machismo embutido nesses anúncios. O papel da mulher na publicidade de automóveis é sempre o mesmo, sendo abundantes os estereótipos de gênero. Em geral, o público-alvo é o masculino, de modo que as mulheres são sempre representadas como acessórios possíveis de se conquistar junto com a compra do carro, como se elas não dirigissem ou comprassem seus próprios veículos. Reforça-se, dessa forma, o estereótipo machista de que “dirigir um automóvel é uma tarefa masculina diretamente ligada ao status de provedor que o homem sempre teve” (CORASSA, 2000, p.31). Em tempo, a propaganda brasileira tem sido de um sexismo tamanho que, certamente, merece teses inteiras só para discutir esse assunto.

3 | MÚSICA E TRÂNSITO

O Brasil é conhecido, mundialmente, pela riqueza de sua música e pela musicalidade inerente ao seu povo, tratando-se esta de uma forma muito natural de expressão da gente brasileira. Fazendo-se uma rápida leitura do repertório popular nacional, percebe-se que as letras de várias músicas brasileiras confirmam a fascinação que o carro exerce na população, principalmente na masculina. São músicas que cantam o quanto um automóvel pode facilitar o acesso dos homens às mulheres, as delícias do excesso de velocidade, o aumento do poder aquisitivo simbolizado pela compra do carro. Músicas que fizeram e continuam fazendo sucesso entre os jovens brasileiros, de várias gerações e estilos musicais que vão do romântico ao forró, passando pelo funk, o axé e o arrocha, dos anos

1970, com 120... 150... 200 km por hora, de Roberto Carlos, ao ano de 2012 com o Camaro Amarelo, da dupla Munhoz & Mariano, todas simbolizando o comportamento despojado e irresponsável, típico da adolescência, além de explicitar qual o lugar do automóvel no imaginário do brasileiro e, também, da brasileira. Para DaMatta (2010), nessas músicas, a velocidade e o risco são invocados e adotados como parte do jogo amoroso e de um estilo moderno de dirigir, demonstrando como o problema está enraizado e já faz parte de um estilo nacional de comportamento. O autor conclui que os riscos simplesmente não foram internalizados pelos motoristas.

Para ilustrar, seguem exemplos de músicas das décadas de 1960, 1970, 1990, 2010:

120... 150... 200 km por hora (Roberto Carlos- 1970)

As coisas estão passando mais depressa

O ponteiro marca 120

O tempo diminui

As árvores passam como vultos

A vida passa, o tempo passa

Estou a 130

As imagens se confundem

Estou fugindo de mim mesmo

Fugindo do passado, do meu mundo assombrado

De tristeza, de incerteza

Estou a 140

Fugindo de você

Eu vou voando pela vida sem querer chegar

Nada vai mudar meu rumo nem me fazer voltar

Vivo, fugindo, sem destino algum

Sigo caminhos que me levam a lugar nenhum

O ponteiro marca 150

Tudo passa ainda mais depressa

O amor, a felicidade

O vento afasta uma lágrima

Que começa a rolar no meu rosto

Estou a 160

Vou acender os faróis, já é noite

Agora são as luzes que passam por mim

Sinto um vazio imenso

Estou só na escuridão

A 180

Estou fugindo de você

Eu vou sem saber pra onde nem quando vou parar

Não, não deixo marcas no caminho pra não saber voltar

Às vezes sinto que o mundo se esqueceu de mim

Não, não sei por quanto tempo ainda eu vou viver assim

O ponteiro agora marca 190

Por um momento tive a sensação

De ver você a meu lado

O banco está vazio

Estou só a 200 por hora

Vou parar de pensar em você
Pra prestar atenção na estrada
Vou sem saber pra onde nem quando vou parar
Não, não deixo marcas no caminho pra não saber voltar
Às vezes, às vezes sinto que o mundo se esqueceu de mim
Não, não sei por quanto tempo ainda eu vou viver assim
Eu vou, vou voando pela vida
Sem querer chegar.

Rua Augusta - Hervé Cordovil (Eduardo Araújo-1963)

Entrei na Rua Augusta a 120 por hora
Botei a turma toda do passeio pra fora
Fiz curvas em duas rodas em usar a buzina
Parei a 4 dedos na vitrina (legal)
Hi, hi, Jonny
Hi, hi, Alfredo
Quem é da nossa gangue não tem medo.
Hi, hi, Johnny
Hi, hi, Alfredo
Quem é da nossa gangue não tem medo.
Meu carro não tem breque, não tem luz, não tem buzina
São 3 carburadores todos os 3 envenenados

Só para na subida quando acaba a gasolina

Só passa se tiver sinal fechado (barbaridade).

Hi, hi, Jonny

Hi, hi, Alfredo

Quem é da nossa gangue não tem medo

Hi, hi, Jonny

Hi, hi, Alfredo

Quem é da nossa gangue não tem medo.

Toquei a 130 com destino a cidade

No Anhangabaú botei mais velocidade

Com três pneus carecas derrapando na raia

Subi a Galeria Prestes Maia (que menino)

Hi, hi, Jonny

Hi, hi, Alfredo

Quem é da nossa gangue não tem medo

Bye, Bye Jonny

Bye, Bye, Alfredo

Quem é da nossa gangue não tem medo

Quem é da nossa gangue não tem medo

Quem é da nossa gangue não tem medo

Nos exemplos acima, referentes aos anos 1960 a infração de trânsito é uma constante. Em Rua Augusta, de Hervé Cordovil, a letra glorifica uma série de infrações que vão do excesso de velocidade à falta de equipamentos de segurança. Nesse contexto,

todas essas referências salientam os atributos de masculinidade, como arrojo, ousadia e coragem. Na década de 1990, a banda pernambucana Mundo Livre S/A brindou a sociedade com esta pérola:

Tentando Entender As Mulheres (Mundo Livre S/A- 1996)

Todo homem deveria ter um carro

Ou senão nem precisava ter testículos.

De que serve um testículo sem carro?

Sem o carro o testículo é um saco

Deve ser algo nas revistas que elas leem (Mulher)

Ou quem sabe naqueles cosméticos (Mulher)

Para cada satisfeita (Mulher)

Existe um homem morto (Mulher)

Pode ser algo no rádio...

Deve ser algo no rádio...

A letra da música chega ao extremo de afirmar que, para um homem, ter um carro é mais importante que ter testículos. A mensagem é muito forte e difícil de ignorar, pois ela nos dá uma ideia do lugar que o carro ocupa no imaginário masculino. Vê-se aí, a representação estereotipada da mulher como objeto de desejo masculino, que só se entrega àqueles que possuem um automóvel.

A década de 2010 foi especialmente fértil na divulgação de canções que trazem o carro como tema e nos mais variados ritmos, como o sertanejo, arrocha, funk e forró, muito populares entre os jovens e descrevem o automóvel como um meio extremamente eficaz de obtenção de favores sexuais das mulheres. Talvez por conta do maior rigor das leis imposto pelo Novo Código de Trânsito Brasileiro e da moda do politicamente correto, nenhuma delas se refere às infrações de trânsito como algo a ser invejado. Porém, o veículo continua numa forte posição de representante de virilidade.

Camaro Amarelo (Munhoz & Mariano- 2012)

Agora eu fiquei doce, doce, doce, doce.

Agora eu fiquei dodododo doce, doce.
Agora eu fiquei doce, doce, doce, doce.
Agora eu fiquei dodododo doce, doce.
Agora eu fiquei doce igual caramelo
To tirando onda de Camaro amarelo
E agora você diz: vem cá que eu te quero
Quando eu passo no Camaro amarelo
Quando eu passava por você
Na minha CG você nem me olhava
Fazia de tudo pra me ver, pra me perceber
Mas, nem me olhava
Aí veio a herança do meu véio
E resolveu os meus problemas, minha situação.
E do dia pra noite fiquei rico
To na grife, to bonito, to andando igual patrão.
Agora eu fiquei doce igual caramelo
To tirando onda de Camaro amarelo
E agora você diz: vem cá que eu te quero
Quando eu passo no Camaro amarelo
E agora você vem, né?
Agora você quer?
Só que agora vou escolher

Tá sobrando mulher

E agora você vem, né?

Agora você quer? Ha

Só que agora vou escolher

Tá sobrando mulher

Agora eu fiquei doce, doce, doce, doce.

Agora eu fiquei dodododo doce, doce.

Agora eu fiquei doce, doce, doce, doce.

Agora eu fiquei dodododo doce, doce.

A música possui um elo estreito e forte com a sociedade brasileira e a cultura vigente, fato este que pode contribuir para que as pessoas associem a condução irresponsável de veículos com diversão e liberdade, principalmente quando é evidenciado este apelo nas letras das canções. Além da questionável qualidade poética, preocupa o fato de que lendo as letras dessas músicas fica fácil perceber o quanto o automóvel está atrelado a simbolismos tão poderosos no imaginário do brasileiro, principalmente dos jovens. No imaginário popular, o carro é símbolo de status social, de acesso a várias mulheres, de masculinidade, de liberdade e autonomia. Não é apenas um meio de transporte, há uma supervalorização do automóvel. Se um trabalho forte de educação para o trânsito, envolvendo as mais diversas esferas, criminal inclusive, não for realizado logo, essas informações do senso comum serão as únicas que, de fato, ecoarão na mente dos jovens quando se apoderarem de um veículo automotor.

4 | INFLUÊNCIA DAS MÍDIAS NO COMPORTAMENTO DO JOVEM CONDUTOR

Abre-se um parêntese para se falar um pouco sobre adolescência e trânsito, pois é neste segmento da população que o número de acidentes vem preocupando as autoridades. Segundo o Mapa da Violência, os acidentes de trânsito são, no Brasil, a primeira causa de morte entre pessoas de 15 a 29 anos, sendo os adolescentes o grupo mais vulnerável à influência de seus pares e da mídia, seja através de propagandas, filmes ou das músicas veiculadas nacionalmente.

Discute-se sob o prisma da Psicologia e das teorias de formação da identidade, principalmente dos meninos, apontando a forte correlação existente entre os papéis de gênero e os números de acidentes e mortes no trânsito.

O conceito de adolescência adotado, para este estudo, é o definido por Papalia, Olds e Feldmam (2006). Para essas autoras, a adolescência caracteriza-se por um longo período de transição no desenvolvimento entre a infância e a idade adulta, que envolve grandes mudanças físicas, cognitivas e psicossociais inter-relacionadas, durando, aproximadamente, 10 anos, ou seja, dos 11 ou 12 até pouco antes ou pouco depois dos 20 anos, embora seu ponto de início não seja claramente definido. De maneira geral, considera-se que começa com a puberdade, período onde ocorrem a maturação sexual e a fertilidade. Por oportuno, esclarece-se que o conceito de adolescência ganhou corpo, no ocidente, durante o século XX, pois, antes desta época, as crianças ocidentais entravam no mundo adulto quando estavam fisicamente maduras ou quando aprendiam um ofício. Hoje, o ingresso na vida adulta leva mais tempo e é menos bem definido, levando-se em conta que a puberdade começa mais cedo e o aprendizado vocacional tende a ocorrer mais tarde.

Para Laranjeira (2004, p. 50), a adolescência “pode ser caracterizada como um período de vida onde está presente e é valorizada a experimentação”. Entre as condutas e atitudes típicas do comportamento adolescente, Elkind (1984 apud PAPALIA; OLDS, 2000) descreve a suposição de invulnerabilidade, usando o termo fábula pessoal para denotar a crença dos adolescentes de que são pessoas especiais, que sua experiência de vida é única e não estão sujeitos às regras que governam o resto do mundo. Trata-se de uma forma especial de egocentrismo que aparece, de maneira acentuada, no início da adolescência e está na base de grande parte dos comportamentos arriscados e autodestrutivos, como: uma moça pensa que ela não pode se tornar uma viciada em drogas, um rapaz pensa que ele não pode ser morto disputando um ‘racha’ ou dirigindo alcoolizado.

Um estudo feito por psicólogos e neurocientistas de sete universidades americanas, usado como referência pela Suprema Corte dos Estados Unidos, afirma que, enquanto as áreas do cérebro responsáveis pela emoção amadurecem rapidamente, o córtex pré-frontal, responsável por funções de controle, como a capacidade de julgamento e avaliação de riscos, só se desenvolve completamente no fim da adolescência. Por isso, conclui o estudo, crianças e adolescentes são facilmente influenciados pela opinião de terceiros, têm um enorme apetite por situações de risco, tendem a pensar apenas no prazer imediato daquilo que fazem e, frequentemente, subestimam as consequências de seus atos (GLOBO, 2010).

Do ponto de vista dos instrutores entrevistados para esta pesquisa, motoristas mais jovens são mais irresponsáveis no trânsito que os mais maduros. Um desses entrevistados chega a comparar seu comportamento de adolescente ao dos adolescentes dos dias de hoje e fala da potência dos carros atuais como mais um fator que põe em risco a vida dos jovens motoristas, conforme se transcreve abaixo:

H1: Antes, com 19, 20 anos eu era irresponsável, como todo jovem de hoje é irresponsável. Na minha época, era menos irresponsável porque o carro era menos potente. Eu tinha um Fiat 147, meu colega tinha um Fusca, outro tinha

uma Brasília, então era uns carrinhos que não dava nem pra correr, hoje, o cara pega um Camaro, ele vai e se acaba ali na frente, o carro a 300Km/h, aí já viu...

Diante desses argumentos, defende-se a ideia de que é preciso uma regulamentação ou autorregulação das mídias, a fim de que estas instâncias assumam seu papel na formação das mentalidades, arcando com as consequências que o bombardeio de ideias equivocadas traz para o trânsito. Glamouzirar o excesso de velocidade e o consumo de álcool, entre os adolescentes, podem ser divertidos, mas, na vida real, tais práticas quase sempre acarretam dor e sofrimento. No caso dos instrutores de trânsito, trata-se de uma tarefa inglória e pouco frutífera tentar ensinar o que é certo para os jovens, enquanto a família, que convive diariamente com eles, se abstém de educá-los, assim como a mídia os estimula a consumir drogas, dirigir em alta velocidade e desobedecer às leis do país.

Entende-se que o condutor é o principal fator de acidentes, porque é ele quem toma a decisão de seguir ou não a legislação e, quando escolhe não seguir, amplia a possibilidade de acidentes e desastres. Pergunta-se, então, por que um número tão elevado de condutores brasileiros opta por desobedecer às regras de trânsito, pondo a sua vida e as dos outros em risco. Após muita leitura e reflexão, chega-se à conclusão que, entre outros fatores, falta à maioria de nós, brasileiros, as noções básicas de cidadania, de respeito ao outro. As cenas diárias, nos noticiários de TV, mostram um número elevado de adolescentes e adultos surpreendidos disputando racha, dirigindo alcoolizados e em excesso de velocidade. Esses condutores estão violando não só o código de trânsito como, igualmente, as regras elementares de cidadania. Salienta-se que, também, os meios de comunicação e entretenimento devem ser advertidos sobre a sua parcela de culpa no momento em que glamourizam comportamentos de risco ao volante. É preciso chamar a sociedade a uma reflexão acerca de que o conceito de cidadania não envolve apenas direitos, mas, igualmente, deveres para com o coletivo.

Portanto, a Educação para o Trânsito se faz necessária para contribuir na mudança de comportamento dos componentes humanos do sistema trânsito, com o objetivo de reduzir e/ou evitar os acidentes, uma vez que o trânsito é um fenômeno eminentemente social. Diz Rozestraten (1988) que a Educação para o Trânsito e a sua Psicopedagogia não apenas lidam com a memorização e a informação, mas, também, com a formação baseada na introjeção de valores, considerada pelo autor como mais importante nesta educação. Para o autor, é a formação de valores que vai dirigir o comportamento do ser humano no seu componente ético e social, seu comportamento em relação ao sexo oposto e às hierarquias encontradas na sociedade, e à formação de uma consciência moral, através da qual saiba julgar suas próprias ações e as dos outros. Ele acredita, igualmente, que a modificação do comportamento, no trânsito, das diversas gerações, presentes na sociedade, depende muito de uma educação adequada, o que por seu turno, depende de material didático disponível que possa ser manuseado facilmente pelos professores. Por conseguinte, a

Educação para o Trânsito deve ser fruto de um trabalho integrado entre família, escola e sociedade em geral. Ações isoladas pouco podem acrescentar.

5 | RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os dados apresentados, por esta pesquisa, o apontam a forte correlação existente entre os papéis de gênero e os números de acidentes e mortes no trânsito e questionam o campo educacional no sentido de rever processos de formação dos futuros cidadãos, sejam eles motoristas ou pedestres. Conclui-se que a fragilidade da Educação para o Trânsito, no Brasil, pode ser apontada como um dos fatores colaboradores para o assustador número de acidentes com vítimas, principalmente do sexo masculino. Nesse sentido, emerge a importância de se introduzir um debate importante visando elevar a qualidade das condições em que se dá a mobilidade humana no trânsito em Sergipe e no Brasil.

REFERÊNCIAS

ABETRAN-ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO. **Mapeamento das mortes por acidentes de trânsito no Brasil**. Disponível em: <http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=12627&Itemid=2>. Acesso em: 27 jan. 2010.

ANDRADE, Sandra dos Santos. Mídia impressa e educação dos corpos femininos. In: LOURO, Guacira Lopes; FELIPE, Jane; GOELLNER, Silvana Vilodre (Orgs.). **Corpo, gênero e sexualidade**. Um debate contemporâneo da educação. Petrópolis, RJ: Vozes, 2003, p. 107-120.

BOURDIEU, Pierre. **Conferência do prêmio Goffman: a dominação masculina revisitada**. In: LINS, Daniel (org.) *A dominação masculina revisitada*. Campinas. S.P.: Papirus, 1988, p. 11-27.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro (CTB). **Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997**, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Diário Oficial da União, 2007.

CRUZ, Maria Helena Santana. **Trabalho, gênero, cidadania. Tradição e modernidade**. São Cristóvão: Editora UFS; Aracaju: Fundação Oviedo Teixeira, 2005.

_____. Inovações tecnológicas e relações de gênero no setor de serviços financeiros bancários. **Revista do Mestrado em Educação**, UFS, v. 4, p. 131-144, jan./jun., 2002.

DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua**. Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

GLOBO.COM. **Menino de 12 anos é flagrado dirigindo caminhonete no MA**. Rio de Janeiro. 27 abr. 2010c. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2010/04/menino-de-12-anos-e-flagrado-dirigindo-caminhonete-no-ma.html>>. Acesso em: 27 abr. 2010.

GRAMSCI, Antonio. **A construção do conceito de hegemonia**. São Paulo: Xamã, 2000.

GROSSI, Miriam P. Masculinidades: uma revisão teórica. Revista **Antropologia em primeira mão**, n. 1, Florianópolis, 2006, p. 4-37.

HOTT, José Lopes. **Convidados avaliam o estado das estradas no Brasil**. Brasília, Globo News, 31 dez. 2014. Entrevista concedida a Alexandre Garcia.

JULIA, Dominique. A cultura escolar como objeto histórico. **Revista Brasileira de História da Educação**. Campinas, n. 1, p. 9-43, jan./Jun., 2001.

LARANJEIRAS, Ana Rita. Não és homem não és nada: Masculinidade e comportamentos de risco. In: AMÂNCIO, Lúcia (org.) **Aprender a ser homem. Construindo masculinidades**. LISBOA: Livros Horizonte, 2004, p. 51-73.

MARQUES, A. M. **Masculinidade e profissões: discursos e resistências**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

MARTINHO, Teresa. Viver jovem, morrer depressa: masculinidade e condução de risco. In: AMÂNCIO, Lúcia (Org.) **Aprender a ser homem. Construindo masculinidades**. Lisboa: Livros Horizonte, 2004, p. 75-70.

MEIRA, Paulo Roberto. **A publicidade da indústria automobilística e a segurança do trânsito**. Rio Grande do Sul: Instituto Zero, 2003.

PANICHI, Renata Maria Dota; WAGNER, Adriana. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. **Revista Interamericana de Psicologia**, México, v. 40, n. 2, p. 159-166.

PAPALIA, D. E.; OLDS, S. W. **Desenvolvimento Humano**. Porto Alegre: Artes Médicas Sul, 2000.

PAPALIA, Diane E.; OLDS, Sally Wendkos; FELDMAM, Ruth Duskin. **Desenvolvimento Humano**. Porto Alegre: Artes Médicas Sul, 2006.

ROZESTRATEN, R J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU, 1988.

SEFFNER, Fernando; PARKER, Richard; EMIL, Luana Rosado. Identidades masculinas “não hegemônicas” e ações de cuidado à AIDS “progressistas” na Casa Fonte Colombo em Porto Alegre.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Análise de Discurso 84, 90, 224, 227, 239

Assédio 118, 119, 120, 121, 122, 183, 203

C

Cidadania 20, 36, 53, 54, 65, 126, 172, 187, 191, 193, 199, 226, 238, 272, 273, 274

Coeducação 62, 70, 71

Cultura 24, 96, 97, 99, 104, 105, 106, 108, 155, 213, 241, 272, 273, 277

Cultura Machista 96

D

Desigualdade 12, 16, 26, 63, 64, 110, 114, 116, 120, 134, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 151, 177, 178, 188, 194, 224, 226, 237, 238, 239, 271

Diferença Sexual 28, 31, 32, 62, 63, 66, 67, 68, 70, 71, 157, 190

E

Educação 35, 36, 38, 41, 53, 54, 55, 62, 68, 70, 71, 83, 94, 96, 97, 99, 100, 102, 104, 105, 106, 108, 109, 117, 155, 164, 187, 189, 191, 192, 193, 194, 195, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 212, 213, 226, 228, 240, 241, 252, 254, 263, 268, 272, 273, 274, 275, 276, 277

Educação Formal 111, 132, 140, 142

Ensino de Língua Portuguesa 84, 85

Estereótipos 16, 39, 41, 44, 62, 63, 68, 69, 71, 80, 84, 85, 91, 162, 202, 218, 249, 250, 265, 276

F

Feminismo 24, 25, 26, 27, 28, 31, 35, 66, 82, 83, 123, 131, 154, 164, 165, 167, 168, 169, 172, 184, 186, 202, 212, 214, 216, 218, 220, 221, 222, 223, 270

Formação de Motoristas 36

G

Gerencialismo Neoliberal 123

Gestão Educacional 96

I

Identidade de Gênero 29, 70, 84, 91, 192, 193, 195, 197, 209, 210, 212

Identidade Feminina 24, 25, 27, 28, 30, 34, 87, 147, 210

Identidades 25, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 55, 61, 63, 84, 85, 93, 110, 111, 112, 132, 157, 196, 197, 201, 202, 207, 216, 221, 228, 233, 237, 268, 270, 271, 274, 275, 276

Imagem 40, 43, 56, 57, 58, 59, 61, 98, 133, 161, 162, 211, 226, 245, 273

Isolamento 12, 13, 16, 17, 18, 21, 23, 118

M

Masculinidades 36, 39, 55, 89

Medicalização 73, 76, 77, 78, 79, 80, 83

Moral 5, 10, 15, 53, 60, 99, 118, 119, 120, 121, 137, 143, 146, 147, 157

Mulher 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 42, 43, 44, 49, 51, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 64, 65, 66, 67, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 87, 88, 91, 92, 96, 98, 108, 110, 111, 113, 114, 115, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 124, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 134, 136, 137, 138, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 159, 167, 168, 169, 170, 172, 178, 181, 183, 184, 187, 190, 194, 195, 203, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 221, 225, 226, 227, 228, 230, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 241, 243, 247, 248, 249, 250, 252, 259, 260, 261, 266, 273, 274, 275, 276

Mulheres 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 34, 39, 40, 44, 49, 51, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 85, 86, 87, 89, 91, 92, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 121, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 144, 145, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 190, 191, 192, 193, 194, 197, 201, 202, 203, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 259, 260, 264, 265, 266, 267, 268, 270, 271, 273

P

Papéis de Gênero 36, 51, 54, 194

Patriarcalismo 26, 118, 119, 120, 121, 203, 212

Pin-Up 56, 57, 59, 60, 61

Políticas Públicas 115, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 136, 166, 183, 190, 192, 194, 195, 221, 236, 240

Práticas Escolares 96, 102, 274

Q

Quebradeira de Coco Babaçu 110, 112, 117

S

Saúde da Mulher 73, 74, 80, 82, 113, 134, 142, 145, 149, 150, 152

Século XX 108

Sexualidade 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 54, 57, 58, 60, 61, 63, 66, 70, 71, 77, 79, 82, 83, 94, 95, 132, 143, 155, 156, 159, 163, 164, 169, 187, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 212, 213, 216, 243, 244, 248, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277

T

Trabalhista 118, 203

Trânsito 36, 37, 38, 39, 40, 41, 44, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 159, 214, 218, 219, 220, 221

V

Violências 13, 15, 110, 113, 143, 198, 268, 269, 270, 271

RELAÇÕES DE GÊNERO E AS SUBJETIVIDADES EM CONTEXTOS CULTURAIS 2

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 

RELAÇÕES DE GÊNERO E AS SUBJETIVIDADES EM CONTEXTOS CULTURAIS 2

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 