

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS – UFSCar  
CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS – CECH  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA –  
PPGS**

**ALINE PEREIRA DUTTON**

**TRABALHO E GÊNERO:  
TRABALHADORES E TRABALHADORAS EMBARCADOS NA  
PESCA TURÍSTICA NO PANTANAL MATO-GROSSENSE**

São Carlos  
2019

ALINE PEREIRA DUTTON

**TRABALHO E GÊNERO:**  
**TRABALHADORES E TRABALHADORAS EMBARCADOS NA**  
**PESCA TURÍSTICA NO PANTANAL MATO-GROSSENSE**

Tese de Doutorado apresentada como requisito para obtenção do título de Doutora em Sociologia junto ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS) da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar).

Orientador: Professor Doutor Jacob Carlos Lima.

São Carlos  
2019



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS**

Centro de Educação e Ciências Humanas  
Programa de Pós-Graduação em Sociologia

---

**Folha de Aprovação**

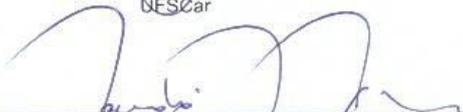
---

Assinaturas dos membros da comissão examinadora que avaliou e aprovou a Defesa de Tese de Doutorado da candidata Aline Pereira Dutton, realizada em 16/12/2019:



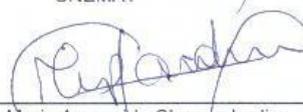
---

Prof. Dr. Jacob Carlos Lima  
UNESCar



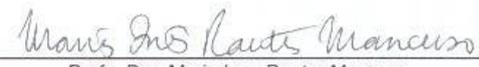
---

Prof. Dr. Sandro Benedito Sguarezi  
UNEMAT



---

Profa. Dra. Maria Aparecida Chaves Jardim  
UNESP



---

Profa. Dra. Maria Ines Rauter Mancuso  
UFSCar



---

Profa. Dra. Aline Suelen Pires  
UFSCar

**Ao meu pai Dino Moreira Dutton (in memoriam) e à minha mãe Maria Cecília Pereira Dutton pelo exemplo de vida e ensinamentos. E aos meus amados filhos Iasmin, Victor Hugo e Cecília, por compartilharem os melhores sentimentos.**

## AGRADECIMENTOS

Quatro anos se passaram. Refletir sobre a construção dessa trajetória é lembrar o caminho percorrido. Foram momentos de aprendizados, amadurecimento, resistência, conflitos, mudanças, desafios, superação, risos e choros, envoltos de muitas relações estabelecidas que contribuíram significativamente para a concretude dessa realização pessoal, acadêmica e profissional.

Cada pessoa que esteve ao meu lado, solidarizando, apoiando, incentivando, contribuindo, compartilhando, deixou um pouco de si, e a vocês eu deixo registrada a importância que tiveram nessa caminhada com meus sinceros agradecimentos.

**À Minha querida Mãe, Maria Cecília,** agradeço por estar sempre ao meu lado, apoiando e sonhando meus sonhos. Obrigada especialmente pelo apoio na educação e cuidados dedicados aos meus filhos, especialmente à Cecília durante o período em que estive cumprindo o estágio obrigatório em São Carlos - SP.

**Aos meus filhos Iasmin, Victor Hugo e Cecília,** sou imensamente grata pelo amor que nos une e que nutre nossa família. Eu sei que durante este período tivemos que lidar com as ausências, conflitos e saudades, mas nunca nos perdemos no caminho, pois a compreensão e cumplicidade afloraram mais ainda em nosso lar. E é assim que seguimos compartilhando a vida, sempre de mãos dadas, essa conquista é nossa. Sem a sabedoria e apoio de vocês este sonho não teria se concretizado, eu vos amo infinitamente.

**Aos meus irmãos, Luciana, Simone e Tiago,** agradeço a vocês pelas palavras de incentivo e carinho. Especialmente você Simone que, junto a nossa mãe, se doou no papel de tia se dedicando à Cecília em minha ausência.

**À minha amiga/irmã Gisele Souza Moraes e minha querida amiga Marcela Franco**, pela amizade, palavras motivadoras nos dias difíceis, por todo apoio compartilhado.

**Ao meu namorado Jullian Cezar Zan**, que entrou em minha vida nos dois últimos anos dessa trajetória. Foi parceiro, paciente, ouvinte, me aconselhou, incentivou, motivou a superar as fases mais complexas da pesquisa. Obrigada meu amor por fazer parte dessa realização.

**À família DINTER/Sociologia**, que em nome do amigo José Pereira Filho estendo meus agradecimentos a todos os colegas de jornada pela solicitude e solidariedade ao longo desses anos. Pelos diálogos e acolhidas, por momentos enriquecedores de troca de saberes.

Em especial à minha amiga Noemi, mulher inspiradora, que tive o privilégio de dividir apartamento durante nossa estadia em São Carlos - SP, e compartilhar sentimentos verdadeiros e recíprocos. E que nos últimos 45 dias acolheu em nosso "apê" a minha pequena Cecília, dando amor e carinho.

A Maria Auxiliadora (Dora) e Lucinéia, parceiras nas práticas esportivas de caminhada e corrida em SANCA. Tias de coração que o Doutorado deu à Cecília. Obrigada Dora, pelas caronas solidárias, pelas preocupações, apoio e por nos acolher em sua família. Lu, gratidão pelo carinho, brincadeiras e amor compartilhados.

**Ao Prof. Dr. Paulo Alberto Vieira dos Santos, da Universidade do Estado de Mato Grosso - UNEMAT**, por acreditar no Projeto DINTER/SOCIOLOGIA e viabilizar a sua realização.

**A Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT)**, especialmente ao Prof. Dr. Sandro Benedito Sguarezi, coordenador do Núcleo de Pesquisa, Extensão e Estudos da Complexidade do Mundo do Trabalho (NECOMT) e da Incubadora de

Organizações Coletivas Autogestionárias, Solidárias e Sustentáveis (IOCASS) e ao Grupos de Pesquisa: Desenvolvimento Regional Sustentável e as Transformações no Mundo do Trabalho (GDRS), pela oportunidade em fazer parte deste universo de pesquisa e extensão que tem contribuído significativamente nas discussões sobre trabalho e gênero, como também nas minhas práticas pedagógicas.

**Ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UFSCar**, manifesto aqui a minha gratidão a todos os docentes, e à técnica administrativa do Programa, que contribuíram para minha formação acadêmica de doutorado. Agradeço também aos colegas de formação do Programa de Pós-Graduação em Sociologia pela convivência respeitosa e por compartilharem conhecimentos e experiências acadêmicas.

**À Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> Aline Suelen Pires e Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Isabel Pauline Hildegard**, meus respeitosos agradecimentos por comporem minha banca de qualificação, pelas contribuições teóricas significativas.

**À banca de defesa de tese**, o Professor Dr. Sandro Benedito Sguarezi, a Professora Dra. Maria Aparecida Chaves Jardim, a Professora Dra. Maria Inês Rauter Mancuso e a Professora Dra. Aline Suelen Pires, por aceitarem compor a minha banca de defesa da tese e pelas reflexões pertinentes.

**Ao meu orientador Prof. Dr. Jacob Carlos Lima**, foi uma imensa honra tê-lo como meu orientador. Gratidão por acreditar na pesquisa, pela paciência, compromisso, generosidade e confiança. Muito Obrigada por compartilhar conhecimentos, pela oportunidade em aprender sobre pesquisa sociológica. Registro a minha gratidão e admiração, por ter sido sempre solícito e atencioso, em que conduziu as orientações, mesmo à distância, com dedicação e compromisso, suavizando as angústias e transmitindo segurança, deixando a caminhada mais leve.

**Aos trabalhadores e trabalhadoras embarcados no setor do turismo da pesca no Pantanal Mato-grossense**, pelas relações de confiança, pela convivência

respeitosa, pelos diálogos, pela enriquecedora vivência que muito acrescentou na minha vida, proporcionando momentos únicos de aprendizado. A vocês minha admiração e carinho.

Mais um percurso vencido! Sei que ainda terei uma longa caminhada nesta desafiante estrada acadêmica, mas é com vocês que compartilho a imensa alegria de finalizar com êxito esse trecho.

## RESUMO

Esta pesquisa se insere na discussão sobre relações de trabalho e gênero. Pretendemos estudar a percepção dos trabalhadores e trabalhadoras sobre a divisão sexual no trabalho embarcado no turismo da pesca no Pantanal Mato-Grossense, com intuito de analisar como as relações de trabalho a bordo operam relações de poder e hierarquizam as relações sociais que extrapolam o espaço de trabalho. Nossa questão de pesquisa é como homens e mulheres atuam e justificam a divisão sexual do trabalho num espaço onde esta divisão se embaralha? O universo da pesquisa compreende homens e mulheres que trabalham embarcados em distintas ocupações, nos barcos – hotéis que atuam no setor turístico da pesca na região pantaneira de Cáceres – MT. Esses trabalhadores e trabalhadoras ficam confinados de cinco a sete dias no período de temporada de pesca aberta, comumente entre março a outubro. A pesquisa tem seu ineditismo por se consolidar na região de maior extensão do Pantanal Mato-Grossense e abordar, sobretudo, a divisão sexual do trabalho embarcado em Empreendimentos Hoteleiros Fluvial. Realizamos observações nos locais de trabalho (porto da cidade e embarcações), entrevistas semiestruturadas e aplicamos um questionário socioeconômico. Os dados empíricos evidenciaram que o trabalho embarcado é, majoritariamente, formado por homens, na faixa etária entre 30 e 49 anos, os quais atuam no setor em média há 10 anos. Entre as embarcações atuantes no setor apenas três possuem trabalhadoras mulheres, cujas ocupações são em funções construídas social e historicamente como femininas. Os principais motivos que contribuem para a não inserção e/ou permanência das mulheres no contexto do trabalho embarcado são: a infraestrutura da embarcação; confinamento associado à ausência do lar; relações afetivas; e divisão sexual do trabalho. Observamos que o trabalho embarcado é permeado por ambiguidades e contradições que reforçam os arranjos e amarras sociais imbricadas por uma violência não visível na percepção dos trabalhadores homens e mulheres, naturalizadas pelo *habitus*. As relações hierárquicas e de poder, emergem desde a configuração organizativa e operacional do trabalho, nas funções exercidas, como também nas relações sociais estabelecidas. A percepção dos trabalhadores reitera a naturalização incorporada sobre feminilidades e masculinidades nas esferas privada e pública, reproduzindo formas de dominação simbólica entre os gêneros.

**Palavras-chave:** trabalho, gênero, trabalho embarcado, divisão sexual do trabalho, pesca turística.

## ABSTRACT

This research is part of the discussion about labour relationships and gender. We intend to study the male and female workers' perception of the sexual division in the offshore work in fish tourism in Pantanal, Mato Grosso, to analyze how the working relationships on board operate power relationships and hierarchize the social relationships that go beyond the workspace. Our research problem is how do men and women act and justify the sexual division of labor in a space where that division gets mixed up? The research universe comprises men and women who work in different occupations at the boats - hotels, that operate in the fishing tourism sector at the Pantanal (swamp) region of Cáceres - MT. These workers are confined for five to seven days, during the fishing season, commonly between March and October. The research has its originality because it is consolidated in the largest area of the Pantanal Mato-Grossense and focuses, above all, on the sexual division of the work embarked on river hotel companies. Observations have been conducted in the workplace (city harbour and boats) and semi-structured interviews and a socioeconomic questionnaire have been held. Empirical data has shown that offshore work is mostly made up of men, aged between 30 and 49 years old, who have worked in this sector for an average of 10 years. Among the vessels operating in the sector, only three boats have female workers in jobs which have been historically and socially been considered women's jobs. The main reasons that contribute to the non-insertion and / or permanence of women in the context of offshore work are the following: the boat's infrastructure; confinement associated with homelessness; affective relationships and gender division of labour. We have noticed that offshore work is permeated by ambiguities and contradictions that reinforce the social arrangements and bonds imbricated by violence not visible in the perception of male and female workers, naturalized by the habitus. Hierarchical and power relationships emerge from the organizational and operational configuration of work, the job functions performed, as well as the established social relationships. The workers perception reiterates the embodied naturalization of femininity and masculinity in private and public spheres, reproducing forms of symbolic domination between genders.

**Keywords:** job, gender, offshore work, division of labor, fishing tourist.

## RÉSUMÉ

Cette recherche s'inscrit dans la perspective de l'approche genre en contexte professionnel. Nous avons l'intention d'étudier la perception des travailleurs à propos de la division hommes et des femmes dans le travail embarqué dans le tourisme de pêche Pantanal à Mato Grosso. Dans le but d'obtenir un résultat satisfaisant nous avons analysé comment les relations de travail à bord sont opérées, des relations de pouvoir sont hiérarchisées et comment les relations sociales vont au-delà même de l'espace de travail. Le problème de la recherche est comment les hommes et les femmes agissent-ils et justifient-ils la division du travail selon le genre dans un espace où cette division se mélange? L'univers de la recherche comprend des hommes et des femmes, ils sont de différents corps professionnels et travaillent de cinq à sept jours, confinés, dans les bateaux hôteliers qui opèrent dans le secteur du tourisme de la pêche, généralement entre mars et octobre, saison de pêche ouverte dans la région du Pantanal spécifiquement de Cáceres - MT. La recherche est originalité parce que se consolide dans la région de plus grande extension du Pantanal Mato-Grossense et aborde, avant tout, la division de genre dans le travail embarqué dans les développements hôteliers fluviaux. Au cours de notre recherche, nous avons effectué des observations sur le lieu de travail (ville portuaire et bateaux), des entretiens semi-structurés et appliqué un questionnaire basé sur l'aspect socio-économique. Les données empiriques ont montré que le travail d'embarquement est principalement composé d'hommes âgés de 30 à 49 ans, qui travaillent dans le secteur pendant 10 ans en moyenne. Parmi les bateaux opérant dans le secteur, seulement trois comptent des travailleuses, dont les occupations sont exercées socialement et historiquement par des femmes. Les principales raisons qui contribuent à la non-insertion et / ou à la permanence des femmes dans le contexte du travail d'embarquement sont les suivantes: l'infrastructure du bateau; séquestration associée à l'itinérance; relations affectives; et division sexuelle du travail. Nous avons observé que le travail embarqué est imprégné d'ambiguïtés et de contradictions. Celles-ci renforcent les arrangements et les liens sociaux imbriqués par une violence invisible dans la perception des travailleurs masculins et féminins, naturalisés par l'habitude. Les relations hiérarchiques et de pouvoir émergent de la configuration organisationnelle et opérationnelle du travail, dans les fonctions exercées, ainsi que dans les relations sociales établies. La perception des travailleurs réitère la naturalisation incorporée de la féminité et de la masculinité dans les sphères privée et publique, reproduisant des formes de domination symbolique entre les sexes.

**Mots-clés:** travail, genre, travail embarqué, division selon genre dans du le travail, tourisme de pêche.

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1</b> – Barcos-hotéis sob a Jurisdição da Agência Fluvial de Cáceres – MT.....	21
<b>Quadro 2</b> – Caracterização dos Trabalhadores/as embarcados entrevistados/as.....	26
<b>Quadro 3</b> – Ocupações nos empreendimentos hoteleiros fluviais.....	55

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> – Caracterização dos sujeitos participantes do questionário socioeconômico.....	25
<b>Tabela 2</b> – Aquaviários formados nos últimos anos pela Agência Fluvial de Cáceres-MT.....	40
<b>Tabela 3</b> – Perfil dos trabalhadores embarcados em relação à sua ocupação.....	54
<b>Tabela 4</b> – Perfil dos trabalhadores/as em relação à escolaridade associado a faixa etária .....	57
<b>Tabela 5</b> – Tempo de serviço dos trabalhadores embarcados homens.....	60
<b>Tabela 6</b> – Rendimentos médios mensais do trabalhador/a embarcado.....	62
<b>Tabela 7</b> – Barcos-hotéis atuantes no turismo da pesca entre 2017 e 2019.....	67

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> – Mapa de localização do município de Cáceres – MT.....	27
<b>Figura 2</b> – Largada da Pesca embarcada do 38º Festival Internacional de Pesca.....	32
<b>Figura 3</b> – Pesca Tradicional em Canoa do 38º Festival Internacional de Pesca .....	32
<b>Figura 4</b> – Pesca Infanto-Juvenil do 38º Festival Internacional de Pesca.....	33
<b>Figura 5</b> – Vista do Cais da Praça Barão do Rio Branco, Cáceres – MT.....	34
<b>Figura 6</b> – Vista do Ancoradouro, margem esquerda do Rio Paraguai, Cáceres – MT.....	65
<b>Figura 7</b> – Barcos-hotéis (A, B, C e D) da região de Cáceres – MT.....	68
<b>Figura 8</b> – Camarote/Suíte do empreendimento hoteleiro fluvial .....	69
<b>Figura 9</b> – Salão de refeições acoplado à sala de multimídia.....	70
<b>Figura 10</b> – <i>Deck</i> de uma embarcação de grande porte.....	71
<b>Figura 11</b> – Mictório masculino no <i>Deck</i> de uma embarcação de grande porte.....	72
<b>Figura 12</b> – Dinâmica do trabalho no Cais.....	74
<b>Figura 13</b> – Organograma Funcional dos empreendimentos hoteleiros fluviais.....	76
<b>Figura 14</b> – Turista e Piloteiro em momento de pesca esportiva.....	84
<b>Figura 15</b> – Turista e Piloteira mulher em momento de pesca esportiva.....	85
<b>Figura 16</b> – Premiação em Troféu para o turista e Piloteiro.....	85
<b>Figura 17</b> – Embarcação atracando no Cais pós-viagem.....	86

## SUMÁRIO

<b>1. TRAJETÓRIA DA PESQUISA .....</b>	<b>15</b>
1.1. INTRODUÇÃO: O OBJETO .....	15
1.2. DELIMITANDO A PESQUISA: APROXIMAÇÃO COM O CAMPO EMPÍRICO .....	19
<b>2. DESCRREVENDO O CAMPO EMPÍRICO: PRINCESINHA DO PARAGUAI, CÁCERES – MT.....</b>	<b>27</b>
2.1. ATIVIDADES PESQUEIRAS NO PANTANAL CACERENSE .....	35
2.2. TRAJETÓRIAS E MOBILIDADES: FORMAÇÃO E INSERÇÃO NO TRABALHO EMBARCADO NO TURISMO DA PESCA .....	41
<b>3. TRABALHO EMBARCADO NO TURISMO DA PESCA NO PANTANAL MATO-GROSSENSE .....</b>	<b>54</b>
3.1. PERFIL DOS TRABALHADORES E TRABALHADORAS EMBARCADOS NO TURISMO DA PESCA NO PANTANAL MATO-GROSSENSE .....	54
3.2. EMPREENDIMENTOS HOTELEIROS FLUVIAIS: CARACTERÍSTICAS E PECULIARIDADES DAS EMBARCAÇÕES .....	65
3.3. ORGANIZAÇÃO E ROTINA DO TRABALHO A BORDO .....	73
3.4. CAIS: ESPAÇO DE SOCIABILIDADES ENTRE OS AGENTES SOCIAIS QUE FOMENTAM O TRABALHO EMBARCADO .....	80
<b>4. A DIVISÃO SEXUAL NO TRABALHO EMBARCADO: IMPLICAÇÕES, CONTRADIÇÕES E ANTAGONISMOS NAS RELAÇÕES DE GÊNERO .....</b>	<b>88</b>
4.1. TRABALHO E GÊNERO: CATEGORIAS ANALÍTICAS.....	88
4.2. PERCEPÇÕES DOS TRABALHADORES E TRABALHADORAS EMBARCADOS SOBRE A DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO EMBARCADO .....	94
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>108</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>112</b>
<b>APÊNDICES .....</b>	<b>121</b>
APÊNDICE I – ROTEIRO DE ENTREVISTAS.....	121
APÊNDICE II – QUESTIONÁRIO SOCIOECONÔMICO .....	122

## 1. TRAJETÓRIA DA PESQUISA

### 1.1. INTRODUÇÃO: O OBJETO

Esta pesquisa emerge a partir de inquietações e reflexões que me acompanham desde o período de estudos realizados no Programa de Mestrado em Educação da Unemat, na linha de pesquisa Educação e Diversidade, em que abordei a ressignificação do corpo feminino no processo educativo em uma experiência de organização do trabalho coletivo na perspectiva da Economia Solidária.

Ao ingressar no Doutorado em Sociologia, a intenção de pesquisa era dar continuidade as discussões sobre trabalho e gênero no viés sociológico no contexto dos Empreendimentos Econômicos Solidários, especificamente na Rede Autogestionária de Cooperativas e Associações de Catadores de Resíduos Sólidos do Estado de Mato Grosso – CATAMATO. Contudo, no decorrer do primeiro ano houve mudanças em minha vida pessoal, e que, me remeteu a pensar um novo objeto que contemplasse discussões no âmbito da temática trabalho e gênero.

Ao refletir sobre as minhas práticas sociais e historicidade de vida, retomei memórias da minha trajetória. Filha de militar, natural de Brasília-DF, mudei com meus pais e irmãos para a cidade de Cáceres, no estado de Mato-Grosso, na década de 90, aos 10 anos de idade. Essa mudança foi em decorrência ao sonho do meu pai de encerrar a carreira militar em uma cidade interiorana, à beira rio, para que pudesse desfrutar da pesca esportiva como prática de lazer. Desde então, nossos finais de semana eram à beira do rio Paraguai, sempre em área urbana, locais próximos a ponte Marechal Rondon, que liga Cáceres a rodovia BR 070/174 e em outros momentos no Cais em região central.

Diversas vivências em pescarias de barranco com meu pai marcaram meus tempos de infância. Sempre muito observadora, percebia que poucas mulheres frequentavam aqueles espaços, seja para pescaria ou banho de rio. A circulação de pessoas era grande, contudo, a presença era majoritária de homens, tanto em atividades pesqueiras de subsistência, quanto a pesca esportiva. Esse contexto social se consolidou ao longo dos anos, demarcando as relações sociais na extensão do rio Paraguai. E foi, a priori, essas memórias que despertaram o interesse em compreender como as relações de trabalho e gênero se consolidam no âmbito dos empreendimentos hoteleiros fluviais, que atuam no setor da pesca turística.

Esta pesquisa buscou analisar as relações trabalho e gênero no contexto do trabalho embarcado no setor do turismo da pesca no Pantanal Mato-grossense na cidade de Cáceres –

MT, verificando como as relações de trabalho a bordo operam relações de poder e hierarquizam as relações sociais.

As discussões sobre trabalho e gênero vêm demonstrando como operam as relações hierárquicas e de poder, acentuando as desigualdades entre homens e mulheres, sobretudo, como as diferenças no trabalho refletem as relações sociais no tempo, espaço e contexto histórico. Tendem a questionar as próprias categorias de mulher e feminino e de homem e masculino, se sobrepondo ao binarismo, e indicando a relevância em apreender fundamentações que questionem as maneiras como hierarquizam as relações de poder no âmbito do trabalho. As transformações ocorridas em escala global no mundo do trabalho desde o período do capitalismo industrial acentuaram essas questões, e com isto a necessidade de avançar em debates sobre as relações de gênero para além da categoria relacional dos sexos. Antes o masculino, visto em suas inserções e permanências nas Instituições estatais e militares, e ainda como provedor da família, agora vivencia o conflito de lidar com novas relações no contexto familiar e do trabalho. As atribuições e papéis sociais passam a serem questionadas, as práticas sociais transformadas e as identidades reconfiguradas.

As agendas de pesquisa sobre a temática emergem a partir das décadas de 70 e 80, com a maior inserção das mulheres na esfera pública no contexto do trabalho assalariado. Estes estudos têm sido abordados em distintas perspectivas teóricas, embora seus construtos tendam a recair principalmente sobre a inserção e permanência da mulher em setores econômicos específicos, nos quais evidenciam que as mulheres continuam ocupando funções precárias e vulneráveis, permanecendo em atividades demarcadas e identificadas como trabalho feminino, especialmente os relacionados aos cuidados: empregada doméstica, enfermeira, cuidadora de idosos e crianças, professoras etc. Ou ainda quando as mulheres, mesmo capacitadas para exercer atividades profissionais com igual ou maior competência que os homens, a remuneração nem sempre é de equidade, são menos valorizadas e com menor prestígio.

Esta realidade é observada no município de Cáceres – MT, situado em região pantaneira. O trabalho embarcado no turismo da pesca esportiva se constitui como relevante setor para a economia local, no qual gera trabalho e renda a um número expressivo de munícipes. Trata-se de uma área que atua no segmento turístico, em que oferece serviços de hospedagem especializada em barcos-hotéis, com alimentação (café da manhã, almoço e jantar), guias de pesca capacitados, barcos de alumínio com motor, contemplação da biodiversidade do pantanal e pesca esportiva. Para prestação desses serviços, a sua organização

funcional compreende diversas funções<sup>1</sup>: Comandante da embarcação, Maquinista, Taifeiro<sup>2</sup>, Cozinheiro/a fluvial, Auxiliar de cozinha, Camareiro/a, Piloteiro (guia de pesca).

Essas ocupações, por estarem relacionadas à reprodução social do espaço privado, em que tradicionalmente em terra firme são construídas como atividades femininas, evidenciam um antagonismo, sobretudo, na perspectiva da divisão sexual do trabalho, no qual o setor é construído hegemonicamente como masculino. Nossa questão de pesquisa foi: como homens e mulheres atuam e justificam a divisão sexual do trabalho num espaço onde esta divisão se embaralha? Em outros termos, num espaço social no qual atividades ditas femininas são majoritariamente masculinas.

Temos como hipótese que o trabalho embarcado nos empreendimentos hoteleiros fluviais consolida um campo simbólico, com ambiguidades, contradições e antagonismos presentes nas relações de trabalho e gênero, as quais implicam nas construções sociais de feminilidades e masculinidades reforçam o papel do homem em sua centralidade nas relações de poder. Isto é justificado pelas representações de sua corporalidade, ou seja, o trabalho embarcado necessita de força física, disposição a jornadas extensas e exposição ao risco, vistas como sinônimo de virilidade, mesmo em ocupações que, em outros espaços, sejam consideradas como femininas: Taifeiro, Cozinheiro, Camareiro etc. Ao mesmo tempo refletem não apenas nas relações assimétricas entre os gêneros, mas também hierarquizam relações sociais entre os trabalhadores, que extrapolam o espaço de trabalho.

Para Hirata (2001-2002) e Kergoat (2003), o trabalho na sociedade capitalista exige a compreensão da divisão sexual do trabalho, concretamente, da maneira como ocorre em determinado contexto histórico a divisão social do trabalho a partir das relações sociais de sexo. As relações de trabalho entre homens e mulheres operam a partir de dois princípios: da separação e da hierarquização, atribuindo papéis e funções sociais com elementos simbólicos, concentrando as mulheres em setores culturalmente determinados como femininos, os quais promoveram sócio-historicamente fronteiras que demarcam relações hierárquicas e de poder substancialmente, referenciando campo de inferioridade às tarefas femininas à condição masculina.

Na perspectiva das masculinidades, Eccel (2009) destaca que as discussões sobre gênero e trabalho universalizam o homem, naturalizando-o no espaço público sem generificar,

---

<sup>1</sup> As funções e atribuições no trabalho embarcado serão apresentadas no capítulo 3.

<sup>2</sup> O Taifeiro é o trabalhador cujas atribuições são relativas à hospedagem e alimentação, sendo responsável pela limpeza e arrumação dos camarotes e banheiros, e do salão de refeições.

apontando para a necessidade de considerar as especificidades e ações sociais em suas temporalidades, de modo que o objeto de investigação não seja analisado somente pela dimensão relacional, mas que considere o homem e as diferentes maneiras de ser homem em determinado contexto social e cultural.

Perticarrari (2007), ao estudar os trabalhadores metalúrgicos de São Carlos – SP, procurou analisar de que modo a feminização crescente no espaço público tem afetado a divisão do trabalho doméstico e a construção da identidade social masculina. Apreendeu sua análise a partir da percepção dos trabalhadores, observando os impactos para construção ou reiteração de identidades de gênero, considerando a inserção geracional no mundo do trabalho. Seu estudo apontou que mesmo com as transformações na reestruturação produtiva, as mudanças em relação à divisão sexual do trabalho são mínimas, contudo, tem provocado reflexões na construção da identidade masculina e nas novas formas de masculinidades.

A produção sobre as masculinidades tem buscado analisar a pluralidade manifestada deste fenômeno imbricada em diferentes relações. Dentre os principais teóricos que abordam as masculinidades, nos embasamos em Kimmel (1998) e Connell (1995), que incluíram em seus debates teóricos e políticos o homem e as masculinidades no trabalho, os quais demonstraram interesse nas questões identitárias, práticas sociais e condutas.

Os estudos de Kimmel (1998), centrados nos homens norte-americanos apontaram que as masculinidades são construções sociais que ocorrem conforme a cultura e a temporalidade, nas quais as variáveis sociais realocam as masculinidades estabelecendo relações de poder entre sujeitos de um mesmo gênero. Para Connell (1995), as masculinidades estão associadas a relações de poder e dominação que são consideradas de ordem social, as quais devem ser analisadas a partir das práticas e ações sociais exercidas pelos homens.

Ao buscarmos elementos para análise das relações de poder no contexto do trabalho embarcado, nos embasamos nas bases teórica de Pierre Bourdieu à luz da concepção de *habitus*, campo social. Tendo em vista, principalmente as trajetórias sociais associadas as historicidades de vida dos trabalhadores e trabalhadoras que atuam nos Empreendimentos Hoteleiros Fluviais no setor da pesca no pantanal de Mato Grosso.

A sociologia de Bourdieu (2001), aborda questões relacionadas as práticas sociais que são mediadas pelo *habitus*, conceituado como sistema de disposições socialmente construídas, sendo este a base das suas distinções. As experiências construídas pelo agente e a posição que este ocupa na estrutura social são fatores que configuram o modo de ver, pensar e agir no campo social, espaço simbólico de posições estruturadas que possuem hierarquia própria. A ideia do campo social pressupõe espaço de reprodução social de posições que reproduz várias formas

de naturalização. Neste sentido, observamos que o campo empírico da pesquisa se constitui como um espaço de disputas, de poder simbólico, os quais promovem relações de forças que são naturalizadas pelas disposições do *habitus*.

A tese encontra-se organizada em quatro capítulos. O primeiro capítulo buscou trazer toda a trajetória da pesquisa. Apresentamos as motivações que incitaram a pesquisa, como foi a aproximação com os sujeitos e campo empírico. Em seguida apresentamos os caminhos metodológicos que viabilizaram sua operacionalização.

No segundo capítulo discorremos sobre o campo empírico, seu contexto histórico, geográfico, econômico e social. Abordamos as trajetórias dos trabalhadores e trabalhadoras, enfatizando suas trajetórias no mercado de trabalho e sua inserção ao trabalho embarcado. Destacamos, ainda, as atividades pesqueiras no município, tendo em vista a sua importância para a produção da vida social local, a centralidade que o Rio Paraguai e o Pantanal possuem para a população e a economia local através do turismo, da pesca esportiva e amadora, e a contribuição para o crescimento dos empreendimentos hoteleiros fluviais que atuam no setor.

No terceiro capítulo, apresentamos o contexto do trabalho embarcado no turismo da pesca no Pantanal Mato-grossense. Inicialmente apresentamos o perfil dos trabalhadores e trabalhadoras atuantes no setor, no que tange às variáveis sociais e econômicas. Apresentamos as características que englobam os barcos-hotéis, a sua infraestrutura, funcionamento, organização e rotina de trabalho a bordo. E ainda discorremos sobre as relações sociais estabelecidas entre os diversos agentes sociais que transitam no tempo/espaço do Cais.

No quarto capítulo, buscamos inicialmente compreender os motivos que contribuem para a baixa inserção e/ou permanência das mulheres no contexto do trabalho embarcado. E analisamos as percepções dos trabalhadores e trabalhadoras sobre as suas ocupações em relação à divisão do trabalho.

## 1.2. DELIMITANDO A PESQUISA: APROXIMAÇÃO COM O CAMPO EMPÍRICO

O interesse pela pesquisa surgiu das memórias de infância, dos momentos de pescaria com meu pai na cidade de Cáceres – MT, associada à minha trajetória acadêmica. *A priori*, as recordações a beira rio sempre remeteram este espaço como um contexto masculino, a qual a presença feminina era discreta e minoritária. Contudo, naquela época de infância nunca havia projetado os olhares para as embarcações hoteleiras. Deste modo, acreditávamos que neste setor de trabalho a realidade poderia ser diferente, pensamos que havia um número considerável de mulheres inseridas, tendo em vista as ocupações de hospedagem e alimentação por estarem

relacionadas à reprodução social, aos cuidados e atenção (ABREU, OLIVEIRA; VIEIRA, 2016).

Num primeiro momento, a pesquisa apresentava como interesse compreender o universo do trabalho embarcado e as relações estabelecidas entre trabalho e vida das mulheres. Contudo, verificamos que a presença de homens no setor é majoritária nas funções construídas socialmente como femininas em terra, mas que nos barcos não. Passamos então a analisar como essa divisão sexual do trabalho opera nas relações sociais, dentro e fora da situação embarcada. O trabalho embarcado apresenta características peculiares, tais como, a organização do processo de trabalho, carga horária, contratação, período de ausência no âmbito familiar, relações hierárquicas.

O universo da pesquisa compreende homens e mulheres que trabalham embarcados de cinco a seis dias nos barcos-hotéis que atuam no turismo da pesca. As embarcações aptas a atuarem encontram-se sob a jurisdição da Marinha do Brasil, através da Agência Fluvial de Cáceres – MT, que é a Instituição responsável pela formação de marítimos aquaviários para atuarem embarcados.

Buscamos apreender a realidade construída nos significados atribuídos pelos sujeitos da pesquisa, e nas percepções que estes dão ao trabalho que realizam e, como essa atividade estrutura sua vida social. Para Creswell (2011, p. 31), “A intenção do pesquisador é extrair sentido dos (ou interpretar) significados que os outros atribuem ao mundo”. Justifica-se esta escolha por entendermos que as relações de trabalho constituem os elementos essenciais da existência humana, e que ocorrem por meio do movimento da realidade social,

Os principais métodos qualitativos são baseados em pesquisa de campo e no uso de técnicas que permitem a imersão do pesquisador no ambiente de pesquisa, visando à descoberta de significado e à importância dos fenômenos sociais para as pessoas envolvidas nessas configurações (OLIVEIRA, 2015, p. 136).

Ainda de acordo com Oliveira (2015), a abordagem qualitativa procura investigar em profundidade, buscar o significado na subjetividade dos sujeitos em amostra com grupos pequenos, facilitando o estreitamento de laços entre pesquisador e pesquisado.

A pesquisa de campo foi realizada em três fases, no intervalo de 2017 a 2019. A primeira fase consistiu em um estudo exploratório no Cais da Praça Barão<sup>3</sup>, à margem esquerda do Rio Paraguai, com o intuito de conhecer o trabalho embarcado nos empreendimentos

---

<sup>3</sup> Trata-se do Porto, no qual os barcos-hotéis ficam ancorados, conhecido como Cais da Praça Barão.

hoteleiros fluviais de pesca turística. Buscamos verificar a presença de mulheres nessa atividade, observar a dinâmica das relações estabelecidas entre os diversos atores presentes e estabelecer diálogos informais com os trabalhadores/as, com o objetivo de ter acesso a informações que permitissem compreender o funcionamento dos barcos.

Essa primeira inserção no campo de forma exploratória foi realizada entre julho e outubro/2017. Procuramos inicialmente observar o ambiente de trabalho e a dinâmica das relações sociais no Cais, registrando informações no diário de campo sobre o quantitativo de embarcações ancoradas, os trabalhadores/as nelas ocupadas, entabulando conversas informais com os trabalhadores que circulavam pelo local.

Como o período desta fase coincidiu com a temporada aberta da pesca, a movimentação entre partidas e chegadas de embarcações hoteleiras de pequeno, médio e grande porte eram constantes, o que dificultou estimar precisamente o número de embarcações no setor apenas observando a movimentação. Para tanto, esse dado quantitativo foi obtido na Agência Fluvial de Cáceres – MT da Marinha do Brasil, contudo, para ter acesso aos dados, foi necessário encaminhar um ofício à Instituição contendo informações sobre a pesquisa: justificativa e objetivos. A Instituição respondeu rapidamente, informando que se encontram registradas dezenove embarcações sob a jurisdição de Cáceres.

#### **Quadro 1** – Barcos-hotéis sob a jurisdição da Agência Fluvial de Cáceres – MT

Aguapé	Babilônia	Bonança	Bons Amigos
Cobra Grande	C. Barão de Melgaço <sup>4</sup>	Cruzeiro do Pantanal	Iéié
Jacaré <sup>5</sup>	Lenda do Pantanal	Locas Tour	Mínas do Pantanal
Manduvi do Pantanal	Mutum Expedições <sup>6</sup>	Pégasus <sup>7</sup>	Pantanal Vip
Sport Fishing	São Lucas do Pantanal	Tuiuiú Soberano <sup>8</sup>	

**Fonte:** Marinha do Brasil, Agência Fluvial de Cáceres-MT, 2018

<sup>4</sup> Esta embarcação continua operando no setor turístico, contudo, sob o nome de Barão do Pantanal.

<sup>5</sup> Embora esta embarcação conste sob jurisdição da Agência Fluvial de Cáceres, ela não atua na região que concentra o espaço empírico da nossa pesquisa.

<sup>6</sup> Idem.

<sup>7</sup> Esta embarcação consta na jurisdição da Agência Fluvial de Cáceres, contudo, de acordo com alguns trabalhadores embarcados e por informativos através do *site* <http://www.pescasemfronteiras.com.br/destino/barco-pegasus/39/>, a referida embarcação está desativada, não operando no setor.

<sup>8</sup> Esta embarcação consta na jurisdição da Agência Fluvial de Cáceres, contudo, de acordo com alguns trabalhadores embarcados, atualmente ela está em processo de reforma e sem data prevista para retomar as atividades.

O trabalho embarcado nos empreendimentos de barco-hotel é basicamente masculino. Em duas visitas empíricas constatamos a presença minoritária de mulheres trabalhando em duas embarcações, as quais estavam realizando trabalho de limpeza nos camarotes e na área de convés.

A presença rotineira da pesquisadora no Cais provocou curiosidade dos trabalhadores, os quais aos poucos começaram a cumprimentar e questionar a constância no local. Em uma das idas ao Cais, sentamo-nos na calçada com o caderno de campo em mãos para observar e realizar anotações sobre a dinâmica das relações de trabalho entre os diversos agentes na preparação da embarcação para a viagem. Nesta ocasião tratava-se de uma embarcação de grande porte. Além dos trabalhadores embarcados, outras relações de trabalho eram estabelecidas, com as empresas contratadas para serviços terceirizados de lavanderia, reposição de gêneros alimentícios e bebidas estavam realizando as entregas.

Naquele momento, um senhor de meia idade nos abordou, sentando-se ao nosso lado e se apresentou sutilmente como Comandante<sup>9</sup> da embarcação. Disse que já havia observado a nossa presença em outros dias circulando pelo Cais, e indagou sobre o que fazíamos por lá. Nos apresentamos e falamos do interesse em compreender o universo do trabalho embarcado no setor de empreendimentos hoteleiros fluviais no pantanal.

Prontamente, o Comandante começou a relatar sobre o trabalho nas embarcações. Conforme o diálogo se estabelecia, percebíamos a sua satisfação em narrar sobre o cotidiano do trabalho embarcado. Com essa receptividade, fizemos algumas anotações, que posteriormente ajudaram a construir o instrumento de investigação.

Perguntamos, inicialmente, se na embarcação havia mulheres trabalhando. Sem hesitação, nos informou que atualmente o quadro de funcionários era composto somente por homens. Ressaltou que a empresa para a qual trabalha é proprietária de duas embarcações, e que já houve mulheres inseridas no trabalho embarcado, nas funções de Cozinheira e Camareira. Em conversas, com outros trabalhadores que circulavam pelo Cais, verificamos que três embarcações dispunham de trabalhadoras em seu quadro de funcionários, como também Cozinheiras e Auxiliares de cozinha.

Nesta primeira aproximação com a empiria, observamos que são trabalhadores que estão no setor há muitos anos, apresentam formas de sociabilidade e de saberes com o Rio Paraguai e o Pantanal, em que o estar embarcado é o centro em torno do qual são construídas

---

<sup>9</sup> Identificaremos na Tese como Comandante 1, e assim sucessivamente quando mencionar outro Comandante.

as relações sociais, “como Pirangueiro<sup>10</sup>, conheço cada canto desse rio. Nosso pantanal é exuberante, isso tudo é minha vida” (Piloteiro 1)<sup>11</sup>.

Percebemos que neste contexto se condensam relações sociais, econômicas, culturais e de gênero que mereciam ser investigadas: Quem são estes trabalhadores? Quais são as condições do trabalho embarcado? Como o trabalho embarcado é organizado e operacionalizado? Como são as relações estabelecidas entre os próprios trabalhadores durante o período embarcado? Por que este setor é hegemonicamente construído como masculino? Quais motivos implicam na ausência e/ou inserção minoritária das mulheres? O que é considerado trabalho de homem e de mulher neste contexto?

Paralelamente ao estudo exploratório, realizamos um levantamento bibliográfico para uma maior aproximação com o objeto. Com relação ao trabalho embarcado, predominam as pesquisas voltadas ao trabalho *offshore*<sup>12</sup> (MARTINS, 2006; DANIEL, 2007; CARVALHO, 2010) e Portuário Marítimo (BARREIRO, 2006; Diéguez, 2010; MACHIN, COUTO; ROSSI, 2009). Contudo, há uma escassez de pesquisas sobre a questão de trabalho e gênero para entender mais sobre o trabalho embarcado, sobretudo, as ambiguidades e imbricações da divisão sexual do trabalho nos barcos-hotéis de turismo fluvial.

Por fim, verificamos que esta etapa de campo se configurou como um convite para imersão da pesquisa. Consistiu num momento oportuno, sobre o qual estabelecemos os primeiros contatos com os sujeitos da pesquisa, envolvendo-os em laços de confiança e interesse pela pesquisa, viabilizando-a.

A segunda fase da pesquisa de campo foi realizada entre abril e maio de 2018, e se subdividiu em duas etapas. A primeira consistiu na aplicação de um questionário para obter o perfil socioeconômico<sup>13</sup> dos trabalhadores e trabalhadoras embarcados de quatro embarcações. Esta fase se organizou a partir das conversas citadas anteriormente no Cais com trabalhadores que funcionaram como porteiros, mediando o acesso a outros trabalhadores embarcados.

Para tanto, estabelecemos contato por telefone com dois Comandantes de embarcações, que foram os principais porteiros, solicitando auxílio para a aplicação do

---

<sup>10</sup> Pirangueiro são pessoas que possuem vasto conhecimento do rio, sobretudo, dos locais mais promissores para captura de cada espécie. Também conduzem os barcos de alumínio com motor para a pesca, ensinam a utilizar as iscas adequadas para capturar cada espécie.

<sup>11</sup> Piloteiros são trabalhadores que atuam em barcos-hotéis na ocupação de Guia de Pesca. Culturalmente são conhecidos como “pirangueiros”. Na tese optamos por mencionar esse profissional como Piloteiro, pois em geral eles se identificam desta maneira.

<sup>12</sup> O trabalho *offshore* é caracterizado por atuar em ocupações afastado da costa marítima ou em alto mar.

<sup>13</sup> Os questionários foram realizados mediante consentimento dos sujeitos e atribuídos a estes a sua função para preservar a identidade e identificá-los no texto. O roteiro encontra-se no Apêndice II.

questionário com os trabalhadores e trabalhadoras das respectivas embarcações. Eles prontamente nos atenderam, agendando data e horário para uma visita na embarcação, em que pudéssemos encontrar os trabalhadores e trabalhadoras, como também foram interlocutores no acesso a outro Comandante e a um funcionário de barcos-hotel.

Quando fomos efetivar a aplicação do questionário, conforme agendado previamente, o Comandante já havia comunicado os trabalhadores/as sobre a pesquisa, bem como muitos já nos conheciam da fase em que realizamos o estudo exploratório. Portanto, houve uma aceitação tranquila da pesquisadora no contexto.

Na ocasião, o questionário socioeconômico foi aplicado individualmente a quarenta trabalhadores/as, trinta e seis homens e quatro mulheres. Todos estavam realizando suas atividades profissionais no barco. Entretanto, no momento da aplicação do questionário os trabalhadores/as interrompiam suas atividades para nos dar total atenção. Por meio desse instrumento foi possível obter informações do perfil social, histórico e econômico do trabalhador, faixa etária, escolaridade, origem familiar, raça, estado civil, religião, filhos. Também contemplou elementos sobre o trabalho, trajetória profissional, renda e especificidades do trabalho embarcado.

Com os questionários aplicados, realizamos uma análise preliminar para categorizar as principais clivagens evidenciadas. E, a partir dessa metodologia, conseguimos delimitar a amostra qualitativa dos sujeitos para compor as entrevistas semiestruturada. Optamos por entrevistar trabalhadores em diferentes ocupações: Comandante, Maquinista, Taifeiro, Piloteiro, Cozinheiro e todas as mulheres.

Da mesma maneira, as entrevistas foram agendadas junto ao Comandante das outras embarcações. Inicialmente foram entrevistados quatorze trabalhadores/as, dez homens e quatro mulheres, nas próprias embarcações, durante o período em que estavam ancoradas, realizando atividades preparatórias para iniciar a viagem. Buscamos recuperar suas percepções sobre o trabalho, a divisão sexual/social do trabalho e o caráter “masculino” da atividade. As entrevistas foram gravadas em aparelho digital de áudio, mediante consentimento dos sujeitos, e transcritas em formato de documento digital de texto.

Retornamos ao campo empírico em fevereiro/2019 quando a temporada de pesca foi aberta, com intuito de aprofundar algumas questões referentes às relações sociais estabelecidas no contexto de trabalho. Para tanto, conseguimos ter acesso a mais uma embarcação (quinta), na qual foi possível dialogar com duas mulheres que atuavam nas funções de Cozinheira fluvial e Camareira. Foram realizadas duas visitas *in loco* a esta embarcação, no primeiro momento

podemos observar a dinâmica do trabalho no Cais e, na segunda ida, aplicar o questionário socioeconômico e realizar a entrevista semiestruturada.

Nesta terceira fase da pesquisa, tivemos acesso também à única mulher que trabalha como Piloteira. O primeiro encontro ocorreu casualmente. Era uma quinta-feira, final de tarde no Cais. Estávamos fazendo observação de campo, quando uma embarcação estava chegando de viagem e atracando. Um trabalhador de outro barco-hotel estava conversando informalmente e nos avisou que naquela embarcação estava a referida trabalhadora Piloteira.

Por coincidência tratava-se de uma embarcação a qual já havíamos pesquisado e os trabalhadores embarcados nos reconheceram e logo vieram ao nosso encontro compartilhando gestos de atenção. O Comandante nos recebeu dizendo que éramos sempre bem-vindos à embarcação e nos apresentou a Piloteira. Assim como os demais profissionais embarcados, ela foi solícita, demonstrando interesse em dialogar conosco. Conseguimos entrevistá-la e aplicar o questionário socioeconômico.

Ainda, neste período, realizamos mais três entrevistas com empresários “proprietários” das embarcações, com o objetivo de conhecer mais sobre o trabalho embarcado na pesca turística e suas peculiaridades. O acesso aos empresários foi a partir de redes pessoais mobilizadas pela pesquisadora. Por ser uma cidade de porte médio, muitas pessoas se conhecem por circular em espaços comuns, compartilhando relações.

Ao término da realização das atividades em campo empírico, totalizamos visita *in loco* a cinco embarcações e, efetivamos aplicação do questionário socioeconômico a quarenta e três trabalhadores embarcados, sendo trinta e seis homens e sete mulheres.

**Tabela 1** – Caracterização dos sujeitos participantes do questionário socioeconômico.

Ocupação embarcada	Quantitativo	Quantitativo	TOTAL
	Homens	Mulher	
<b>Comandante</b>	03	-	<b>03</b>
<b>Maquinista</b>	04	-	<b>04</b>
<b>Piloteiro</b>	20	01	<b>21</b>
<b>Cozinheiro Fluvial</b>	03	03	<b>06</b>
<b>Auxiliar de Cozinha</b>	01	02	<b>03</b>
<b>Taifeiro</b>	04	-	<b>04</b>
<b>Camareira</b>	-	01	<b>01</b>
<b>Serviços Gerais</b>	01	-	<b>01</b>
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>07</b>	<b>43</b>

Fonte: elaboração própria, 2019.

Ressaltamos que no decorrer da aplicação do questionário socioeconômico, alguns trabalhadores/as pontuaram aspectos considerados relevantes para a pesquisa a partir das perguntas elaboradas previamente. Os relatos foram anotados na íntegra, e serão apresentados e discutidos no decorrer do texto.

Em relação a entrevista semiestruturada, totalizamos dezessete trabalhadores/as embarcados, sendo dez homens e sete mulheres. Conforme segue o Quadro 2. É pertinente destacar que nesta pesquisa trataremos nossos sujeitos pelas iniciais referentes a suas funções, seguida de uma sequência numérica que representa o número do trabalhador ou trabalhadora na respectiva ocupação e na ordem cronológica em que realizamos as fases de pesquisa em campo.

**Quadro 2** – Caracterização dos trabalhadores/as embarcados entrevistados/as.

Gênero	Ocupação embarcada	Estado Civil	Filhos/as	Tempo Ocupação
Masculino	Comandante 1	Casado	Com filhos	Acima de 15 anos
	Comandante 2	Casado	Sem filhos	Acima de 10 anos
	Comandante 3	Casado	Com filhos	Acima de 10 anos
	Maquinista 1	Divorciado	Com filhos	Acima de 10 anos
	Maquinista 2	Casado	Com filhos	Acima de 15 anos
	Cozinheiro 6	Casado	Com filhos	Acima de 15 anos
	Cozinheiro 3	Solteiro	Com filhos	Menos que 01 ano
	Taifeiro 2	Casado	Com filhos	Acima de 05 anos
	Piloteiro 5	Casado	Com filhos	Acima de 15 anos
	Piloteiro 11	Casado	Com filhos	Acima de 10 anos
Feminino	Cozinheira 1	Solteira	Com filhos	Menos de 1 ano
	Cozinheira 2	Casada	Com filhos	Menos de 2 anos
	Cozinheira 5	Solteira	Com filhos	Acima de 10 anos
	Auxiliar de Cozinha 1	Casada	Com filhos	Acima de 10 anos
	Auxiliar de Cozinha 2	Solteira	Com filhos	Menos de 2 anos
	Camareira 1	Casada	Com filhos	Menos de 1 ano
	Piloteira 21	Casada	Com filhos	Acima de 5 anos

Fonte: elaboração própria, 2019.

## 2. DESCREVENDO O CAMPO EMPÍRICO: PRINCESINHA DO PARAGUAI, CÁCERES – MT

O espaço empírico da pesquisa refere-se a Cáceres, região Sudoeste do estado de Mato Grosso, microrregião do Alto do Pantanal, localizada ao norte da Amazônia Legal, território de fronteira com a Bolívia e com o estado de Rondônia. Conhecida como Princesinha do Paraguai, Cáceres é uma cidade histórica interiorana povoada à margem esquerda do Rio Paraguai, a 220 quilômetros da capital estadual, Cuiabá.

**Figura 1** – Mapa de localização do município de Cáceres – MT



**Fonte:** Prefeitura Municipal de Cáceres – MT, <http://www.caceres.mt.gov.br/>

A sua fundação ocorreu no século XVIII, em 06 de outubro de 1778, pela Coroa Portuguesa, a qual nomeou como Vila Maria do Paraguai em homenagem à rainha de Portugal. O objetivo principal da Vila era de proteger a fronteira oeste de possíveis conflitos e facilitar a comunicação entre os municípios de Vila Bela da Santíssima Trindade e Cuiabá, com a capitania de São Paulo por meio das águas fluviais do Rio Paraguai (CHAVES; ARRUDA, 2011).

Vila Maria do Paraguai se constituiu enquanto povoado luso-brasileiro a partir de dois momentos históricos da colonização: o Tratado de Madri em 1750 e a instauração do Marco do Jauru em 1754. De acordo com Chaves e Arruda (2011), este período foi marcado por disputas territoriais e políticas fronteiriças entre Portugal e Espanha, sendo decisivo para ocupação

urbana desta região, visando possibilitar o surgimento de rotas terrestres e fluviais para atender as necessidades dos povoados e/ou da ocupação.

Permeada por relações sociais estabelecidas em fronteiras geopolíticas, sociais e culturais, restringia-se inicialmente em um pequeno povoado aldeado em torno da Igreja de São Luiz de Cáceres. Em meados do século XIX, com o advento da navegação fluvial pelo Rio Paraguai, ocorreu um crescimento populacional e econômico, possibilitado pelas embarcações que transportavam mercadorias e pessoas. Essa dinâmica contribuiu para o crescimento das atividades agropecuárias e extrativistas.

Após o término da Guerra da Tríplice Aliança em 1870, a navegação pelo Rio Paraguai foi liberada, e a partir dela, mudanças consideráveis ocorreram na antiga povoação de Vila Maria.

Na barranca da baía, em frente à pequena Igrejinha, vapores, lanchas e pacotes de variados calados atracavam trazendo mercadorias vindas da Europa, como tecidos, azeites, cristais, pianos, materiais de construção, novidades, quinquilharias que logo iam sendo incorporadas ao figurino local, sobretudo das pessoas mais abastadas, mas não apenas destas. Não eram apenas mercadorias que aportavam em Vila Maria do Paraguai, também desembarcavam ideias, ciência, modas e modismos, transformando a paisagem e a economia local (CHAVES; ARRUDA, 2011, p. 68).

Em 1874, a Vila Maria foi elevada à categoria de cidade, recebendo o nome de São Luiz de Cáceres, em homenagem ao fundador da cidade Luiz de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres. Contudo, em 1938, com o Decreto de Lei Estadual nº 208 de 26/10/1938, o município passou a ser chamado apenas de Cáceres. Neste período, se instalaram na região fazendas que foram relevantes para o aquecimento da economia local no setor pecuário. As que mais se destacaram no setor foram: Descalvados, Jacobina, Barranco Alto, Taquaral, Palmital, entre outras. A fazenda Descalvados, situada a 100 km da cidade, cujo acesso era pela navegabilidade do Rio Paraguai, foi produtora de charque, exportando essa mercadoria para o mercado europeu. Outra fazenda ressaltada pelo historiador Mendes (2009) é a Jacobina, localizada a 20 Km do município cacerense, considerada a fazenda mais próspera da região e do Estado de Mato Grosso. Além da pecuária, as atividades extrativistas de borracha e a produção de cana-de-açúcar contribuíram para a economia regional.

Neste período, que se estendeu no marco histórico até a década de 1960, o Rio Paraguai e seus afluentes foram palco de suma importância para o desenvolvimento da sociedade cacerense, se constituindo como principal meio de comunicação local a outras regiões do País, por meio do transporte hidroviário. As condições favoráveis de navegação expandiram

gradativamente o trabalho embarcado fluvial, crescendo a demanda por trabalhadores, contribuindo para ocupação populacional urbana e para ampliação do comércio local e da região. Segundo Souza *et al.* (2008, p. 07):

As primeiras residências e casas comerciais da cidade de Cáceres foram construídas às margens do Rio Paraguai e em sua planície de inundação, pela necessidade de abastecimento de água e pelo fato de todo o comércio ocorrer em torno do porto de Cáceres.

De acordo com Chaves e Arruda (2011), da década de 60 até 70, foram construídos sobre o Rio Paraguai a ponte Marechal Rondon e a via terrestre que possibilitou o acesso às rodovias Cuiabá-Cáceres. Neste cenário, o transporte fluvial, principalmente relacionado a mercadorias, sofre um processo de estagnação. Contudo, a interligação terrestre promove uma crescente expansão populacional, com correntes migratórias, intensificando as relações sociais e aquecendo a economia local. Mendes (2010) destaca que este período foi fundamental para a projeção do município como produtor agrícola, pois se tornou um polo colonizador de vários municípios e distritos.

Segundo o Plano Diretor Municipal Participativo Cáceres – Mato Grosso (2017), a década de 80 consolidou potencialmente o setor agrícola com a fundação de municípios adjacentes e com a instalação da Escola Agrotécnica Federal de Cáceres<sup>14</sup> e da Universidade do Estado de Mato Grosso – Unemat<sup>15</sup>. Este período foi marcado pelos avanços em estudos e análises sobre a navegabilidade do Rio Paraguai, na intenção de reativar as condições de navegação fluvial para escoamento de produtos. Outro marco importante nos anos 80, foi o surgimento do Festival Internacional de Pesca, dando visibilidade para a cidade.

Aos seus 239 anos, Cáceres, reconhecida por seus munícipes como Princesinha do Paraguai, devido sua relação histórica intrínseca com o Rio Paraguai, traz em suas memórias temporalidades que marcaram profundamente o processo histórico. Enriquecida pela estrutura arquitetônica herdada do seu processo de colonização do século XVIII e XIX, foi tombada em 2010 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan como patrimônio histórico.

---

<sup>14</sup> Escola Agrotécnica Federal de Cáceres, foi instituída a Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso – IFMT, Campus Prof. Olegário Baldo, em 29 de dezembro de 2008, nos termos da Lei nº 11.898.

<sup>15</sup> Surgiu em 1978 com a denominação de Instituto de Ensino Superior de Cáceres. Passou a categoria de Universidade em 15 de dezembro de 1993, a partir da Lei Complementar nº 30. Até esta data UNEMAT possui 13 Campus Universitários, 17 núcleos pedagógicos e 24 Polos educacionais de Ensino a Distância.

O município possui a área de expansão territorial de 24.398,40 km<sup>2</sup>, subdividida em três biomas: Amazônia, Cerrado e contemplada pela maior extensão do Pantanal Mato-grossense, que abrange uma área de 13.927,02 km<sup>2</sup> (SUDRÉ, 2012). Um dos principais municípios do estado privilegiado pela navegabilidade do Rio Paraguai, cuja nascente é na serra de Tapirapuã, situada na região Mato-grossense, principais afluentes da segunda maior bacia da América do Sul, a Bacia da Prata, que compreende 35,3% da superfície total da bacia (SILVA, 2010).

A população cacerense, segundo dados do censo do IBGE (2019)<sup>16</sup> é estimada em 94.376 habitantes, sendo o sexto município do estado de Mato Grosso com a maior população. Conforme o Plano Diretor Municipal Participativo Diagnóstico Técnico: Cáceres, Mato Grosso (2017), a população de jovens entre a faixa etária de 10 a 24 anos é predominante.

Os indicadores apontam que essa realidade pode ser em decorrência do título conquistado pelo município como polo da educação superior a partir da fundação da Universidade do Estado de Mato Grosso – Unemat. O Campus Universitário “Jane Vanini” oferta treze cursos superiores, entre licenciaturas e bacharéis, bem como programas de pós-graduação a nível de mestrado e doutorado. Além da Unemat, outras instituições de ensino superior vêm consolidando esse contexto, tais como: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso – IFMT, campus Prof. Olegário Baldo, ofertante de educação profissional e tecnológica em diferentes modalidades de ensino; e a Faculdade do Pantanal – FAPAN, criada em novembro de 2007, que oferta quinze cursos de educação superior, entre as áreas de ciências humanas e sociais, ciências da saúde, engenharias e gestão de negócios.

A economia do município ainda é aquecida pela agropecuária, que possui um dos maiores rebanhos bovinos do Brasil. Porém, o diagnóstico do Plano Diretor Municipal (2017) evidenciou que, de acordo com a distribuição do Produto Interno Bruto – PIB, o setor agropecuário corresponde a R\$ 132.000.000,00 (cento e trinta e dois milhões), enquanto o setor de serviços representa 72% do PIB com um montante de R\$ 668.000.000,00 (seiscentos e sessenta e oito milhões), se destacando como maior gerador de empregos no município.

Outro setor econômico que obteve visibilidade foi o turismo. A cidade foi selecionada pelo Ministério do Turismo no Plano Nacional do Turismo, como um dos municípios brasileiros indutores do turismo por apresentar atrativos naturais como o Pantanal e o Rio Paraguai, além da Dolina Água Milagrosa e diversas cachoeiras. Também pelo turismo histórico, composto

---

<sup>16</sup> <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/caceres/panorama>, acessado em 10 de agosto de 2019.

pelo centro histórico, sítios arqueológicos da região e fazendas centenárias como a Jacobina e Descalvados.<sup>17</sup>

No setor de turismo, a pesca esportiva é a principal atividade econômica. “Considerada o carro-chefe da economia turística do local, que por sua vez fica mais aquecido dentre os meses de março e outubro”<sup>18</sup>, especialmente pelo reconhecimento mundial registrado no *Guinness Book*, livro dos records em 1992, como a cidade sede do maior Festival Internacional de Pesca Esportiva – FIPE<sup>19</sup> embarcada em água doce do mundo, atraindo um público circulante significativo.

O FIPE é um evento que faz parte do calendário anual da Prefeitura Municipal de Cáceres, organizado por uma Comissão de Servidores que integram as diversas Secretarias Municipais através de um Decreto Municipal. Os principais objetivos apresentados em seu Regulamento Geral, Art.1<sup>o</sup><sup>20</sup>- são:

- A) Estimular o potencial turístico do estado de Mato Grosso.
- B) Incentivar a prática da pesca esportiva no pantanal norte.
- C) Promover o lazer e a integração entre os amantes da pesca.
- D) Promover educação ambiental.
- E) Divulgar as possibilidades turísticas na região da grande Cáceres.
- F) Resgatar a história e cultura regional.
- G) Promover combate às ações predatórias contra a ictiofauna por meio do conhecimento sobre as leis de pesca e promoção da conscientização através de torneio de pesca esportiva, com prática do “pesque e solte”, vedada a participação de quem tenha consistente indício de ilícito ambiental.

---

<sup>17</sup> Embora Cáceres-MT seja considerada uma potencialidade para o setor turístico, a cidade por meio das Instituições de Ensino Superior Públicas e Privadas não ofertam Curso Superior de Tecnologia ou Bacharel em Turismo em modalidade presencial.

<sup>18</sup> Plano Diretor Municipal Participativo Diagnóstico Técnico: Cáceres, Mato Grosso (p. 28, 2017).

<sup>19</sup> FIPE é um evento esportivo de caráter ecológico e cultural, idealizado em 1980 por um grupo de amigos que tinham o amor pela pescaria e queriam despertar a consciência populacional para a importância da preservação do Rio Paraguai. Da sua primeira edição até 1985 só participavam equipes embarcadas masculinas, em 1986 foi aberta inscrição para equipes embarcadas femininas, contudo, a representatividade foi pequena. Em sua 38ª edição realizada em julho/2019, participaram 137 equipes embarcadas compostas por três pessoas, podendo ser tanto do gênero masculino e feminino ou equipes mistas. Ver mais em <http://www.fipecaceres.com.br/2019/>.

<sup>20</sup> Prefeitura Municipal de Cáceres-MT, Secretaria de Municipal de Turismo e Cultura, 2019. Disponibilizado em <http://www.fipecaceres.com.br/2019/Fipe-Regulamento/>, acessado em 05 de agosto de 2019.

**Figura 2** – Largada da Pesca Embarcada do 38º Festival Internacional de Pesca



**Fonte:** <http://www.fipacaceres.com.br/2019/Galerias-Fotos/> acessado em 05 de agosto/2019

Conforme podemos observar na Figura 2, a largada da Pesca Embarcada Motorizada é um momento cultural da cidade. Reúne centenas de pessoas entre munícipes e turistas à margem esquerda do Rio Paraguai, os quais prestigiam o espetáculo das pequenas embarcações que, juntamente com os seus pescadores, embelezam as águas calmas do local de partida, a baía do Malheiros, localizada na área urbana central.

Entre as ações da 38ª Edição do FIPE, destaca-se a iniciativa em resgatar e valorizar atividades culturais e tradicionais como a Pesca Embarcada em canoa a remo com linha de mão.

**Figura 3** – Pesca tradicional em canoa do 38º Festival Internacional de Pesca



**Fonte:** [http://www.fipacaceres.com.br/2019/assets/images/galeria/2018\\_pesca\\_canoa/IMG\\_6941.jpg](http://www.fipacaceres.com.br/2019/assets/images/galeria/2018_pesca_canoa/IMG_6941.jpg). Acesso em: 05 de agosto 2019.

Outras modalidades que se destacaram na 38ª edição do FIPE foram os torneios de Pesca desembarcada, realizadas na extensão da barranca da Praia do Daveron<sup>21</sup>, sendo: o torneio de Pesca Sênior, destinado a pessoas acima de 60 anos; o Torneio de Pesca especial para Pessoas com Necessidades Especiais - PNE; e ainda, a Pesca Infanto-Juvenil.

**Figura 4** – Pesca Infanto-Juvenil do 38º Festival Internacional de Pesca



**Fonte:** [http://www.fipecaceres.com.br/2019/assets/images/galeria/2018\\_pesca\\_canoa/IMG\\_6941.jpg](http://www.fipecaceres.com.br/2019/assets/images/galeria/2018_pesca_canoa/IMG_6941.jpg). Acesso em: 05 de agosto 2019.

A procura pela Pesca Esportiva no Pantanal Mato-grossense deve-se às características peculiares do cenário exuberante da maior planície alagável de sedimentação em extensão territorial do mundo, composta por flora e fauna em abundância e com estoques pesqueiros em sua biodiversidade de espécies. A sua área abrange o Sudoeste do Estado de Mato Grosso e o Oeste do Mato Grosso do Sul, se estendendo a uma parte do Paraguai e da Bolívia. Pertence à bacia hidrográfica do alto Rio Paraguai, considerada a maior planície inundável da América do Sul, com aproximadamente 140.000 km<sup>2</sup>. Entre suas características ambientais, apresenta temperatura média de 25 °C, sendo que no inverno o clima é frio e seco, e no verão quente e úmido, chegando a temperaturas de 40 °C entre os meses de setembro e dezembro.

Conforme Sudré (2012), embasada por Neves (2006), na região de Cáceres-MT, o Pantanal Mato-grossense ocupa a extensão territorial de 13.927,02 km<sup>2</sup>, correspondente a

<sup>21</sup> A Praia do Daveron é uma Baía do Rio Paraguai, que se localiza na região central da cidade e que, se liga ao Cais da Praça Barão.

57,08% da abrangência total do município, cuja topografia é plana com inundações anuais, sendo o Rio Paraguai responsável pelo processo de drenagem.

De acordo com Schlesinger (2014), a pesca na bacia do Pantanal é uma das atividades de maior relevância social, econômica e ambiental. Dados da sua pesquisa demonstram que o levantamento realizado pela Embrapa, no ano de 2013, registrou mais de 14 mil pescadores profissionais na categoria artesanal. Destes pescadores, 9,5 mil correspondiam ao Estado de Mato Grosso.

O município cacerense é considerado um dos mais procurados do Estado para atividade turística da pesca amadora, também identificada pelos munícipes como pesca esportiva. Além da sua posição geográfica, favorável para o segmento, apresenta infraestrutura atrativa em barcos-hotéis, pousadas na beira do rio, restaurante flutuante e outros em torno do Cais. Ainda diversos potenciais turísticos na área urbana, enriquecida pela arquitetura colonial composta por casarões históricos considerados patrimônio histórico e cultural, incluindo a edificação do Cais Mário Corrêa, que possibilita contemplação do Rio Paraguai e do Pantanal Mato-grossense.

**Figura 5** – Vista do Cais da Praça Barão do Rio Branco, Cáceres – MT



**Fonte:** Pesquisa direta, Dutton, 2018.

O turismo da pesca é centrado principalmente nas pousadas em torno do Rio Paraguai e nos barcos-hotéis, os quais atuam como atrativo turístico por possibilitar ao turista serviço de hospedagem, alimentação e pesca no Pantanal Mato-grossense.

O turismo no Pantanal do Mato Grosso está quase inteiramente relacionado à pesca esportiva e ao turismo de contemplação, modalidades que usufruem toda a infraestrutura hoteleira da região pantaneira, incluindo as pousadas e hotéis ao longo do Rio Paraguai, Cuiabá e afluentes, bem como na rodovia Transpantaneira (ICMBio, 2018, p. 27).

Este setor vem se fortalecendo como potencial agente econômico municipal, pois, além de gerar emprego direto, fomenta o mercado indireto, por meio das relações estabelecidas com fornecedores e prestadores de serviços, que possibilitam a organização funcional das embarcações (NETTO; MATEUS, 2009).

A pesca constitui a segunda atividade econômica na região do pantanal. Há ênfase na pesca esportivo-amadora que tem gerado muito trabalho e renda, pelo uso de barcos-hotéis, hotéis de pesca, acampamentos e ranchos de pesca. Deste modo, movimenta a economia local, com o comércio (venda de barcos e acessórios de pesca, artesanatos) e a prestação de serviços nas mais variadas formas (Cozinheiros, Taifeiros, Piloteiros, Comandantes de embarcações, Maquinistas, reparadores de barcos, empresas de turismo e companhias aéreas) nos municípios pantaneiros, inclusive, em Cáceres (LIMA, p. 51, 2004).

Observamos diante destes estudos que Cáceres, a princesinha do Paraguai, se constituiu em torno do Rio Paraguai, no qual as relações sociais, políticas e culturais emergem principalmente do seu contexto histórico e geográfico de povoamento. Estas relações perpassaram décadas e fomentam emprego e renda de muitos trabalhadores e trabalhadoras da pesca e atividades afins.

## 2.1. ATIVIDADES PESQUEIRAS NO PANTANAL CACERENSE

A pesca em Cáceres – MT, além do atrativo turístico, faz parte da história de vida de homens e mulheres, trazendo memórias e trajetórias que perpassam tempo/espaço, as quais utilizam a pesca tanto para lazer quanto para trabalho e renda.

No município cacerense, a atividade pesqueira sempre esteve presente entre a população, e a pesca esportiva tem se manifestado como relevante fonte de renda aos munícipes através da geração de emprego e renda direta nas embarcações hoteleiras, ou em marinas, pousadas, restaurantes e na movimentação do comércio local. A sua importância para a cidade vai além da questão econômica, vincula-se a relações culturais e sociais construídas historicamente.

As especificidades atribuídas às atividades pesqueiras no Brasil são reguladas pela Lei nº 11.959/2009, a qual dispõe sobre a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura e da Pesca, que define pesca como “[...] toda operação, ação ou ato tendente a extrair, colher, apanhar, apreender ou capturar recursos pesqueiros”. Em seu Art. 8º, a Lei dispõe sobre a classificação/tipos da pesca: Não Comercial e Comercial.

A pesca não comercial subdivide-se em: Científica, Amadora e de Subsistência. A modalidade científica tem por finalidade a pesquisa científica, podendo ser praticada por pessoa física ou jurídica. A pesca amadora pode ser praticada por pessoa de nacionalidade brasileira ou estrangeira, as quais devem utilizar equipamentos previstos em legislação específica, cuja finalidade é o lazer ou desporto. A pesca de subsistência é praticada visando o consumo doméstico, sem fins lucrativos (BRASIL, 2008, p. 133).

Catella (2003) destaca que há uma diferença fundamental entre a pesca artesanal/profissional e a pesca esportiva/amadora<sup>22</sup>, que incide no produto gerado por cada categoria. A produção do pescado destinado à comercialização nutricional para o consumo humano é produto da pesca artesanal. O autor destaca ainda que as relações produtivas dessa modalidade comumente configuram-se como principal fonte de renda familiar, em que o trabalhador assume a condição autônoma, sendo gestor do trabalho, o qual detém dos próprios meios de produção, tais como: equipamentos de pesca, pequenas embarcações, ou ainda, relações de trabalho em cooperativas de pesca.

O pescado produzido pela pesca esportiva não consiste em mercadoria em si, cujo destino é o próprio consumo ou o prazer do pesque e solte. Portanto, para Catella (2003, p. 12), o produto gerado pela pesca esportiva é o turismo da pesca, “[...] que inclui os serviços que os pescadores esportivos compram como transporte, hospedagem, alimentação e serviços especializados, como o aluguel de barcos, equipamentos, e a contratação de guias e Piloteiro de embarcações, entre outros”.

Os estudos demonstram que a pesca em Cáceres na região norte-pantaneira se realiza em diversas modalidades: subsistência culturalmente realizada pelos ribeirinhos, profissional e desportiva,

A pesca desportiva tem crescido nos últimos anos com o Festival Internacional de Pesca (FIP); todavia, a pesca profissional é exercida pelos associados da Colônia de Pescadores Z-2, sendo que uma pequena parcela das famílias desses pescadores associados à Colônia Z-2 ainda vive às margens do Rio

---

<sup>22</sup> Nesta tese utilizaremos o termo pesca esportiva como sinônimo da pesca amadora, embasados pela legislação do IBAMA, que a caracteriza como uma modalidade de pesca amadora através da Portaria nº 04 de 19 de março de 2009, que trata sobre as normas para o exercício da pesca amadora em território brasileiro.

Paraguai, ou seja, também são ribeirinhos, como é o caso das famílias abordadas pela presente pesquisa (ARRUDA *et al.*, 2014, p. 167).

De acordo com Souza *et al.* (2006), as atividades relacionadas à modalidade da pesca esportiva têm sido o setor econômico com maior crescimento no mundo. No Brasil, o segmento é potencializado em virtude da diversidade de ecossistemas e pluralidade de espécies associados às riquezas naturais. Segundo o Ministério do Turismo (MTUR), o turismo da pesca “compreende as atividades turísticas decorrentes da prática da pesca amadora”, incluindo ações de agenciamento, hospedagem, transporte, alimentação, entretenimento e outros (BRASIL, 2008, p. 16).

A pesca comercial divide-se em artesanal e industrial. A pesca artesanal é praticada pelo pescador profissional autônomo ou ainda em regime de economia familiar, os quais utilizam de meios de produções próprias, podendo ser desembarcado. O trabalho na pesca se caracteriza por ser de barranco à margem do rio ou em embarcação de pequeno porte.

Ao caracterizar e analisar a atividade pesqueira das categorias de pescadores profissionais e pescadores amadores<sup>23</sup> na região de Cáceres, Netto e Mateus (2009) destacaram que a pesca artesanal se configura como relevante atividade produtiva para a região, praticada principalmente por pescadores associados à colônia de pescadores Z2.

As colônias de pescadores são associações organizativas predominantes no setor da pesca artesanal. O Decreto Lei nº 794, de 19 de outubro de 1938, em seu Capítulo II, Art. 9º, define Colônia de Pescadores como “As colônias de pescadores são agrupamentos de pescadores atuando numa mesma zona e constituídas, no mínimo, por 150 (cento e cinquenta) profissionais de pesca”. Acrescenta ainda em seu parágrafo único que “As colônias serão designadas pelo prefixo “Z”, seguido do número de ordem que lhe couber no seu respectivo Estado e estabelecer-se-ão em zonas limitadas pelo Serviço de Caça e Pesca”.<sup>24</sup>

Sua origem remota à década de 1920, com a iniciativa da Marinha de Guerra do Brasil em ocupar toda a região litorânea nacional, com objetivo inicial de defender o litoral de invasões estrangeiras. A Marinha orientava os pescadores que se organizassem em associações visando o crescimento sistematizado da atividade pesqueira. De acordo com Arruda *et al.* (2014), a colônia de pescadores é a entidade que representa o espaço social e político de direitos e interesses da categoria dos trabalhadores e trabalhadoras da pesca. Corroborando Leitão, *et al.*

---

<sup>23</sup> Nesta pesquisa os autores identificaram os turistas como pescadores amadores.

<sup>24</sup> Decreto-Lei nº 794, de 19 de outubro de 1938. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-794-19-outubro-1938-350346-publicacaooriginal-1-pe.html>

(2009), acrescenta que as colônias de pescadores se constituem em espaços de resistência e lutas dos pescadores, em especial as mulheres que enfrentam inúmeras dificuldades para conseguirem se manter no setor que foi construído historicamente como masculino.

De acordo com Façanha e Silva (2017, p. 134.), a Colônia Z2, situada em Cáceres, foi fundada em 03 de junho de 1982, por meio da portaria n. 046 da Confederação Nacional dos Pescadores, e é assistida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). Possui 692 pescadores associados, distribuídos em nove municípios próximos à região de Cáceres, sendo 473 homens e 219 mulheres. A faixa etária média dos pescadores é entre 30 e 59 anos, havendo uma predominância no intervalo dos 40 aos 59 anos de idade.

O tempo de atuação na pesca com carteira profissional é considerado relativamente baixo, sendo que 480 pescadores estão associados à Z2 entre 1 e 10 anos. Contudo, as autoras ressaltam que, “[...] muitos pescadores em Cáceres praticam a atividade pesqueira bem antes da exigência legal da carteira profissional de pesca, e alguns destes pescam no Rio Paraguai desde sua infância”. A centralidade do Rio Paraguai e do Pantanal na vida desses pescadores é destacada na fala do trabalhador embarcado:

Nasci e cresci na beira do Rio Sepotuba, meus pais são pescadores até hoje, são ribeirinhos, a gente é dez irmãos, e com eles aprendi pescar e a trabalhar nesse pantanal nosso, é o que sei fazer até hoje, como morava na beira do rio não tive estudo, e é desse rio que eu e a esposa vive (Piloteiro 4, 2018).

A respeito deste fenômeno social, Silva *et al.* (2014, p. 31) verificaram em sua pesquisa referente aos olhares dos pescadores profissionais e proprietários comerciais, sobre o Rio Paraguai em Cáceres – MT, que o trabalho na pesca está vinculado à historicidade de vida do indivíduo, das trajetórias de infância vividas à beira do rio, como relata o Piloteiro 10 (2018) “Fui criado em fazenda no pantanal, beira rio, ribeirinho mesmo: lá do Barranco Vermelho”.

Estudos realizados por Lima (2004), Costa (2009), Silva (2011) e Pinheiro (2012), centrados sobre a população ribeirinha e sua relação com Rio Paraguai, evidenciaram que muitas famílias se instalaram nas proximidades do rio em busca de obter através da pesca o seu sustento. Em geral os ribeirinhos são pessoas simples, de baixa escolaridade, que vivem às margens dos rios os quais fomentam a pesca artesanal como principal atividade de subsistência. As relações estabelecidas entre estes pescadores são diretas e formam laços e redes sociais que incitam a produção da vida e trabalho.

Com relação ao nível de escolaridade formal, Bezerra (2009) demonstrou que, embora a escolaridade formal predominante entre os profissionais da pesca da Colônia Z2 seja de 60,7%

com ensino fundamental incompleto, e 25,4% não alfabetizados, os saberes populares adquiridos nas relações com o rio e com outros é essencial para o sucesso na captura das espécies, pois são conhecimentos empíricos repassados pelas gerações que subsidiam todo o processo do trabalho na atividade pesqueira, desde a organização dos materiais e equipamentos de pesca à escolha dos lugares apropriados para a pesca de determinada espécie de peixe.

Netto e Mateus (2009) complementam que os pescadores profissionais, embora não tenham níveis elevados de escolaridade formal, possuem saberes culturais e socioambientais que, além de favorecer à atividade pesqueira, em momentos alternativos se inserem no turismo da pesca como guia de pesca, por possuírem conhecimentos específicos. Esta realidade foi evidenciada em nosso campo empírico. Segundo o Piloteiro 4 (2018): “Eu fui pescador profissional por 10 anos. Era da Z2, mas resolvi trancar minha carteira para ficar efetivo no barco”.

Os autores assinalam ainda que entre os elementos que diferenciam os pescadores nas modalidades de pesca está o perfil socioeconômico e cultural. No pantanal cacerense, os pescadores e pescadoras associados à colônia Z2 realizam a pesca artesanal em pequenos barcos motorizados de baixa potência e em canoas. Há uma parcela destes profissionais que instala acampamentos ao longo da extensão do rio, e que estes variavam conforme o período do ano e a intenção da captura de determinada espécie.

Os estudos de Façanha e Silva (2017) apontam que a inserção de homens na Colônia Z2 é superior às mulheres. Uma das justificativas sociais se pauta pelas habilidades necessárias para o trabalho, as quais requerem atributos ditos de homens.

Em geral a pesca é individual, dentro do rio. Enquanto atividade produtiva, é tarefa eminentemente masculina. Raramente há mulheres ou crianças nas reservas de pesca. A habilidade em andar nas pequenas canoas, remando com uma mão e segurando o caniço com a outra, é adquirida através de muitos anos de contato com o rio, de preferência um aprendizado que se inicia na infância (DA SILVA; SILVA, 1995, p. 96).

Outros estudos similares centrados na temática da pesca, igualmente evidenciam a predominância do gênero masculino em relação ao feminino nas atividades produtiva da pesca (SILVA *et al.*, 2016; ARRUDA *et al.*, 2014; MANESCHY *et al.*, 2012; COSTA, 2009). Esta realidade é fruto da construção social e histórica, a qual associa a pesca à tarefa masculina, centrada nos papéis sociais e especialmente no que diz respeito à divisão sexual do trabalho, na perspectiva de gênero.

Contudo, estes estudos apontam para o crescimento da participação da mulher no setor pesqueiro, ainda que elementos da invisibilidade do trabalho feminino e da subordinação nas relações de gênero estejam presentes. Neste viés, Costa (2009) destaca que a inserção da mulher está crescendo, sobretudo, pelo aspecto de acompanhar o companheiro no trabalho. Para a autora, este fato está relacionado aos aspectos sociais e econômicos da mulher e do contexto familiar, destacando a baixa escolaridade e a ausência de emprego. No mesmo sentido, Façanha e Silva destacam:

Acredita-se que a atuação das mulheres como pescadoras possa estar relacionada aos benefícios sociais associados a essas atividades, como é o caso do seguro desemprego, pago aos pescadores profissionais durante o período do Defeso, que ocorre entre novembro e fevereiro, no intuito de contribuir com o aumento da renda familiar dos pescadores profissionais, bem como com a possibilidade de realizar a tarefa junto com o marido, aumentando o esforço de pesca e consequentemente da produtividade (FAÇANHA & SILVA, 2017, p. 133).

Há que assinalar que a participação feminina na aludida atividade em Cáceres – MT é crescente. De 2010 até a conclusão da pesquisa de Façanha e Silva (2017, p. 132), houve um aumento de 98 mulheres associadas, totalizando um universo de 194 mulheres pescadoras associadas à Colônia Z2.

Além da inserção das mulheres em atividade da pesca, as autoras destacaram a participação na gestão institucional: “Atualmente, a presidência da Colônia Z2 e a coordenação em Vila Bela da Santíssima Trindade – MT são lideradas por mulheres, evidenciando a sua participação na pesca profissional e nos espaços institucionais da Colônia”. Masneschy e Almeida (2012) afirmam que as mulheres estão desempenhando funções de representatividade fundamental na gestão pesqueira, tais como, os diálogos estabelecidos com entidades governamentais e órgãos civis em prol de ações que beneficiem e reconheçam os direitos de outras mulheres que se dedicam nas atividades de pesca.

Estudo recente de Marina Arruda (2017) sobre o processo educativo entre a educação formal e não formal de mulheres pescadoras associadas à Colônia Z2 de Cáceres – MT, no período de 2010 a 2014, demonstrou que várias mulheres trabalham na pesca há muitos anos, contudo, só obtiveram a carteira de pescadora profissional há cinco anos. Na sua análise, o reconhecimento profissional, a formação crítica e participativa nas ações da Colônia, e a

segurança de seus direitos sociais – receber o seguro defeso<sup>25</sup> e aposentadoria – são conquistas que viabilizam a permanência das mulheres no trabalho da pesca.

Contudo, em termos analíticos, os estudos evidenciam que, apesar dos avanços conquistados mediante as mobilizações das mulheres desde a década de 70, incluindo o reconhecimento das mulheres no setor pesqueiro como agentes produtivas, o acesso e possibilidades a espaços de presidência em associações e colônias de pescadores<sup>26</sup>, acesso a cursos e capacitações, entre outras, a realidade acerca das mulheres pescadoras ainda é fragilizada. As mulheres continuam enfrentando divergências sobre as particularidades do trabalho, principalmente no que tange à conciliação da atividade produtiva com atividade reprodutiva.

Esta realidade enfatiza exponencialmente a bipolarização da divisão sexual do trabalho e as relações hierárquicas de gênero que predominam ainda as estruturas sociais observadas no setor pesqueiro. Este indicador se estende como uma das barreiras que contribui para baixa inserção e/ou permanência das mulheres no trabalho embarcado no pantanal cacerense.

## 2.2. TRAJETÓRIAS E MOBILIDADES: FORMAÇÃO E INSERÇÃO NO TRABALHO EMBARCADO NO TURISMO DA PESCA

Ao buscar inferências sobre o trabalho embarcado no turismo da pesca, realizamos um levantamento bibliográfico acerca do tema, visando compreender o universo que envolve esse setor, buscando identificar elementos contributivos para o processo analítico da pesquisa. Há que ressaltar que este balanço de pesquisa foi parcial, pois observamos uma escassez no que diz respeito ao trabalho embarcado no Pantanal Mato-grossense.

Deste modo, inicialmente apresentaremos neste tópico um panorama sobre pesquisas que discorrem sobre o tema, considerando seus aspectos conceituais, sociais e históricos, para avançarmos na centralidade da discussão que envolve os critérios que delinearão as trajetórias dos trabalhadores e trabalhadoras para o trabalho embarcado.

---

<sup>25</sup> É um benefício pago pelo Estado a categoria dos profissionais da pesca, durante a piracema, período que não podem pescar espécies em razão do processo reprodutivo. Garantido pela Lei nº 10.779, de 25 de novembro de 2003, alterada pela Lei nº 13.134, de 14 de junho de 2015. A qual dispõe sobre a concessão do benefício de seguro desemprego, durante o período de defeso ao Pescador profissional artesanal o pagamento no valor de 1 (um) salário mínimo mensal.

<sup>26</sup> No final da década de 80, Joana Rodrigues Mousinho foi eleita a primeira mulher a ocupar o cargo de presidente de uma colônia de pescadores no Brasil, permanecendo na função por 16 anos (LEITÃO *et al.* 2009).

Barreiro (2006) aborda a historicidade dos portos e navios na construção de significados construídos neste espaço, enquanto lugar de conflitos nas relações sociais, culturais e de trabalho, analisando o processo de formação do conhecimento do trabalhador que vivenciou essas temporalidades. O autor destaca que a ascensão econômica e social deste setor ocorreu no início da era moderna, e que o Brasil passou a integrar este cenário desde o século XVI. Este período foi marcado por um contexto de escravização, desapropriação de comunidades indígenas e rurais, tudo relacionado à grande demanda por mão de obra para o trabalho embarcado na navegação marítima.

A partir do acesso aos registros e memórias das navegações realizadas por mercadores ou viajantes, apontou que havia entre os trabalhadores marítimos o reconhecimento de exploração e opressão às quais eram submetidos, na distinção de postos e funções, demonstrando conflitos constantes entre os trabalhadores marítimos.

O envolvimento e atitude dos marinheiros brasileiros, espanhóis e portugueses em relação aos comerciantes ingleses, seus patrões, revelam que estes trabalhadores tinham uma consciência singular da exploração que lhes era imposta no interior do processo de trabalho e, quão mesmo tempo, desenvolviam em casos como estes, mecanismos arditos e potentes para lutar contra o seu opressor (BARREIRO, 2006, p. 19).

Diante deste cenário associado à ascensão capital do Atlântico Sul e do Brasil, houve a necessidade de intervenções e investimentos da Marinha Militar do Brasil de maneira que promovesse formação e qualificação da mão de obra, buscando disciplinar o marinheiro mercante para atribuições de suas atividades, o que também consolidou a sua força de trabalho como mercadoria para o trabalho embarcado (BARREIRO, 2006).

Suas análises demonstram que houve a divisão de classes sociais promovidas pelo processo de mercantilização e capital a partir da divisão social do trabalho. Tal fato persistiu quando a Marinha Militar Brasileira, nos anos de 1828 a 1833, por meio dos Ministros da Marinha, instituiu um processo de formação elitista direcionado *a priori* aos filhos de oficiais do Exército e da Armada, com intuito de preparar novos oficiais em condições de manter o domínio, subordinação e disciplina dos trabalhadores marítimos no trabalho.

No decorrer do processo histórico, por volta de 1842 a 1844, com a escassez de mão de obra para o trabalho embarcado marítimo de convés houve a necessidade da construção de um quadro sólido de trabalhadores marítimos mercantes. Com isto, a Marinha Militar do Brasil investiu, por meio da Companhia de Aprendizes Artífices e da Companhia de Aprendizes Marinheiros, em cursos de formação para crianças e jovens com faixa etária entre 10 e 17 anos.

A primeira Cia procurou formar meninos pobres e em situação de abandono em prósperos operários em condições de atuar como mestres e contramestres das oficinas da marinha. A segunda Companhia enfatizou a formação educativa mais centrada para atuação nos navios marítimos, o que de fato consolidou um quadro positivo, transformando esses jovens em marinheiros. Ainda, a partir de 1850, o surgimento do navio a vapor modificou as relações de trabalho e a dinâmica organizativa do trabalho marítimo embarcado (BARREIRO, 2006).

Daniel (2007) centralizou suas análises a partir das questões de gênero e trabalho e, buscou compreender a mulher embarcada. Para tanto, acompanhou a rotina e as relações estabelecidas no espaço de trabalho em Plataformas *Offshore*. Conforme os apontamentos do autor, as mulheres inseridas no setor precisam atender as regras alocadas, enfatizando que as relações sociais e de trabalho se operam pela dominação masculina a partir da divisão sexual do trabalho. Em geral, o trabalho das mulheres concentra-se em atividades às quais não são exigidas formações técnicas e qualificadas. A maioria atua no setor de hotelaria da plataforma (Serviços de limpeza, Camareira etc.). Para o autor, estas relações reproduzem a constituição social binária, que coloca o homem na esfera pública e a mulher no espaço privado.

As investigações de Carvalho (2010), centradas na relação entre trabalho e vida familiar e social de marítimos embarcados no setor *offshore*, demonstraram que o trabalho embarcado é caracterizado principalmente pelo período de confinamento, o que promove impacto tanto nas relações sociais quanto na saúde dos trabalhadores. Conforme o autor, os trabalhadores permanecem imersos nas atividades de trabalho mesmo durante os períodos destinados ao descanso e lazer. Por outro lado, para a maioria dos trabalhadores o trabalho embarcado é uma possibilidade de obtenção de renda rápida, embora o considerem como uma atividade difícil, dado seu caráter de confinamento.

Observamos nos estudos de Daniel (2006, 2007), Martins (2006), Carvalho (2010), que o confinamento é a principal característica do setor, o qual constitui um período de 14 dias embarcado, e em média 4 dias de viagem até chegar à plataforma. O período de confinamento pode provocar implicações distintas nas relações familiares e de trabalho, além de desencadear problemas psicossociais e de saúde em geral, como: acidentes de trabalho, exposição a agentes químicos, distúrbios do sono, mudanças nos hábitos e horários de alimentação, e ansiedade.

As pesquisas enfatizaram que no âmbito da plataforma há relações de poder e hierarquização, reproduzidas, conforme a função assumida e o gênero, como destacou a pesquisa de Daniel (2006, 2007).

Quanto à organização do trabalho, observamos que o regime de trabalho se configura em turnos, justificado pela logística. A jornada varia entre 12 e 18 horas. O trabalho é

considerado precarizado no que se refere a questões salariais, assistência médica, regime de folgas e turnos. Embora as remunerações dos embarcados sejam consideradas incompatíveis diante dos riscos e demandas de trabalho, os trabalhadores entendem que é uma renda considerável, e acreditam que os benefícios oferecidos suprem algumas necessidades, principalmente contribuem para aqueles que precisam de aquisição rápida, pois no período em que estão de “folga” podem exercer outras ocupações remuneradas.

Diéguez (2010) enfatiza a predominância de homens neste setor produtivo mesmo após o processo de containerização dos Portos, que diminuiu o uso exclusivo de força física no manuseio das cargas, o que antes era uma das justificativas para a ausência de mulher no setor. Atualmente têm-se recursos tecnológicos em equipamentos que substituem o dispêndio de força física por conhecimentos e formação técnica de manuseio das máquinas. O autor abordou questões relacionadas à divisão sexual do trabalho portuário, de maneira a entender as relações estabelecidas entre homens e mulheres, mas, sobretudo, compreender os tipos de masculinidades que emergem no setor. Para o autor, a automação dos Portos poderia ocasionar a inserção de mulheres, no entanto, acredita que o ambiente construído socialmente como masculino provocou resistências e o distanciamento da mulher, associado ainda à presença de uma masculinidade tradicional imbricada a elementos simbólicos que as referenciam como inferior aos homens, além das amarras sociais atribuídas à mulher, como a maternidade e os cuidados com os filhos, que as levam a procurar outras carreiras profissionais.

Com relação ao trabalho embarcado em barcos-hotéis que atuam no turismo da pesca, encontramos um estudo realizado por Sudré (2012). A autora abordou o turismo realizado pelos barcos-hotéis no Pantanal Mato-grossense na região de Cáceres, apresentando a operacionalização e estrutura das embarcações, a construção de redes sociais estabelecidas pelos Comandantes, bem como a identificação dos roteiros turísticos utilizados. Contudo, a sua pesquisa centrou-se efetivamente na questão do turismo e meio ambiente, não abordando o trabalho como categoria analítica.

Os processos formativos em aquaviários para atuação em embarcações de transporte marítimo e fluvial são de responsabilidade da Marinha do Brasil, por meio das Capitânicas de Porto. Os cursos são destinados ao preparo de profissionais para ingressarem no trabalho na Marinha Mercante, em diversas funções, dentre as quais: Marinheiro de Convés, Marinheiro Auxiliar de Máquinas, Marinheiro Auxiliar de Convés. De acordo com a Agência Fluvial de Cáceres (2018), integrante da Organização Militar da Marinha do Brasil, instituição responsável pelas normas referentes ao Ensino Profissional Marítimo, é o órgão competente e habilitado

para ofertar os cursos de formação e adaptação para aquaviários subalternos que visam atuar em barcos-hotéis na região.

Os cursos de formação podem ocorrer em qualquer município correspondente à área de atuação da Agência, os quais, prioritariamente, são ministrados pelo corpo militar da Marinha do Brasil, por meio da Secção do Ensino Profissional Marítimo, contudo, se houver a necessidade é permitida a contratação de docente civil para atuar em disciplina específica, caso não tenha um Militar habilitado.<sup>27</sup>

Segundo o Programa do Ensino Profissional Marítimo para Aquaviários – PREPOM (2018), o Curso de Formação de Aquaviários – CFAQ tem a carga horária de 88 horas, cuja finalidade é proporcionar o ingresso na Marinha Mercante nas funções de Marinheiro Auxiliar de Convés (MAC) e o Marinheiro Auxiliar de Máquinas (MAM). O MAC é o profissional encarregado pela limpeza de áreas externas da embarcação, pela manutenção, pintura e conservação do convés. Auxilia ainda na atracação e desatracação da embarcação, comandam pequenas embarcações, transportam cargas e passageiros. Em geral, é o profissional que sempre deve estar à disposição do Comandante. E o MAM é responsável por auxiliar o trabalho na praça de máquinas, operar e dar manutenção preventiva e corretiva e chefiar a praça de máquinas de pequenas embarcações. Entre os pré-requisitos para se inscrever no curso, constam: ser brasileiro(a), ter no mínimo dezoito anos, e possuir escolaridade mínima do 6º ano do ensino fundamental.

O Curso de Adaptação de Aquaviários – CAAQ possui a carga horária total de 214 horas, o qual é destinado a formação para atuar na Secção de Câmara, como Cozinheiro (CZA) ou Taifeiro (TAA), ou na Secção de Saúde, como Enfermeiro (ENF) ou Auxiliar da Saúde (ASA). Para ingressar no curso nas categorias de Cozinheiro e Taifeiro é necessário ter escolaridade mínima de ensino fundamental completo, e possuir curso de capacitação da área de atuação com carga horária mínima de 160 horas.

Na Secção de Câmara, os trabalhadores/as compõem a tripulação de segurança da embarcação<sup>28</sup>. Em navegação de longo curso, ou seja, acima de 12 horas, é obrigatório o embarque de pelo menos um Cozinheiro e um Taifeiro. Ao Cozinheiro é designada a função de

---

<sup>27</sup> Para mais informações sobre os cursos: normas, escolaridade, duração, funções e atribuições etc., acessar a página do Programa do Ensino Profissional Marítimo para Aquaviários – PREPOM, através do *site*: <http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/sepm/aquaviarios/prepom/aquaviarios.pdf>

<sup>28</sup> A Portaria da Direção de Portos e Costa – DPC nº 156/MBm de 3/junho de 2004, do Comandante da Marinha, estabelece que toda embarcação ou plataforma, para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, que varia de acordo com o tipo de navegação e serviço prestado, como também a quantidade de tripulantes. A tripulação de segurança são os/as trabalhadores/as que não podem deixar a embarcação enquanto estiverem navegando, visando garantir a segurança e operacionalidade do trabalho.

elaborar o cardápio, organizar a cozinha e preparar todas as refeições, tanto dos tripulantes quanto dos turistas. O Taifeiro tem por atribuições os serviços relativos à hospedagem e alimentação, sendo responsável pela limpeza e arrumação dos camarotes, áreas comuns tais como: salão de refeições e banheiros. Essas atividades laborais no universo da nossa pesquisa são realizadas durante o período em que os turistas deixam a embarcação e saem com os Piloteiros nos barcos pequenos para pescarem. Após a realização da demanda de serviços de hospedagem, assumem a função de garçom com preparos de *drinks* e coquetéis, servindo os turistas com hospitalidade e cortesia.

De acordo com os dados informados, houve cursos nos anos de 2013 a 2017, conforme podemos observar na Tabela 2.

**Tabela 2** – Aquaviários formados nos últimos anos pela Agência Fluvial de Cáceres – MT

Módulo de Curso	Ano	Curso	TOTAL	Fem.	Mas.
Curso de formação de aquaviários –CFAQ	2013	Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés e Máquinas.	30	09	21
	2014	Marinheiro Fluvial Auxiliar de Convés e Máquinas	30	02	28
		Marinheiro Fluvial de Convés	15	02	13
	2015	Pescador Profissional Nível 1	30	04	26
		Pescador Profissional Nível 1	30	07	23
	2016	Pescador Profissional Nível 1	30	10	20
	2017	Pescador Profissional Nível 1	30	13	17
Curso de Adaptação de Aquaviários – CAAQ	2014	Cozinheiro, Taifeiro, Enfermeiro e Auxiliar de Saúde.	20	12	08
<b>TOTAL</b>			<b>215</b>	<b>59</b>	<b>156</b>

Fonte: Agência Fluvial de Cáceres – MT, Marinha do Brasil, 2018

Conforme observado na Tabela 2 e ressaltado pelos trabalhadores embarcados, nos cursos ofertados pela Marinha do Brasil entre 2013 e 2017, houve a inscrição e participação de 59 mulheres, as quais concluíram o curso e conquistaram a carteira profissional. Contudo, evidenciamos no campo empírico que é minoritário o número de mulheres que atuam nas ocupações embarcadas.

Este eixo de discussão perpassa os processos formativos em aquaviários para atuação em embarcações de transporte marítimo e fluvial. As trajetórias dos trabalhadores e trabalhadoras embarcados envolvem mobilidades que se justificam pelas experiências e vivências no campo social e pelas suas historicidades de vida. Para Bourdieu (1999), as trajetórias nos permitem refletir como a historicização das experiências vividas no espaço social podem promover deslocamentos de uma posição a outra, considerando as disposições do *habitus* presente nas relações entre os diversos agentes nos processos sociais.

A pesquisa de campo evidenciou que muitos trabalhadores, sobretudo os homens, tiveram em suas trajetórias ocupacionais o trabalho realizado em fazendas e pousadas no pantanal, atuaram em distintas funções: tratorista, zelador, peão e serviços gerais. Outros eram pescadores profissionais e alguns destes associados à Colônia Z2 de Cáceres – MT. Estes trabalhadores migraram para o trabalho embarcado, principalmente, em virtude do conhecimento adquirido a partir das relações sociais estabelecidas nas temporalidades/espaço com o meio ambiente em torno do rio e da pesca. Deste grupo<sup>29</sup>, a maioria atua nas embarcações como Piloteiros.

Contudo, as trajetórias de inserção para o trabalho embarcado no turismo da pesca no Pantanal Mato-grossense não se restringem às experiências relacionadas somente a estas áreas de atuação. Para tanto, vamos abordar as trajetórias masculinas e femininas que nos chamaram a atenção, deslocamentos que representam expressivamente os motivos de entrada e permanência no setor.

No primeiro caso, vamos apresentar o contexto do trabalhador que atua na embarcação na função de piloto. Conforme o entrevistado, ele relatou que nasceu e cresceu em fazendas no pantanal. A sua infância foi à beira do rio, ora acompanhando o pai nas pescarias de subsistência, ora aprendendo com a mãe a limpar o pescado e a capturar pequenas iscas para subsidiar a pesca do pai.

Em sua narrativa, o Piloteiro 5 destaca que sua renda familiar sempre veio da atividade pesqueira, mas que somente o seu pai era pescador profissional associado à Colônia de Pescadores Z2.

Meu pai é pescador profissional, já aposentou e nem quer mais ir para o rio. Eu acompanhava meu pai de canoa, aquelas famosas desintegra família, graças a Deus não a minha. Através do meu pai, passei a gostar, não quis parar, conheço muito bem nosso rio. Estamos em Cáceres, se você quiser ir em Porto

---

<sup>29</sup> Este universo compreende 15 Piloteiros, todos homens. 1 mulher, na função de Auxiliar de cozinha. 2 Maquinistas e 2 Comandantes.

Murtinho, te levo lá. Gosto do pantanal cheio, a paisagem, o verde, me traz tranquilidade, paz, tira estresse da cidade (Piloteiro 5, 2018).

De acordo com este trabalhador, o período que atuou exclusivamente na pesca foi essencial para aprimorar os conhecimentos culturais aprendidos na infância acerca do rio, das espécies de peixe, equipamentos etc. Embora sua escolaridade seja ensino fundamental incompleto, hoje na faixa etária próxima aos 50 anos, afirma que a sua escola foi o Rio Paraguai, o barco e a canoa sua sala de aula, os equipamentos de pesca era como se fossem o caderno e o lápis, “Eu conheço bem esse riozão, meu pai ensinou e desde guri aprendi a gostar, não sei fazer outra coisa que não seja no rio, é meu sustento, minha segunda casa”. E destaca, ainda, que dessa relação vieram os aprendizados sobre a natureza, o meio ambiente, a fauna, a flora, tudo relacionado ao trabalho realizado neste contexto.

Nessa perspectiva, o estudo de Sudré (2012) dialoga com os dados observados. Sua pesquisa aponta que o conhecimento dos Comandantes são construções culturais e sociais, os quais contribuem efetivamente para o desenvolvimento do trabalho embarcado no turismo da pesca. Nesse sentido, os resultados da nossa pesquisa corroboram com os estudos do referido autor.

É notório o conhecimento empírico desses trabalhadores em relação à pesca, ao rio e ao pantanal. Durante os diálogos estabelecidos essas inferências foram ressaltadas nos depoimentos de vários entrevistados:

Professora, eu cresci na beira do Rio Sepotuba, minha mãe pescou por muitos anos, pescava de canoa, fomos criado na popa da canoa, eu e mais sete irmãos. Pescava junto, vendia o peixe para comprar o arroz, feijão, café, açúcar, foi desse jeito que aprendi (Piloteiro 2, 2018).

Quando pequeno, sabe, eu vivi na beira do rio, meu pai tinha um sitiozinho na beira do Sepotuba, ele era pescador de subsistência, não era profissional, mas era de lá que tirava o nosso alimento. E a gente ia junto com ele pescar de canoa para ajudar e aprender também (Piloteiro 3, 2018).

Cresci na beira do Rio Cuiabá, minha infância foi lá, sou filho de ribeirinho, pescador profissional e só aprendi a fazer isso. Eu era pescador amador, mas por causa da renda vim para o turismo da pesca, aqui é mais certo (Piloteiro, 11).

Esse rio para baixo, a gente conhece, fiquei 7 anos na fazenda Descalvados (Piloteiro, 13).

De modo geral, a historicidade de vida e as trajetórias desses agentes sociais nas relações espaço-temporal com o rio e pantanal precisam ser consideradas. Para Catella (2005,

p. 02), “Eles são detentores de um conhecimento empírico extraordinário sobre a ecologia da região, que vem sendo acumulado e transmitido de pai para filho ao longo de gerações”.

Contudo, desde o dia 25 de junho de 2019 encontra-se em processo de tramitação na Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, um Projeto de Lei nº 668/2019<sup>30</sup>, que dispõe sobre a Política Estadual de Desenvolvimento Sustentável da Pesca, e que, regula as atividades pesqueiras e dá outras providências. Neste Projeto o principal debate entre os diversos agentes sociais é a proposta do denominado “Cota Zero”, que prevê a proibição do transporte, armazenamento e comercialização de exemplares de peixes de rios do Estado, por um período de cinco anos, objetivando o repovoamento das espécies, conforme consta em sua Seção IV, Art. 18 (2019, p.11), “O transporte, armazenamento e comercialização do pescado oriundo da pesca em rios de Mato Grosso, ficará proibido pelo período de 05 (cinco) anos, contados a partir de 01 de janeiro de 2020”. A justificativa defendida no Projeto se embasa principalmente pela observação na redução dos estoques pesqueiros, associada a pesca predatória.

A proposição desse Projeto de Lei, caso seja aprovado, poderá impactar diretamente na vida pessoal e profissional de inúmeros munícipes cacerenses, que tem no Rio Paraguai e na Pesca a sua centralidade. Muitos trabalhadores/as que atuam no setor da pesca e do turismo pesqueiro há anos, e que, já enfrentam a flexibilização no processo de informalidade do mercado, ficarão expostos à possíveis taxas de desemprego, culminando para um processo de esvaziamento cultural e de saberes tradicionais da beira do rio, conseqüentemente provocar impactos não somente na vida desses agentes, mas na economia local.

Embora, o Projeto de Lei “Cota Zero” esteja em processo de tramitação, com repercussão midiática no Estado de Mato Grosso, não evidenciamos em nenhum momento durante as visitas *in loco* às embarcações, discussões e/ou movimentos sociais entre os trabalhadores/as embarcados sobre o tema.

Como estamos observando nas trajetórias ocupacionais e nas historicidades de vida dos trabalhadores/as embarcados, eles são os principais agentes sociais que possuem conhecimentos empíricos desse universo, poderiam contribuir em ações de Políticas Públicas de conscientização ambiental juntamente com as Instituições de Fomento a Pesquisa e Órgãos Governamentais.

Mesmo que o trabalhador/a não tenha desenvolvido atividade pesqueira, as experiências no âmbito familiar e no trabalho em fazendas/pousadas beira-rio, se configuram como espaços de construção de conhecimentos que contribuíram para inserção do trabalho

---

<sup>30</sup> A proposição do Projeto de Lei nº 668/2019, encontra-se disponível em <https://www.al.mt.gov.br/storage/webdisco/cp/20190626100231221000.pdf>. Acesso em dezembro/2019.

embarcado. Citamos, como exemplo, a trajetória de uma trabalhadora embarcada, cuja função é Cozinheira. A entrevistada relatou que nasceu e cresceu na beira do rio, acompanhava o pai nas pescarias e naquele contexto social começou a desenvolver o gosto pelo trabalho na pesca. Para esta trabalhadora, foram de suma importância os aprendizados sobre o rio e a pesca, no qual consolidou uma porta de entrada para iniciar no trabalho embarcado no setor do turismo da pesca.

Retomando a trajetória do Piloteiro 5, seus relatos afirmam que o seu trabalho exclusivo na pesca se estendeu ao longo da sua vida por mais de trinta anos, e que em nenhum outro momento trabalhou em outro setor produtivo. A sua migração para o trabalho embarcado foi decorrente principalmente da queda do pescado e da incerteza da renda. Como destacado pelo entrevistado, “A pesca é difícil, a gente gosta e é o que a gente sabe, mas nem sempre pega peixe, e para pesca a gente gasta, tem época ruim aí fica difícil, e no barco se tem viagem entra o dinheiro” (Piloteiro 5, 2018).

Esta característica é comum e representativa da inserção dos/as trabalhadores/as no universo dos barcos-hotéis. Constitui-se como um dos principais motivos no processo de mobilidade da pesca para o trabalho embarcado. Os contextos sociais dos sujeitos apontam para trajetórias similares. Há vários trabalhadores/as que foram pescadores profissionais associados à Colônia de Pescadores Z2, contudo, optaram pelo trabalho embarcado por considerarem que este setor possibilita uma renda melhor que a pesca, além de ser fixa e semanal, como ressalta o Piloteiro 6 (2018):

Meu cunhado era pescador, e eu era pescador profissional da Z2, mas tinha vez que a pesca não dava, tem época que dá peixe e outra não. Pescar é sofrido, a produção do pescador profissional é a noite, a vida lá fora não é fácil, aí parti para essa função. E aqui no barco, toda semana tem dinheiro, é garantido. O Mato Grosso pra nós da classe baixa, que tem pouco estudo é o turismo, 90% no Pantanal, é o que a gente sabe fazer. A vantagem de conhecer o rio é isso, não dá na pesca a gente vai e trabalha como guia de pesca, Piloteiro.

De acordo com os trabalhadores/as embarcados, o principal motivo que os fazem se distanciar da pesca profissional é a garantia da renda a cada viagem. É interessante notar que os parâmetros de estabilidade neste contexto não estão delineados pelas questões de seguridade em relação a direitos trabalhistas.

O conceito de estabilidade para os trabalhadores/as embarcados está associado diretamente pela possibilidade de ganho imediato pós-viagem. Esta percepção é justificada pela análise comparativa entre a atividade pesqueira e o trabalho realizado no barco-hotel. Os entrevistados afirmam que, para trabalhar na pesca, precisam dispor de recursos financeiros

para comprar materiais e equipamentos de pesca, além das despesas com combustível para os pequenos barcos, ou ainda, o pagamento de diárias na locação de barco e motor. Esses valores investidos não significam retorno com margem de lucro, pois, como mencionado por vários entrevistados, a pescaria não é garantia de captura de pescado suficiente para cobrir os valores e garantir os excedentes.

Para a Piloteira 21 (2019), esse ponto foi primordial para o seu ingresso no trabalho embarcado. Conforme os relatos sobre a sua história de vida, ela nasceu em Cáceres – MT, tem 42 anos e tem 3 filhos (1 homem de 25 anos, e 2 meninas, de 22 e 17 anos). Começou a trabalhar como Piloteira em barco-hotel há aproximadamente de cinco a seis anos, e que de fato a inserção no setor foi objetivando uma estabilidade na renda associada ao cansaço do trabalho na pesca, mas que a sua experiência como pescadora foi a sua porta de entrada para ser Piloteira, mesmo diante de algumas barreiras que teve que superar por ser mulher.

De acordo com ela, trabalhou durante muito tempo como instrutora de autoescola, contudo, a sua paixão sempre foi a pescaria, o que remete a memórias da sua infância no campo: “A gente morava na fazenda e lá tinha um córrego. Nesse córrego a gente pegava muita peraputanga, e eu gostava de pescar lá”. Para a entrevistada, a pesca profissional surgiu por necessidade de aumentar a renda para sustentar a família, sobretudo, seus filhos. Neste período estava solteira e a renda familiar era somente do seu trabalho na autoescola, na qual tinha salário fixo de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), então uma alternativa foi iniciar o trabalho como pescadora.

Comecei a trabalhar no rio por necessidade. Então assim, a gente vai na beira do rio e, como instrutora de autoescola a gente conhece muita gente. Então vários pescadores falavam assim, ‘vai lá no rancho que tá pegando muito peixe’, então a gente aprende um pouquinho daqui, um pouquinho dali. A pessoa que me ajudou muito como pescadora, chama Sr. João<sup>31</sup>, ele disse “filha, você vai na minha ‘lanchinha’, eu não vou te cobrar (a gente paga 10 quilos de peixe e o combustível), nessa viagem você vai livre, o peixe que você pegar é seu”. Foi lá que me ensinou como iscava uma pinda à noite, me ensinou como pegar um pintado na sonda, hoje é poucas pessoas que fazem isso.

Segundo a Piloteira 21, no início da sua jornada como pescadora, conciliava os dois trabalhos, a jornada de trabalho era exaustiva, pois no período diurno trabalhava na autoescola e no noturno como pescadora, “Pesquei muito, muito, muito à noite. Barco de madeira, motorzinho 5,5 rabetta. Eu entrava na mata para pescar à noite, eu entrava 06 horas da tarde e

---

<sup>31</sup> Optamos por substituir na fala da entrevistada o nome verdadeiro do homem citado por um nome fictício.

saía as 06 horas da manhã, eu pegava 30, 40 pacus”. Naquele período a pesca estava dando uma rentabilidade melhor e, com uma redução salarial da autoescola, optou somente pelo trabalho na pesca. Para a entrevistada, a decisão não foi fácil.

Você ter uma escolha para fazer, e ter ali um salário fixo e trabalhar sem sair da cidade, abandonar tudo para ir dormir no mato, não foi fácil. Hoje eu conto, as pessoas mais velhas que me conhecem da beira do rio, sabem o que já passei ali. Quantas, quantas noites botava a loninha ali, a barraca ali, o lampião ali, outro lampião ali e a onça rodeando! Então assim, são coisas que acontecem na beira do rio, frio, chuva que arranca a lona, que molha tudo e você não ter para onde ir.

A experiência na atividade pesqueira trouxe diversos aprendizados técnicos sobre manuseio de equipamentos e materiais de pesca, pilotagem de barco com motor e conhecimentos específicos sobre o contexto geográfico do rio, o que permite pilotar com segurança até os locais mais promissores para captura de peixes. Além dos saberes empíricos, essas vivências contribuíram para estreitar uma rede de contatos com relações duradouras de confiança. Esses vínculos foram responsáveis pela interlocução para sua entrada como Piloteira no trabalho embarcado.

A princípio, a busca pelo trabalho como Piloteira foi em decorrência de obter uma renda fixa semanal para que pudesse subsidiar os custos com a formação acadêmica do filho mais velho. De acordo com ela, o seu filho passou no processo seletivo do Exame Nacional do Ensino Médio – ENEM para o curso superior de Engenharia Civil, ofertado em período integral em outra cidade, o que o impossibilitava de conciliar estudo e trabalho. Deste modo, ela considerou mais seguro e viável deixar a atividade pesqueira e ingressar no trabalho embarcado, conforme ressaltado em sua fala:

Hoje em dia posso falar que é mais seguro, hoje em dia se você for investir só na pesca, tá muito difícil, você tem muito gasto. Tem que sair daqui no mínimo com 100 litros de gasolina pra você fazer uma pesca, hoje 100 litros de gasolina tá quase 400 reais, aí você vai comprar 20 barras de gelo dá mais 100 reais (Piloteira 21, 2019).

Então, questionei como foi a sua inserção no trabalho embarcado, considerando ser mulher e atuar em uma área construída socialmente como masculina, na qual a presença é majoritariamente de trabalhadores homens, especialmente nesta função. Conforme a Piloteira 21, houve inicialmente resistência e preconceito. Ela relatou que, por ter muitos contatos, foi indicada por um amigo pescador profissional para fazer uma viagem numa embarcação na qual estava precisando de um Piloteiro. No primeiro momento foi negado, justamente por ser mulher.

O argumento utilizado para negativa era que a mulher não tinha capacidade de trabalhar com o turismo da pesca. Mas o pedido do amigo persistiu e o proprietário da embarcação, pela consideração de amizade incomum, cedeu à solicitação. Neste contexto, efetivou a sua primeira experiência como Piloteira no setor do turismo da pesca. Ela mencionou que soube aproveitar a confiança e oportunidade em mostrar o seu conhecimento e competência no trabalho e, a partir desse momento, foi conquistando seu espaço, respeito e reconhecimento, tanto pelos colegas de trabalho, quanto pelos turistas.

Assim como a Piloteira 21, observamos que diversos trabalhadores e trabalhadoras embarcados se inseriram no setor por indicações de amigos e parentes, os quais em geral já atuavam no ramo. É evidente que a longevidade das relações de amizade e parentesco se configuram a partir do capital social, que atua como marcadores sociais de pertencimento ao espaço ocupado, bem como demonstra formas de sobreviver aos processos produtivos da reestruturação econômica num cenário marcado por flexibilização, desigualdade de mobilidade, alto índice de desemprego, desregulamentação do mercado e/ou precarização.

Percebe-se que as experiências relatadas pelos trabalhadores e trabalhadoras em suas trajetórias compõem a historicização vivida no espaço social as quais, acumuladas, tornam-se referências nos significados atribuídos, no modo de ver, pensar e se relacionar, aspectos naturalizados pelo *habitus* (BOURDIEU, 1999).

Diante dessas análises iniciais, emergem algumas questões. Tendo em vista os construtos teóricos que apontam que a pesca é hegemonicamente uma construção masculina, quem são os trabalhadores e trabalhadoras que atuam embarcados? Quais as características organizativas do trabalho embarcado? Para tentarmos responder a esses questionamentos, vamos apresentar o perfil destes trabalhadores.

### 3. TRABALHO EMBARCADO NO TURISMO DA PESCA NO PANTANAL MATO-GROSSENSE

#### 3.1. PERFIL DOS TRABALHADORES E TRABALHADORAS EMBARCADOS NO TURISMO DA PESCA NO PANTANAL MATO-GROSSENSE

No que se refere ao perfil dos trabalhadores e trabalhadoras embarcadas no turismo pesqueiro no Pantanal Mato-grossense, a predominância no setor é majoritariamente de trabalhadores homens. As idades variam entre 20 e acima de 50 anos para os homens, com prevalência entre 40 a 49 anos, sendo 14 trabalhadores, com concentração maior na ocupação de Piloteiro. Em seguida, tem-se 12 embarcados, entre 30 e 39 anos. Entre as mulheres, a faixa etária é entre 30 e 49 anos.

**Tabela 3** – Perfil dos trabalhadores embarcados em relação à sua ocupação

OCUPAÇÕES	HOMENS					MULHERES			
	20 a 29	30 a 39	40 a 49	> 50	TOTAL	20 a 29	30 a 39	40 a 49	TOTAL
<b>Comandante</b>	-	2	1	-	3	-	-	-	-
<b>Maquinista</b>	-	1	2	1	4	-	-	-	-
<b>Cozinheiro/a</b>	-	1	1	1	3	-	1	2	3
<b>Aux. Cozinha</b>	-	1	-	-	1	-	2	-	2
<b>Taifeiro/a</b>	1	3	-	-	4	-	-	-	-
<b>Piloteiro/a</b>	3	4	10	3	20	-	-	1	1
<b>Ser. Gerais</b>	1	-	-	-	1	-	-	-	-
<b>Camareira</b>	-	-	-	-	-	-	1	-	1
<b>TOTAL FAIXA ETÁRIA</b>	5	12	14	5	-	-	4	3	-
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>					<b>7</b>			

Fonte: elaboração própria, 2018

Com relação às suas ocupações, três mulheres trabalham como Cozinheira Fluvial, duas como Auxiliar de cozinha, uma Camareira e uma Piloteira. Enquanto os homens ocupam as diferentes funções existentes na organização da embarcação: vinte Piloteiros; três Comandantes; quatro Maquinistas; três Cozinheiros; um Auxiliar de cozinha; quatro Taifeiros e um em serviços gerais.

**Quadro 3 – Ocupações nos empreendimentos hoteleiros fluviais**

Ocupação	Descrição de atividades típicas da função na preparação da embarcação no cais	Descrição de atividades típicas da função em período de viagem embarcado/a
Comandante	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registrar dados da embarcação;</li> <li>• Controlar a Documentação dos passageiros;</li> <li>• Monitorar a carga e descarga da embarcação;</li> <li>• Acompanhar o embarque e desembarque dos turistas;</li> <li>• Coordenar os trabalhos de manutenção preventiva e corretiva.</li> <li>• Elaborar plano de navegação;</li> <li>• Acompanhar o abastecimento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manobrar a Embarcação;</li> <li>• Operar os equipamentos de navegação;</li> <li>• Aplicar o plano de navegação;</li> <li>• Coordenar todo o trabalho embarcado;</li> <li>• Limpar a área de fora do Convés.</li> </ul>
Maquinista	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verificar o funcionamento dos equipamentos;</li> <li>• Auxiliar o Comandante no abastecimento;</li> <li>• Limpar os equipamentos.</li> <li>• Verificar o nível de óleo lubrificante dos motores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comandar a praça de máquinas;</li> <li>• Conduzir o sistema de propulsão e da produção de energia da embarcação.</li> <li>• Prezar pelo funcionamento dos equipamentos.</li> <li>• Aplicar os procedimentos de segurança;</li> <li>• Auxiliar o Comandante na atracação da embarcação.</li> <li>• Auxiliar e acompanhar o trabalho da tripulação.</li> <li>• Limpar a área de fora do Convés.</li> </ul>
Piloteiro/a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auxiliar o transporte de cargas e descarga de gêneros alimentícios e bebidas;</li> <li>• Limpar o barco de alumínio;</li> <li>• Conferir o motor e tanque de combustível;</li> <li>• Organizar o barco de alumínio com os equipamentos e materiais necessários para sair para a pesca;</li> <li>• Atracar e desatracar o barco de alumínio em anexo a embarcação principal.</li> <li>• Planejar a rota de pescaria;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Navegar até o local planejado;</li> <li>• Acompanhar os turistas no período de pescaria;</li> <li>• Auxiliar na captura de espécies de peixes;</li> <li>• Orientar os turistas sobre os aspectos ambientais e sobre as espécies de peixes.</li> <li>• Indicar os equipamentos e iscas de pesca.</li> </ul>

Ocupação	Descrição de atividades típicas da função na preparação da embarcação no cais	Descrição de atividades típicas da função em período de viagem embarcado/a
Cozinheiro/a Fluvial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaborar o cardápio;</li> <li>• Conferir a compra dos gêneros alimentícios;</li> <li>• Armazenar os alimentos;</li> <li>• Organizar os equipamentos e utensílios da cozinha;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preparar todas as refeições;</li> <li>• Coordenar as atividades da Secção da Câmara;</li> <li>• Limpar e organizar a cozinha.</li> </ul>
Auxiliar de Cozinha	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auxiliar o Cozinheiro/a com todas as demandas da Secção da Câmara;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auxiliar o Cozinheiro/a com todas as demandas da Secção da Câmara;</li> </ul>
Taifeiro	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limpar e organizar os camarotes;</li> <li>• Limpar e organizar a área do Deck Solarium;</li> <li>• Limpar e organizar o salão de refeições;</li> <li>• Conferir e armazenar as bebidas e os gelos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limpar e organizar os camarotes;</li> <li>• Limpar e organizar a área do Deck Solarium;</li> <li>• Limpar e organizar o salão de refeições;</li> <li>• Organizar a mesa de refeições;</li> <li>• Preparar e servir as bebidas (Drinks e Coquetéis).</li> </ul>
Camareiro/a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limpar, arrumar e organizar os camarotes;</li> <li>• Limpar e organizar os lavabos das áreas externas;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limpar, arrumar e organizar os camarotes;</li> <li>• Limpar e organizar os lavabos das áreas externas;</li> <li>• Atender os turistas em suas solicitações referentes ao setor de hospedagem.</li> </ul>
Serviços Gerais	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manter a limpeza e organização da embarcação;</li> <li>• Prestar serviços de manutenção e reparos;</li> <li>• Zelar pela segurança da embarcação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auxiliar nos serviços de limpeza;</li> </ul>

Fonte: elaboração própria, 2018

No Quadro 3, sistematizamos a descrição das funções nas diversas ocupações do trabalho embarcado a partir dos relatos dos próprios trabalhadores/as. Retomaremos mais detalhadamente no subtítulo 3.3 que dispõe sobre a Organização e rotina do trabalho embarcado.

Em relação ao nível de escolaridade, os dados obtidos variaram. Contudo, há um número expressivo de trabalhadores embarcados em que a escolaridade formal é o ensino fundamental incompleto, totalizando vinte e três homens e duas mulheres, dos quais 16 embarcados acima de 40 anos, se enquadram. Conforme podemos verificar na Tabela 4.

**Tabela 4** – Perfil dos trabalhadores/as em relação à escolaridade associado a faixa etária

Nível Escolar	HOMENS					MULHERES			
	20 a 29	30 a 39	40 a 49	>50	TOTAL	20 a 29	30 a 39	40 a 49	TOTAL
<b>Fundam. Incompl.</b>	3	5	9	6	23	-	1	1	2
<b>Fundam. Compl.</b>	-	2	1	-	3	-	1	1	2
<b>Méd. Incompl.</b>	1	2	3	-	6	-	1	-	1
<b>Méd. Compl.</b>	-	2	1	-	3	-	2	-	2
<b>Sup. Incompl.</b>	-	1	-	-	1	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>36</b>		<b>5</b>	<b>2</b>	<b>7</b>

Fonte: elaboração própria 2018

Referente ao ensino fundamental completo, apenas cinco trabalhadores/as embarcados mencionaram que concluíram, sendo: três homens e duas mulheres

Com relação ao ensino médio, observamos que seis homens e uma mulher não concluíram. Contudo, três homens e duas mulheres mencionaram que possuem o ensino médio completo. E em relação ao ensino superior um único trabalhador homem afirmou ter iniciado o curso de graduação em Bacharel em Administração, mas que por conta da rotina de trabalho não conseguiu concluir<sup>32</sup>. É interessante ressaltar que o nível de escolaridade não tem relação direta com a função no trabalho embarcado.

A este respeito, verifica-se que o nível de escolaridade e a idade não interferem na função exercida pelo trabalhador. Há dois aspectos contributivos para isso: primeiro, relacionado ao curso de formação promovido pela Marinha do Brasil para ter a carteira profissional que habilita o profissional a desempenhar funções no trabalho embarcado<sup>33</sup>.

<sup>32</sup> A partir dessa realidade emerge a necessidade de cursos de formação que considerem as peculiaridades dessa classe de trabalhadores/as. Destacamos o curso PROEJA -FIC PESCA ofertado pelo IFMT-*Campus* Cáceres Prof. Olegário Baldo, em parceria com a Prefeitura Municipal de Cáceres-MT. Ver dissertação do Eliel Regis de Lima, [http://portal.unemat.br/media/files/PPGEdu/Dissertacoes/Defendidas\\_2016/Eliel\\_Regis\\_de\\_Lima.pdf](http://portal.unemat.br/media/files/PPGEdu/Dissertacoes/Defendidas_2016/Eliel_Regis_de_Lima.pdf).

<sup>33</sup> Sobre o nível de escolaridade mínima para se inscrever nos cursos formativos acessar: <http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/sepm/aquaviarios/prepom/aquaviarios.pdf>.

Segundo, trata-se da relação intrínseca do/a trabalhador/a com sua trajetória ocupacional agregada aos saberes empíricos.

Quanto à estrutura familiar, as categorias de casado e viver juntos são as mais expressivas: dos quarenta e três trabalhadores e trabalhadoras, quinze são casados<sup>34</sup> e dezoito mencionaram que vivem juntos. Deste universo, verificamos que a média de filhos por trabalhador embarcado é de aproximadamente 2,43 filhos, sendo que apenas dois trabalhadores não têm filhos, dos quais um Comandante e um Piloteiro.

Ainda nesta categoria, indagamos sobre o cônjuge no que tange ao trabalho. Perguntamos sobre a atividade ocupacional do/a esposo/a. Verificamos que dos trinta e três trabalhadores/as embarcados que são casados ou amasiados, vinte disseram que o/a esposo/a trabalha, nas seguintes ocupações: diarista doméstica; enfermeira; comerciante; cabeleireira; confeitaria; açougueira de supermercado; cozinheira em barco-hotel; Piloteiro em barco-hotel; carga e descarga de caminhão; vendedora de produtos de beleza (Natura e Avon); pescadora associada à colônia Z2.

Entre essas informações, observamos que dois trabalhadores embarcados, os quais atuam na função de Piloteiro, mencionaram que suas companheiras são pescadoras profissionais, associadas à Colônia de Pescadores Z2. Contudo, ambos destacaram que elas desenvolvem suas atividades de pesca em Rancho, acampadas na beira do Rio Sepotuba.

Outro dado relevante é a menção de dois sujeitos, que disseram que o cônjuge também em barco-hotel, sendo que um casal trabalha na mesma embarcação desempenhando funções diferentes, o homem é Piloteiro e a mulher Cozinheira. O segundo caso, ambos são Piloteiros, entretanto atuam em embarcações diferentes. De acordo com a fala da Piloteira 21, foi uma decisão do casal:

Ele trabalhava na embarcação X<sup>35</sup>, e aí eu fui fazer a primeira viagem lá e conheci ele lá. A gente ficou trabalhando um bom tempo junto. Aí tem uns que gostam e outros que não gostam, acha que a gente está armando, saindo para fazer alguma coisa errada, aí resolvemos seguir em embarcação diferente, para ninguém ficar julgando um ao outro. Aí ele trabalha em um barco e eu trabalho em outro, e aí a gente começou assim e já tem cinco anos disso.

Com relação aos trabalhadores solteiros, são quatro homens, sendo dois com idade entre 40 e 49 anos, um homem de 20 a 29 anos e um trabalhador entre 30 e 39 anos, o único desta categoria a não ter filhos. A média de filhos por embarcado solteiro é de aproximadamente

---

<sup>34</sup> Faz-se necessário salientar que nesta categoria tem um casal de trabalhadores embarcados. Os mesmos são casados há 18 anos, e ambos trabalham na mesma embarcação, tendo 5 filhos em comum.

<sup>35</sup> Optamos por substituir o nome da embarcação pela letra X, para preservar a identidade do trabalhador e da empresa.

2,2 filhos. Entre as mulheres solteiras, são três, das quais duas atuam como Cozinheira e uma como Auxiliar de cozinha, cuja idade é entre 40 e 49 anos. As três mencionaram ser mãe “solteira”, sendo que uma tem três filhos (2 maiores de idade), a outra tem cinco filhos (faixa etária de 22, 17, 14, 12 e 1 ano e 7 meses), e uma trabalhadora tem apenas um filho (maior de idade), ambas mencionaram que os filhos moram com as mesmas.

Neste contexto, o fato de um número expressivo de trabalhadores/as terem filhos, sendo a maioria menor de idade, faz com que as relações familiares sejam dados relevantes para compreender o universo do trabalho embarcado. Quem se responsabiliza pelos cuidados dos filhos quando estão no trabalho embarcado? Quem realiza as atividades domésticas?

As trabalhadoras solteiras que têm filhos relataram que no período em que estão embarcadas, os filhos mais velhos ficam responsáveis pela casa e pelos irmãos mais novos, mas que também têm o apoio de familiares (irmã, cunhada etc.), e vizinhos que auxiliam quando necessário. De acordo com estas trabalhadoras, todos os filhos frequentam o ensino básico em escolas públicas no próprio bairro de moradia, e ainda os jovens que concluíram o ensino médio deram continuidade aos estudos e estão cursando ensino superior na Universidade do Estado de Mato Grosso – Unemat.

Das quatro trabalhadoras casadas, duas o cônjuge também atua no mesmo setor. Deste modo, afirmaram que embora tenham filhos com maior idade que se responsabilizam durante as suas ausências pelos irmãos mais novos, ainda para ambos continuarem trabalhando embarcado é necessário o apoio de parentes no que diz respeito aos cuidados com os filhos, principalmente quando algum adoecer.

Entre os trabalhadores homens esta realidade não é uma preocupação, pois a maioria disse que suas esposas não exercem nenhuma atividade profissional, e ressaltaram que elas permanecem em casa e que são responsáveis pelas tarefas domésticas e pelos filhos. Os que mencionaram que as esposas estão inseridas no mercado de trabalho, seja na formalidade ou informalidade, também atribuíram estas responsabilidades a elas.

No que se refere à moradia, observou-se que trinta e um trabalhadores/a possuem casa própria, dos quais vinte e três são casados/as ou amasiado, quatro são solteiros e um é divorciado. Os demais trabalhadores disseram que moram em casas alugadas, ou residem em casa de parentes.

Em termos de tempo de ocupação, verificamos que entre as trabalhadoras mulheres o tempo de serviço de duas delas é entre 10 e 15 anos, sendo uma Cozinheira e uma Auxiliar de cozinha. Ambas relataram que iniciaram na atividade por indicação de parentes e que, no decorrer deste tempo, houve um período curto de aproximadamente 1 ano que se afastaram do

trabalho embarcado por motivos pessoais. As outras duas Cozinheiras, uma Auxiliar de cozinha e a Camareira iniciaram no setor há menos tempo, sendo que duas iniciaram há menos de 1 ano, e as demais entre 1 e 2 anos. A Piloteira ingressou no trabalho embarcado há 5 anos. Todas tiveram influências de familiares e/ou amigos que já atuam no setor.

De acordo com as respostas dos 36 trabalhadores homens no questionário socioeconômico, observa-se que 75% atuam no trabalho embarcado em empreendimentos hoteleiros fluviais no Pantanal de Mato Grosso há mais de 5 anos.

**Tabela 5** – Tempo de serviço dos trabalhadores homens embarcados

<b>Ocupação</b>	<b>&lt; 1 ano</b>	<b>1 a 2 anos</b>	<b>2 a 3 anos</b>	<b>3 a 4 anos</b>	<b>5 a 10 anos</b>	<b>10 a 15 anos</b>	<b>&gt; 15 anos</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Comandante</b>	-	-	-	-	-	2	1	<b>3</b>
<b>Maquinista</b>	-	-	-	2	-	1	1	<b>4</b>
<b>Piloteiro</b>	-	-	3	-	5	7	5	<b>20</b>
<b>Cozinheiro</b>	1	-	-	-	-	-	2	<b>3</b>
<b>Taifeiro</b>	-	-	-	2	2	-	-	<b>4</b>
<b>Aux. Cozinha</b>	-	1	-	-	-	-	-	<b>1</b>
<b>Serv. Gerais</b>	-	-	-	-	-	1	-	<b>1</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>36</b>

**Fonte:** elaboração própria, 2018.

Conforme a Tabela 5, desse universo, os 27 trabalhadores atuam nas diversas ocupações no setor, são: três Comandantes entre 10 e mais de 15 anos embarcados; dois Cozinheiros que atuam na função há mais de 15 anos; dezessete Piloteiros que transitam entre 5 e mais de 15 anos; dois Maquinistas que estão inseridos no setor entre 10 e 15 anos e o outro há mais de 15 anos. E ainda dois Taifeiros que atuam entre 5 e 10 anos.

No que tange aos trabalhadores homens que atuam no setor abaixo de 5 anos, constatamos que são: três Piloteiros; dois Taifeiros; dois Maquinistas; um Auxiliar de Cozinha e um atua como Serviços Gerais.

Conforme os trabalhadores que atuam na Secção de Câmara há menos tempo, a inserção no setor é decorrente principalmente pela ausência de emprego no mercado de trabalho

em terra firme, e ainda pela garantia de ser remunerado semanalmente. Agregado a estes aspectos, um Cozinheiro destacou, “Sempre tive vontade e curiosidade de trabalhar nestes barcos, viajar, conhecer pessoas diferentes e o Pantanal, mas com família era complicado. Depois que separei, fiquei desempregado e então vi aqui uma possibilidade de começar fazendo o que sei fazer, cozinhar” (Cozinheiro 3).

Com relação à forma de contratação dos trabalhadores, não há grandes diferenças entre as embarcações. A característica principal é a informalidade, a qual se sustenta em acordos verbais embasados por relações de confiança. O valor pago pelo trabalho é realizado em formato de pagamento de diárias, que variam conforme a função no barco.

No universo dos quarenta e três trabalhadores/as que responderam ao questionário, dezessete são assalariados, possuem a carteira de trabalho assinada. Entre os homens são: dois Comandantes, seis Piloteiros, um Maquinista, três Taifeiros, dois Cozinheiros e o trabalhador da função Serviços Gerais. Entre as sete mulheres entrevistadas, somente duas trabalhadoras atuantes na Secção da Câmara de uma mesma embarcação possuem carteira de trabalho registrada.

Os vinte e seis trabalhadores que atuam na informalidade se consideram autônomos, prestadores de serviços, os quais desenvolvem suas funções nas embarcações e recebem na perspectiva de diárias, que variam dependendo da função, setor de atuação e embarcação.

A informalidade neste setor abrange todas as funções, e acentua a flexibilização nas relações de trabalho no mercado, em que as atividades são desprovidas de proteções sociais e trabalhistas. Junto a este fator ocorrem inconstâncias nos rendimentos e diferentes valores pagos pelo serviço prestado (LIMA; SOARES, 2002). No entanto, a ausência de vínculos é considerada pelos trabalhadores/as como liberdade e possibilidade para atuar em diferentes embarcações, conforme a demanda. Neste eixo, as análises ressaltaram que a informalidade se destaca nos contratos acordados apenas verbalmente, os quais são fundados por relações de confiança entre o prestador de serviço (trabalhador/a embarcado) e o contratante (a embarcação).

Quanto à remuneração, verificamos que a renda mensal média gira em torno de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais) a R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais) em alta temporada, ou seja, no período que a pesca está aberta. Os dados empíricos não apontam diferenças substanciais entre as funções exercidas. São vários os mecanismos de pagamento, que variam conforme a embarcação e a ocupação.

**Tabela 6** – Rendimentos médios mensais do trabalhador/a embarcado

Ocupação	1.000 a 1.500 R\$	1.500 a 2.000 R\$	2.000 a 2.500 R\$	> 2.500 R\$	TOTAL
<b>Comandante</b>	-	-	-	3	<b>3</b>
<b>Maquinista</b>	-	1	3	-	<b>4</b>
<b>Piloteiro</b>	1	11	7	2	<b>21</b>
<b>Cozinheiro</b>	-	-	5	1	<b>6</b>
<b>Taifeiro</b>	-	2	2	-	<b>4</b>
<b>Aux. Cozinha</b>	-	3	-	-	<b>3</b>
<b>Camareira</b>	-	1	-	-	<b>1</b>
<b>Serv. Gerais</b>	-	1	-	-	<b>1</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>43</b>

Fonte: elaboração própria, 2018

Segundo os dados do questionário, os trabalhadores/as embarcados assalariados recebem salário-base fixo. Todos afirmaram que o valor assinado na carteira é de um salário mínimo, R\$ 954,00 (novecentos e cinquenta e quatro reais), contudo, a remuneração mensal não se fixa a esse valor. O Comandante 2 relatou que, além do valor da carteira de trabalho, recebe a quantia de R\$ 180,00 (cento e oitenta reais) de diária quando está em viagem. Os Taifeiros mencionaram que também recebem mensalmente entre R\$ 700,00 (setecentos reais) e R\$ 800,00 (oitocentos reais) além do salário mínimo.

Os Cozinheiros e as Cozinheiras relataram que recebem adicionais por viagens, em média de R\$ 300,00 (trezentos reais). Já os Piloteiros assalariados são todos contratados de uma mesma embarcação. Ambos afirmaram que, além do valor recebido referente à carteira de trabalho, recebem em média R\$ 800,00 (oitocentos reais) adicionais por mês. E o trabalhador que ocupa a função de Serviços Gerais alegou receber, em viagem, diárias o valor de R\$ 60,00 (sessenta reais).

No que se refere aos trabalhadores diaristas, vimos que o Comandante 3, único nessa função entre os entrevistados que alegou não ser assalariado, mencionou que recebe por diária o valor de R\$ 200,00 (duzentos reais). Com relação aos Maquinistas, ambos afirmaram que a diária é de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais). Entre os Piloteiros a diária é entre R\$ 95,00 (noventa e cinco reais) e R\$ 120,00 (cento e vinte reais), variando de acordo com a embarcação.

Alguns Piloteiros consideram vantajoso ser diarista e não assalariado, por dois motivos: primeiro por acreditar que o valor pago em diária ao final do mês, a soma da renda é maior; segundo aspecto mencionado é referente aos que são pescadores profissionais e que possuem carteira profissional de pesca, sendo assim, não podem ter suas carteiras de trabalho

registradas pelas embarcações, pois perderiam o seguro desemprego durante o período da piracema.<sup>36</sup>

Já entre a ocupação de Cozinheiro/a Fluvial, observamos diferença no valor da diária, conforme o gênero. O Cozinheiro homem afirmou que recebe a diária no valor de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais), enquanto a Cozinheira mulher disse receber o valor de R\$ 110,00 (cento e dez reais) pelas mesmas atribuições em embarcações diferentes. Ao analisar as informações sobre a renda mensal, verificamos que há diferenças na remuneração final dos Cozinheiros informais homens em relação às Cozinheiras informais mulheres. Enquanto as mulheres relataram a renda mensal aproximadamente entre R\$ 2.000,00 (dois mil reais) a R\$ 2.200,00 (dois mil e duzentos reais), a renda mensal dos homens ficou em torno de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais).

Os dados apontam para diferenças substanciais em relação ao valor pago ao homem, variam entre 10 e 25 % em relação à mulher numa mesma função, reafirmando a persistência nas desigualdades de gênero em relação à renda. Abreu, Oliveira e Vieira (2016, p. 151) argumentam que houve avanços significativos relacionados ao estreitamento das diferenças correspondentes aos salários entre os sexos. Contudo, destacam que “A defasagem salarial é menor entre homens e mulheres que trabalham de 40 a 44 horas semanais, isto é, em tempo integral, em que a média corresponde a 82,8% do salário masculino”.

No que tange a gratificações complementares, muitos trabalhadores/as recebem uma gratificação dos turistas chamada de “caixinha”. Entre as funções mais beneficiadas destacam-se as categorias dos Piloteiros e Taifeiros. Conforme os relatos, são esses trabalhadores/as que mantêm mais relações sociais com o turista na embarcação durante o período de viagem. Contudo, dependendo do grupo de turistas, as gratificações se estendem às demais funções embarcadas.

Os valores pagos na “caixinha” geralmente são entre R\$ 100,00 (cem reais) e R\$ 300,00 (trezentos reais). De acordo com os sujeitos, o valor também varia de grupo para grupo que contrata a embarcação, sendo que os turistas de outras regiões do País, como Rio de Janeiro

---

<sup>36</sup> É o período de defeso das espécies de peixes, estabelecido pelo Conselho Estadual de Pesca – CEPESCA, que visa assegurar o processo de reprodução dos peixes para garantir o estoque pesqueiro. De acordo com a Resolução CEPESCA nº 4 de 06/06/2018, é permitido somente a pesca de subsistência desembarcada praticada por ribeirinhos e/ou povos tradicionais para garantir o alimento familiar. A cota diária é de três quilos e um exemplar de qualquer peso, respeitando os tamanhos mínimos da espécie, sendo proibido o transporte e comercialização do pescado. O calendário de defeso da piracema é atualizado anualmente após estudos de diversas Instituições, em geral é equivalente ao período de quatro meses, com início no mês de outubro e término em fevereiro. Dados do *site* Legislação do Estado de Mato Grosso [leisweb.com.br/legislacao/?id=360934](http://leisweb.com.br/legislacao/?id=360934), acessado em novembro/2018.

e São Paulo, ou estrangeiros pagam valores mais elevados. Para os Piloteiros/a as práticas sociais e profissionais influenciam diretamente para aquisição desta gratificação:

Caixinha é o turista, né! Mas vai da gente também, agradar o cliente. Caixinha é muito relativo, vai do tratamento do Piloteiro, do atendimento. Tem que ser conhecedor antigo do rio, de tudo. Já recebi caixinha generosa, de R\$ 800,00 (oitocentos reais) (Piloteiro 4).

Muitos clientes que eu tenho faz o pesque e solte, é o prazer deles. Eles gostam que eu vá pilotar para eles. Porque esse pessoal que vem e gasta 3.000 a 4.000 reais, eles não querem vir aqui só matar e pegar o peixe. Eles querem conhecer uma casa, uma colônia dos pescadores profissional, ele quer conversar com aquelas pessoas, ele quer comer um peixe ali feito na hora. Você passa um sal, um alho, um limão e assa ali na hora. Então eu faço isso para os meus clientes, é isso que eles gostam, gostam do meu serviço porque eu faço um trabalho diferente. Quer um peixe frito ou assado na beira do rio eu paro numa sombra na beira do rio e faço. Tenho fogão, carrego tudo no meu barco. Eu não vou atrás só de matança de peixe, a gente tenta agradar o máximo possível (Piloteira 21).

Podemos destacar nas falas acima que as trajetórias dos entrevistados/as são marcantes. As experiências anteriores contribuem para a produtividade e êxito no trabalho embarcado. No caso das mulheres, verificamos ainda que elas assumem papéis e atribuições das atividades tipicamente femininas em terra firme.

Ainda em relação ao contrato de trabalho, verificamos que a maioria não ocorre de maneira formal. Existe uma rotatividade constante dos trabalhadores entre as embarcações, até mesmo os trabalhadores assalariados são liberados pelas suas referidas embarcações para atuar em outras, caso não tenham viagem agendada, conforme verificamos nas falas dos sujeitos:

A gente é rotativo, viaja aqui e ali, conforme surge oportunidade. Não ficamos parados numa embarcação, quem mais faz isso é os colegas fixos (Piloteiro 7).

Sou diarista, rotativo, sabe? Qualquer um que chamar a gente vai, o que não dá é ficar parado. Então todos conhecem todos aqui, se sabe que um barco não tem viagem na outra semana, as vezes os próprios donos ligam para gente (Piloteiro 11).

Todos os anos trabalhamos em várias embarcações, se não tem viagem na nossa, vamos a outra que chama, só não podemos ficar parado, porque depois vem a piracema (Comandante 2).

Durante a fase de campo, em dois momentos distintos presenciamos essa dinâmica. Estávamos entrevistando um Piloteiro, quando ele recebeu uma ligação do gerente de outro barco-hotel, perguntando sobre a disponibilidade para trabalhar na semana seguinte. Em outra

ocasião, encontramos o Comandante de uma embarcação atuando na função de Piloteiro em outro barco-hotel.

### 3.2. EMPREENDIMENTOS HOTELEIROS FLUVIAIS: CARACTERÍSTICAS E PECULIARIDADES DAS EMBARCAÇÕES

Os barcos-hotéis culturalmente denominados por chalanas<sup>37</sup> são embarcações turísticas hoteleiras que emergem no contexto empírico da pesquisa nas décadas de 80 e 90, quando as chalanas pioneiras: Aráes, Bons Amigos, Cobra Grande, Jataiassu, Espanhol Tour - são construídas e ancoradas no Cais da Praça Barão (Empresário 2, 2019).

Os empreendimentos hoteleiros fluviais se inscrevem no setor econômico do turismo da pesca com maior inferência comparada ao ecoturismo. Entre as suas especificidades, oferta serviço de hospedagem, alimentação, lazer, contemplação da biodiversidade do pantanal e pesca esportiva e amadora. As embarcações ficam ancoradas ao longo da extensão do Cais da Praça Barão do Rio Branco, à margem esquerda do Rio Paraguai, devidamente autorizadas pela Prefeitura Municipal, mediante pagamento de uma taxa anual que viabiliza os recursos de energia e água pelas agências prestadoras desses serviços.

**Figura 6** – Vista do Ancoradouro, margem esquerda do Rio Paraguai, Cáceres – MT



**Fonte:** pesquisa direta, Dutton, 2017.

<sup>37</sup> Conhecidas culturalmente como Chalanas, é um tipo de embarcação fluvial usada para navegação nos rios pantaneiros. Na etimologia da palavra significa “barco do fundo chato”.

As embarcações realizam o trabalho no turismo da pesca, conforme calendário de pesca anual estabelecido pela Secretaria Estadual de Meio Ambiente – SEMA, juntamente com o Conselho Estadual de Pesca, os quais instituem o período de defeso das espécies, conhecida popularmente por piracema. No período da piracema, as embarcações pouco realizam pacotes turísticos direcionados ao Ecoturismo pela pouca procura turística. Efetivamente a maioria permanece ancorada no Cais durante este período. De acordo com os empresários entrevistados, este período é propício para realização de atividades de reparos e manutenção na estrutura da embarcação. Essas atividades geralmente são realizadas pelos trabalhadores/as que possuem carteira assinada.

Para os trabalhadores/as informais, a piracema constitui um período marcado por tensões, pois muitos ficam desempregados e tendem a recorrer a outros serviços para garantir a renda familiar. Conforme os dados apontados, as principais atividades exercidas pelos homens são em serviços de pintura, pedreiro, tratorista e serviços gerais em fazendas. As mulheres desenvolvem atividades de diaristas “doméstica” e manicure. Observa-se que a tendência dos trabalhadores/as é retomarem as práticas profissionais de suas trajetórias ocupacionais. Em terra firme, as atividades exercidas por homens e mulheres seguem as amarras sociais do que é tradicionalmente construído como trabalho feminino e trabalho masculino, acentuando as maneiras como as relações de poder se estruturam e operam a partir da divisão sexual do trabalho. De acordo com Barbieri (1993), compreender gênero a partir do seu reconhecimento como um sistema de poder, torna-se possível discutir questões inerentes como estas relações de poder se estabelecem em espaços identificados como masculinos.

Conforme informações obtidas pelos trabalhadores/as embarcados, juntamente com dados da Agência Fluvial de Cáceres – MT e dos *sites* dos empreendimentos de barcos-hotéis no turismo da pesca em Cáceres – MT, verificamos que atualmente encontram-se em atividades no turismo da pesca e do ecoturismo quinze embarcações.

As embarcações se dividem em grande, médio e pequeno, porte, as quais se diferenciam pela capacidade máxima de hóspedes, tripulação e guias de pesca. Em geral a tripulação de segurança é composta por cinco profissionais: Comandante, Maquinista, Cozinheiro, Taifeiro, e um Marinheiro de Convés. Os que possuem seis tripulantes, o sexto trabalhador/a embarcado é o Auxiliar de cozinha ou outro Taifeiro. E tem entre seis a dezoito profissionais não tripulantes: os Guias de Pesca (Piloteiros). Contudo, como em sua maioria os Piloteiros são diaristas em suas funções, eles são chamados pelos empresários ou Comandantes conforme a demanda do grupo de pessoas que fechou o contrato de pacote turístico com a

embarcação. Ou seja, o quantitativo de Piloteiro demonstrado na Tabela 7 é necessário quando os pacotes turísticos são fechados com a capacidade máxima de pessoas.

**Tabela 7** – Barcos-hotéis atuantes no turismo da pesca entre 2017 e 2019

<b>Empreendimento</b>	<b>Capacidade Máxima com Pernoite</b>	<b>Tripulação</b>	<b>Guias de Pesca</b>	<b>Site</b>
Aguapé	36	6	18	<a href="https://www.barcoaguape.com.br/">https://www.barcoaguape.com.br/</a>
Babilônia	32	6	16	<a href="http://barcobabilonia.com.br/index.php">http://barcobabilonia.com.br/index.php</a>
Sport Fishing	32	6	16	<a href="http://barcobabilonia.com.br/barco-sport.php">http://barcobabilonia.com.br/barco-sport.php</a>
Pantanal Vip	28	6		<a href="http://www.pantanalvip.com.br/">http://www.pantanalvip.com.br/</a>
São Lucas do Pantanal	28	7	14	<a href="http://www.lendaturismo.com.br/barcos/lenda-do-pantana">http://www.lendaturismo.com.br/barcos/lenda-do-pantana</a>
Barão do Pantanal	26	5	10	<a href="http://www.barcobarao.com.br/o_barco.html">http://www.barcobarao.com.br/o_barco.html</a>
Cruzeiro do Pantanal	24	6	12	<a href="https://www.mercadoviagens.com/barco-hotel-cruzeiro-do-pantanal-caceres/">https://www.mercadoviagens.com/barco-hotel-cruzeiro-do-pantanal-caceres/</a>
Lendas do Pantanal	24	5	12	<a href="http://www.lendaturismo.com.br/barcos/lenda-do-pantana">http://www.lendaturismo.com.br/barcos/lenda-do-pantana</a>
Bonança	18	5	9	<a href="http://www.barcobonanca.com.br/">http://www.barcobonanca.com.br/</a>
Bons Amigos	16	4	8	<a href="http://www.barcobonsamigos.com.br">http://www.barcobonsamigos.com.br</a>
Iéié	16	5	8	<a href="http://www.barcoieie.com.br/">http://www.barcoieie.com.br/</a>
Lorcas Tour	16	4	6	<a href="mailto:barco.lorcastour@bol.com.br">barco.lorcastour@bol.com.br</a> <sup>38</sup>
Cobra Grande	12	5	6	<a href="https://www.cobragrande.com.br/">https://www.cobragrande.com.br/</a>
Manduvi do Pantanal	12	5	6	<a href="http://manduvidopantanal.blogspot.com">http://manduvidopantanal.blogspot.com</a>
Mínas do Pantanal	10	5	5	<a href="http://www.minasdopantanal.com.br/">http://www.minasdopantanal.com.br/</a>

**Fonte:** elaboração própria, 2019.

As atividades dos barcos-hotéis no setor ocorrem durante oito meses anuais, comumente entre março e outubro, o número de viagens varia entre 20 a 28 viagens nesse período, e depende da demanda de mercado na temporada. Conforme as entrevistas realizadas com três empresários proprietários de barcos-hotéis, em geral são eles ou gerentes<sup>39</sup> que realizam e fecham contratos dos pacotes turísticos por meio dos *sites* ou contato telefônico, sobretudo, via aplicativos de mensagens instantâneas e chamadas de vídeo e áudio.

<sup>38</sup> Esta embarcação não tem website ativo. As informações foram coletadas via contato celular com o proprietário, que ressaltou que a referida embarcação ficará sem operar temporariamente para pacotes turísticos.

<sup>39</sup> No universo da pesquisa, observamos que várias embarcações possuem gerentes que trabalham em terra firme.

Os pacotes turísticos de pesca são ofertados para cinco a seis dias, e a principal opção é “*all inclusive*”, que inclui todos os serviços: alimentação completa (café da manhã, almoço, jantar, porções para petiscos), bebidas (cervejas, refrigerantes, água mineral, *drinks* com algumas bebidas destiladas e gelo cubo), barcos de apoio com um Piloteiro para duas pessoas, iscas para a pesca, hospedagem (acomodações com roupas de cama e banho). Alguns ofertam também neste pacote o *transfer* terrestre Cuiabá x Cáceres x Cuiabá.

De acordo com Empresários entrevistados, as embarcações de porte grande, o valor médio dos pacotes “*all inclusive*” para grupos fechados acima de vinte pessoas é de aproximadamente R\$ 3.800,00 (três mil e oitocentos reais) a R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) por pessoa, entretanto, esse valor pode aumentar quando diminui o número de pessoas no grupo. Enquanto as embarcações de pequeno porte, com capacidade de oito a doze pessoas, a média da diária para o pacote “*all inclusive*” varia de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 600,00 (seiscentos reais).

Independentemente do porte da embarcação, a estrutura física dos barcos hoteleiros segue um padrão básico. Compreende: cabine de comando; praça de máquinas; camarotes para os turistas, camarotes para a tripulação e guias de pesca; salão de refeições e jogos; cozinha; *deck solarium*; porão de combustíveis.

**Figura 7: Barcos-hotéis da região de Cáceres-MT**

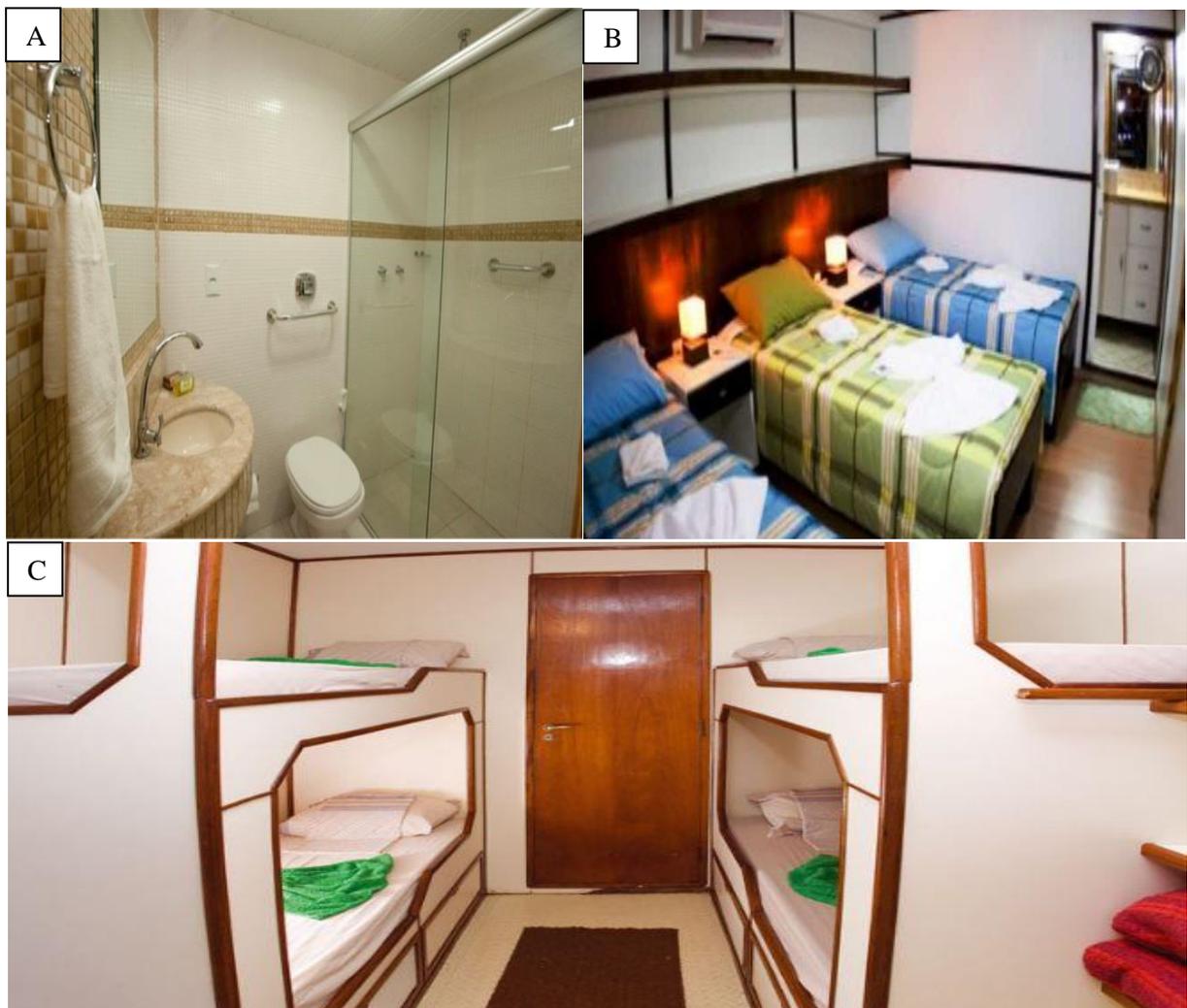


Fonte: site dos empreendimentos hoteleiros fluviais, 2018.

As embarcações A e B da Figura 7 são consideradas respectivamente de médio e pequeno porte, cuja capacidade máxima é para 16 e 12 turistas. Enquanto os barcos-hotéis C e D configuram embarcações de grande porte, com capacidade média para 32 turistas.

Os camarotes dos turistas são quartos ou também identificados como unidades habitacionais, são suítes, equipadas com ar-condicionado, camas (algumas embarcações possuem beliche), banheiros com duchas pressurizadas quente e fria; frigobar, roupas de cama e banho. A maioria possui janela que possibilita a contemplação das paisagens naturais do pantanal. E em geral acomoda aproximadamente de três a quatro pessoas, dependendo da embarcação, como podemos observar na Figura 8. As imagens A e B da figura 8 é uma suíte de uma embarcação de grande porte, e a figura C é um camarote com suíte de uma embarcação de médio porte.

**Figura 8 – Camarote/Suíte do empreendimento hoteleiro fluvial**



**Fonte:** *site dos empreendimentos barcos-hotéis, 2018.*

Os camarotes da tripulação e dos Piloteiros ficam geralmente na área do primeiro convés, ou seja, no piso inferior da embarcação, as acomodações das camas são beliches, pois na perspectiva ergonômica otimizam o espaço para que possam acomodar mais trabalhadores.

O salão de refeições é o espaço climatizado em que são servidas as principais refeições. É um ambiente acolhedor, no qual os turistas têm acesso a equipamentos multimídia, tais como: TV HD com canais por assinatura, aparelho de DVD, Som, e em algumas embarcações acesso à rede de internet e mesa de jogos. As imagens A e B da Figura 9 correspondem a um barco-hotel de grande porte, enquanto a imagem C, refere-se a uma embarcação de médio porte.

**Figura 9 – Salão de refeições acoplado à sala de multimídia**



**Fonte:** campo empírico, 2018

Próximo ao salão de refeições tem a Secção de Câmara: a cozinha, geralmente ambiente pequeno, com fogão industrial, armários, mesa, freezer e geladeira. Algumas são equipadas com ar-condicionado, outras, com exaustores de ar e ventiladores. Em algumas embarcações os mantimentos são guardados no porão em decorrência do espaço, o que dificulta o trabalho do Cozinheiro/a e contribui para elevar o nível de cansaço, como evidenciou o Cozinheiro 6 (2018), “Tem coisas que é guardado lá no porão, como garrafão de água de 20 litros, a nossa alimentação, a cozinha é pequena não dá para estocar”.

Na parte externa das embarcações encontra-se o *Deck Solarium*, ambiente com visão panorâmica, propício para contemplar a natureza, além de se constituir como espaço social de lazer, no qual os turistas promovem encontros após a pesca. Em sua estrutura têm-se a churrasqueira, cervejeiras, *freezer*, mesas e cadeiras, *lounges*, redes, duchas e em algumas embarcações ofurô com hidromassagem.

**Figura 10 – Deck de uma embarcação de grande porte**



Fonte: pesquisa direta, Dutton, 2018

O que nos chama atenção na estrutura do *Deck* desta embarcação, é um mictório masculino entre os *lounges* de descanso. Conforme podemos visualizar na Figura 11, há uma demarcação de gênero que pode provocar implicações nas relações sociais estabelecidas no contexto, pois em geral os banheiros são espaços simbólicos caracterizados pela privacidade.

**Figura 11 – Mictório masculino no *Deck* de uma embarcação de grande porte**



**Fonte:** pesquisa direta, Dutton, 2018

Ressaltamos que entre as cinco embarcações observadas, esta é a única que apresenta em sua configuração estrutural uma delimitação do espaço físico numa perspectiva de gênero. Segundo estudos de Preciado (2002), centrados na análise dos banheiros públicos como espaços de gênero, a autora demonstrou que os modelos arquitetônicos dos mictórios traduzem valores culturais, os quais despreziosamente produzem e reproduzem masculinidades, de modo que aquele que utiliza de postura ereta, em pé, nos espaços públicos e cabines abertas, reafirma a condição de ser homem diante da sociedade.

Neste contexto, acreditamos no conceito elaborado por Connel (1995), em que as masculinidades também são construídas a partir de práticas realizadas na ação social, as quais estão associadas a relações de poder e dominação, em que devem ser analisadas a partir das práticas e ações sociais exercidas pelos homens.

No caso dos empreendimentos de barcos-hotéis no setor do turismo da pesca, verificamos que tanto o universo do trabalho como o dos grupos de turista é predominantemente composto por homens. Tal realidade contribui e reafirma a pluralidade das masculinidades que estão associadas a relações de poder e dominação, que não ocorrem somente entre homens e mulheres, mas dentro de relações estabelecidas por um mesmo gênero, o que produz invisibilidade que, para Kimmel (1998), trata-se de uma questão política, de privilégios, os quais os indivíduos não os percebem diante do outro.

Na medida em que se operacionaliza o trabalho a bordo, as estruturas hierárquicas se tornam visíveis, e evidenciam as maneiras como se operam as relações de poder e subordinação entre os gêneros e entre os próprios trabalhadores homens.

### 3.3. ORGANIZAÇÃO E ROTINA DO TRABALHO A BORDO

Em temporada aberta, a operacionalização das embarcações para viagem segue um padrão, no qual a duração do período embarcado é em média de cinco a seis dias. Geralmente a tripulação de trabalho e os turistas embarcam aos sábados no final da tarde, iniciando a navegação até o ponto turístico planejado. Regressam às quintas-feiras também no final da tarde. No retorno, os funcionários têm um dia de folga, retornando ao trabalho na embarcação no sábado pela manhã, com objetivo de organizar e preparar o barco-hotel para a próxima viagem. Contudo, um elemento que nos chamou atenção é que embora haja esse dia de folga, de fato, nas observações *in loco* encontramos contradições.

Em uma das idas a campo, agendada pelo Comandante da embarcação, deparamos com esta situação. Era uma sexta-feira, dia de folga dos trabalhadores, no entanto todos estavam no barco realizando atividades inerentes às funções exercidas a bordo. Neste dia, realizamos algumas entrevistas, entre elas, com duas Cozinheiras simultaneamente, tendo em vista que ambas estavam trabalhando na cozinha e não podiam se ausentar do espaço.

As Cozinheiras, identificadas nesta pesquisa como Cozinheira 1 e Cozinheira 2, relataram que nem sempre usufruem da folga prevista e ainda ressaltaram que não recebem diária referente ao dia trabalhado no barco quando ancorado no Cais. Ambas mencionaram que as diárias são pagas somente quando estão embarcadas em viagem. Segundos elas, a empresa afirma que esta dinâmica do trabalho faz parte das atribuições, portanto, organizar o espaço com antecedência à viagem favorecerá o próprio trabalho no dia do embarque e na viagem.

A dinâmica do trabalho no Cais é intensa, movimentação constante entre os trabalhadores/as assalariados, trabalhadores/as informais e empresas terceirizadas, as quais fazem entrega dos produtos e serviços prestados. É um sobe e desce dos trabalhadores nas escadarias que oferece acesso à embarcação, levando materiais de limpeza, gêneros alimentícios, bebidas, roupas de cama, mesa e banho.

**Figura 12** – Dinâmica do trabalho no Cais



Fonte: pesquisa direta, Dutton, 2018

Cada trabalhador dentro da sua função tem atribuições distintas que não se configuram somente no espaço concreto do trabalho a bordo, mas durante as chegadas ao Cais e as preparações para o embarque e partida.

O Contramestre Fluvial, reconhecido e identificado como Comandante na nossa pesquisa, providencia e encaminha a documentação da tripulação, dos Piloteiros, e dos turistas e outras documentações, caso necessário, à Agência Fluvial da Marinha, para que esta autorize a viagem. Verifica junto ao Maquinista se a praça de máquinas está em pleno funcionamento, assim como averiguam os tanques de combustíveis, e providenciam o abastecimento da embarcação. Entre as suas atribuições no Cais, também é responsável por acompanhar o embarque e desembarque dos turistas e coordenar as atividades de carga e descarga da embarcação. Na chegada, quando o grupo de turistas não promove a pesca esportiva, caracterizada pelo pesque e solte, o Comandante realiza contato com a Polícia Ambiental, órgão competente que fiscaliza as espécies de peixes capturadas. E, quando não está em período de viagem, coordena os trabalhos relativos à manutenção preventiva e corretiva, limpeza, carga e descarga.

Os Piloteiros são responsáveis por auxiliar o transporte dos alimentos e bebidas para dentro da embarcação. Efetivam a limpeza dos barcos de alumínio que vão anexo à embarcação, assim como verificam o motor e tanque de combustível e demais equipamentos deles. Ainda auxiliam na limpeza geral da embarcação em suas áreas externas de convés. Na chegada,

descarregam os barcos, organizam e guardam os materiais e equipamentos, e alguns auxiliam na atracação da embarcação no Cais. Por serem os trabalhadores que passam a maior parte do dia no decorrer da viagem com os turistas, tendem a ajudar na descarga dos equipamentos e materiais de pesca. De acordo com o Piloteiro 13, os Piloteiros são como professores que, além de ensinar os alunos, também são responsáveis pelos cuidados e segurança dos turistas.

Já os trabalhadores que atuam na Secção da Câmara, efetivam a limpeza do espaço, recebem, conferem e guardam os gêneros alimentícios. Observamos também nas idas a campo, que os Cozinheiros/as juntamente com os Auxiliares de cozinha procuram deixar verduras e legumes lavados, alhos cortados e armazenados, assim como preparam diferentes tipos de salgados, deixando-os pré-assados.

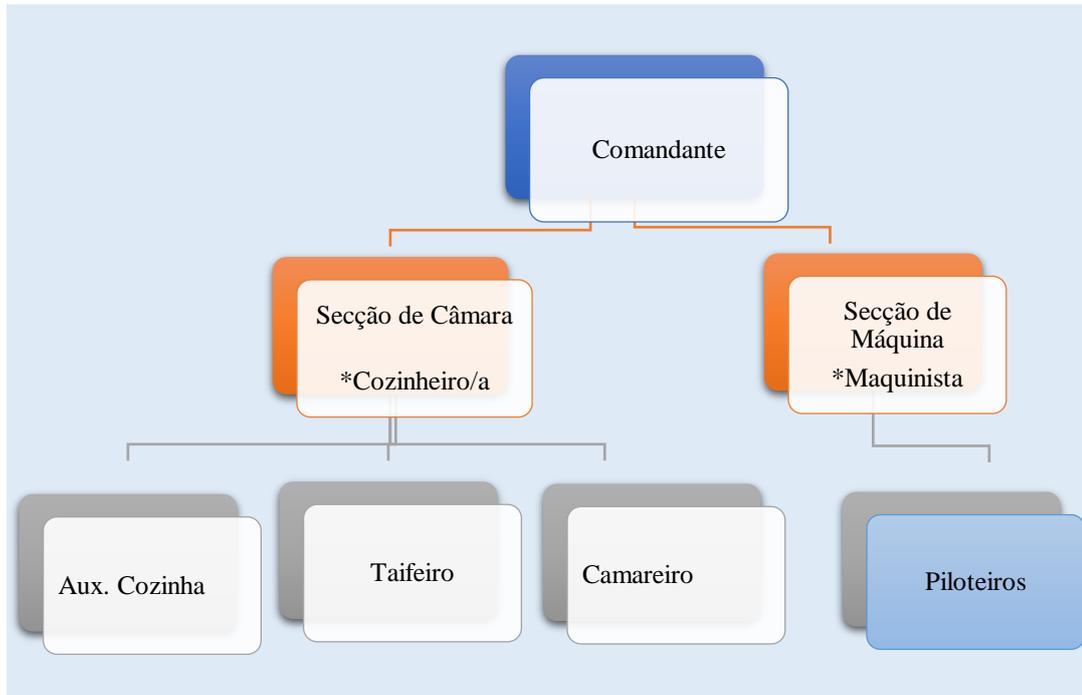
Os Taifeiros conferem as bebidas, limpam e organizam os espaços do salão e do *Deck Solarium*. Verificam as bebidas, frutas e gelo, conferem os equipamentos de uso para fazer os coquetéis, caipirinhas e *drinks* em geral. Na ausência de profissionais camareiros ou identificados como marinheiro de convés, organizam a limpeza dos apartamentos dos hóspedes e banheiros.

Em alguns momentos, evidenciamos ajuda mútua entre as distintas funções, ressaltado pelo Cozinheiro 6 (2018), “O pessoal aqui tenta trabalhar o máximo possível um ajudando o outro, só assim funciona. Um ajudando o outro para o trabalho funcionar e formar equipe, para tá tratando bem os clientes para que eles possam voltar, tem que ser assim”.

Outro dado relevante na dinâmica do trabalho realizado com a embarcação ancorada no Cais é a presença dos filhos dos trabalhadores. Neste aspecto, dois pontos chamaram mais a nossa atenção, primeiro a presença unicamente de crianças do gênero masculino acompanhando o pai, segundo, observamos que os filhos adolescentes ajudavam os seus pais nas respectivas funções. Contudo, quando questionados se eles queriam que os filhos seguissem a sua trajetória ocupacional, a maioria afirmou que não. Relataram que o trabalho embarcado não é fácil, que a ausência da família é complicada, e que por esses motivos preferem que os filhos estudem para outras profissões de maior prestígio, reconhecimento e valor social.

No que tange à rotina do trabalho em viagem, verificamos que as ocupações se caracterizam por responsabilidades e atribuições que sofrem algumas modificações das executadas quando a embarcação se encontra atracada no Cais. Contudo, nas duas situações observamos que as relações de trabalho são operacionalizadas a partir de uma estrutura hierárquica e a carga horária de trabalho a bordo é superior às 8 h diárias, e sua variabilidade ocorre de acordo com a função exercida.

**Figura 13 – Organograma Funcional dos empreendimentos hoteleiros fluviais**



**Fonte:** elaboração própria, 2019

O Comandante, além de ser encarregado pela navegação, é responsável por coordenar todo o trabalho da embarcação. É a maior autoridade a bordo, cabendo-lhe prezar e garantir a disciplina e a ordem social no barco e nas relações de trabalho. Em muitas embarcações é equiparada a figura de um gerente, que é o laço de comunicação que liga os demais embarcados ao proprietário ou gerente da embarcação que fica em terra firme.

A função do Comandante primeiro lugar é a navegação, tem que sair daqui até os pontos de pesca. E parando no ponto de pesca, faz acompanhamento da tripulação no geral. Acompanha todos os dias a saída dos Piloteiros, e quando estão chegando. Verifica o serviço de todos. A limpeza do convés quando sai do porto é do Comandante e do Maquinista (Comandante 3, 2018).

A embarcação saiu do porto a responsabilidade toda está na mão do Comandante. A tripulação, os clientes, todo mundo estão na responsabilidade dele, né (Cozinheiro 6, 2018).

O profissional marítimo Maquinista ou Conductor de Máquina é responsável pela Secção de Máquinas. Ocupa-se na condução e manutenção dos sistemas de propulsão e da produção de energia da embarcação. Entre as suas funções durante o período embarcado, destacamos o seu trabalho na condução das máquinas durante o percurso da viagem, monitorizando e garantindo o seu funcionamento com segurança. De acordo com o Maquinista 1, “O Maquinista fica atento à locomoção, à navegação, em vigília o tempo todo”.

A rotina de trabalho do Comandante e Maquinista é considerada por estes trabalhadores como tranquila, sobretudo, quando a embarcação está atracada no ponto turístico previsto, que nesta condição passam a acompanhar o trabalho da tripulação. São funções ponderadas como as de maior grau de conhecimento técnico e específico, portanto, vistas pelos trabalhadores/as embarcados como as mais relevantes e de maior prestígio social entre o grupo.

Minha rotina é excelente eu escolhi isso. E, além do mais, viajar, conhecer lugares diferentes, é gratificante. Eu gosto muito de conversar e conhecer as pessoas. Quando estamos navegando, o resto da tripulação, os Piloteiros têm o descanso deles, as Cozinheiras fazem a função delas. E eu e o Comandante estamos na ativa. A gente também recebe o turista quando estão chegando, né, e auxilia também no desembarque, gosto de fazer isso pessoalmente. A gente tem que ter relações públicas no barco, e eu particularmente gosto de fazer isso (Maquinista 1, 2018).

Quando o barco está atracado, as atribuições se complementam com outros afazeres, “Bom, nós temos algumas funcõezinhas básicas aqui no barco. Quando o pessoal sai, eu e o Comandante ficamos responsáveis pela limpeza do barco, pela parte de fora, do convés” (Maquinista 1).

Na hierarquização funcional da embarcação, os Piloteiros se relacionam diretamente com o Comandante e o Maquinista. Neste processo, são subalternos a estes profissionais. São os trabalhadores profissionais que possuem a carteira de arrais legalmente expedida pela Marinha do Brasil, a qual o habilita a pilotar pequenas embarcações fluviais na condução dos turistas da pesca esportiva aos locais apropriados para captura de espécies de peixes. Em geral, possuem conhecimentos empíricos da região pantaneira em relação aos pontos ecológicos e geográficos que permitem maior eficiência na sua função.

De acordo com os Piloteiros, são eles que elaboram e definem os pontos de pesca, por conhecerem os locais adequados para captura de determinadas espécies, indicam os equipamentos de pesca e iscas adequadas para cada espécie, organizam e mantêm os equipamentos em condições de uso, orientam sobre os aspectos ambientais e sobre as espécies em relação à tabela de tamanhos e medida de captura permitida, auxiliam na soltura das espécies quando se opta pelo pesque e solte.

Sua carga horária é em média de 8 a 10h diárias. Conforme os Piloteiros entrevistados, eles preparam os barcos por volta das 05h30min da manhã e saem com os turistas para os locais de pesca às 06h da manhã, retornando aproximadamente às 12 h para o almoço. Após o descanso do almoço, o horário estabelecido de trabalho é das 15 h às 18 h. Segundo o Piloteiro 13 (2018), “A gente segue o horário colocado pela empresa”. Outros depoimentos alegam que

essa dinâmica de horário do Piloteiro é flexível e varia de acordo com cada grupo de turistas, “Tem turista que não pesca o dia todo, não gosta, vai um período e o outro descansa, vai lá pra cima beber, ouvir música e ficar olhando o rio, a natureza” (Piloteiro 8, 2018).

Segundo os dados levantados nas entrevistas, os Piloteiros são os trabalhadores que possuem mais contato com os turistas por passarem a maior parte do dia com eles. Em decorrência disso são referências no setor, como podemos observar nas seguintes falas:

A gente é reconhecido quase no mundo inteiro, quando vem alguém de fora, indicado por algum grupo que a gente trabalhou, já fala, e o Piloteiro tal, quero ele. É gratificante, valoriza você pelo conhecimento, através do pantanal (Piloteiro 1, 2018).

O meu patrão é o turista. Faço o possível para ele retornar. Quando retorna em outro barco, às vezes exige a gente, pede para encontrar a gente. Tem um turista de São José do Rio Preto que vem sempre, e ele fala assim: “você é o filho que não tive” (Piloteiro 4, 2018).

Indagados sobre o que os motivam a trabalhar embarcado, obtivemos os seguintes depoimentos:

É um serviço pesado, muito sol. Desgastante, tipo assim, estresse de pessoas que vêm, às vezes vem de fora, meio atrapalhado com família, trabalho, às vezes a gente sente mal, sabe! (Piloteiro 12, 2018).

O sol queima muito, a água dá fome, tem que alimentar bem. Às vezes a coluna dói também, por conta da posição que a gente fica. Levantar cedo, às 04h da manhã, chega à noite, o corpo tá moído [...] Nós comandamos o barquinho, nós somos a vida do turista, temos que cuidar igual criança. É complicado, ele bebe, às vezes extrapola. Aí a gente é o Comandante. Quem dirige eles são a gente. Igual professor com aluno (Piloteiro 13, 2018)

O sol é quente, se o cara não aguenta, é de risco [...] ficar fora de casa a semana toda, às vezes sai deixa filho doente, fica preocupado, esse é o problema (Piloteiro 11, 2018).

As condições climáticas da região são o principal elemento considerado como complicador no trabalho: a temperatura pode chegar a 40 °C. Em seguida observamos que ausência da família é um aspecto apontado pelos trabalhadores como desmotivador no trabalho embarcado, tendo em vista a sua configuração organizativa e funcional, no qual o trabalhador fica por período de 5 a 6 dias embarcado, com apenas 1 dia de folga entre as viagens no período de temporada aberta.

Já em relação às motivações para permanecerem no setor, vimos que o contexto ambiental se apresenta como principal categoria, no qual vinculam o trabalho no pantanal, como prazeroso e tranquilo, além de ser considerado como possibilidade de renda plausível,

considerando as limitações em termos de qualificação e escolaridade, como ressalta o Piloteiro 4: “Toda semana tem dinheiro, esse trabalho nos garante isso, no Mato Grosso pra nós da classe baixa é o turismo, 90% o pantanal”. Observa-se que há uma naturalização da precarização do trabalho que se constituiu estruturalmente.

Na Secção da Câmara, tem a função dos tripulantes de segurança, sendo o Cozinheiro/a, Auxiliar de cozinha e o Taifeiro. Ao Cozinheiro/a é designada a função de organizar e supervisionar todos os serviços inerentes à cozinha da embarcação. Entre suas atribuições: planejar o cardápio; guardar os mantimentos em locais apropriados para conservação; preparar todas as refeições com padrão de qualidade e higienização, tanto dos tripulantes quanto dos turistas; zelar pelo funcionamento dos equipamentos e utensílios.

Nas embarcações pesquisadas neste estudo, os cardápios não são fixos, se ajustam conforme o grupo de turistas. Em alguns barcos-hotéis, o cardápio dos turistas é diferente dos trabalhadores/as embarcados, conforme podemos observar no discurso do Cozinheiro 6 (2018) sobre a rotina do trabalho:

A rotina nossa é uma rotina bem cansativa, é um trabalho que exige bastante. A gente se levanta cedo, geralmente o pessoal sai para pescar 06h da manhã, então eu tenho que me levantar às 04h da manhã para preparar o café da manhã. Então, eu preparo o café da manhã, já continuo para o almoço. Aí depois do almoço tem um intervalinho para descanso, dependendo do grupo. Porque tem grupo que fica bebendo e dá trabalho, aí a gente fica. Então não descansa muita coisa não. Mas às vezes dá para descansar um pouquinho uma hora, uma hora e pouquinho à tarde. Aí pega na janta e vai até dez, onze horas da noite, que também depende do grupo. A hora que eles querem que sirva e tal, entendeu!? Porque aqui, eu como Cozinheiro chefe não coloco um horário, por quê? Porque o pessoal já vem para divertir, descansar do seu trabalho entendeu! Aí, deixo à vontade, é só não extrapolar muito o limite, porque aí me deixa muito cansado. O cardápio depende do grupo, como eu estou aqui há 18 anos, o pessoal já me conhece bastante, então deixa para mim. A gente trabalha com grupo que geralmente vem sempre aqui, ou grupo que vem com indicação. Nessa embarcação aqui, o cardápio é tudo igual, o que os turistas comem os funcionários também comem. Falo isso, porque tem embarcação que tem diferença, eu já fiz *free lance* em outros barcos, quando não tem viagem aqui o padrão libera, e em outros às vezes é diferente.

Essa dinâmica na rotina a bordo da Secção de Câmara é semelhante em outras embarcações, independentemente do trabalhador ser homem ou mulher. De acordo com todos os que atuam na Secção, a rotina é cansativa: levanta-se muito cedo, dorme-se tarde e tem-se pouco tempo para descanso.

Ao Taifeiro compete os serviços relativos à hospedagem e alimentação, sendo responsável pela limpeza e arrumação dos camarotes, banheiros, e do salão de refeições. Estas

atividades são realizadas nos momentos em que os turistas estão pescando acompanhados pelos Piloteiros, ou seja, neste período a embarcação fica somente com a tripulação de segurança.

Quando o grupo de turistas está na embarcação, o Taifeiro assume a função de garçom, garantindo o atendimento com hospitalidade e cortesia. Também é responsável por organizar e desfazer a mesa do café da manhã no salão de refeições, garantindo aos turistas um serviço satisfatório, além de preparar os *drinks* e coquetéis na área do *Deck Solarium*. “Trabalhar no salão é melhor, fica mais próximo com cliente, conhece gente de todo lugar, ganha mais” (Taifeiro 2, 2018).

Contudo, as análises demonstraram que as atribuições do Taifeiro são distintas entre as embarcações. Essa diferença se relaciona ao quadro de funcionários que ocupam a tripulação de segurança. Quando tem o trabalhador/a que atua como camareiro/a, está passa a assumir as funções de hospedagem e limpeza dos camarotes, enquanto ao Taifeiro compete as responsabilidades de organizar o salão de refeições, servir as refeições e bebidas, e preparar os *drinks*.

A rotina do trabalho da Secção de Câmara<sup>40</sup>, na nossa análise, é uma das mais exaustivas. Os dados empíricos evidenciaram que há uma sobrecarga de trabalho, tanto em intensidade quanto em carga horária. De acordo com os trabalhadores/as desta secção, verificamos que a carga horária é aproximadamente de 14 h de trabalho, e na maior parte do tempo o trabalho é realizado em pé, o que de acordo com os trabalhadores do setor promove cansaço físico e dores no corpo.

#### 3.4. CAIS: ESPAÇO DE SOCIABILIDADES ENTRE OS AGENTES SOCIAIS QUE FOMENTAM O TRABALHO EMBARCADO

As águas do Rio Paraguai e o Cais da Praça Barão constituem-se em palcos de sociabilidades, encontros e diálogos. Espaços constituintes da construção identitária atribuída à cidade, como Princesinha do Paraguai, tornando-se referência no setor econômico ligado à pesca na região.

O Cais da Praça Barão e as embarcações despertam olhares, curiosidades e questionamentos. De acordo com o historiador Natalino Ferreira Mendes (1992), a historicidade do Cais do Porto remonta às primeiras décadas do século XX. No decorrer do período entre os

---

<sup>40</sup> Secção correspondente às ocupações de Cozinheiro e Taifeiro.

anos de 1916 e 1928, o Cais foi planejado, operacionalizado e inaugurado na Praça Barão do Rio Branco como Porto Municipal, nomeado de Presidente Mário Corrêa.

Sua arquitetura estilo neoclássico, edificada com muralhas de arrimo, cujo topo tinha dois leões esculpidos em gesso<sup>41</sup>, voltados para a Praça Barão do Rio Branco, identificado como o cais mais bonito do Estado, foi e continua sendo espaço de encontros e encantos, conforme destacam Chaves e Arruda (2011, p. 168): “Fazendo do espaço portuário um cenário privilegiado para o movimento de homens e mercadorias [...]”. A sua fundação teve repercussão central na constituição paulatina do espaço econômico e social da cidade.

Em 13 de março de 1928, o Porto Fluvial Mário Corrêa passou a ser administrado pela Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRAS). Tornou-se referência no Estado, e assumiu as responsabilidades cabíveis referentes à fiscalização aduaneira. Este contexto tornou o espaço social portuário voltado estritamente ao trabalho com embarcações de mercadorias e pessoas, se destacando como terminal de embarque hidroviário de exportação e importação (MENDES, 1992, p. 76).

No decorrer do século XX, o Porto Mário Corrêa recebeu e atracou embarcações comerciais que navegaram pelas águas do Rio Paraguai fazendo a rota Corumbá/MS-Cáceres/MT-Corumbá/MS. As embarcações a vapor transportavam para a região mercadorias finas, tais como: louças, cristais e tecidos vindos da Europa e do Rio de Janeiro, e retornavam com cargas de borracha, couros, charque, entre outros. De acordo com Mendes (1992) e Silva *et al.* (2016), o navio a vapor Etrúria é uma memória viva entre os munícipes. A sua chegada e partida movimentavam a cidade.

O navio Etrúria ainda está muito vivo no imaginário dos habitantes mais antigos de Cáceres, a sua chegada ao Cais do Porto reunia todas as classes da sociedade, Dona Feliciano de Oliveira Montecchi com 78 anos lembra: (...) *ainda ouço o Etrúria apitar no Porto de Cáceres quando da sua chegada ou partida, a banda de música, o foguetório, era uma festa linda... as pessoas corriam para o cais do porto para saber das novidades que chegavam* (CHAVES; ARRUDA, 2011, p. 153).

Silva *et al.* (2016) destacam que, ao passar dos anos, a arquitetura do Cais não sofreu grandes modificações, e que sua construção e permanência foram contributivas para o progresso e modernização econômica e social para Cáceres e região:

---

<sup>41</sup> Figuras representativas, cujo símbolo era associado aos guardiões do acesso e entrada ao Cais do Porto (SILVA *et al.*, 2016).

O Cais do Porto não é mais o lugar do espetáculo da partida nem da chegada à cidade, mas é o espaço de afirmação do ethos cacerense, microcosmo de encontros, hospitalidades e prazeres. A população se deleita com as visitas ao antigo porto, é um espaço sublime onde se desfruta a união da cidade com o rio (CHAVES; ARRUDA, 2011 p. 169).

Desde esta configuração espaço temporal, o Cais da Praça Barão à margem esquerda do Rio Paraguai, situado na região urbana central da cidade, se consolidou também como ancoradouro dos empreendimentos hoteleiros fluviais.

A orla do Cais é um contexto que promove inúmeras relações sociais. O fluxo dos turistas, trabalhadores e trabalhadoras, empreendedores dos barcos-hotéis e população local movimentam o entorno do Cais, tecendo relações sociais de interesse mútuo, principalmente nas chegadas e partidas das embarcações.

De acordo com os empresários entrevistados, o setor do turismo da pesca fica mais aquecido no período de março a outubro, e movimentam a economia local em torno de 25% a mais, segundo o empresário 1: “Cada turista deixa em média por semana entre R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) e R\$ 5.000,00 (cinco mil reais). É um dinheiro volumoso!”.

Conforme as entrevistas, os turistas em geral são homens, como destaca a fala: “Nós temos grupos feminino muito raro, alguns grupos mistos. É, 99% podemos dizer é só grupo de homens” (Empresário 1). Em sua maioria são brasileiros, que vêm de todos os estados do Brasil, principalmente de Goiás, Distrito Federal, São Paulo, Minas Gerais e Paraná.

Estes turistas integram o grupo de pessoas da classe social alta, em geral possuem acima de 50 anos, os quais atuam profissionalmente como: médicos, juizes, empresários e advogados. Na perspectiva dos empresários entrevistados, são pessoas com poder econômico elevado, pois consideram que o turismo da pesca de alto custo, em que a pesca esportiva está entre as modalidades que possuem um custo mais elevado.

Os turistas se preocupam em formar equipes que possuem relações de amizade, de maneira a contratar os serviços dos empreendimentos hoteleiros fluviais fechados especificamente para o grupo. Contudo, essa realidade pode se diferenciar a partir do porte da embarcação. Quando o empreendimento do barco-hotel é de porte pequeno, os grupos de turistas são formados por equipes fechadas, principalmente por grupos de amigos com relações pessoais ou profissionais. Já as embarcações de grande porte, muitas das vezes não contemplam apenas um grupo, há situações em que o pacote turístico é vendido separadamente, o que incorpora em uma mesma viagem grupos de pessoas sem nenhum vínculo.

Os empresários entrevistados destacam que os grupos de turistas tendem a construir relações de amizade que se fortalecem a cada ano com os pacotes turísticos contratados, como

destaca o empresário 1: “Temos um grupo fiel, com 15, 18, 20 anos presentes anualmente em nossa embarcação. Mas estes grupos vão envelhecendo, a faixa etária já é acima de 50 anos, então muitos já se foram, outros estão aí entre 65 e 70 anos. Precisamos ir renovando os grupos, buscando novos clientes”. Neste cenário, evidenciamos que há a predominância de um público fiel à embarcação e que embora os empresários tenham destacado que anualmente participam de grandes feiras náuticas e de pesca pelo Brasil, no qual fazem divulgação do turismo da pesca no Pantanal Mato-grossense, e que ainda fomentam a divulgação dos empreendimentos hoteleiros fluviais através de *sites* próprios e de agências de turismo, são os próprios turistas responsáveis por propagar e indicar os serviços ofertados pelos empreendimentos hoteleiros fluviais, o que consolida a principal ferramenta de divulgação e captação de novos turistas.

Estes laços de amizade construídos entre os turistas e empresários se estendem aos trabalhadores e trabalhadoras embarcados que prestam serviços nos barcos-hotéis, estabelecendo diversas relações sociais que em muitos momentos, extrapolam o universo do trabalho. Esta realidade tornou-se evidente nos discursos dos trabalhadores e trabalhadoras entrevistados, os quais ressaltam que, em decorrência da qualidade dos serviços prestados, são sempre solicitados pelo mesmo grupo, e que essa relação fortalece laços de respeito e confiança entre eles.

Neste caso, remetemos a entrevista de uma trabalhadora embarcada que atua como Cozinheira. Ela relatou que atendeu por várias viagens na embarcação um mesmo grupo de turistas do estado do Rio de Janeiro – RJ, e que neste grupo havia um turista que juntamente com sua família desenvolveu vínculo de amizade, o que gerou um convite para ir trabalhar em um restaurante do empresário (turista) na cidade do Rio de Janeiro – RJ. Para a trabalhadora foi uma oportunidade única. Aceitou o convite e ficou por um período trabalhando no setor da cozinha no restaurante. Segundo a embarcada, esta experiência agregou novos conhecimentos para a sua profissão e vida pessoal. Contudo, não se adaptou muito à nova rotina e à cidade, retornando para o trabalho embarcado, permanecendo as relações de amizade e confiança.

Os turistas e trabalhadores e trabalhadoras embarcados tendem a manter relações sociais para que as atividades turísticas da pesca esportiva sejam realizadas com momentos de descontração, alegria, profissionalismo e diversão.

Presenciamos, durante as observações realizadas em campo empírico, que há um entrosamento afetivo e respeitoso entre esses agentes sociais. As chegadas das embarcações ao Cais é momento festivo, os turistas costumam estar no *Deck Solarium*, com aparelho de som em volume alto, e comemorando o término da viagem. Vibram e exibem as suas conquistas,

simbolicamente representados pelos peixes capturados (quando é o pesque e solte, entoam sobre os peixes que soltaram registrados por imagens fotográficas).

Neste cenário emergem outras manifestações das masculinidades, sobretudo, nas competições acirradas entre os próprios turistas pela captura de peixes. Estas evidências foram observadas nos diálogos entre os agentes sociais durante os desembarques na orla do Cais. Os discursos giram em torno da captura do maior peixe, da espécie mais difícil, da “briga” para retirar o peixe do rio, em que foi necessário o dispêndio de muita força física.

Podemos observar na Figura 14, a captura da espécie do Dourado, de coloração alaranjada, com detalhes dourados pelo seu corpo. Considerado entre todas as categorias de pescadores como o peixe rei da água doce, o mais difícil de fisgar e retirar das águas, o que se deve à sua característica peculiar: seus saltos fantásticos para fora da água. Para os embarcados e para os turistas, o Dourado é o troféu que todo pescador gostaria de exibir em sua coleção.

**Figura 14 – Turista e Piloteiro em momento de pesca esportiva**



Fonte: disponível em <https://www.cobragrande.com.br/fotos.php>, acesso em 2019

Importante destacar que, assim como os turistas e os Piloteiros homens se vangloriam pelo pescadao, a Piloteira mulher também ressalta os seus êxitos profissionais: “Tem Piloteiro que faz duas, três viagens e não pega peixe. Eu graças a Deus, toda viagem que eu vou, eu embarco pintado, pacu, pião-sul, o cliente sai satisfeito” (Piloteira 21). Contudo, trata-se de uma maneira de se impor no âmbito do trabalho embarcado, a fim de demonstrar a sua competência profissional em uma função hegemonicamente construída como masculina.

**Figura 15 – Turista e Piloteira em momento de pesca esportiva**



**Fonte:** arquivo pessoal da trabalhadora embarcada, 2019 (imagens autorizadas)

Um ponto relevante contributivo para acentuar as masculinidades em torno do pescador, é que tanto as embarcações, ou até mesmo os próprios turistas, promovem competições de pesca durante a viagem. Essas competições se organizam a partir da formação das equipes, sendo dois turistas que serão acompanhados por um Piloteiro. Estas equipes ao longo dos dias embarcados vão realizar atividades de pesca, em que terão que medir e pesar os peixes capturados, além de realizar registros fotográficos (no caso dos grupos que optam pelo pesque e solte). Na chegada ao Cais, é anunciada a equipe que capturou a maior quantidade de peixes, bem como a pessoa que capturou o maior peixe.

**Figura 16 – Premiação em Troféu para o Turista e Piloteiro**



**Fonte:** pesquisa direta, Dutton, 2018

De acordo com os empresários, essas iniciativas contribuem para motivar os turistas e Piloteiros, além de ser um atrativo a mais para promover a divulgação do barco-hotel e despertar o interesse de novos turistas. A premiação é simbólica, e o campeão leva para casa um troféu como lembrança da pescaria (figura 16).

Enquanto os trabalhadores e trabalhadoras organizam a embarcação e auxiliam no embarque e desembarque, emergem outras relações sociais no Cais. A dinâmica da vida neste espaço envolve agentes sociais que ali circulam. São comerciantes, principalmente de artigos de pesca e bares (bebidas e petiscos), e ainda funcionários de empresas que prestam serviços especializados para embarcação (lavanderia, supermercado, revendedora de bebida, fábrica de gelo etc.).

Além desses agentes sociais que contribuem para a funcionalidade dos empreendimentos hoteleiros fluviais, observamos a presença rotineira, principalmente nas chegadas das embarcações, familiares, amigos e munícipes. Essas relações refletem a construção e fortalecimento de vínculos que, dão sentido ao lugar como espaço de sociabilidades.

Assim, o Cais é espaço de convivência entre diversos agentes sociais que, no ir e vir das embarcações, despertam a curiosidade e encantamento da comunidade local que, mesmo após vinte anos da chegada das primeiras embarcações de pesca ao Cais, ainda tendem a fixar os olhares na ânsia de ver as tradicionais “Chalanas” retornando do pantanal com os turistas e peixes.

**Figura 17** – Embarcação atracando no Cais pós-viagem



**Fonte:** pesquisa direta, Dutton, 2019

É palco de momentos relevantes para os trabalhadores e trabalhadoras embarcados que ficam confinados por dias pelas águas do Rio Paraguai. Muitos são aguardados no Cais por familiares e amigos, os quais esperam o término das suas funções tecendo diálogos com os demais agentes sociais. De fato, o Cais é mais que um simples território, é lugar de memórias, trajetórias, lazer, trabalho, que perpassam as temporalidades e constituem marcadores sociais que envolvem as relações de trabalho e gênero.

## **4. A DIVISÃO SEXUAL NO TRABALHO EMBARCADO: IMPLICAÇÕES, CONTRADIÇÕES E ANTAGONISMOS NAS RELAÇÕES DE GÊNERO**

### **4.1. TRABALHO E GÊNERO: CATEGORIAS ANALÍTICAS**

A Sociologia do Trabalho vem avançando em discussões relativas à questão de gênero a partir da teoria da divisão sexual de trabalho, centrada nas esferas produtivas e reprodutivas. A visibilidade teórica, que recai sobre a divisão sexual do trabalho, está associada à realidade contemporânea do mundo do trabalho, em que os estudos, neste viés, tendem a problematizar as tarefas construídas socialmente de maneira específica conforme o sexo, sendo o fio condutor para compreender as relações sociais estabelecidas entre homens e mulheres no trabalho, e as maneiras como se legitimam as relações hierárquicas e de poder a partir de papéis sociais (HIRATA, 2003; KERGOAT, 2003).

O termo “divisão sexual do trabalho” surgiu na França em 1970, fortemente influenciada pelo movimento feminista da época. De acordo com Kergoat (2003), é a forma como ocorre em determinado contexto histórico a divisão social do trabalho a partir das relações sociais de sexo. Esta concepção coloca os homens como responsáveis pelo espaço público e de produção, enquanto às mulheres são destinado o espaço privado e o de reprodução.

As condições em que vivem homens e mulheres não são produtos de um destino biológico, mas, antes de tudo, construções sociais. Homens e mulheres não são uma coleção – ou duas coleções – de indivíduos biologicamente distintos. Eles formam dois grupos sociais que estão engajados em uma relação social específica: as relações sociais de sexo. Estas, como todas as relações sociais, têm uma base material, no caso o trabalho, e se exprimem através da divisão social do trabalho entre os sexos, chamada, de maneira concisa, divisão sexual do trabalho (KERGOAT, 2003, p. 55).

Nesta perspectiva a divisão sexual do trabalho compreende relações de poder e dominação do homem em relação à mulher e se organiza a partir de dois princípios que variam em determinado tempo/espaço: o da separação e o da hierarquização. O princípio da separação promove a divisão do que é considerado socialmente como trabalho do homem, do que é trabalho da mulher. O segundo é referente à hierarquização social do trabalho, no qual estão presentes elementos fundantes de reconhecimento, valorização e prestígio social. Estes princípios são elementos que favorecem a desigualdade de gênero nas relações sociais, no plano

concreto do trabalho, estabelecido por relações de poder, os quais operam nas distintas formas de opressão.

A divisão do trabalho entre os homens e as mulheres é em primeiro lugar a imputação aos homens do trabalho produtivo – e a dispensa do trabalho doméstico – e a atribuição do trabalho doméstico às mulheres. (...) o “valor” distingue o trabalho masculino do trabalho feminino: produção “vale” mais que reprodução, produção masculina “vale” mais que produção feminina (mesmo quando uma e outra são idênticas). Esse problema do “valor” do trabalho – termo empregado aqui no sentido antropológico e ético, não no sentido econômico – atravessa toda a nossa reflexão: ele induz a uma hierarquia social (HIRATA, 2003, p. 113).

O trabalho doméstico, naturalizado socialmente como papel feminino e a maternidade como sua essência, reafirma uma construção social que não se esgota no feminino ou masculino. De acordo com Scott (1995), gênero é uma categoria analítica em que as diferenças entre os sexos são de ordem primária numa organização social na qual são determinadas pelas relações sociais. Com este pensamento, Kergoat (2016, p. 22) argumenta que gênero são construções sociais que se encontram presentes no sistema do capitalismo marcado por relações de classe que se fundamentam pelo trabalho,

o social estrutura-se em torno de tensões que produzem grupos sociais – as classes, classes sociais, mas também as classes de sexo, classes de raça. Esses grupos sociais estão, assim, em uma relação de antagonismo, e se constituem em torno de uma questão: as formas da divisão do trabalho.

A inferioridade atribuída à mulher em relação ao homem, estabelecida pelas relações sociais, tensiona relações antagônicas, hierárquicas e, sobretudo, relações de poder, que se configuram desde a pré-história. Adorno e Horkheimer (1985, p. 20) afirmam que, a divisão do trabalho na racionalidade da civilização ocidental equiparou a mulher ao ser desprovido de razão, portanto, inferior.

A mulher não é sujeito. Ela não produz, mas cuida dos que produzem, monumento vivo dos tempos há muito passados da economia doméstica fechada. A divisão do trabalho imposta pelo homem foi-lhe pouco favorável. Ela passou a encarnar a função biológica e tornou-se o símbolo da natureza, cuja opressão é o título de glória dessa civilização (ADORNO; HORKHEIMER, 1985, p. 20).

Os autores ressaltam que as diferenças naturais biológicas e fisiológicas do corpo impuseram a concretude da dominação do viril sobre o fraco, do homem sobre a mulher,

estigmatizando e oprimindo. A configuração social equiparou a mulher à natureza, a dominação a subjugou e manteve relações hierarquizadas e de poder, reforçando a inferioridade da mulher.

A dominação da classe burguesa, a partir dos séculos XVII e XVIII, reforçou essa condição como materialidade de força produtiva. Na ascensão da Revolução Industrial juntamente agregada à evolução tecnológica em maquinários, as fábricas necessitavam de mais operários. Neste entremeio, a mulher surge como mão de obra mais barata. Este processo perpassou do século XVIII para o XIX, com a consolidação do sistema capitalista, responsável por diversas transformações no meio de produção, concretizando o trabalho feminino nas fábricas, contudo, acentuando as desigualdades de gênero. Para esta estrutura econômica, o trabalho feminino favorecia a produção, pois o valor pago à mulher era inferior ao valor pago ao homem. Com isto as fábricas detinham maior número de operários.

O capital impunha determinadas condições de trabalho, visando o lucro e a sua própria reprodução, fazendo com que os homens perdessem seus empregos para as mulheres, uma vez que elas, executando a mesma tarefa, recebiam salários menores. As mulheres, além de exploradas pelo processo de trabalho na sociedade industrial, que lhes permitiam no máximo alimentar-se, acabavam não dispondo de tempo algum para cuidar de seus filhos, perdendo-os muitas vezes pela total falta de cuidados (SOARES, 2007, p. 27).

A força de trabalho da mulher corresponde a um processo social e histórico de naturalização opressora apontada por Adorno e Horkheimer (1985), como obra do construto da sociedade burguesa.

Para Barbieri (1993), abordar gênero nas ciências sociais, primeiramente é necessário entender que existem mulheres e homens em diferentes situações sociais e culturais, sobretudo, as etapas de vida em que ambos se reconhecem e dispõem de capacidades reprodutivas. A partir disso torna-se possível compreender os elementos que prevalecem nas relações de gênero e as distintas formas como o poder é exercido.

A autora destaca que, na sociedade contemporânea, a figura de mãe, esposa e dona de casa é da mulher, e aos homens cabe a figura do chefe de família, o qual é responsável pelo sustento econômico do lar: “La organización de la vida familiar y doméstica, espacio privilegiado de las mujeres e identificado en nuestras sociedades como el lugar de subordinación femenina” (BARBIERI, 1993, p. 155). A autora ressalta, ainda, que estas questões sofreram fortes influências da teoria marxista na década de 70, em que se analisou o papel da mulher e do trabalho doméstico das mulheres da classe operária.

Nesta perspectiva, Marx e Engels (1984) deixaram resquícios nos escritos do Manifesto Comunista referente à opressão às mulheres, apontando que a sociedade de classes

promovia a opressão contra a mulher, a qual, para o burguês, era comparada a um instrumento de produção. Embora Marx não tenha dedicado estudos específicos a esta temática, podemos perceber o lugar de subordinação ocupado pelas mulheres, tanto no espaço privado quanto no espaço público, com o surgimento da Propriedade Privada e o Estado na sociedade. Enquanto operárias na fábrica eram superexploradas e ainda reafirmavam a organização para o exército de reserva<sup>42</sup>, no espaço privado representava a harmonia do lar, a essência da maternidade, responsável pelos cuidados.

Marx e Engels (1998) demonstram que a centralidade da propriedade colocava a mulher e a criança como escravas do homem, sendo *a priori* a principal forma de opressão que se concretizava com a divisão do trabalho. Nas passagens da obra *Dialética do Esclarecimento*, Adorno e Horkheimer (1985) ressaltam diversas formas de opressão à mulher no decorrer da história:

A burguesia embolsou junto à mulher a virtude e o recato: como formações reativas da rebelião matriarcal. Ela própria obteve para toda essa natureza explorada a admissão no mundo da dominação, mas como uma natureza vencida. Subjugada, ela reflete para o vencedor sua vitória através da submissão espontânea: a derrota, como devotamento; o desespero, como a beleza da alma; o coração violentado, como o seio amante (ADORNO; HORKHEIMER, 1985, p. 202).

De fato, os autores explicam que, para os homens, a razão, o centro do pensar é dominação do homem sobre a natureza, e que a mulher biologicamente já era considerada um ser inferior provido pela própria natureza: “A mulher está aí para trabalhar e parir; ou então para realçar, quando é apresentável, o prestígio do marido” (ADORNO; HORKHEIMER, 1985, p. 205).

Na sociedade atual, o processo de globalização econômica neoliberal associado à nova reestruturação e racionalização do trabalho reafirmam suas formas de exploração e acentuam as desigualdades de gênero de maneira consubstancial. As mulheres, mesmo preparadas para exercer atividades profissionais com igual ou maior competência, a remuneração não é de equidade, a valorização e prestígio de reconhecimento também configuram a desigualdade de gênero, que se agrava mais quando relacionada à classe e raça (HIRATA, 2003).

---

<sup>42</sup> O exército industrial de reserva funciona como regulador do nível geral de salários, impedindo que se eleve acima do valor da força de trabalho ou, se possível e de preferência, situando-o abaixo desse valor. Outra função do exército industrial de reserva consiste em colocar à disposição do capital a mão de obra suplementar de que carece nos momentos de brusca expansão produtiva, por motivo de abertura de novos mercados, de ingresso na fase de auge do ciclo econômico etc. (MARX, 1996, p. 42).

Hirata, em uma entrevista concedida ao pesquisador Henrique Amorim (2017, p. 130), afirma que as contribuições teóricas de Marx foram relevantes em seu contexto histórico. No entanto, segundo a autora há algumas lacunas que não contemplam o cenário contemporâneo.

Uma das suas críticas incide sobre a categoria marxista exército de reserva. Após estudo realizado entre os anos de 1981 e 1983 por Hirata, sobre a crise econômica e o emprego feminino, a autora observou que este fenômeno não ocorre, afirmando que “[...] a divisão sexual do trabalho, na realidade, protege o emprego feminino, porque os homens não querem realizar este tipo de trabalho”. Conforme a autora, as mulheres sempre estiveram e permanecem inseridas no mercado de trabalho por inúmeras razões subjetivas, por dois fundamentais fatores: o primeiro, porque querem se manter em atividade econômica remunerada e o segundo, porque os homens não apresentam interesse em assumir trabalhos considerados repetitivos, manuais etc., os quais são as principais atividades de inserção das mulheres. Contudo, no contexto do trabalho embarcado desta pesquisa, nós vimos que vários trabalhadores homens estão inseridos em setores que realizam atividades consideradas femininas em terra firme, entretanto, eles tendem a justificar essas atribuições para reafirmar a sua condição masculina.

De acordo com Kimmel (1998), as masculinidades necessitam constantemente de provações para serem reafirmadas, as quais ocorrem a partir de três princípios basilares: autocontrole; relação do homem com a natureza; e relação de subalternidade. O autocontrole ligam à corporeidade do homem na sua capacidade de força física, no qual o corpo viril se torna aparelho de dominação. Em sua relação com a natureza, cabe aos homens os desafios de enfrentar e desbravar as florestas, mares, lutar e guerrear, ações práticas que demonstram a masculinidade. E o último e mais relevante princípio considerado pelo autor refere-se à subalternidade, à necessidade de reconstrução de masculinidade em contrariamente a outra, no qual as relações são baseadas nas desqualificações do outro.

Tais elementos apontados pelo autor estão intrinsecamente presentes no campo empírico. Observamos durante as visitas *in loco* e evidenciamos nas falas dos trabalhadores embarcados:

Na cozinha o trabalho é pesado, muito tempo em pé, e outra coisa, os mantimentos ficam armazenados no porão, então assim, para o homem ir lá e pegar o que precisa é mais fácil. Tem vez que a gente desce para buscar garrafão de 20 litros de água e aí tem que subir, a mulher não aguenta não, não tem força para isso (Cozinheiro 6).

Sabe o que acontece, por exemplo, Camareira elas são caprichosas tudo. Mas a gente tem que ter pessoas que fazem manutenção, o próprio camareiro ou o Taifeiro pega o ar-condicionado, tira, carrega, leva para lava e coloca de volta.

Que acontece, é um serviço pesado, chega nesse ponto, não é só limpar o quarto (Taifeiro 2).

Percebe-se que neste cenário os trabalhadores que atuam em ocupações tradicionalmente femininas, se realocam no campo social, reafirmando as masculinidades justificadas pela virilidade, força física, pelo domínio do homem em relação à natureza. Segundo Hearn (2004), são formas de resistências que demarcam e traduzem relações de poder.

Além disso, verificamos que no trabalho embarcado as mulheres, mesmo preparadas e que exercem atividades profissionais com igual ou maior competência ao homem, a remuneração não é de equidade, como é o caso das Cozinheiras. A valorização e prestígio de reconhecimento também configuram a desigualdade de gênero. Tal fato foi evidenciado nos discursos dos próprios trabalhadores embarcados, como por exemplo: quando se referem ao Cozinheiro homem, tendem a identificá-lo como Chef de Cozinha, dando ênfase e valorização à função e quando é uma mulher na mesma função é referenciada apenas como Cozinheira, naturalizando esta atividade como sendo feminina.

O trabalho embarcado no turismo da pesca no Pantanal Mato-grossense emerge com maior força nos fins dos anos 80 e início dos 90, justamente no período em que ocorrem várias crises contraditórias do trabalho assalariado, decorrente das transformações econômicas, políticas e sociais provenientes da globalização capitalista, principalmente na década de 90. Segundo Hirata (2001-2002) essas crises implicaram na instabilidade constante no mercado de trabalho, na precarização e na flexibilização das relações de emprego, as quais impactaram as relações de trabalho entre os homens e as mulheres de maneiras distintas. Os homens sofreram com estagnação e/ou regressão no mercado de trabalho, enquanto as mulheres obtiveram significativamente aumento do emprego e do trabalho remunerado mundialmente.

Conforme Antunes (2003, p. 231), a expansão significativa do trabalho feminino “[...] atinge mais de 40% da força de trabalho em diversos países avançados e que tem sido absorvido pelo capital, preferencialmente no trabalho *part-time*, precarizado e desregulamentado”, e sendo atribuída às mulheres atuação em trabalho com elementos simbólicos em que referencia um campo de inferioridade em relação à condição masculina, e tendem a trabalhar na informalidade.

De acordo com estudos de Hirata (2001-2002), houve um crescimento expressivo da presença feminina em distintas ocupações, contudo, marcada nos países do Norte pela precarização e vulnerabilidade do trabalho realizado em tempo parcial, enquanto no Sul, gerido

pelo trabalho informal sem qualquer tipo de proteção social. Ambas, segregadas pela bipolarização nas relações de trabalho feminino.

Duas relações sociais entre mulheres, historicamente inéditas, assim se estabelecem: uma relação de classe entre as mulheres do Norte, empregadoras, e essa nova classe servil; uma relação de concorrência entre mulheres em condições precárias, mas em diferentes condições de precarização (KERGOAT, 2016, p. 23).

Neste sentido, os estudos de Bruschini e Lombardi (2000), embasados pela perspectiva de Hirata (2003), ressaltam que na conjuntura da organização do trabalho no Brasil, a inserção da mulher tem-se construído a partir da bipolarização do trabalho. De um lado minoritário uma parcela de mulheres com maior nível de escolaridade e qualificação profissional, ocupando cargos de prestígio, tais como: médicas, advogadas, publicitárias, professoras do ensino superior, jornalistas, entre outras, com perspectivas de ascensão na carreira, além de ganhos salariais consideráveis bons. E, por outro lado, uma parcela de mulheres que ainda ocupam cargos relativizados como trabalho feminino, desvalorizados, invisibilizados socialmente, caracterizados pela baixa remuneração, condições precárias e sem proteção e direitos trabalhistas.

A realidade enfrentada por este segundo polo de trabalhadoras, demonstra a legitimidade nas relações de poder e hierarquização de apropriação e opressão que perpassam a divisão entre os sexos. Pois, ora reafirma a relação de inferioridade feminina, ora reitera a segregação setorial na relação de classe estabelecida entre as próprias trabalhadoras. Kergoat (2016) salienta que a hierarquização e as desigualdades de gênero observadas nas relações sociais tencionam outras relações, as quais são consubstanciais, o que nos permite compreender os construtos que envolvem o fenômeno que se estabelece nas relações de trabalho embarcado a partir dessas premissas.

#### 4.2. PERCEPÇÕES DOS TRABALHADORES E TRABALHADORAS EMBARCADOS SOBRE A DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO EMBARCADO

O contexto do trabalho embarcado no Pantanal Mato-grossense é construído socialmente como masculino. A composição do quadro de trabalhadores embarcados, seja na informalidade ou no assalariamento, é majoritariamente formada por homens. E quando há presença da mulher no setor as ocupações são essencialmente em funções que derivam da construção social do papel e atribuição da mulher na sociedade. E ao relacionar a mulher no

campo do trabalho embarcado, observa-se que a divisão sexual do trabalho promove ambiguidades e reafirma condições de inferioridade:

[...] o uso da divisão sexual do trabalho é imprescindível para entender o trabalho remunerado feminino na sociedade capitalista moderna, pois este se integra numa divisão sexual horizontal e vertical do mercado de trabalho. A divisão horizontal diz respeito à concentração das mulheres em setores de atividades determinados, em função das características culturais e tradicionalmente conferidas às mulheres e, por isso, derivadas das atividades reprodutivas ou ainda ligadas a atributos culturalmente ligados ao feminino, como a delicadeza e a paciência. A divisão vertical sinaliza a desvantagem no mercado de trabalho das mulheres como grupo social, em relação aos homens, em especial no que se refere ao valor dos salários, às possibilidades de ascensão funcional e condições de trabalho (ANDRADE, 2007, p. 66).

Das quinze embarcações que se encontram atuantes no setor, verificamos que atualmente apenas três possuem mulheres, das quais duas são assalariadas e compõem o quadro funcional de um mesmo empreendimento hoteleiro fluvial. E as outras cinco trabalhadoras atuam em duas embarcações diferentes e, embora atuem na informalidade, são consideradas “fixas” nas embarcações em que trabalham. Embora tenhamos realizado observações, entrevistas e questionário socioeconômico com as sete trabalhadoras, fomos informados por elas que tem mais uma mulher colega de trabalho que atua em uma dessas embarcações<sup>43</sup>, contudo não conseguimos efetivar contato.

Buscando compreender essa realidade indagamos inicialmente os trabalhadores/as sobre os principais motivos que contribuem para a não inserção e/ou permanência das mulheres no contexto do trabalho embarcado no turismo da pesca no Pantanal de Mato Grosso. As categorias apresentadas foram: a infraestrutura da embarcação; relações afetivas no âmbito do trabalho; confinamento associado à ausência do lar; divisão sexual do trabalho.

Conforme o Comandante 2, a ausência de mulheres no setor está associada a vários fatores, principalmente à ausência de camarote feminino para atender as trabalhadoras, ressaltando que, em geral, as embarcações possuem apenas camarotes masculinos compartilhados para os funcionários, como ressalta o Maquinista 1 (2018): “Deixa eu te explicar uma coisa, se fosse colocar uma mulher aqui, teria que fazer uma série de mudanças na estrutura do barco, e se a gente for mudar um *freezer* de lugar, tem que mudar toda a

---

<sup>43</sup> Realizamos duas visitas *in loco* na referida embarcação, contudo, não encontramos a trabalhadora mencionada. De acordo com as trabalhadoras embarcadas, na primeira visita ela estava de folga, e na segunda visita estava acompanhando seu filho em consulta médica.

documentação do barco, isso gera um custo muito alto pra empresa”. Essas inferências são evidenciadas nas falas de outros trabalhadores:

[...] É porque na verdade o barco para colocar uma mulher pra trabalhar, tem que ter outra estrutura. Porque não dá para misturar a mulher com os homens. Precisa ter um camarote e banheiro específico para as mulheres, isso é um dos fatos que alguns barcos têm mulher trabalhando, mas cada dia está diminuindo mais. Ter que modificar o barco para ter uma ou duas mulheres, acaba não compensando. E a Marinha e o Ministério do Trabalho exige isso (Comandante 3).

Já teve uma viagem que trouxeram uma mulher que pilotava também, inclusive acho que é a única mulher que trabalha na área como Piloteira. Como aqui é um barco pequeno, que não tem quarto separado para mulher, ela teve que dormir junto com os Piloteiros, lá embaixo, onde cabem onze pessoas. Só que fica aquela situação, dez homens e uma mulher lá dentro, assim, apesar do respeito, todo mundo respeitava ela, mas fica uma situação chata. Porque tanto a mulher, ela, tira a privacidade dos meninos e eles dela (Cozinheiro 6).

[...] O único problema que acho nas embarcações é você colocar uma mulher, por mais que seja casada, por mais que você vai respeitar ela, colocar para dormir com homens. Já pensou você colocar uma mulher com seis, sete homens em um camarote? Agora tem barco-hotel que tem camarote para três, quatro mulher e mesmo assim ainda dá problema (Comandante 2).

É possível perceber, na fala dos trabalhadores, elementos simbólicos que sugerem uma dimensão de dominação no campo social do trabalho, no qual demarcam os espaços da embarcação como masculino e que a presença da mulher pode gerar conflitos pelo simples fato de ser mulher. Esta delimitação não se dá apenas no âmbito espacial, quando tem mulher trabalhando na embarcação essa demarcação extrapola o espaço e reflete no convívio social com os turistas e com os próprios colegas de trabalho, inferências que desdobram e contribuem para não inserção e/ou permanência da mulher no setor, como destaca o Piloteiro 11: “Mulher aqui é complicado, é muito homem, e homem não tá nem aí, às vezes bebem muito, falam muita besteira, ficam pra lá e pra cá só de cueca, sunga. A mulher tira essa privacidade do homem”.

Segundo ponto mencionado é a conotação sexual carregada na corporalidade da mulher. Vários trabalhadores fazem referência às relações afetivas estabelecidas entre os diversos agentes sociais, em que agregam à mulher toda responsabilidade por qualquer tipo de envolvimento amoroso e/ou assédio sofrido tanto pela tripulação, quanto pelos turistas. Conforme ressaltado pelos trabalhadores,

Uma mulher ficou com um colega durante uma viagem, aí depois não deu certo e ela ficou com outro funcionário, aí já viu né, acabou provocando uma situação desagradável e o patrão não gostou. Prefere contratar homem para evitar (Piloteiro 5).

Tem muito barco-hotel que não pega mulher pra trabalhar, você vai colocar tripulação de vinte homens e mais quinze clientes homens, aí coloca uma Camareira nova que não precisa ser bonita não, mas imagina cinco dias embarcados, se não for a tripulação apavorar vai ser por cliente (Comandante 2).

Mulher casada é pior, depois que o cliente fica bêbado, camarada, acha que a mulher está de boa e outra a mulher no barco tira a privacidade do turista, exemplo: ele quer ficar mais à vontade, de cueca aí fica ruim (Piloteiro 11)

Eu acho que o nosso turismo aqui, é turismo de pesca. E quer dizer quem mais gosta de pescar? Homem. Poucas mulheres gostam de vir pescar, de mato, entendeu!? Então vem mais homem, aí para dar mais liberdade para eles aqui, se você tem uma mulher aqui, eles vão ficar mais acanhado, certeza. E os turistas vêm para divertir, bebem bastante, com certeza também pode aparecer um engraçadinho. Eu presenciei já isso, só que a pessoa que vem trabalhar aqui já está preparada para isso, sabe sair da situação sem ofender, pegou e saiu, beleza (Cozinheiro 3).

Estas questões acerca da percepção dos homens incidem reflexões sobre o discurso da moralidade e bons costumes, recaindo sobre a mulher a ideia de promiscuidade sexual. Elementos que demonstram como a violência simbólica perpassa as relações de gênero no processo do trabalho embarcado, é uma violência invisível, a qual a identidade da mulher ainda se embasa por discursos masculinos de dominação histórica, cultural e social.

Estes apontamentos também ressaltam e limitam o lugar da mulher trabalhadora embarcada, em que a divisão sexual do trabalho acentua os espaços considerados feminino e masculino. A Camareira 1 relatou que ela inicia as arrumações dos camarotes somente quando os turistas saem com os Piloteiros nos barcos pequenos para pescar. De acordo com ela, não é confortável desenvolver seu trabalho com os turistas presentes na embarcação, mesmo que estejam nas áreas externas ao camarote, como no salão de refeições ou no *Deck Solarium*, é melhor evitar muito contato. A trabalhadora argumenta que se sente mais “tranquila” operacionalizando o trabalho dessa maneira, até para evitar possíveis situações constrangedoras, como já aconteceu. “Teve uma viagem que o turista retornou para o barco antes do horário, eu estava lá no camarote arrumando, e ele entrou e ficou lá, olhando e puxando conversa. Ele não falou nada demais, mas não me senti à vontade, parei de arrumar, falei que voltava depois.” A trabalhadora complementou que mesmo nas horas de descanso, as mulheres evitam ficar transitando pelas áreas externas, tendem a se concentrar ou na Seção de Câmara, sobretudo, na cozinha da embarcação ou no próprio camarote feminino.

Neste sentido, observamos que o contexto do trabalho embarcado remete a mulher ao espaço privado, ou seja, seus deslocamentos, atribuições e papéis no barco são restritos como se fosse o lugar da casa, dos cuidados. E aos homens, tanto os turistas quanto os trabalhadores,

se vinculam ao espaço público, o de convívio social, no qual se integram e socializam com os turistas, frequentam as áreas externas (*Deck*, convés).

Embora as mulheres embarcadas considerem que o processo de trabalho é fundamentado por relações respeitadas, a realidade do campo empírico e os depoimentos das trabalhadoras demonstram que são permeados por contradições e antagonismo que reforçam os arranjos e amarras sociais imbricadas pela violência simbólica, não visível, naturalizadas pelo *habitus*, centrado nas relações estruturantes da sociedade. Como ressaltam as trabalhadoras:

Eu tinha medo no começo, porque primeiro era um monte de homem e vai mexer com mulher, só que os turistas que vêm aqui é tudo respeitoso, mas não pode dar brecha, trata muito bem a gente e os colegas também (Piloteira 21).

Eu prefiro evitar muito contato, é melhor ficar mais no canto, reservada, até porque, quando comecei aqui, meus irmãos que já trabalhava em outro barco, falava que não era para eu trabalhar não, porque só tem homem e tem gente que é para frente. Fico mais na cozinha mesmo depois que limpo os camarotes, até para evita, né e a gente não tem tempo de ficar transitando por outros lugares no barco não, muito homem (Camareira 1).

Essa dimensão por sua vez, pode estar associada a um período em que o turismo da pesca foi associado ao turismo sexual, com indícios de exploração sexual. Houve uma época, nos anos 2000 que, foi amplamente divulgado pelas mídias digitais regionais e nacional a respeito do turismo sexual na pesca em região pantaneira do Estado de Mato-Grosso e Mato-Grosso do Sul. No artigo de Vargas (2006)<sup>44</sup>, intitulado “Pescaria é fachada para turismo sexual em MT”, publicado no Jornal O Globo, o autor destaca que Cáceres é palco de disfarce para a rede de exploração, que envolve grupos de turistas, agenciadores, pousadas e até barcos-hotéis. Em uma edição digital do jornal Diário de Cuiabá<sup>45</sup>, Diório (2003) destaca em seu artigo “Desativado ‘barco do amor’ em Cáceres”, que houve um processo de investigação da Polícia Federal, o qual evidenciou indícios de exploração sexual em supostas embarcações que eram utilizadas para a pesca.

Contudo, ressaltamos que, durante as visitas *in loco* no Cais e nas embarcações, não observamos qualquer movimentação associado a exploração sexual, agenciamento e/ou esquema de prostituição. Em diálogos informais estabelecidos com os trabalhadores/as

<sup>44</sup> VARGAS, R. Pescaria é fachada para turismo sexual em MT. O Globo, 21 março de 2006. O País, p. 12. Ver em <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/398847/noticia.htm?sequence=1>, acesso em outubro/2019.

<sup>45</sup> DIÓRIO, N.C. Desativado ‘barco do amor’ em Cáceres. Embarcações supostamente utilizadas para a pescaria eram fachada para o agenciamento de programa sexuais. Diário de Cuiabá, Edição nº 10597, 23 de abril de 2003, Capa da Edição.

embarcados sobre essa questão, percebemos que há um consenso ao afirmarem sobre a seriedade e ética que envolve o trabalho embarcado no turismo pesqueiro.

Embora não tenhamos questionado os empresários dos barcos-hotéis entrevistados, especificamente sobre esse tema. Percebemos em suas falas a ênfase positiva sobre a fiscalização que vêm ocorrendo pelos Órgãos Competentes (Marinha do Brasil; Polícia Federal, Polícia Militar, Polícia Ambiental, Polícia Civil), em relação ao turismo, sobretudo, o turismo da pesca. Acreditamos que essa postura dos proprietários dos empreendimentos hoteleiros fluviais, vincula-se ao fato do anseio em desvincular o turismo da pesca do turismo sexual.

Outro aspecto ponderado refere-se ao tempo em que os trabalhadores/as permanecem embarcados “confinados”, destacando em suas percepções a relação da mulher com o contexto familiar e a maternidade. Conforme o Comandante 1, o trabalho embarcado seria complicado para mulher, pois ela deve cuidar da família, filhos e da casa, e a rotina de trabalho no setor não possibilita essa dinâmica, haja vista os períodos de cinco a seis dias por semana que o trabalhador se ausenta do âmbito da família.

Para Saffioti (1976), nas sociedades de classes, fatores sociais e naturais se mesclam, no mesmo tempo que promovem medidas, as quais viabilizam as atividades profissionais da mulher, tais como a licença maternidade remunerada, contra limitações na continuidade e permanência da mulher na ocupação. Com isto, alimenta e promove a condição subalterna das mulheres nas questões hierárquicas, e incita a preferência pela mão de obra masculina.

Pesquisas realizadas evidenciam que a mulher tem mais necessidade de que o homem de se ausentar do trabalho por motivo de doenças. Para agravar este problema, quando o homem adoece a mulher também não comparece ao local de trabalho, pois se espera que permaneçam no lar cuidando do marido, o mesmo ocorrendo quando adoecem os filhos. Tudo isso eleva o absenteísmo feminino a taxas realmente muito superiores ao masculino (SAFFIOTI, 1976, p. 26).

O Comandante 1 destacou uma situação que já ocorreu no trabalho, em que a trabalhadora mulher se ausentou de uma viagem de trabalho porque o filho adoeceu e não tinha quem acompanhasse a criança ao hospital. E que isso não ocorre com o homem, pois segundo ele, é a esposa, a mãe, ou outros membros femininos da família que irão cuidar da demanda. De acordo com Hirata (2003), essa condição é um dos privilégios do homem em relação à mulher, pois a carga do trabalho do cuidado com o outro é centrado na mulher, e, além disso, ainda são beneficiados por estes cuidados. Neste viés, observa-se, na percepção dos homens, a associação que fazem na relação da mulher ao espaço privado, perspectiva que considera o

lugar/espço ocupado pelos homens e pelas mulheres, sobretudo, no que se refere à divisão sexual do trabalho.

No que tange às questões relacionadas ao processo de trabalho, os dados demonstram como a divisão do trabalho se organiza. Primeiro, questionamos os entrevistados/as sobre as experiências em trabalhar com mulher no barco. Abaixo, temos trechos de falas representativas em relação a essa questão:

Olha, aqui nesse barco é tranquila. Porque as funções aqui no barco são muito bem definidas, nenhuma interfere na outra, né. Então eu tenho que ter um cuidado, porque eu não sou Cozinheiro, então eu não posso me infiltrar muito na cozinha, mesmo porque para não ficar essa coisa, tipo cria um climazinho. Mas a relação da gente é de amizade sadia, respeitosa (Maquinista 1).

Ah, melhor trabalhar com mulher, né. Aqui na cozinha acho que a mulher é melhor, o homem já é bruto, não sabe fazer as coisas que a mulher faz de limpeza, essas coisas. O homem não faz as coisas direito como a mulher, eu sei que tem homem mais caprichoso que mulher, mas é raro. Eu acho que não é só criação não, acho que é o sistema do homem, a natureza do homem. A mulher tem uma e o homem tem outra, a natureza dele é de ser mais bruto, mais forte (Cozinheira 1).

O relato da Cozinheira 1 evidencia em sua percepção uma divisão do trabalho, na qual ela destaca que existe trabalho específico para mulher e outras áreas específicas para homens. Em sua fala, percebe-se a concepção naturalizada da sociedade que o lugar da mulher é na “cozinha”, na “casa”, enquanto o homem deve atuar no trabalho mais pesado, como diz a entrevistada: “o homem aqui é melhor como Piloteiro”.

A organização do trabalho embarcado vem apontando como as relações de gênero se configuram, e, sobretudo, acentua as contradições, antagonismos e ambiguidades estabelecidas na divisão sexual do trabalho, nas quais evidenciam como as relações de poder se hierarquizam e operam no trabalho embarcado.

Quando questionados sobre a preferência de trabalhar com homem ou mulher embarcado, destacamos as seguintes respostas:

Como é um serviço mais puxado a preferência é trabalhar com homem. Porque tem coisas que é guardado lá dentro do porão, como garrafão de água, são 20 litros de água, pra uma mulher fica difícil, ela descer até lá embaixo, subir com esse garrafão de água até aqui em cima. Porque também, onde a gente guarda a nossa alimentação é no porão lá embaixo. Então fica difícil pra ela fazer todo esse trajeto aí, e tem que fazer isso várias vezes, porque a cozinha é pequena e não dá pra estocar aqui, então pra mulher é pesado (Cozinheiro 6, 2018).

Bem melhor trabalhar com a mulher. Porque eu acho que entende a gente, entende de limpeza, essas coisas. Eu acho que assim, que tudo que o homem tá fazendo, parece que não tá certo, parece que não faz igual à gente faz. Parece que se lavar uma vasilha não tá do jeito que a gente lavou. Acho que é criação, e outra é porque a gente se acostumou assim, a gente fazer as coisas da gente, aí quando o homem entra pra mexer a gente acha que tá ruim (Cozinheira 2, 2018).

Reitera-se na fala de ambos os trabalhadores, a naturalização incorporada sobre feminilidade e masculinidade no que tange à divisão do trabalho na sociedade, os quais recaem sobre a mulher a ideia da fragilidade e do cuidado, enquanto ao homem é associado à sua masculinidade, força e virilidade. Embora atuem na mesma função, as percepções sobre o processo do trabalho se divergem.

Para o Cozinheiro, a maneira de reproduzir a condição de superioridade na atividade, em que socialmente foi atribuída à mulher na esfera privada, é necessário sobrepor a corporalidade masculina para justificar o lócus. Enquanto para a trabalhadora, as qualidades para atuar nesta função são uma construção social inerente ao feminino e naturalizada como tal, “entende de limpeza”, “Acho que é criação”, essas falas, traduzem a violência simbólica, despercebida, pela própria mulher.

As falas dos dois trabalhadores em relação às funções a bordo, primeiramente, demonstram o pensamento machista fundado a partir da origem de dominação do homem sobre a mulher, em que a principal questão não é relacionada organicamente na dimensão biológica, considerada como elementos que diferenciam os homens das mulheres, mas na construção das relações sociais. Kergoat (2003) ressalta que a divisão sexual do trabalho exprime a necessidade de dominação do homem nas relações de poder e subordinação da mulher.

Para entender melhor como se operam as relações de poder no trabalho embarcado, questionamos os entrevistados homens, com a seguinte pergunta: Você acha que a mulher conseguiria desempenhar sua função? Por quê? A partir dessa questão, tivemos os seguintes depoimentos:

Eu não digo a minha função, mas eu acho que tem funções que ela trabalha bem. Hoje pra uma mulher no barco seria Camareira, Ajudante de cozinha, Cozinheira, funções que as mulheres mais ocupam já no barco. Na verdade, essas funções, porque já vem da coisa da mulher, né! Cozinhar, arrumar cama, então elas têm mais facilidades e fazem melhor que o homem (Comandante 3).

Com certeza, tanto acho como tem mulheres que trabalham em embarcações aí, de tirar o chapéu. Mas, tudo vem daquela questão também, de onde guardar os produtos que vai usar, acho que tudo depende da estrutura da embarcação também (Cozinheiro 6).

Acho complicado viu, é pesado nosso trabalho aqui. Quando a gente está arrumando o barco para viagem, chega bebida e a gente que carrega. É caixa de cerveja pesada, tem que pegar, descer as escadas e leva lá para cima, a mulher não dá conta não. E lá no rio também é puxado, dia todo, pega muito sol quente, pesado viu (Piloteiro 5).

Olha, eu não vou dizer (silêncio) assim, claro, porque vai aparecer alguém que vai fazer. Não vai ser fácil, porque é um trabalho muito bruto, muito bruto, de homem. Às vezes numa navegação acontece algum problema e você tem que descer na praça de máquinas com calor de 70 graus e tem que resolver o problema porque você está navegando, você tem horário para cumprir. E fica aquela pergunta, será que uma mulher?! Claro que, vai ter uma mulher preparada fisicamente que conseguiria. Tem mulher servente de pedreiro, pedreira, mas é mais difícil (Maquinista 2).

Os trabalhadores embarcados reconhecem as funções de Cozinheiro e Camareiro como “coisa de mulher”, portanto, em suas percepções, nessas ocupações a mulher desempenhará com qualidade o trabalho, e nas ocupações consideradas pelos homens como trabalho pesado, tais como as funções de: Piloteiro, Maquinista, Comandante, não. Pois, segundo eles, para desempenhar com eficiência essas funções, é necessário força física associada à virilidade, percebida como atribuição masculina. Essas dimensões se concentram numa perspectiva que emerge das estruturas sociais e culturais determinadas pelas relações sociais.

Essa percepção também foi destacada por outros embarcados, em que ressaltam a relevância da inserção da mulher no trabalho embarcado, contudo, nas funções já destacadas. Segundo o Piloteiro 1, uma parcela significativa dos turistas que contratam o setor “São pessoas com situação financeira elevada”, que estão acostumados com serviço de hospedagem e alimentação de qualidade, e para ele a mulher desempenha melhor as atividades relacionadas à limpeza e cuidados, “[...] atenta mais aos detalhes que muitas das vezes passa despercebido pelo homem”.

Existem, entretanto, contradições e antagonismos que permeiam essas questões sobre a divisão sexual do trabalho. Uma evidência desse fenômeno é a Piloteira mulher, conforme seus relatos, realmente atuar na função de Piloteira não é tarefa fácil, implica em diversas situações, principalmente as relacionadas por ser a única mulher e atuar numa área majoritariamente exercida por homens. Ela também reconhece que o trabalho nessa função é pesado, como demonstra em sua fala:

Meu trabalho de Piloteira é cansativo, é ralado, não é qualquer mulher que aguenta não. Porque assim, aqui dentro da embarcação eu não sou tratada como mulher, eu sou tratada como um homem. Hoje aqui um ajuda o outro, é muito companheiro. Você tem que chegar, lavar, embarcar, descarregar, tem

algumas coisas que eu não consigo, igual carregar um motor, os colegas meu me ajudam, também pegar uma caixa de cerveja de 600 ml eu não consigo aí eles que descarregam. Mas, água, refrigerante, compras, lavar o barco tudo eu tenho que estar no dia a dia com eles. Mas, por outro lado, eu sou responsável pela lavagem da embarcação toda quando chega, eu que monto a equipe para a gente lavar.

No discurso da Piloteira 21, observamos que ela ressalta algumas limitações pela diferença biológica entre o homem e a mulher, contudo, não se constitui como um impeditivo para sua atuação. Em nossa análise ela também destaca com ênfase que ocorre uma relação de troca, concerne novamente a construção social do que é trabalho feminino e o que é trabalho masculino. Pois quando a embarcação se aproxima do Cais para atracar, são os Piloteiros homens que ajudam no processo de atracação, além de erguerem os barcos de alumínio anexos à embarcação. Enquanto ela, Piloteira mulher, tem sua função desviada para uma prática voltada ao que é considerado trabalho feminino.

Outro aspecto interessante que nos chamou a atenção em relação à Piloteira mulher e a sua atuação na função. Na primeira fase da pesquisa vários outros trabalhadores embarcados, principalmente alguns Piloteiros e Comandantes, mencionaram sobre a sua existência e a qualidade do seu trabalho. Contudo, segundo a Piloteira 21, para conquistar seu espaço profissional nesse universo houve muita resistência e preconceito, tanto de colegas de trabalho quanto dos proprietários dos barcos-hotéis, como destacamos em sua fala:

Hoje eu sou tratada dentro da embarcação com respeito. Eu consegui respeito de um por um até do próprio dono. Um cara falou um dia para o gerente do barco, não embarca ela, que no meu grupo ela não serve como Piloteira. No ano passado ele veio, aí o Comandante disse, olha, ela é uma excelente Piloteira e ela para você talvez não vá te agradar, mas ela agrada muitos clientes. Então ele disse, leva ela, só que para mim ela não vai pilotar. Ele viu o meu serviço com os clientes deles, aí ele viu que sobe lá para cima (*Deck*), o meu nome é citado pelos clientes dez vezes. Hoje em dia, graças a Deus, eu sou muito reconhecida por vários Comandantes, colegas e clientes, eu tento fazer o máximo possível de coisa certa, para não errar, não pisar na bola, porque se você errar é mulher, está entendendo? Tem Piloteiro que faz duas, três viagens e não pega peixe. Eu graças a Deus, toda viagem que eu vou, eu embarco pintado, pacu, pião sul, o cliente sai satisfeito. Mas eu aprendi, que quando entro ali, daquele barco para lá, eu tomo uma atitude, você escuta, você vê e você tem que ser neutra, quando eu via e comentava eles me julgavam, hoje aprendi que não é assim, muitas vezes chega coisa ali, você vira o rosto e deixa acontecer, entendeu? Porque senão afeta o seu serviço e a primeira coisa que acontece, que alguém fazer errado, primeira coisa que vai culpar é a mulher.

Para a Piloteira 21, esse reconhecimento profissional conquistado ao longo da sua trajetória embarcada não suprime as desigualdades de gênero no setor. Ainda persistem

resistências masculinas em relação à inserção de outras mulheres, tanto nessa função quanto em outras.

É pertinente presumir que são fatores ancorados no processo de construção histórica e social dos espaços alocados para a mulher e para o homem. Portanto, nesta premissa, nos embasamos pelo pensamento de Saffioti (1976), em que enfatiza o ser homem e ser mulher em uma dimensão relacional de representações dos papéis e atribuições de cada um na esfera privada e pública, essas relações de gêneros são construídas por relações de poder. Neste sentido, para a autora, a subordinação, exploração e dominação se configuram como fio condutor desse processo.

Esta situação de desigualdades de gênero manifestada nas relações sociais no universo do trabalho embarcado promove outras implicações, gera conflitos e ressalta a necessidade do homem se sobrepor, tecendo relações de poder, como podemos ver no depoimento da Piloteira 21:

Tem um outro Piloteiro aí que eu botei ele para correr de dentro do barco em uma viagem. Porque vai indo sua paciência vai acabando. Ele me chamou duas vezes, falou que eu era sapatão. Passou o primeiro, o segundo dia, ele está me zuando, e eu quieta. Isso já era umas cinco horas da manhã, o meu barco era o segundo de lá para cá levantado, eu falei para ele: “meu cliente quer sair, você pode descer seu barco, pra eu descer o meu?” Daí ele disse: “nem de mulher sapatão tomando vaga de Piloteiro homem, querendo mostrar que é capaz de fazer alguma coisa, fica querendo mandar a gente descer o barco da gente antes da hora”. Aí eu falei para ele: “eu não estou mandando eu estou pedindo favor, porque o seu barco tá atrapalhando”. Aí ele começou a me xingar, que eu era sapatão. Falei: “rapaz, você não conhece meu passado, mas para eu te derruba daqui e bater em você, eu vou mostrar para você o tipo de mulher que eu sou. Se você acha que eu sou sapatão eu não sou sapatão não”. Logo o Comandante veio e mandou parar, e falou que não queria mais aquela situação ali não. Passou, levei meu cliente para pescar e, na hora do almoço, eu estava com o prato assim na mão e ele veio e tropeçou de propósito, e meu prato caiu, aí ele disse: “tinha que ser mulher para fazer uma cagada dessa aí, sapatão, sem vergonha”. Quando ele falou sapatão, sem vergonha, aí eu zanguiei. Eu não gosto de ser chamada nem de vagabunda, nem de biscate, sapatão você até escuta porque outras pessoas acham que você é, porque você trabalha no meio de homem, e assim muitas vezes faz o trabalho mil vezes melhor que o homem. Aí ele veio para me dar um tapa, eu grudei no braço dele e disse: “marmanjo igual você, sou acostumada derrubar, você acha que eu sou mulher, que eu sou fraca, não sou fraca não”. Peguei e derrubei ele, joguei ele para dentro do rio. Aí o Comandante veio e disse: “você não podia fazer isso”, eu disse: “mas eu ser humilhada na frente de todos Piloteiros, podia? Já cansei de falar que eu não sou sapatão. Eu tenho três filhos, e ele tem que botar respeito em mim. E se eu fosse também, tem que respeitar”.

Nesta ótica, para a socióloga Connel (1995), gênero consiste em uma categoria que não se finda no antagonismo feminino e masculino, pois vários aspectos estão imbricados na

estrutura social, tais como: o Estado, as Instituições, a família e a sexualidade, sendo que todos se relacionam com as práticas sociais. Outro ponto relevante destacado pela autora, condiz com as construções das masculinidades nos espaços e mercado de trabalho, em sua conjuntura organizativa e política, as quais constroem ideais de masculinidade que direcionam comportamentos tanto dos homens como das mulheres. Neste sentido, verificamos que o Piloteiro homem ao associar a identidade da mulher Piloteira a uma diversidade subjetiva que constitui os sexos, suas práticas sociais promovem inscrições simbólicas, as quais sugerem estereótipos que são estigmatizados no trabalho embarcado. E que nesse contexto da pesquisa percebemos que o processo de dominação masculina não ocorre somente por meio das forças físicas, mas essencialmente pelas forças simbólicas (BOURDIEU, 2001).

É importante destacar que houve momentos no campo empírico que essa realidade ocorreu com trabalhadores homens. O Cozinheiro 6 relatou que no trabalho embarcado durante um período considerável, a função de Cozinheiro Fluvial geralmente era realizada por mulher e/ou por homens com orientação homossexual. E isso gerou um estigma aos trabalhadores que se inseriram posteriormente na função, como no seu caso. Segundo o entrevistado, no início da sua carreira, foi alvo de brincadeiras e piadas por desenvolver seu trabalho em uma atividade construída socialmente como feminina, no qual era identificado pelos colegas, mesmo em uma conotação de brincadeira como “gay”. Talvez esse fato tenha provocado nesse trabalhador a necessidade de afirmar a sua masculinidade através da sua corporeidade, em que ressalta em suas falas que para trabalhar como Cozinheiro fluvial não basta apenas ter habilidades culinárias, mas força física e virilidade, haja vista que além de ser uma carga horária elevada, em que o trabalho é exercido na postura em pé, ainda é necessário subir e descer degraus das escadarias do barco-hotel para buscar os gêneros alimentícios “pesados” que ficam armazenados em outro espaço físico.

É pertinente supor, entretanto, que estes estereótipos de gênero reforçam a divisão sexual do trabalho, os quais tendem a desqualificar os trabalhos ditos femininos. Outro exemplo percebido no trabalho embarcado refere-se ao trabalho realizado pelo Taifeiro, que é comparado ao trabalho doméstico, realizado no contexto familiar, tradicionalmente alocado sob a responsabilidade da mulher, invisibilizados socialmente no âmbito da vida familiar.

Nas embarcações observamos que alguns sofrem com a pouca valorização do trabalho, tido como atividades de menor relevância diante de outras competências. Tal fato foi identificado inclusive na fala de um trabalhador ao remeter a tripulação e suas funções na embarcação: “Taifeiro é o doméstico do barco, bem dizer” (Comandante 3, 2018). Esta

realidade reafirma a condição da divisão sexual do trabalho, que quanto mais tradicional a função seja considerada feminina menor é seu *status*, reconhecimento e valorização.

Em contrapartida, observa-se que entre a percepção das mulheres que atuam nas funções de Cozinheira, Auxiliar de cozinha e Camareira, reproduzem a naturalização do que é trabalho de mulher, quando questionadas se o homem conseguiria desempenhar essas funções:

Eu acho que não, sei lá, o homem não tem assim, como vou dizer para você. Começando pela higiene, pela limpeza. Não sei, eu acho que o homem é mais largadão. A gente aprende dentro de casa né, e o homem não (Cozinheira 5).

Acho que não, não aguenta. No começo até que vai, pode mostrar animação, mas depois não vai ser ativo como nós mulheres, reclama demais. Nós mulheres mexe com a casa o dia inteiro e dá conta da casa limpa. Eu fui para ganhar neném ele ficou em casa, chegou três horas no hospital e disse: “bem até agora não consegui terminar de lavar roupa e nem limpa a casa”. Por isso estou falando, o homem não dá conta de fazer o serviço que a mulher faz (Cozinheira 2).

Por exemplo, eu acho que Camareira faz com mais cuidadinho, mais organizadinho, né. O homem já faz de qualquer jeito, enfia o forro e fica torto, não fica igual ao da mulher, né (Camareira 1).

É possível perceber a pouca valorização do trabalho feminino equiparado ao masculino. Essa variável ficou mais evidente ao questionarmos os trabalhadores e trabalhadoras sobre se deveria ter mais mulheres trabalhando no setor. De acordo com as falas, verificamos que ambos os gêneros disseram que sim, mas ressaltaram que nas embarcações que atuam não há vagas, pois, as áreas delas se limitam às funções já ocupadas: Cozinheira, Auxiliar de cozinha e Camareira, como ressaltam as falas:

Até poderia ter, mas aqui acho que não, pois as que têm são suficientes. Porque é pouco o serviço na área delas. A não ser se fizesse o curso e trabalhar de marinheira (Piloteira), mas é algo bem distante, difícil (Comandante 3).

Eu acho que se não fosse as questões de estrutura do barco, não só devia, mas teria. Porque o serviço da mulher nessas funções, Camareira, Cozinheira e Auxiliar de cozinha é melhor do que os homens (Comandante 1).

Acho que outros barcos deviam dar oportunidades a outras mulheres, principalmente na cozinha, a gente tem mais jeito (Cozinheira 2).

Por fim, as desigualdades de gênero na divisão do trabalho não se limitam ao espaço público, à embarcação. A distribuição de atribuições de tarefas domésticas no contexto familiar dos entrevistados/as demonstra que, apesar de alguns avanços, os homens que na embarcação desenvolvem tarefas associadas ao trabalho feminino na esfera da casa, em seu âmbito familiar

acreditam que essas responsabilidades são totalmente da mulher, cabendo apenas “ajudar” suas esposas em momentos que estão disponíveis.

Na minha casa eu ajudo a mulher, cada um faz um pouco de alguma coisa. É muito importante todo mundo ajudar, tanto é, olha só, vou dar um exemplo: você trabalha, seu esposo trabalha. Antigamente quem trabalhava? Só o homem, a mulher ficava fazendo serviço da casa, por isso que tinha tudo isso de diferença. Hoje não, poxa, se a mulher está trabalhando, ela está fazendo o quê? Ela está te ajudando, não é verdade? Por que você também não pode ajudar ela com serviço de casa?

Esta realidade nos remete a pensar as maneiras como as masculinidades permeiam as relações sociais, mesmo por trás das “cortinas”. O embarcado afirma que o trabalho doméstico deve ser compartilhado, ressaltando em sua fala que todos devem ajudar, contudo, evidenciamos as naturalizações da dominação do masculino sobre o feminino, quando o entrevistado menciona que a mulher no espaço privado ajuda o homem, e no espaço privado é o homem quem ajuda a mulher. Esses elementos reproduzem os princípios de separação e hierarquização presentes na divisão sexual do trabalho.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A nossa pesquisa centrou suas discussões na percepção dos trabalhadores e trabalhadoras sobre a divisão sexual no trabalho embarcado no turismo da pesca no Pantanal Mato-grossense, com intuito de analisar como as relações de trabalho a bordo operam relações de poder e hierarquizam as relações sociais que extrapolam o espaço de trabalho embarcado.

Os empreendimentos hoteleiros fluviais surgem no contexto no Pantanal Mato-grossense nas décadas de 1980 e 1990. A viabilidade de entrada desse setor no turismo da pesca no município de Cáceres – MT é decorrente da sua localização geográfica. Conhecida culturalmente como Princesinha do Paraguai, está situada à margem esquerda do Rio Paraguai, sendo considerado o portal do Pantanal da região Sudoeste do Estado de Mato Grosso, com atrativos naturais, que contemplam a rica biodiversidade da fauna, flora e estoques pesqueiros. Deste modo, o município cacerense é considerado um dos indutores mais promissores e procurados do Estado para atividade turística da pesca esportiva e amadora.

Neste cenário, a procura por pousadas à beira-rio e barcos-hotéis tem consolidado um espaço crescente para a economia local, o que incide na geração de trabalho e renda direta a um número expressivo de pessoas. Sua construção social reproduz a hegemonia masculina, em que a mão de obra no trabalho embarcado é composta majoritariamente por homens, na qual a presença da mulher é resistida e invisibilizada.

Os estudos de Arruda *et al.* (2014), Souza, Lani e Sousa (2006), Netto e Mateus (2009), Silva *et al.* (2014), Bezerra (2009), Façanha e Silva (2017), demonstraram que a pesca profissional e amadora em Cáceres se constitui como relevante atividade produtiva para a região, a qual é praticada principalmente por pescadores associados à Colônia Z2.

Muitos pescadores tiveram em suas trajetórias uma infância à beira-rio, em que as vivências compartilhadas nas relações familiares ribeirinhas lhes proporcionaram a construção de saberes culturais que perpassam conhecimentos científicos, e estes lhe permitem ir e vir, transitar entre o pantanal e o rio, entre a pesca e o trabalho embarcado. É percebido como espaço masculino, da virilidade, da natureza do homem, justificado pelas habilidades físicas eminentemente ressaltadas pelas masculinidades além da propensão ao risco, perigo etc.

Nas atividades do turismo da pesca e do ecoturismo atuam quinze embarcações, das quais apenas três possuem em seu quadro funcional mulheres trabalhadoras. Os barcos-hotéis se dividem em grande, médio e pequeno porte, os quais se diferenciam pela capacidade máxima de hóspedes, tripulação e guias de pesca. Em geral é composta por cinco a seis trabalhadores/as

que compõem a tripulação de segurança, e entre oito e quinze profissionais não tripulantes, neste caso são os guias de pesca (Piloteiros).

As atividades dos barcos-hotéis ocorrem geralmente no período de pesca aberta, entre março e outubro. As viagens duram em torno de cinco a seis dias, as quais oferecem serviços de hospedagem especializada, alimentação completa, barcos de apoios com Piloteiro, iscas para a pesca etc. Para tanto, a sua organização funcional compreende as seguintes ocupações: Comandante, Maquinista, Cozinheiro/a, Auxiliar de cozinha, Taifeiro, Camareiro/a e Piloteiro.

Uma atividade masculina na qual a invisibilidade para a inserção e/ou permanência das mulheres no trabalho embarcado envolve quatro categorias: a infraestrutura da embarcação; relações afetivas no âmbito do trabalho; confinamento associado à ausência do lar; divisão sexual do trabalho.

Os trabalhadores homens ocupam as diferentes funções existentes na organização da embarcação, mesmo naquelas que, em terra, são consideradas femininas. As mulheres tendem a se fixar em ocupações construídas tradicionalmente como femininas, com exceção de uma mulher que atua como Piloteira, rompendo paradigmas de masculinidade e se impondo no trabalho.

Verificamos que o nível de escolaridade e a idade não são variáveis que interferem na função exercida no trabalho embarcado. Observamos que as duas principais inferências que contribuem para a atuação em determinada função, são: o curso de formação promovido pela Marinha do Brasil para ter a carteira profissional que habilita o profissional a desempenhar funções no trabalho embarcado, e, segundo os saberes empíricos adquiridos na sua trajetória ocupacional.

As historicidades de vida e as trajetórias no espaço social foram preponderantes para inserção no trabalho embarcado, pois exprimem as disposições do *habitus*, em virtude dos conhecimentos empíricos acumulados a partir das relações sociais e culturais entre os agentes estabelecidas nas temporalidades/espaço com o meio ambiente em torno do rio e da pesca. Conforme Catella (2005, p. 02), “Eles são detentores de um conhecimento empírico extraordinário sobre a ecologia da região, que vem sendo acumulado e transmitido de pai para filho ao longo de gerações”.

Observamos que diversos trabalhadores e trabalhadoras embarcados se inseriram no setor por indicações de amigos e parentes, os quais em geral já atuavam no setor. É evidente que a longevidade das relações de amizades e parentescos se configuram a partir do capital social, que atua como marcador social de pertencimento ao espaço ocupado, bem como demonstra formas de sobreviver aos processos produtivos da reestruturação econômica num

cenário marcado por flexibilização, desigualdade de mobilidade, alto índice de desemprego, desregulamentação do mercado e/ou precarização.

Os relatos destacaram que muitos trabalhadores/as embarcados se distanciaram da pesca profissional e migraram para o trabalho embarcado, pela garantia da renda a cada viagem. A busca pela renda imediata é caracterizada pela necessidade da reprodução da vida social.

As relações contratuais no trabalho embarcado são permeadas em sua maioria pela informalidade: os contratos são realizados apenas verbalmente, fundados por relações de confiança entre o prestador de serviço (trabalhador/a embarcado) e o contratante (a embarcação). Essa dinâmica abrange todas as funções e acentua a flexibilização nas relações de trabalho, desprovidas de proteções sociais e trabalhistas. Junto a este fator, observamos que ocorrem inconstâncias nos rendimentos e diferentes valores pagos pelo serviço prestado (LIMA; SOARES, 2002).

Entretanto, na percepção dos trabalhadores e trabalhadoras, a informalidade associada à ausência de vínculos empregatícios é considerada como liberdade para transitar em diferentes embarcações conforme a demanda de viagem. Para eles, o conceito de estabilidade extrapola questões trabalhistas, vincula-se especialmente pela possibilidade de ganho imediato pós-viagem, sendo que o valor pago pela força de trabalho é realizado por diárias, que variam conforme a função e a embarcação.

Ao mesmo tempo, evidenciamos diferenças substanciais em relação ao valor pago ao homem e à mulher numa mesma função que, mesmo capacitadas com igual ou maior competência, a remuneração não é de equidade, reafirmando a persistência nas desigualdades de gênero em suas diversas formas de exploração. Para Hirata (2003), são construtos que acompanharam o processo de mundialização liberal juntamente com a nova reestruturação e racionalização do trabalho, que se agrava mais ainda quando associada às clivagens de classe social e raça.

Além da desigualdade salarial, observa-se que a valorização e prestígio de uma mesma função são tratados de maneira diferente de acordo com o gênero. Tal fato foi evidenciado nos discursos dos próprios trabalhadores embarcados, como por exemplo: quando se referem ao Cozinheiro homem, tendem a identificá-lo como Chef de Cozinha, dando ênfase e valorização à função e quando é uma mulher na mesma função é referenciada apenas como Cozinheira, naturalizando esta atividade como sendo feminina.

Para justificar o trabalho realizado numa função que, em terra firme, no âmbito privado, foi socialmente atribuída à mulher, os trabalhadores homens destacam a corporalidade masculina em sua virilidade e força. Enquanto para a trabalhadora, as qualidades para atuar

nestas funções são inerentes às construções sociais do feminino. A naturalização incorporada à divisão sexual do trabalho destaca que as relações de poder no trabalho embarcado são permeadas por ambiguidades e antagonismo e que reforçam os arranjos sociais nos papéis de gênero, provocando uma violência simbólica não visível, naturalizadas pelo *habitus* centrado nas relações estruturantes do campo social.

Uma evidência desse fenômeno é a Piloteira mulher, conforme seus relatos, atuar na função de Piloteira não é tarefa fácil. Implica em diversas situações, principalmente as relacionadas às questões de gênero. Ela reconhece que o trabalho nessa função é um “trabalho pesado”, em que a força física é um contributivo que limita algumas atribuições do setor. Entretanto, verificamos que para a produtividade e êxito na função, a Piloteira assume papéis e atribuições tradicionalmente femininos em terra firme.

Observamos que o trabalho embarcado tem inscrições simbólicas em suas práticas sociais que sugerem estereótipos de gênero, conforme a função. Esses marcam os espaços da embarcação como masculino. No caso da Piloteira, por ser considerado um trabalho masculino, é associada a ela uma subjetividade com conotação preconceituosa para inferiorizá-la no espaço. Ao trabalhador embarcado homem, que exercer função embarcada mais próxima à função tradicional em terra firme considerada feminina, menor é seu prestígio, reconhecimento e valorização entre o próprio gênero.

Por fim, a divisão sexual no trabalho embarcado remete a presença da mulher à esfera privada, traduzindo as relações de desigualdades de gênero no trabalho e fora dele, nas quais operam relações de poder e hierarquizam as relações sociais que extrapolam o tempo/espaço do trabalho.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, A. R. P.; OLIVEIRA, M. C. F. A.; VIEIRA, G. S. M. Presença feminina em ciências e tecnologia no Brasil. *In: HIRATA, H. et al. (org.). Gênero e trabalho no Brasil e na França: perspectivas interseccionais.* São Paulo: Boitempo, 2016.

ADORNO, T. W.; HORKEIMER, M. **Dialética do esclarecimento.** Tradução de Guido A. de Almeida. Rio de Janeiro. J. Zahar 1985.

AMORIM, H. (org.). **Trabalho (imaterial), valores e classes sociais:** diálogos com pesquisadores contemporâneos. São Carlos: EdUFSCar, 2017.

ANDRADE, P. M. **A Economia Solidária é Feminina? Análise da Política Nacional de Economia Solidária sob a Perspectiva de Gênero.** Dissertação (Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Política Social do Departamento de Serviço Social) – Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

ANTUNES, R. O caráter polissêmico e multifacetado do mundo do trabalho. **Rev. Trabalho, Educação e Saúde**, [s. l.], v. 1, n. 2, p. 229-237, 2003.

ARAUJO, A. M. C. AMORIM, E. R. A. FERREIRA, V. C. Os sentidos do trabalho da mulher no contexto da reestruturação produtiva. *In: VII CONGRESSO LUSO AFRO BRASILEIRO E CIÊNCIAS SOCIAIS*, 7., 2004, Coimbra. **Anais [...]**. Coimbra, Portugal, 2004.

ARRUDA, S. B. S.; ANDRADE, L. N. P. S.; SOUZA, C. A.; CRUZ, J. S.; LEANDRO, G. R. S. Características socioeconômicas dos ribeirinhos no Rio Paraguai, município de Cáceres, Pantanal Mato-Grossense – Brasil. **Geografia em Questão**, Marechal Cândido Rondon, v. 07, n. 2, p. 162177, 2014.

ARRUDA, M. M. **Aprender e ensinar nas barrancas do Rio Paraguai: articulação entre educação formal e educação não formal no processo de formação das mulheres pescadoras do PROEJA-FIC em Cáceres – MT.** Dissertação (Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Educação) – Universidade do Estado de Mato Grosso, Cáceres – MT, 2017.

BARBIERI, T. Sobre la categoría género. Una introducción teórico-metodologica. **Debates en Sociología**, [s. l.], n. 18, 1993.

BARREIRO, J. C. **Marinheiros, portos e sociabilidades**: o Brasil e a ascensão do Atlântico Sul (1780-1850). Congresso Internacional da Brasa, 2006.

BECKER, H. **Métodos de pesquisa em Ciências Sociais**. São Paulo: Hucitec, 1994.

BEZERRA. **Educação Ambiental não formal**: a práxis coletiva dos pescadores artesanais no Rio Paraguai Cáceres/Mato Grosso/Brasil. Tese (Doutorado em Ecologia e Recursos Naturais do Centro de Ciências Biológicas e da Saúde) – Universidade Federal de São Carlos-UFSCAR, São Carlos – SP, 2009.

BOTTON, F. B. As masculinidades em questão: uma perspectiva de construção teórica. **Revista Vernáculo**, [s. l.], n. 19-20, 2007.

BOURDIEU, P. **A dominação masculina**. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brasil, 1999.

BOURDIEU, P. **Meditações pascalianas**. Tradução de Sergio Miceli. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

BRASIL. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA. **Define as regras para a prática da pesca amadora no Brasil**. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, 2009.

BRASIL. Ministério da Pesca e Aquicultura. **I Encontro Nacional da Pesca Amadora “Construindo a política da pesca amadora”**. Brasília: Ministério da Pesca e Aquicultura, 2010.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo de pesca**: orientações básicas. Brasília: Ministério do Turismo, 2008.

BRUSCHINI, C.; LOMBARDI, M. R. A bipolaridade do trabalho feminino no Brasil contemporâneo. **Caderno de Pesquisa**, [s. l.], n. 110, p. 67-104, jul. 2000.

BUTLER, J. **Problemas de gênero**: feminismo e subversão da identidade. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CÁCERES, **Prefeitura Municipal de Cáceres – MT. Plano Diretor Municipal Participativo**. Cáceres: Ed. FAESPE, Unemat, 2017.

CARVALHO, M. M. **Vida e trabalho de marítimos embarcados do setor offshore**. Dissertação (Mestrado) – Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca, Rio de Janeiro, 2010.

CATELLA, A. C. A atividade de pesca em MS. Cadernos pedagógicos ambientais: Pantanal. ISH, Allison; ZERLOTTI, Patrícia (org.). **Educação Ambiental**, Campo Grande: Ecoa, 2005. v. 1.

CATELLA, A. C. **A pesca no Pantanal sul**: situação atual e perspectivas. Corumbá: Embrapa Pantanal, 2003.

CHAVES, O. R.; ARRUDA, E. F. (org.). **História e memória Cáceres**. Cáceres – MT, Editora Unemat, 2011.

CRESWELL, J. W. **Projeto de Pesquisa**: métodos qualitativo, quantitativo e misto. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2011.

CHIES, P. V. Identidade de gênero e identidade profissional no campo de trabalho. *In: Estudos feministas*, Florianópolis: UFSC, 1999.

CHIZZOTTI, A. **Pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais**. 2. ed. Petrópolis – RJ: Vozes, 2008.

CONNEL, R. W. **Masculinities**. Berkeley: University of California Press, 1995.

CONNELL, R. W. Políticas da Masculinidade. **Educação & Realidade**, [s. l.], v. 20, n. 2, p. 185-206, jul./dez. 1995.

CONNEL, R. W.; MESSERSCHMIDT, J. W. Masculinidade hegemônica: repensando o conceito. *In: Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 21, n. 1, p. 424, jan./abr. 2013.

COSTA, R. V. **Percepção ambiental de pescadores do Rio Teles Pires em Alta Florestal – MT**: um diálogo com a educação ambiental. 2009. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais – Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais) – Universidade do Estado de Mato Grosso – UNEMAT, Cáceres, MT, 2009.

DANIEL, C. Do 'lar' ao 'mar' a experiência de trabalho das taifeiras. GT 24: Desigualdades: Produção e Reprodução. *In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS*, 32., [s. l.]. **Anais [...]**. [S. l.], 2006.

DANIEL, C. Gênero e trabalho no universo *offshore*: o caso das mulheres embarcadas. *In: CONGRESSO DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE SOCIOLOGIA*, 26., 2007, Guadalajara. **Anais [...]**. Guadalajara, 2007.

DA SILVA, C. J.; SILVA, J. A. F. **No ritmo das águas do Pantanal**. São Paulo: NUPAUB/USP, 1995. p. 210.

DIÉGUEZ, C. R. M. A. Masculinidades em tempos de automação: o caso dos trabalhadores portuários. *In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS*, 34., 2010, [s. l.]. **Anais [...]**. [S. l.], 2010.

ECCEL, C. **Subjetividades contemporâneas, trabalho e masculinidades**. Porto Alegre, 2009.

FAÇANHA, C. L.; SILVA, C. J. Caracterização da Colônia de Pescadores Z2 de Cáceres em Mato Grosso. **Revista Interações**, Campo Grande, MS, v. 18, n. 1, p. 129-136, jan./mar. 2017.

FERNANDES, L. A. B. **Afinal o que querem os Homens? Um estudo da Masculinidade**. Tese (Doutorado em Sociologia. Programa de Pós-Graduação em Sociologia), UNESP, Araraquara, 2011.

HEARN, J. From hegemonic masculinity to the hegemony of men. **Feminist Theory**, [s. l.], v. 5, n. 1, 2004.

HIRATA, H. Globalização e divisão sexual do trabalho. **Cadernos Pagu**, Campinas, n. 17-18), p. 139-156, 2001-2002.

HIRATA, H. (org.). **As novas fronteiras das desigualdades**: homens e mulheres no mercado de trabalho. São Paulo: SENAC Editora, 2003.

HIRATA, H. Gênero, classe e raça: interseccionalidade e consubstancialidade das relações sociais. **Tempo Social**, [s. l.], 2014.

HIRATA, H. *et al.* (org.). **Gênero e trabalho no Brasil e na França**: perspectivas interseccionais. São Paulo: Boitempo, 2016.

HIRATA, Helena; KERGOAT, Danièle. Novas configurações da divisão sexual do trabalho. Tradução de Fátima Murad. **Cadernos de Pesquisa**, [s. l.], v. 37, n. 132, p. 595-609, set./dez. 2007. Disponível em: <http://scielo.br/pdf/cp/v37n132/a0537132>. Acesso em: 08 ago. 2019.

ICMBio – Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. **Diagnóstico dos aspectos socioambiental da proposta de criação do mosaico de unidades de conservação no Pantanal Norte**. Ministério do Meio Ambiente, 2018.

KERGOAT, D. **Divisão sexual do trabalho e relações sociais de sexo**. In: Trabalho e Cidadania Ativa para as Mulheres: desafios para as Políticas Públicas. São Paulo: Coordenadoria Especial da Mulher, 2003.

KERGOAT, D. O cuidado e a imbricação das relações sociais. In: ABREU, Alice Rangel de Paiva; HIRATA, Helena; LOMBARDI, Maria Rosa (org.). **Gênero e trabalho no Brasil e na França: perspectivas interseccionais**. São Paulo: Boitempo, 2016.

KIMMEL, M. S. A produção simultânea de masculinidades hegemônicas e subalternas. **Horizontes antropológicos: corpo, saúde e doença**, Porto Alegre, ano 4, n. 9, 360 p., 1998.

LAMAS, M. La antropología feminista y la categoría ‘género’. **Nueva antropología**, [s. l.], n. 30, nov./dic., 1986.

LEITÃO, M. R. F.; LIMA, A. S.; FURTADO, G. S. **Mulheres Pescadoras: a construção da resistência em Itapissuma**. In: Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação. Curitiba, PR, 2009.

LIMA, J. C.; SOARES, M. J. B. Trabalho flexível e o novo informal. **Caderno CRH**, Salvador, n. 37, p. 163-180, jul./dez. 2002.

LIMA, A. M. **Um estudo com pescadores pantaneiros de Cáceres/MT: o Rio Paraguai como elemento educativo**. Dissertação (Mestrado em Educação – Programa de Pós-Graduação em Educação) – Instituto de Educação, Universidade Federal de Mato Grosso, UFMT, Cuiabá – MT, 2004.

MACHIN, R.; COUTO, M. T.; ROSSI, C. C. Representações de trabalhadores Portuários de Santos – SP sobre a relação trabalho-saúde. **Rev. Saúde Soc.**, São Paulo, v. 18, n. 4, p. 639-651, 2009.

MANESCHY, M. C.; ALMEIDA, M. **Tornar-se pescadoras: de mulheres e constituições de sujeitos políticos**. In: No mar, nos rios e na fronteira – face do campesinato no Pará. UFPA: editora universitária, 2002.

MANESCHY, A. C.; SIQUEIRA, D.; ÁLVARES, M. L. M. Pescadoras: subordinação de gênero e empoderamento. **Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 20, n. 3, p. 384, set./dez. 2012.

MANESCHY, M. C. A mulher está se afastando da pesca?: continuidade e mudança no papel da mulher na manutenção doméstica entre famílias de pescadores no litoral do Pará. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi – série Antropologia**, Belém, PA, v. 11, n. 2, p. 145-166, 1995. (ISSN: 0522-7291).

MARINHA DO BRASIL. **Programa de Ensino Profissional Marítimo para Aquaviários – PREPOM**. Diretoria de Portos e Costas, 2018.

MARTINS, S. M. R. **O trabalho offshore**: um estudo sobre as repercussões do confinamento dos trabalhadores das plataformas de petróleo na Bacia de Campo, RJ. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais do Centro de Ciências do Homem) – Universidade Estadual do Norte Fluminense, Rio de Janeiro, 2006.

MARX, K.; ENGELS, F. **A ideologia alemã**. Tradução de Luis Claudio de Castro e Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MARX, K.; ENGELS, F. **Manifesto comunista**. São Paulo: Boitempo, 1984.

MARX, K. **O capital, crítica da economia política**. São Paulo – SP: Nova Cultura, 1996. v. 1.

MARX, K. **Karl Marx**: sociologia. IANNI, Octávio (org.). 2. ed. São Paulo: Ática, 1980.

MENDES, N. F. **Efemérides cacerenses**. Brasília, 1992. v. I-II.

MENDES, N. F. **História de Cáceres**: história da administração municipal. 2. ed. Cáceres – MT: Unemat, 2009.

MENDES, Natalino F. **História de Cáceres**: Origem, Evolução, Presença da Força Armada. Tomo II. Cáceres: Editora Unemat, 2010.

MILLS, C. W. Do artesanato intelectual. *In: A imaginação sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1975.

MURARO, R. M.; BOFF, L. **Feminino e masculino**: uma nova consciência para o encontro das diferenças. Rio de Janeiro: Sextante, 2002.

NETTO, S. L.; MATEUS, L. A. F. Comparação entre a pesca profissional-artesanal e pesca amadora no Pantanal de Cáceres, Mato Grosso, Brasil. **Rev. Inst. Pesca**, São Paulo, v. 35, n. 3, p. 373-387, 2009.

NEVES, S. M. A. S. **Mapeamento e quantificação do uso da terra e cobertura vegetal do Pantanal de Cáceres – MT, Brasil**, através de imagens de sensoriamento remoto e pesquisa de campo. [S. l.], Unemat/ UFRJ/ UFMS, 2006.

OLIVEIRA, F. L. Triangulação metodológica e abordagem multimétodo na pesquisa sociológica: vantagens e desafios. **Rev. Ciências Sociais Unisinos**, São Leopoldo, v. 51, n. 2, p. 133-143, maio/ago. 2015.

PERTICARRARI, D. **Foi com o trabalho que me tornei homem**: trabalho, gênero e geração. Tese (Doutorado em Sociologia – Programa de Pós-Graduação em Sociologia) – UFSCar, São Carlos, 2008.

PRECIADO, B. **Basura y género. Mear/cagar. Masculino/feminino**. 2002. Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/30525398/Basura-y-Genero-MearCargar-yMas>. Acesso em: 05 maio 2018.

PINHEIRO, T. T. Um modo de produção no espaço do ribeirinho: um estudo do Distrito de Nazaré/RO. *In: ENCONTRO NACIONAL DE GEOGRAFIA AGRÁRIA*, 21., 2012, Uberlândia. **Anais [...]**. Uberlândia, MG: UFU, 2012.

RUBIN, G. El tráfico de mujeres. Notas para una ‘economía política del género’. **Nueva Antropología**, [s. l.], n. 30, nov./dic., 1986.

SAFFIOTI, H. I. B. **A mulher na sociedade de classes**: mito e realidade. Petrópolis: Vozes, 1976.

SCHLESINGER, S. **Pantanal por inteiro, não pela metade. Soja, hidrovias e outras ameaças à integridade do Pantanal**. Mato Grosso, Brasil, 2014.

SCOTT, J. **Gênero: uma categoria útil de análise histórica.** *Educação & Realidade*. Porto Alegre, v. 20, n. 2, jul./dez. 1995.

SILVA, A. **Geomorfologia do megaleque do Rio Paraguai. Quaternário do Pantanal Mato-grossense, Centro-Oeste do Brasil.** Tese (Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geociências e Meio Ambiente) – UNESP, Rio Claro –SP, 2010.

SILVA, M. A. *et al.* Percurso interpretativo do centro histórico Cáceres/MT, para fins turísticos e de educação patrimonial. **Rev. Bras. Pesq. Tur.**, São Paulo, set./dez. 2016.

SILVA, R. V. **Uso e ocupação da margem esquerda do Rio Paraguai e a percepção ambiental de usuários do município de Cáceres, Mato Grosso.** Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais – Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais) – Universidade do Estado de Mato Grosso – Unemat, Cáceres – MT, 2011.

SILVA, R. V.; SOUZA, C. A. Ocupação e degradação na margem do Rio Paraguai em Cáceres, Mato Grosso. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, [s. l.], v. 8, n. 1, p. 125-152, 2012.

SILVA, R.V.; SOUZA, C.A.; BAMPI, A.C. Os olhares dos pescadores profissionais e proprietários comerciais, sobre o Rio Paraguai em Cáceres, Mato Grosso. **Revista Brasileira de Ciências Ambientais**, Rio de Janeiro, n. 32, p. 24-41, Junho, 2014.

SOUZA, C. A.; LANI, J. L.; SOUSA, J. B. Origem e evolução do Pantanal Mato-grossense. *In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOMORFOLOGIA*, 6., 2006, Goiânia. **Anais** [...]. Goiânia, 2006.

SOUZA, C. A.; SOARES, J. C. O.; SILVA, L. N. P. Pantanal mato-grossense: ocupação da planície e navegação no Rio Paraguai entre a cidade de Cáceres e a Estação Ecológica da Ilha de Taiamã/MT. *In: SANTOS, J. E.; GALBIATI, C. (org.). Gestão e educação ambiental: água, biodiversidade e cultura.* São Carlos: Rima Editora, 2008. v. 1.

SUDRÉ, S. G. S. **O turismo no Rio Paraguai em Cáceres, Pantanal Mato-grossense, Brasil.** Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais, Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais) – Unemat, Cáceres, 2012.

TORRES ARIAS, M. A. Nueva identidad femenina. El dilema de las diferencias. *In*: COOPER, Jennifer *et al.* **Fuerza & trabajo femenina urbana en México**. México: Coordinación de Humanidades UNAM, Miguel Angel Porrúa, 1989. Tomo 2.

## APÊNDICES

### APÊNDICE I – ROTEIRO DE ENTREVISTAS

1. Como você iniciou no trabalho embarcado?
2. Quantos dias você fica embarcado no mês?
3. Como define o trabalho que realiza? Fale da sua rotina de trabalho.
4. Existe hierarquia no trabalho embarcado?
5. O que faz durante a viagem quando não está exercendo sua função?
6. No período de piracema, o que faz?
7. Já trabalhou ou trabalha com mulher no barco? Como é a relação de trabalho?
8. Você prefere trabalhar com homens ou com mulheres? Por quê?
9. Você acha que a mulher conseguiria desempenhar sua função? Por quê?
10. Qual a tarefa que você acredita que a mulher faria com maior eficiência no barco? Por quê?
11. O que é trabalho de homem para você?
12. Por que a maioria dos trabalhadores são homens?
13. O que você acha que seria normal o trabalho do homem que não seria para a mulher?
14. Você acha que deveria ter mulher (ou mais mulheres) trabalhando na embarcação?
15. Quando você está em casa, você faz atividades domésticas com a esposa?
16. No contato com filhos, o que você espera que eles façam? Que perspectiva você quer para seus filhos?
17. O que é ser homem para você?



- ( ) 1 mês a 1 ano    ( ) 1 a 2 anos    ( ) 2 a 3 anos    ( ) 3 a 4 anos    ( ) 4 a 5 anos  
( ) 5 a 10 anos    ( ) 10 a 15 anos    ( ) acima de 15 anos

**5. E neste barco hotel?** \_\_\_\_\_

**6. Horas de trabalho no barco? Tem horas limitadas? Todo período?**

- ( ) 8 horas    ( ) 10 horas    ( ) 12 horas    ( ) Sistema de Turno    ( ) Outros

**7. Você trabalha com carteira assinada?** ( ) Sim    ( ) Não

**Se não, você trabalha como diarista?** ( ) Sim    ( ) Não.

**Qual valor da diária?** \_\_\_\_\_

**8. Você exerce algum outro trabalho quando não está no barco?**

- ( ) Sim    ( ) Não

Se sim, qual? \_\_\_\_\_

Quanto recebe? \_\_\_\_\_

**9. Qual é a média da sua renda mensal em temporada aberta:**

- ( ) até ½ salário mínimo    ( ) ½ a 1 salário mínimo    ( ) 1 a 2 salários mínimos  
( ) 2 a 3 salários mínimos    ( ) acima de 3 salários mínimos

**10. Qual é a média da sua renda mensal no período da piracema:**

- ( ) até ½ salário mínimo    ( ) ½ a 1 salário mínimo    ( ) 1 a 2 salários mínimos  
( ) 2 a 3 salários mínimos    ( ) acima de 3 salários mínimos

**11. Recebe algum auxílio defeso na Piracema?**

- ( ) Sim    ( ) Não