

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE CIÊNCIAS SOCIAIS**

Giovana Cristina Pansera

**SENHORES PASSAGEIROS, AQUI QUEM FALA É A
COMANDANTE...:
OS DESAFIOS DAS MULHERES PILOTOS NA AVIAÇÃO
BRASILEIRA**

Florianópolis – SC
2014

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Pansera, Giovana Cristina

Senhores passageiros, aqui quem fala é a comandante...
: Os desafios das mulheres pilotos na aviação brasileira /
Giovana Cristina Pansera ; orientadora, Miriam Pillar
Grossi - Florianópolis, SC, 2014.
176 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de
Filosofia e Ciências Humanas. Graduação em Ciências Sociais.

Inclui referências

1. Ciências Sociais. 2. Aviação; Gênero; Discriminação.
I. Grossi, Miriam Pillar. II. Universidade Federal de
Santa Catarina. Graduação em Ciências Sociais. III. Título.

Giovana Cristina Pansera

**SENHORES PASSAGEIROS, AQUI QUEM FALA É A
COMANDANTE...: OS DESAFIOS DAS MULHERES PILOTOS
NA AVIAÇÃO BRASILEIRA**

Este Trabalho de Graduação foi julgado adequado para a obtenção do título de “bacharel” em Ciências Sociais e aprovado em sua forma final pela Comissão examinadora e pelo Curso de Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Santa Catarina.

Florianópolis, 09 de dezembro de 2014.

Prof. Jeremy Paul Jean Loup Deturche, Dr.
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Prof.^a Miriam Pillar Grossi, Dr.^a
Orientadora
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.^a Maria Soledad Etcheverry Orchard, Dr.^a
Universidade Federal de Santa Catarina

Melissa Barbieri de Oliveira, Doutoranda
Universidade Federal de Santa Catarina

Aos meus pais, Neusa e Jacir, por todo a apoio e suporte, financeiro e amoroso, a vocês minha eterna gratidão.

AGRADECIMENTOS

Não poderia iniciar esses agradecimentos de forma diferente que não fosse agradecendo às pessoas que mais amo nesse mundo: meus pais. Sou imensamente agradecida por todo o investimento tanto financeiro quanto emocional que fizeram em mim ao longo desses quatro anos e meio de curso. Agradeço ao meu pai Jacir Pansera, pelo incentivo e à cobrança frequente sobre os estudos e o andamento da pesquisa! À minha mãe, Neusa Brancher, que sempre carinhosa me dava força quando eu pensava em desistir. À minha irmã Liliana Pansera, à sua maneira sempre esteve ao meu lado, me incentivando. Ao meu companheiro de vida, Guilherme da Rosa, pelo apoio nos momentos difíceis e por compreender minhas ausências, mas principalmente por todo amor e carinho dedicados à mim.

Agradeço também a professora Dr^a. Miriam Pillar Grossi que me orientou nesse trabalho. Seu incentivo e otimismo sempre me fazendo seguir em frente. Obrigada pelo privilégio de ter sido sua aluna, se sou o que sou hoje, foi com a sua ajuda.

Ao corpo docente do Departamento de Antropologia e Sociologia Política desta instituição, pela incrível oportunidade de aprendizado incessante, críticas construtivas, debates em aula, tudo foi fundamental para a construção desta pesquisa.

Aos amigos e colegas de curso que, com seus conhecimentos, comentários, sugestões e apoio tornaram possível a realização deste trabalho, estando comigo ao longo desta caminhada. Obrigada por tornarem essa jornada muito mais divertida! Luana Taborda, Thayse Jacques, Maria Teresa de Bastiani, Ana Martina Baron, Kerolin Costa, Rafael Bueno, Peterson Silva, Heloísa Domingos, Gabriella Frana, Carlen Ponsoni, obrigada por tudo! Essa conquista é de vocês também!

À toda equipe NIGS que acompanhou o desenrolar da pesquisa, e pelos muitos ensinamentos tanto nos grupos de estudo quanto nas oficinas realizadas, ou até mesmo nos bate papos descontraídos no café do CFH.

Agradeço a todas as pessoas com quem tive a oportunidade de compartilhar a casa nesta ilha da magia. À amiga de longa data Rafaela Schmitz, com quem ainda hoje trocamos muitas risadas; à Maria Teresa de Bastiani e toda sua família, que me receberam de braços e coração abertos! Foram dois anos e meio de convivência intensa e principalmente muito amor! Vou levar vocês para sempre no meu coração. Ao Rafa Mazini, Isa Costa, Laura Costa e Rodrigo Flesch, que sofreram comigo

as angustias e alegrias desta reta final de graduação, são amigos se levarei para a vida.

Agradeço às pilotos, que concordaram em compartilhar suas histórias de vida comigo, e assim enriquecer ainda mais a minha, em conversas sempre amigáveis. Todos os nossos papos só fizeram aumentar minha admiração por vocês e por esse universo mágico que é a aviação!

Agradeço ao apoio financeiro recebido do CNPq fundamental para a realização por completo desta pesquisa.

E à todos que não foram citados aqui, mas que de alguma forma me ajudaram a concretizar mais esta etapa.

RESUMO

Ao longo das últimas quatro décadas, a sociedade vem sofrendo transformações constantes, com isso, percebe-se que cada vez mais a atuação das mulheres no mercado de trabalho. Atualmente, há mulheres nas mais diversas profissões, inclusive naquelas tidas como tradicionalmente masculinas, como é o caso da aviação. Nesta pesquisa, busca-se compreender como se dá a representação feminina na aeronáutica, especificadamente no cargo de piloto de avião no Brasil, profissão, por muito tempo, considerada como exclusivamente masculina. Daí a importância de melhor compreender como está a inserção da mulher nesse meio historicamente dominado por homens. Apesar dos avanços femininos, a presença das mulheres ainda é bastante tímida no comando dos aviões. Percebe-se que são diversos fatores que influenciam a pouca participação feminina no setor, entre elas estão a questão da família e da maternidade, os custos financeiros para a formação da piloto e, também, os obstáculos para se ascender na carreira. De maneira geral, foi observado que as pilotos tem sido melhor recebidas nesse campo profissional, e não se veem mais como vítimas de preconceito e discriminação, apesar de este ainda existir. No entanto, ele se manifesta escondido nas entrelinhas e estas mulheres, para desvencilharem-se das amarras da vitimização, naturalizam as chacotas e continuam seu trabalho. Contudo, verificou-se, através das entrevistas realizadas, que estas pilotos tem ido a luta e conquistado seu espaço no meio dessa luta por poder.

Palavras chave: Mulher. Aviação. Piloto. Trabalho. Desigualdade.

ABSTRACT

Over the last four decades, the society has been through constant transformation, therewith, it is noticeable the increasing amount of woman in the labor market. Nowadays, there are many women on different lines of work, including those traditionally, considered man only, which is the case of aviation. In this research, seeks to understand how the female is represented on the aeronautics, specifically as a Brazilian airplane pilot, long considered, a position only appropriate to man. That point displays the importance of realizing the insertion of female work in this field subdue, historically, by man. Despite female progress, the presence of women is still quite shy in the aircraft command. It is possible to realize that there are several factors that influence the low female participation in the sector, including the issue of family and motherhood, financial costs for the pilot training and the obstacles to be promoted in this career. Generally, it's observed that the pilots have been better received in the professional field, and they no longer see each other as victims of prejudice and discrimination, despite of its existence. This fact is hidden under the lines, and these women, to disengage themselves from the leashes of victimization, hold on the pressures and keep on working. However, was verified, through interviews, that these pilots has struggled to conquer their territory thru all of this fight for power.

Keywords: Woman. Aviation. Pilot. Work, Inequality.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Formação de Pilotos na PUCRS	57
Figura 2: Licença para pilotar de Amélia Earhart	63
Figura 3: Brevê de n° 76 de Thereza de Marzo	65
Figura 4: Brevê de n° 77 de Anésia Pinheiro	66
Figura 5: Ada e o avião “Brasil” antes do reide pelas três Américas...	67
Figura 6: Selo postal em homenagem à Ada Rogato	68
Figura 7: Lucy Lúpia em seu primeiro voo comercial.	70

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Classificação das entrevistadas	26
Tabela 2: Tabela resumo das evoluções tecnológicas na área do ensino aeronáutico.	47
Tabela 3: Números totais de licenças emitidas para mulheres pilotos no Brasil até 2011.....	93
Tabela 4: Número de licenças emitidas para mulheres pilotos no ano de 2011.....	93

LISTA DE SIGLAS

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

AvM – Aviação Militar

AvN – Aviação Naval

CCA – Curso de Ciências Aeronáuticas

DAC – Departamento de Aviação Civil

EVAER – Escola Varig de Aeronáutica

FAB – Força Aérea Brasileira

FACA – Faculdade de Ciências Aeronáuticas

FAI - Federação Internacional de Aeronáutica

IFR – Instrument Flight Rules

PC – Piloto Comercial

PP – Piloto Privado

PUCRS – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul

VAE – Varig Aéreo Esporte

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolução do número de licenças emitidas para mulheres pilotos nos anos de 2009, 2010 e 2011.....	94
--	-----------

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	23
CAPÍTULO I – A AVIAÇÃO NO BRASIL	31
1.1 A invenção do avião	31
1.2 Breve história da aviação no Brasil	32
1.3 O Ensino Aeronáutico	41
1.4 O ensino de Ciências Aeronáuticas na PUCRS.....	51
CAPÍTULO II – AS PIONEIRAS DA AVIAÇÃO	61
2.1 Amélia Earhart	61
2.2 Asas verde-amarelas: As pioneiras da aviação no Brasil	64
2.3 As “outras” mulheres dos ares: as comissárias de bordo na aviação brasileira.....	71
CAPÍTULO III – A MULHER E O TRABALHO	75
3.1 Dona de casa e trabalhadora: o trabalho feminino hoje.....	75
3.2 A mulher em cargos de liderança	86
CAPÍTULO IV – SITUAÇÃO ATUAL	91
4.1 Dados da ANAC.....	92
4.2 Realidade atual das mulheres na aviação brasileira.....	95
4.3 O mundo do trabalho aeronáutico	100
4.4 Adaptação ao meio	103
4.5 A relação com os colegas homens.....	104
4.6 A surpresa do povo: “as” pilotos e a visão popular	106
4.7 Família.....	108
4.7.1 Maternidade e aviação.....	109

4.7.2 Homossexualidade e aviação	114
4.8 As dificuldades do cotidiano.....	114
CONCLUSÃO	125
REFERÊNCIAS.....	128

INTRODUÇÃO

Desde o século XIX, as mulheres foram estereotipadas como sendo o “sexo frágil”, seres fracos e indefesos que necessitam sempre a presença masculina para lhes auxiliar. À elas, ficava relegado o cuidado com a casa e os filhos, ao passo que, aos homens destinou-se o sustento do lar. Desta forma, percebe-se um cenário antagônico, onde as mulheres têm ficado na invisibilidade, confinadas ao mundo privado de suas casas, enquanto os homens dominam o espaço público.

Michele Perrot (1998) aponta que “o século XIX levou a divisão das tarefas e a segregação sexual dos espaços ao seu ponto mais alto. Seu racionalismo procurou definir estritamente o lugar de cada um. Lugar das mulheres: a Maternidade e a Casa”¹.

Entretanto, a autora também mostra como foi justamente no século XIX e início do século XX, que surgem os movimentos feministas que buscavam a transformação da condição das mulheres na sociedade, a princípio principalmente lutando pela participação das mulheres na cena eleitoral. Desta forma, o século XIX assinala um momento histórico em que a vida das mulheres se altera, é o “tempo da modernidade em que se torna possível uma posição de sujeito, indivíduo de corpo inteiro e atriz política, futura cidadã” (FRAISSE, 1998, p. 09).

Passando para o século XXI, ainda observa-se que no mercado de trabalho, quando as mulheres direcionam suas escolhas profissionais para às ciências exatas, e este é o caso da aeronáutica, elas encontram um mundo predominantemente masculino. Sua presença nesse meio por si só já demonstra uma quebra de paradigmas, bem como suporta reflexões a respeito das questões de gênero nas ciências. De acordo com Geneci Guimarães de Oliveira (2008), verifica-se que fatores econômicos, sociais e culturais contribuíram para a permanência de comportamentos que tendem a afastar as mulheres desse processo de formação técnico-científica.

Comandar um avião independe do sexo, entretanto, devido ao fato de que nas sociedades, de maneira geral, o poder geralmente está associado ao corpo, especificadamente ao masculino. Consequentemente, dentro desta lógica, o comando está diretamente ligado ao poder, logo só quem poderia comandar seriam os homens.

¹ PERROT, Michelle. **Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998, p.186.

Assim, alguns homens permanecem relutantes à presença feminina na cabine de comando, perpetuando comentários machistas, enquanto outros aceitam melhor essa “nova” situação. Percebe-se, pelas entrevistadas, que as mulheres nesse meio ainda possuem preocupações sobre ter de ainda ganhar o respeito de seus colegas homens. A pesquisa revelou que há estigmas que tem um papel muito significativo na vida destas mulheres.

O presente estudo sobre a presença feminina na aviação comercial brasileira busca então entender como estas mulheres, mesmo em percentual ínfimo², enfrentam as possíveis dificuldades encontradas no rompimento das barreiras nesse campo que se constituiu no século XX como masculino.

Antes de prosseguir, é de suma importância ressaltar o porquê utiliza-se, no decorrer do trabalho, a palavra “piloto” no masculino, ao invés da palavra “pilota” no feminino. No início da pesquisa, quando fazia-se referência às mulheres pilotos como “pilotas” elas sempre me corrigiam, e falavam que a maneira correta de falar era “piloto”, no masculino. A palavra “pilota” no feminino não está errada segundo o Dicionário de Português Online³, entretanto, a escolha metodológica de utilizar o termo nativo no masculino deu-se por entender que as mulheres que foram entrevistadas querem ser tratadas pelo termo no masculino, por isso, foi respeitada suas escolhas.

Sendo assim, esta pesquisa, propõe a análise da inserção de mulheres na aviação comercial brasileira, campo dominado por homens, buscando verificar portanto como: a) ao longo das últimas duas décadas, ocorreu a entrada das mulheres no campo da aviação, especificamente pilotando aviões; b) observar como as diferenças de gênero são produzidas na profissão de aviador/a; c) investigar os problemas vividos pelas pilotos; d) entender o ponto de vista das pilotos em relação ao seu lugar na profissão; e) analisar se as pilotos estão sendo melhor/mais aceitas agora na profissão.

Metodologia de pesquisa

² De acordo com a ANAC, cerca de 1,57% do total de licenças válidas para pilotos são de mulheres (dados referentes até o ano de 2011).

³ Disponível em: <http://duvidas.dicio.com.br/a-piloto-ou-a-pilota/>. Acessado dia: 12/11/2014.

Como metodologia nesta pesquisa, foram realizadas entrevistas semiestruturadas, feitas a partir de um conjunto prévio de questões gerais, porém, com flexibilidade para dar liberdade às entrevistadas de responderem conforme lhes fosse apropriado. Foram entrevistadas seis mulheres pilotos já atuantes no mercado de trabalho na aviação comercial, uma piloto ainda não atuante, recém formada no curso de Ciências Aeronáuticas, cinco alunas do curso de Ciências Aeronáuticas e o Coordenador do Curso.

Conforme pesquisa prévia de caráter de conversa informal com as mulheres pilotos em redes sociais, manifestou-se a dificuldade em encontrar pilotos que em seus voos passassem pelo aeroporto de Florianópolis (Aeroporto Internacional Hercílio Luz) ou cidades em Santa Catarina. Sendo assim, para a coleta de dados com estas mulheres já atuantes na aviação comercial, as entrevistas com quatro delas foram realizadas através da rede social Facebook, uma via e-mail, e duas pessoalmente. O encontro com o Coordenador do curso de Ciências Aeronáuticas e as alunas do curso, foi realizado em outubro de 2014 na cidade de Porto Alegre⁴.

Desta forma, entrei em contato com cerca de 30 mulheres pilotos, mas a grande maioria apenas visualizava as mensagens e não retornava o contato. As que se disponibilizaram a conversar comigo somaram o total de 15 mulheres, porém, apenas cinco delas continuaram a conversar comigo até o fim das perguntas pré-elaboradas. Outras duas pilotos entrevistei pessoalmente.

Na etapa de pesquisa de campo que realizei na cidade de Porto Alegre, entrevistei cinco das seis⁵ alunas mulheres que frequentam o Curso de Ciências Aeronáuticas da PUCRS, de diversas fases.

Para melhor apresentar estas mulheres e criar maior entendimento para cada uma delas, segue abaixo uma tabela demonstrativa da amostragem de pilotos desta pesquisa:

⁴ Viagem realizada com o apoio do CNPq, pelo Projeto “FEMINISMO, CIÊNCIAS e EDUCAÇÃO – Relações de poder e transmissão de conhecimentos”.

⁵ O Curso tem em média 150 estudantes, englobando todas as fases.

Tabela 1: Classificação das entrevistadas

NO ME	IDA DE	COR DA PELE	ONDE VIVE	ESTA DO CIVIL	OCUP AÇÃO /CAR GO	FAMI LIAR NA AVIA ÇÃO
ALI NE	19	Branca	Porto Alegre - RS	Solteira	Estudante	Nenhum
CLA RA	24	Branca	Goiânia - GO	Solteira	Piloto Comercial - Copiloto	Pai piloto
HEL ENA	20	Branca	Porto Alegre - RS	Solteira	Estudante	Nenhum
JULI ANA	22	Branca	Florianópolis - SC	Solteira	Instrutora de voo	Nenhum
KEK E	39	Branca	São Paulo - SP	Casada	Piloto de Linha Aérea - Comandante	Nenhum
LILI	20	Branca	Porto Alegre - RS	Solteira	Estudante	Nenhum
LUA NA	22	Branca	Itapema - SC	Solteira	Piloto Comercial	Nenhum
MA NUE LA	28	Branca	Catanduva - SP	Solteira	Instrutora de voo	Um primo
MA RCI A	21	Branca	Porto Alegre - RS	Solteira	Estudante	Nenhum

RIT A	33	Branca	Marília - SP	Solteir a	Piloto Comer cial - Coman dante	Nenhu m
TER ESA	27	Branca	São Paulo - SP	Solteir a	Piloto de Linha Aérea - Copilot o	Pai, mãe e irmãos
THA YSE	18	Branca	Porto Alegre - RS	Solteir a	Estuda nte	Um primo

Fonte: Autoria própria

É importante ressaltar que esta pesquisa compreende apenas Pilotos de Linha Aérea, Pilotos Comerciais e estudantes. Mesmo tendo conseguido entrar em contato com algumas Pilotos de Helicóptero, elas não conseguiram por diversos fatores, levar nossa conversa a diante, ficando então diversas lacunas nas perguntas feitas. Optei, portanto, por não utilizar as respostas que havia obtido, para constituir um corpus mais homogêneo de entrevistas. Também, não foram inclusas mulheres pilotos da Força Aérea Brasileira, pois não consegui encontrar nenhuma.

Além das entrevistas, realizei pesquisa bibliográfica sobre as mulheres neste campo profissional e sobre a aviação de maneira geral. A análise de histórias de vida possibilita a compreensão da dimensão dos obstáculos que foram superados por estas mulheres.

Ainda sobre a metodologia, as questões éticas e políticas da pesquisa antropológica preocupam cientistas da área há décadas, como é o caso do uso ou não do anonimato no texto. O Código de Ética da Associação Brasileira de Antropologia⁶ estipula como direito das populações que são objeto de pesquisa: o de “preservação de sua intimidade, de acordo com seus padrões culturais”.

⁶ Disponível em: < <http://www.abant.org.br/?code=3.1>>. Acessado dia: 20/11/2014.

De acordo com Luis Roberto Cardoso de Oliveira, os três compromissos/responsabilidades éticas que permeiam a atividade dos antropólogos seriam:

(...) o compromisso com a verdade e a produção de conhecimento em consonância com os critérios de validade compartilhados na comunidade de pesquisadores; o compromisso com os sujeitos de pesquisa cujas práticas e representações constituem o foco da investigação – daí a ideia da pesquisa *com* seres humanos e não *em* seres humanos; e, por fim, o compromisso com a sociedade e a cidadania, que exige a divulgação dos resultados da pesquisa, usualmente por meio de publicações, e eventualmente demanda a intervenção pública do pesquisador, quando esses resultados são distorcidos para beneficiar interesses que ameacem direitos da população pesquisada. Assim, a divulgação dos resultados é uma obrigação moral do pesquisador, com o objetivo de contribuir para o esclarecimento do cidadão e da sociedade sobre o problema em tela (CARDOSO DE OLIVEIRA, 2010, p. 27 – 28).

Sendo assim, é imprescindível dispormos de um código de ética para a pesquisa científica devido ao fato de ele oferecer tanto ao pesquisador quanto à comunidade estudada uma espécie de proteção. Entretanto, a criação de tais código não invalidam o uso do bom senso comum por parte dos pesquisadores a fim de não prejudicar seus interlocutores.

Para esta pesquisa, optei por modificar o nome de todos os entrevistados⁷. Primeiramente, por uma questão ética, para que meus/as interlocutorxs se sentissem mais à vontade para responderem sem medo, e também, pois muitos deles me questionaram sobre esta questão. Assim, optou-se a primazia do anonimato, fundamentada no que propõe Claudia Fonseca:

“O uso de pseudônimos em nossos textos é uma maneira de lembrar a nossos leitores e a nós

⁷ Faço uso da letra “X” como convenção feminista, a fim de utilizar a linguagem neutra de gêneros como uma demanda por maior igualdade entre homens e mulheres.

mesmos que não temos a pretensão de restituir a ‘realidade bruta’ (e nem por isso consideramos a antropologia uma ciência ‘menor’). O nosso objetivo, sendo aquele mais coerente com o método etnográfico, é fazer/defazer a oposição entre eu e o outro, constituir/desconstituir a dicotomia exótico/familiar, e, para alcançar essa meta, a mediação do antropólogo é fundamental” (FONSECA, 2008, p. 11).

A experiência de ter contato com o mundo da aviação foi completamente nova para mim. Primeiro, porque eu nunca tinha andado de avião até este ano (2014), e em segundo lugar, complementar ao anterior, pois não tinha conhecimento algum sobre esse universo dos ares. A experiência em campo também mostrou-se desafiadora. Era apenas minha segunda viagem de avião, e a primeira que ia sozinha. O receio de estar em uma cidade nova e desconhecida, bem como de estar me aventurando num campo, desconhecido por mim até pouquíssimo tempo atrás, me angustiava. Porém, venci os desafios impostos pela pesquisa, e tirei daí uma experiência incrível de conhecimento tanto do campo da aviação, como de mim mesma. Com isso, foi possível experimentar que “a boa etnografia, (...) depende, antes de tudo, do poder da imaginação científica de nos colocar em contato com as vidas de estranhos – ‘estranhos’, não simplesmente no sentido de etnia, classe, sexo ou idade, mas também em termos de experiência” (FONSECA, 2008, p. 11).

Como me vi desafiada a superar meus próprios receios, percebo as pilotos, tendo também de batalhar e vencer os seus, exigindo respeito pela sua posição de mulher neste universo dominado pelos homens.

É interessante apresentar que a escolha deste tema deu-se a partir de uma conversa informal com meu pai que relatava a boa experiência que teve ao voar pela primeira vez com uma piloto mulher. A partir daquele momento, começaram as reflexões acerca da presença feminina em um campo majoritariamente masculino, e as indagações sobre o porquê disto ser ainda tão inexplorado.

Meu contato com os temas de gênero envolveram toda minha graduação, desde a primeira fase, e o estágio de seis meses que realizei no NIGS – Núcleo de Identidade de Gênero e Subjetividades. Minha atual participação nas atividades de estudo do Núcleo, como bolsista PIBIC/CNPq, assim como em seminários temáticos, como o Fazendo Gênero 10 e mais recentemente tendo participando do 4º Curso de Curta

Duração em Gênero e Feminismo, realizado pelo IEG – NIGS – UFSC me habilitaram a realizar esta pesquisa.

Colocar-me enquanto pesquisadora feminista trabalhando com um tema relacionado, não implica uma não objetividade, como afirma Donna Haraway (1995), pois a crítica feminista vem apontando a necessidade de uma ciência que também questione essa objetividade neutra, feita por um sujeito universal. Dessa forma, coloca-se que a “objetividade não diz respeito a des-engajamento, trata de um estruturar mútuo e comumente desigual, trata-se de assumir riscos num mundo no qual ‘nós’ somos permanentemente mortais, isto é, não detemos o controle ‘final’” (HARAWAY, 1995, P. 41).

Estrutura do texto

Quanto à organização do trabalho, está dividido em quatro capítulos. No primeiro deles, intitulado “A aviação no Brasil”, conto um pouco sobre a invenção do avião, também conto brevemente sobre como se constituiu a aviação no Brasil, sobre como se dá o ensino aeronáutico e mais detalhadamente sobre o ensino aeronáutico na PUCRS.

No segundo capítulo, chamado “As pioneiras da aviação”, faço um rápido levantamento histórico das mulheres pioneiras da aviação no Brasil, mas, antes disto, traço uma célere história de Amélia Earhart, uma das pilotos mais conhecidas do mundo.

No terceiro capítulo, “A mulher e o trabalho”, procuro brevemente analisar a história das mulheres trabalhadoras no Brasil, fazendo ligação com os cargos de comando/chefia que ainda poucas mulheres conseguem chegar.

No quarto e último capítulo, faço a análise central do trabalho que consiste na trajetória das mulheres pilotos entrevistadas. Além disso, aponto sobre a situação atual das pilotos na aviação brasileira, elucidando rapidamente a questão da maternidade na aviação. Também sobre as comissárias de bordo, as “outras” mulheres que estão presente na vivência pelos ares. Finalmente, trago dados estatísticos da ANAC sobre a presença feminina nesse meio.

Concluo mostrando que a pesquisa se fez dentro de uma temática extremamente atual, não só por poder questionar os estereótipos de gêneros tão fortemente enraizados em nossa sociedade, como também por tratar de um assunto pouco mencionado pelas mídias sociais, imprensa, academia, etc.

CAPÍTULO I – A AVIAÇÃO NO BRASIL

“Quando você tiver provado a sensação de voar, andará na terra com os olhos voltados para o céu, onde esteve e para onde desejará voltar”.

(Leonardo da Vinci)

1.1 A invenção do avião

Um dos maiores desejos da humanidade sempre foi conquistar o céu, e após inúmeras tentativas, ela finalmente o conseguiu. O primeiro artefato voador foi um pequeno balão de ar quente, desenvolvido pelo padre brasileiro Bartholomeu de Gusmão no ano de 1709 (BARROS, 2006).

Anos depois, surgiu o avião, mas não sem trazer consigo várias controvérsias. No ano de 1903, os estadunidenses, Orville e Wilbur Wright alegavam à comunidade científica que haviam conseguido realizar um voo com um avião motorizado em uma praia da Carolina do Norte, nos Estados Unidos. Porém, como os irmãos não apresentaram nenhuma prova do que alegavam ter feito, um grupo de cientistas de diversos países resolveu criar a Federação Internacional de Aeronáutica (FAI), que seria a responsável por estabelecer os critérios científicos que poderiam diferenciar um voo real de um voo ocasional, e que deu o parecer negativo à alegação de voo dos irmãos Wright (BARROS, 2006).

Foi com o agora descrito como “pai da aviação”, Alberto Santos Dumont, que o mundo pode ver o primeiro voo de um objeto mais pesado que o ar. Após construir balões e dirigíveis, o inventor dedicou-se à criação de um avião motorizado, mais pesado que o ar.

Foi no Campo de Bagatelle, na França, com seu avião *14-bis*, que Alberto Santos Dumont realizou, no dia 12 de novembro de 1906, às 16h45 minutos o primeiro voo homologado da história da aviação, “atingindo 220 metros em 21 segundos e um quinto” (BARROS, 2006, p. 188). O *14-bis* recebeu tal nome em consequência do último dirigível produzido por Alberto Santos Dumont ter se chamado N-14.

O voo de 12 de novembro de 1906, realizado no final da tarde pelo *14-bis*, é o primeiro voo homologado da história da aviação. É o marco fundador da aeronáutica. Depois dele, estava parcialmente compreendida a mágica que permite

fazer um aparelho mais pesado que o ar levantar-se do solo sem que nenhum fator externo atue (BARROS, 2006, p. 189).

A humanidade podia voar, e quem voou primeiro foi um brasileiro.

1.2 Breve história da aviação no Brasil

O avião tornou-se símbolo do século XX. Representação de tecnologia e poder, a indústria aeronáutica chegou ao Brasil logo após o fim da Primeira Guerra Mundial.

A aviação nasceu com tons de aventura e esporte, mas logo adquiriu fins comerciais e bélicos. As grandes potências da época, prevendo o poder bélico da nova arma voadora, logo manifestaram seu interesse em adquirir aviões, e foi a Itália o primeiro país a empregar o avião como arma de guerra (OLIVEIRA, 2006).

Durante a guerra, a indústria aeronáutica alcançou muito progresso. Os desenhos dos aviões se desenvolvem, melhores motores são produzidos, sucedem-se as invenções como as máscaras de oxigênio e as roupas aquecidas. Para assegurar a proteção dos aviões de reconhecimento e interceptar os inimigos, é criado um avião mais rápido, que foi chamado de caça. A tecnologia evoluiu muito durante o conflito, tornando estes aviões mais ágeis e eficientes (OLIVEIRA, 2006, p. 26).

Foi a partir de 1919, na Europa, na América, na África, na Ásia e na Oceania que dezenas de companhias aéreas foram criadas. A primeira empresa aérea da América do Sul foi a SCADTA - Sociedade Colombo-Alemanha de Transporte Aéreo, hoje AVIANCA, em 1919, na Colômbia (OLIVEIRA, 2006).

A primeira indústria aérea que se estabelece em território brasileiro foi a alemã Condor Syndikat, em meados da década de 1920. A empresa era uma subsidiária da empresa alemã Lufthansa, e teve seu nome modificado para Serviços Aéreos Condor Ltda., por ocasião da Segunda Guerra Mundial, quando foram nacionalizadas diversas empresas alemãs atuantes no Brasil (BIELSCHOWSKY & CUSTÓDIO,

2011). Foi ela quem deu origem à companhia Varig, no Sul do Brasil. A Condor Syndikat mantinha relações estreitas com a Alemanha, motivo para fazer com que os Estados Unidos desconfiassem e a considerassem uma ameaça à defesa do hemisfério. Eles propunham a substituição pela Panair do Brasil, subsidiária da empresa Pan American Airways. A Panair conseguiu autorização para operar em linhas internacionais no ano de 1929 (OLIVEIRA, 2006; BIELSCHOWSKY & CUSTÓDIO, 2011).

Outra empresa instalada em território nacional na década de 1920, foi a Compagnie Générale Aéropostale, que iniciou suas atividades em 1927 e em 1933 funde-se com outras empresas para criar a Air France (BIELSCHOWSKY & CUSTÓDIO, 2011).

A Lati (*Linnee Aeree Transcontinentali Italiane*) foi uma subsidiária italiana que iniciou suas atividades no Brasil em 1939, com a linha Roma - Rio de Janeiro. Esta foi outra empresa vista com maus olhos pelo governo norte-americano no Brasil.

A Viação Aérea São Paulo (VASP) foi formada em 1933, por 72 empresários paulistas, entretanto, logo sofreu com dificuldades financeiras, e no ano de 1935 a empresa teve de solicitar ajuda ao governo do Estado de São Paulo, onde este interviu adquirindo mais de 90% de suas ações.

Com a Segunda Guerra Mundial, a aviação brasileira foi muito prejudicada, pois como ainda não possuía uma indústria aeronáutica própria, ficava dependente dos insumos importados, que além de se ressentir com a falta de reposição de peças, principalmente as alemãs, ainda enfrentava o racionamento de combustível (FAY & OLIVEIRA, 2013).

Todo o setor era dependente da tecnologia vinda de outros países, (...) entretanto o Brasil a partir desse período adotara uma política de criar uma indústria própria, valendo-se das oportunidades que lhes eram granjeadas pela disputa de hegemonia entre as potências mundiais e a conjuntura de guerra para consolidar seu plano industrial (RIBEIRO, 2008, p. 51).

A empresa no Brasil que mais se beneficiou com a Guerra foi a Panair, já que não sofria restrições de equipamentos e gasolina, pois não utilizava produtos alemães e sim norte-americanos. “A partir da Segunda Guerra Mundial, o setor de transporte aéreo foi dominado pela tecnologia e capital norte-americanos. Durante o conflito, as empresas de origem

alemã foram entregues ao capital nacional” (BIELSCHOWSKY & CUSTÓDIO, 2011; OLIVEIRA, 2006).

Durante o período da Segunda Guerra, a Serviços Aéreos Condor Ltda, alterou novamente sua razão social, passando agora a chamar-se Serviços Aéreos Cruzeiro Sul Ltda, e a utilizar aviões norte-americanos ao invés de alemães.

Durante o Governo Vargas, a política governamental esteve voltada para o projeto de integração nacional, tendo a aviação comercial sido utilizada para promovê-la. Nessa época, foram criados subsídios por quilômetro voado e cedidas isenções de impostos para a aquisição de material aeronáutico pelas empresas aéreas (FAY, 2002, p. 130).

Sendo assim, no período pós-guerra foram criadas diversas empresas aéreas em território brasileiro, tais como a NAB - Navegação Aérea Brasileira; a Aerovias Brasil; a Real Transportes Aéreos, o Lóide Aéreo Nacional, a Sadia S/A Transportes Aéreos⁸, entre outras. O grande número de novas empresas deve-se principalmente ao fácil acesso à compra de aviões de sobra de guerra, porém, como aponta Antônio Malagutti (2001, p. 05):

O mercado da época, com dimensões reduzidas, não foi suficiente para viabilizar o funcionamento de um número tão grande de empresas e todas elas se enfraqueceram, sendo que muitas ou faliram ou foram absorvidas por outras, ou se fundiram. A consequência foi uma redução nos níveis de segurança no serviço de transporte aéreo.

A aviação (linhas aéreas) opera por concessão governamental, sendo assim, as atividades aeronáuticas eram fiscalizadas e regulamentadas pelo Departamento de Aviação Civil, criado em 1932 pelo Presidente Getúlio Vargas. Posteriormente, também no Governo Vargas, foi criado o Ministério da Aeronáutica, em 1941, que detêm o

⁸ Depois renomeada para Transbrasil Linhas Aéreas S/A.

controle total sobre a Aviação Civil e Militar⁹, pelo Decreto-Lei 3302, também de 1941. Diretamente subordinado ao Ministério da Aeronáutica está o DAC (Diretoria de Aeronáutica Civil), atual ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), que é responsável pela regulação de economia aeronáutica (DOLE, 1979; RIBEIRO, 2008).

Anderson Dole (1979, p. 45), explica como foram concedidas as leis reguladoras sobre as rotas aéreas:

A primeira legislação relativa ao estabelecimento de rotas aéreas teve efeito em 1932 (Decreto 20.914, de 06 de janeiro de 1932); estipulou no Art. 46 que “As linhas aéreas entre pontos do território nacional e as de tráfego internacional que nele tinha início, só poderão ser estabelecidas e exploradas mediante concessão do Governo Federal, sem privilégio ou monopólio de espécie alguma, por empresas, sociedades ou companhias nacionais idôneas”.

Em 1949 foram criadas regulamentações acerca da criação de novas companhias aéreas no país. Exigia-se condições mínimas para a abertura de uma nova companhia, como ter recursos financeiros suficientes para “aquisição de 3 aviões multimotores com comando duplo, para uma companhia que pretendia operar serviço regular, dois aviões multimotores para serviços não-regulares, e 3 aviões ‘adequados para a natureza do serviço’ para companhias de táxi aéreo” (DOLE, 1979).

Com estas novas regulamentações, extinguíram-se muitas das companhias, bem como houve a fusão de tantas outras, método utilizado também para diminuir a concorrência entre as empresas.

A pressão para manter o serviço de linhas aéreas fez com que cidades minúsculas, no interior do Brasil tivessem campos de pousos, sendo que sequer possuíam escolas rurais. Segundo Dole (1979), o número máximo de cidades servidas (com aeroportos, ou campos de pouso) foi 344, número alcançado no ano de 1957. Existiam nesse período, 13 companhias aéreas.

No período de 1948 - 1975, as companhias aéreas brasileiras sofreram inúmeras modificações, pois como a aviação começava a popularizar-se, e a indústria de aviões produzia aeronaves cada vez mais

⁹ Denominada Forças Aéreas Nacionais, e que teve seu nome alterado posteriormente para Força Aérea Brasileira.

modernas, as companhias necessitavam adquirir três tipos de aviões diferentes para três rotas diferentes:

(...) internacional, onde elas competiam na principal com companhias de transporte de outros países; as rotas de tronco domésticas onde elas competiam mutuamente; e as linhas domésticas de pequena densidade onde apenas uma companhia de transporte servia ao mercado e podia usar menos do que seu mais novo e melhor equipamento (op. cit., 1979, p. 111).

Ainda neste período, foi criada a legislação que classifica o serviço de *classes* (Portaria 110 de 31 de agosto de 1948), onde se distinguia o transporte de passageiros com o transporte misto, sendo o primeiro o transporte em aeronaves com as acomodações necessárias para o conforto do passageiro, e o segundo, o transporte indistinto entre passageiros, expresso e carga, e que teria a passagem até 25% mais barata do que as companhias que ofereciam serviço prioritário de passageiros¹⁰. Tal medida de oferecer descontos em determinadas passagens, foi o meio encontrado de manter aviões antigos em funcionamento, para poder competir com os aviões mais modernos¹¹.

Quando a eliminação da RIN¹² (Rede de Integração Nacional) iniciou, o número de cidades com serviço aéreo regular decaiu cerca de 27%. Em 1960 o número total de cidades atendidas passou a ser 260, porém as regiões mais afetadas com a redução do serviço, foram a do Sul e a do Sudeste, que tiveram mais da metade de suas cidades com serviço aéreo eliminadas, enquanto o Norte, mesmo sendo mais pobre e isolado,

¹⁰ Para maiores informações sobre as tarifas da época consultar: DOLE, Anderson. **Aviação comercial brasileira**. Editora Universitária/UFPb, João Pessoa, 1979.

¹¹ Lembrando que na época, ainda eram todos aviões de excedente de Guerra.

¹² A RIN (Rede de Integração Nacional) foi um plano do Ministério da Aviação para regular as tarifas das linhas aéreas considerando as diferenças econômicas regionais e evitar a competição entre as empresas aéreas. De maneira geral, a RIN dividiu o transporte aéreo em duas partes, as linhas tronco e linhas de serviço local ou alimentador, com cada companhia tendo algo em ambas (DOLE, 1979).

perdeu apenas 12% do total de cidades atendidas (DOLE, 1979; FAY, 2012).

“As empresas aéreas deixaram de atender cidades do interior, mesmo cobrando tarifas altas. Além disso, não apresentavam serviços eficientes, nem índices aceitáveis de segurança” (FAY, 2012, p. 06). Tudo isso deve-se à introdução, na década de 1960, das aeronaves a jato, voltadas às linhas internacionais, o que demandava da infraestrutura brasileira profundas modificações, como a melhoria dos aeroportos, bem como a realocação dos aviões convencionais para as linhas domésticas, o que reforçava ainda mais o problema da superoferta.

A década de 1960 foi marcada por essa imensa crise na aviação nacional, e a solução encontrada pelo então Departamento de Aviação Civil (DAC)¹³ foi suprimir uma empresa e concentrar o setor. Foi assim que a Varig comprou a Real Transportes Aéreos, onde, mesmo a empresa estando endividada, conseguiu receber subsídios governamentais para efetuar a compra.

Foi também nessa década que o Brasil assistiu ao nascimento e consolidação da Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER), que surgiu em 1969, como uma iniciativa governamental para implementar uma indústria aeronáutica no país. Criada como empresa estatal e posteriormente (1994) privatizada, foi ela a responsável pela criação do avião Bandeirante, muito utilizado na aviação regional, e atualmente, vinte anos após sua privatização, é uma das quatro maiores empresas fabricantes de jatos comerciais do mundo (GOMES, 2012).

De 1968 à 1980 através das medidas estimulativas do Governo, as empresas de transporte aéreo assistiram a um crescimento constante. Começou então o período de Regulação Estrita, onde “durante esse período regulatório, os preços e as frequências de voo passaram a ser ditados pelo Estado, que também limitou a entrada de novas companhias aéreas. O mercado doméstico foi dividido em dois setores, o nacional e o regional” (BIELSCHOWSKY & CUSTÓDIO, 2011, p. 79).

Este novo conceito de setor aéreo dimensionava diferentes empresas para diferentes regiões. Com a aviação regional¹⁴ o Brasil foi dividido em cinco regiões (Norte, Nordeste, Central, São Paulo e Centro-Oeste e Sul) e cada área era monopólio de uma empresa regional. A região Norte era administrada pela Taba, a região Central (que incluía o Sul) pela Rio-Sul (que originou-se da associação da TOP Táxi Aéreo com a Varig),

¹³ Agora chamado ANAC.

¹⁴ Criada pelo Decreto nº 76.590, de 11 de novembro de 1975 (DOLE, 1979).

a região Nordeste pela Nordeste Linhas Aéreas, e na região de São Paulo e Centro-Oeste pela TAM (que formou-se da união da Vasp com a Táxi Aéreo Marília). (FAY, 2002; BIELSCHOWSKY & CUSTÓDIO, 2011).

Para as linhas nacionais restaram quatro companhias, a Varig, Vasp, Cruzeiro Sul e a Transbrasil. O monopólio das linhas internacionais somente ocorreu de fato quando a Varig comprou as ações da Cruzeiro-Sul.

A década de 1980 foi novamente um período de dificuldades para a aviação brasileira. O alto índice inflacionário fazia com que as companhias enfrentassem dificuldades financeiras. A única empresa que não sofreu com a inflação foi a Varig, pois como possuía as linhas internacionais, sua receita era auferida em dólar (FAY, 2012).

No início dos anos 1980, o aumento do preço do petróleo pressionando os custos de combustível, o aumento das taxas de juros internacionais contribuindo para a ampliação dos custos financeiros das empresas do setor e as sucessivas desvalorizações cambiais, que pressionaram ainda mais os custos dos insumos e das peças de reposição, provocaram um quadro de crise (BIELSCHOWSKY & CUSTÓDIO, 2011, p. 83).

Este novo estado de crise na aviação brasileira, provocou uma guerra de preços, bem como levou a venda ou a falência todas as empresas de aviação regional, o que acabou levando ao colapso do modelo de “Regulação Estrita”. A única companhia que sobreviveu à crise foi a TAM que havia expandido suas atividades em 1980 (op. cit., 2011).

Os anos de 1990 à 2002, marcaram um vai e vem do crescimento da economia nacional. A economia brasileira ficou à mercê das flutuações da crise asiática e russa no final dos anos 1990, e foi somente a partir de 2003, com a queda gradual da taxa de juros, que a economia voltou a crescer.

As três maiores empresas do setor aéreo brasileiro chegaram aos anos 1990 numa situação financeira insustentável. A VASP, privatizada em outubro de 1990, com resultados negativos, a Transbrasil num regime pré-falimentar, e a VARIG operando com baixa rentabilidade e fortemente endividada (BIELSCHOWSKY & CUSTÓDIO, 2011, p. 86).

O atentado terrorista de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos também colaborou para a retração do setor aéreo. Os seguros elevaram-se muito, e conseqüentemente o valor das passagens também subiu. Isso somado ao temor de novos ataques, fez com que a Varig ficasse com suas linhas internacionais praticamente sem passageiros (FAY, 2012).

Foi no governo Lula (2005) que ocorreu a substituição do Departamento de Aviação Civil (DAC) pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), porém, sem modificações na forma como a fiscalização e controle eram realizados. O governo também passou a incentivar a formação de empresas líderes fortes, e foi também devido a isto que o cenário das empresas brasileiras começou a mudar.

A partir de 2003, houve um aumento na demanda de voos e com a concorrência acirrada desde a década de 2000, a empresa Transbrasil decretou falência em 2001. Seguindo a tendência liberalizante da época, em fevereiro de 2001 começaram as operações da GOL Linhas Aéreas Inteligentes¹⁵, primeira empresa regular com passagens de baixo preço no Brasil. (MALAGUTTI, 2001; BIELSCHOWSKY & CUSTÓDIO, 2011).

Com o ingresso da GOL no setor aéreo nacional, a concorrência se tornou ainda mais acirrada o que acabou resultando na falência da VASP, em 2005. A Varig continuava atendendo, mas tinha muitos problemas financeiros e de administração e, após contínuas perdas de mercado, em março de 2007 a empresa foi vendida para a GOL Linhas Aéreas¹⁶ por US\$ 320 milhões. “A partir daí, mesclava-se ao laranja da GOL, a cor *azul* da estrela brasileira de norte a sul” (FAY, 2012, p. 13).

Segundo Oliveira (apud BIELSCHOWSKY & CUSTÓDIO, 2011, p.88), a Gol apresentou forte crescimento logo após sua criação, em 2001, devido a sua oferta de passagens com preços mais baixos, pela agressiva publicidade, os estímulos à demanda, a saída da Transbrasil do mercado, e o acesso aos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont.

Além da entrada da Gol, outras empresas também ingressaram no mercado de transporte aéreo a partir de 2000. A Ocean Air entrou no mercado em 2002, mas manteve sempre pequena participação.

¹⁵ Comercialmente chamada de VRG Linhas Aéreas S/A.

¹⁶ Na época a GOL já havia se tornado a segunda maior companhia aérea brasileira (FAY, 2012).

Em 2004 a BRA iniciou suas operações regulares, mas encerrou-as em 2007. A Web Jet, que entrou no mercado em 2006, enfrentou dificuldades iniciais, mas vem ampliando lentamente sua participação¹⁷. Em 2009 ocorreu a entrada da Azul, que vem apresentando crescimento rápido (BIELSCHOWSKY & CUSTÓDIO, 2011, p. 88).

Como apresentado, a formação de algumas empresas de transporte aéreo no Brasil foram fortemente influenciadas por empresas alemãs e italianas, porém, após a Segunda Guerra Mundial a principal influência passou a ser norte-americana.

Desde a década de 1930, houveram iniciativas de consolidar a aviação comercial no Brasil, bem como para constituir uma indústria aeronáutica nacional. Mas o setor passou por diversas crises, geradas por diversos fatores. Muitos avanços e recuos associados às políticas de cada governo.

O avião, ao reduzir as distâncias entre os continentes, não só acelerou a circulação de riquezas, mas também promoveu um maior intercâmbio de ideias e culturas. Ao mesmo tempo, a aviação passou a ser vista pelo seu potencial estratégico na defesa, na observação e no ataque. A aviação passou a representar um risco e uma necessidade para os Estados controlarem seu espaço aéreo e por outro lado, no caso da aviação comercial, por prestar um serviço público, havia a necessidade de garantir a segurança dos passageiros (FAY, 2012, p. 04).

A retomada do crescimento a partir de 2003 foi muito importante para o desenvolvimento do setor aéreo brasileiro. O número de passageiros domésticos tem aumentado a cada ano, basta ir a qualquer aeroporto para notar isto. Dois dos principais fatores são: o aumento da renda da população nacional bem como a redução dos preços do setor, já que em todas as empresas possuem promoções diárias. O avião deixou de ser um transporte de luxo, e passou a ser um transporte necessário e de massa.

¹⁷ A Web Jet encerrou suas atividades no ano de 2012, passando suas linhas a serem atendidas pela GOL.

A entrada de empresas com baixo custo (Gol e Azul) no mercado aéreo foi crucial para acentuar o processo de falência das empresas tradicionais. Porém, a estrutura das empresas líderes pouco se modificou, mostrando a existência de barreiras relativas à entrada de novas empresas no setor.

Segundo a ANAC, a liderança do setor em 2010 foi mantida pelo Grupo TAM (formado pelas empresas TAM e Pantanal), com 42,81% de participação no mercado doméstico em 2010. Em seguida está a Gol/Varig, com 39,51%. As duas empresas registraram percentuais semelhantes de aumento de demanda no ano passado, de 16,31% e 16,99%, respectivamente (PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, 2011).

Assim, vemos como a aviação nacional vem crescendo a cada ano, com o aumento de número de passageiros e de voos. Portanto, tem-se desta forma, um campo profissional à procura de trabalhadores cada vez mais qualificados. E é este tópico sobre qualificação, ou, mais especificadamente, sobre o Ensino Aeronáutico, que abordo a seguir.

1.3 O Ensino Aeronáutico

Nesta parte, vou procurar contextualizar a profissão de piloto de avião em sua perspectiva histórica, as características que envolvem a profissão, bem como o nível de proficiência altamente exigidos para o exercício da profissão.

No Brasil, o primeiro aeroclube¹⁸, nomeado de Aeroclube Brasileiro, foi criado no dia 14 de outubro de 1911, e foi um dos primeiros do mundo, localizado no Campo de Afonsos, na cidade do Rio de Janeiro.

O aeroclube tinha como propósito arrecadar fundos para a criação de uma escola de aviação, entretanto, apesar de ter conseguido arrecadar os fundos necessários, teve dificuldades com a aquisição de aviões e materiais de manutenção, mas principalmente com o elemento humano, pois faltavam pilotos. A solução para este problema veio em 1912, quando um associado do aeroclube foi até a França tratar da filiação

¹⁸ Aeroclube é um centro de formação para pilotos da aviação civil, também destinado à aeronavegação, e pode possuir fins recreativos.

deste com a Federação Internacional de Aeronáutica - FAI, dando então validade aos brevês¹⁹ concedidos aqui futuramente (RIBEIRO, 2008, OLIVEIRA, 2006).

A primeira Escola de Aviação inaugurou no dia 23 de agosto de 1916, às ordens da Marinha do Brasil, também na cidade do Rio de Janeiro. Neste mesmo ano, a escola já formava sua primeira turma, que contava também com alunos que vinham do Exército, já que este ainda não possuía sua própria escola (RIBEIRO, 2008).

Foi apenas após a Primeira Guerra Mundial, em 1919, que o Exército brasileiro solicitou a desocupação do Aeroclube Brasileiro do Campo de Afonsos, para ali construir a Escola de Aviação Militar. Depois da criação desta escola, foi estimulado a criação de mais Escolas de Aviação e Aeroclubes pelo Brasil, a fim de alavancar o número de pilotos e a estimular cultura aeronáutica.

Como apresentado anteriormente, em 1931, foi criado o Departamento de Aviação Civil - DAC, órgão subordinado ao Ministério de Viação e Obras Públicas, com a finalidade de regulamentar a atividade aviatória no Brasil, já que nesta época já estavam em funcionamento diversas escolas de aviação por todo o país. Posteriormente, em 1941, deu-se a criação do Ministério da Aeronáutica (RIBEIRO, 2008).

Neste período já existia uma aviação comercial atuando no Brasil, mas faltavam pilotos, mesmo as empresas recorrendo aos militares formados pelo Curso de Sargento-Aviador²⁰ e aos estrangeiros aqui residentes.

Segundo Pereira (apud RIBEIRO, 2008), até 1942, o Curso de Sargento-Aviador foi a principal fonte nacional de pilotos que ingressaram nos quadros da aviação comercial brasileira. A maioria dos pilotos que aqui exerciam a profissão eram estrangeiros.

Diante de tais fatos, o governo brasileiro, através do decreto n° 20.914, de 06 de janeiro de 1932, regulou a execução dos serviços aeronáuticos civis. O documento consta com 60 artigos, onde todos os aspectos referentes ao aerotransporte nacional são abordados. Este

¹⁹ Licenças.

²⁰ Criado em 1927, o Curso de Sargento-Aviador da Escola de Aviação Militar selecionava brasileiros do sexo masculino, entre 17 e 25 anos de idade, através de provas físicas e intelectuais. Esta escola foi a principal solução encontrada pelo Syndikato Condor para preencher seus quadros com tripulação nacional (OLIVEIRA, 2006, p. 60).

documento também regulamenta a nacionalização da tripulação, tratada no artigo 8º:

Art. 8º A tripulação das aeronaves nacional deve ser constituída de brasileiros.

Parágrafo único. Somente na falta de aeronautas brasileiros licenciados na forma deste decreto poderão ser admitidos, em caráter provisório e mediante as condições que forem estipuladas, os estrangeiros devidamente habilitados²¹.

De acordo com Elones Ribeiro (2008), em 1938, o Aeroclubes Brasil passa a ministrar cursos de pilotagem. No mesmo ano, o Governo Federal para estimular a formação de pilotos aviadores civis, cria bolsas de estudos e incentiva a criação de aeroclubes em todo o território nacional.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, foram introduzidos no cenário nacional aviões excedentes de guerra, possibilitando a expansão das empresas no país, e consequentemente requerendo um aumento significativo no número de pilotos, já escassos.

Diante disto as empresas Cruzeiro Sul, Real e Varig resolveram formar pilotos para completar seus quadros de funcionários, e para isto obtiveram a ajuda do Governo Federal, que lhes cedeu aviões desativados da FAB, passando às empresas então à organizar cursos de pilotagem.

A Varig foi, sem dúvida, aquela que melhor soube absorver a ajuda do governo, pois, desde meados da década de 30, possuía o Departamento Varig Aéreo Esporte – VAE, escola de aviação, que fazia parte de uma das cláusulas do novo contrato firmado entre o Estado do Rio Grande do Sul e a Empresa Viação Aérea Rio-Grandense, quando o Sindicato Condor se retirou da sociedade levando

²¹ Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20914-6-janeiro-1932-519626-publicacaooriginal-1-pe.html> >. Acessado em: 27/10/2014. Com a nova Constituição Federal de 1984, tais disposições passam para a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, e o artigo citado passa a ser então o de nº 3.

consigo dois aviões comerciais. Aos primeiros alunos e sócios da VAE, dez moças e quarenta rapazes estavam à disposição grupos de aeromodelos, de construção de planadores, de aeroveleiros, escola de voo com motor e serviço de preparação e conservação de aviões e planadores (OLIVEIRA, 2006, p. 61).

O primeiro grupo de alunos pilotos da VAE, iniciou o curso em 06 de dezembro de 1937. E foi com um avião rebocador que a VAE formou sua primeira turma de pilotos. “Nos anos de 1938 e 1939 foram brevetados 100 pilotos de planador e 8 pilotos de avião” (RIBEIRO, 2008).

Em 1947, a Varig deu continuidade às inovações da VAE e assim criou o Departamento de Ensino da Varig, que tinha como objetivo principal colocar sob o seu controle a preparação de todo o seu quadro de funcionários, tanto técnico quanto administrativo. A VAE também foi incluída neste departamento, ficando seus aviões e funcionários direcionados à formação de novos instrutores de pilotagem (RIBEIRO, 2008; OLIVEIRA, 2006).

Porém, em 1951, a VAE teve suas atividades encerradas para dar lugar à Escola Varig de Aeronáutica – EVAER, que passaria então a ministrar os cursos de piloto comercial e mecânico de voo. O curso de Piloto Comercial (PC) durava dois anos entre aulas teóricas e práticas. Eram realizadas no mínimo 150 horas de voo antes do aluno prestar exame no Departamento de Aeronáutica Civil.

O recrutamento de candidatos ao ingresso na EVAER dava-se mediante apresentação de conclusão do curso científico, hoje chamado de segundo grau, e a seleção era feita mediante a prestação de exame de admissão. Dos quarenta integrantes da primeira turma selecionada para iniciar em 1º de julho de 1951, vinte e dois foram aprovados e, em 10 de janeiro de 1954, dezesseis obtiveram a licença de piloto comercial (OLIVEIRA, 2006, p. 62).

A EVAER foi desativada em 1960 a mando da presidência da Varig, pois esta havia incorporado o Consórcio Real-Aerovias-

Nacional²², formando então um excedente de pilotos por alguns anos. Como os pilotos do Consórcio Real Aerovias costumavam pilotar aeronaves menores das que possuía então a Varig, estes não atendiam assim ao padrão profissional exigido por esta empresa. Desta forma, em 1962 a EVAER teve de ser reaberta, e passou então a ser gerenciada por recursos próprios (OLIVEIRA, 2006; RIBEIRO, 2008).

O encerramento definitivo da Escola Varig de Aeronáutica aconteceu em 1996.

Percebe-se como a profissão de piloto foi sendo cada vez mais requisitada, e caminhando *pari passu* com ela, foi evoluindo a aeronáutica, sendo lançado sempre novos modelos de aviões. Tem-se uma complexidade crescente de mecanismos e sistemas, porém há também uma grande evolução da automação das aeronaves. Como afirma Ribeiro (2008), os profissionais do setor aeronáutico, incontestavelmente, sofrem os efeitos da introdução de novas tecnologias e da adoção de nova forma de organização do trabalho.

No setor, a introdução de sistemas cada vez mais automatizados levou a uma precisão cada vez maior, bem como a um aumento na eficiência das operações. Mas com tais avanços o cenário da aeronáutica de uma maneira geral também se modificou.

No período pós Segunda Guerra Mundial, continua Ribeiro (2008), uma aeronave de grande porte necessitava de cinco tripulantes: piloto, copiloto, navegador, radiotelegrafista e mecânico de voo. Entretanto, com o atual automatismo das cabines, o número de tripulantes necessários caiu drasticamente, mas também levou a um aumento na segurança do voo.

Atualmente, algumas das funções necessárias para um voo, descritas acima, desapareceram. É o caso do navegador e também do radiotelegrafista:

Este especialista [navegador] calculava, através da orientação celeste, a localização e direção a seguir, em aeronaves que faziam voos de longa distância, sobretudo oceânicas, foi sendo substituído por estações em solo capacitadas a fornecerem o posicionamento da aeronave. Hoje, uma constelação de satélites GPS (Global Position System), calcula a posição da aeronave em

²² Junção da empresa Transportes Aéreos Nacionais e a Real-Aerovias, e que foi comprada pela Varig.

qualquer lugar do planeta. (...). O radiotelegrafista, que era encarregado exclusivamente da comunicação de média e longa distância, também desapareceu, pois sistemas de alta resolução embarcados num avião substituíram este importante profissional (RIBEIRO, 2008, p. 26).

Também tem havido uma diminuição significativa desde a década de 1980, na quantidade de profissionais mecânicos de voo, que devido aos novos sistemas automatizados veem suas atividades sendo agregadas às funções próprias dos pilotos. “Constata-se que entre 1990 e 2002, ocorreu uma redução de 68% nos postos de trabalho mecânicos de voo” (RIBEIRO, 2008).

Nos dias atuais, devido à modernidade dos sistemas, as aeronaves são capacitadas a voar praticamente sozinhas, ou seja, sem a interferência do piloto, desde a decolagem até o pouso. Justamente por essa automatização da cabine de comando, a confiabilidade nos equipamentos e sistemas embarcados tornaram o voo muito menos trabalhoso.

Ribeiro (2008) consegue resumir com maestria todos os avanços na área da educação aeronáutica na tabela que reproduzo a seguir:

Tabela 2: Tabela resumo das evoluções tecnológicas na área do ensino aeronáutico.

Período	EVOLUÇÕES TECNOLÓGICAS	PRÁTICAS DE OPERAÇÕES E TREINAMENTO
Década de 30 e 40	<ul style="list-style-type: none"> – Aeronaves com poucos recursos tecnológicos, os painéis ofereciam poucas informações aos pilotos. – Pilotar exige uma capacitação motora associada a uma extrema habilidade na execução das manobras aéreas. – Com o término da Segunda Guerra Mundial, foram introduzidos no mercado aviões excedentes de guerra, fazendo com que as empresas tradicionais expandissem seus serviços e o surgimento de outras novas empresas, requerendo proporcional número de pilotos. – Tal era a carência de tripulantes brasileiros habilitados, que a quase totalidade dos tripulantes, principalmente pilotos, era constituída de estrangeiros (o governo brasileiro exigia a nacionalização das tripulações, mas não providenciava a formação dos tripulantes necessários para o cumprimento da lei). 	<ul style="list-style-type: none"> – Profissionais estrangeiros, alemães na Condor e norte-americanos na Panair. – O aluno adquire a sensibilidade e a habilidade inerentes a tal prática, aprendendo a reconhecer os seus próprios limites. – Treinamento com ênfase em habilidades psicomotoras (“pé-e-mão”) – As atividades de treinamento visam desenvolver maior habilidade, no desempenho por meio de uma aprendizagem adequada. – Ensino altamente padronizado, seguindo uma rígida disciplina e hierarquia militar. – VARIG Aero Esporte – VAE; Curso Preparatório de Oficiais da Reserva da Aeronáutica (CPORAer); Cruzeiro do Sul; REAL.

<p>Década de 50 e 60</p>	<ul style="list-style-type: none"> - A complexidade operacional dos aviões passa a exigir a necessidade de trabalho em equipe. - As práticas de treinamento de pilotos de avião modificaram-se significativamente com a adoção de padrões únicos de formação. 	<ul style="list-style-type: none"> - Atualização de conceitos e procedimentos operacionais, sendo processados de forma rápida e dinâmica. - Treinamento com ênfase técnica. - Surgimento de programas de treinamentos, com novos conhecimentos e metodologias. - Novas técnicas de instrução e de qualificação. - Reciclar sua aprendizagem. - Em 1951, surge a EVAER, com cursos de piloto comercial e de mecânicos de aviação, dando prosseguimento das atividades do VARIG Aeroespote (VAE). - Os instrutores, na maioria originária do VAE, realizaram curso de aperfeiçoamento, incluindo a qualificação para o voo por instrumentos, exigindo novas competências.
--------------------------	---	--

Década de 60 e 70	<ul style="list-style-type: none">- Automação de sistemas veio a reduzir tarefas executadas pela tripulação, reduzindo os postos de trabalhos nas cabines das aeronaves.- Aeronaves de tecnologia mais avançada e de instrumentação analógica.- Aviões com painéis repletos de instrumentos, chaves, circuitos e lâmpadas.- Aparecimento de controladores eletrônicos do sistema, que passam a atuar diretamente no piloto automático.- Introdução de aeronaves a reação, exigindo o conhecimento de aerodinâmica, técnicas de pilotagem a jato e treinamento em simuladores apropriados.	<ul style="list-style-type: none">- As atividades de treinamento visam desenvolver maior habilidade, na suposição que todo piloto possa desenvolver seu desempenho por meio de uma aprendizagem.- Reciclagem de disciplinas teóricas e simuladores na empresa aérea.
-------------------	---	---

<p style="text-align: center;">Década de 70 e 80</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Desenvolvimento e consolidação de sistemas autônomos de navegação por referência inercial, redução de tripulantes técnicos a bordo através da automação de funções. - Painéis híbridos (analógicos e digitais). - Redução de tripulantes. - Transição de pilotos entre equipamentos de tecnologias distintas. - Tecnologia, que antes era desempenhada por ações manuais, fica agora a cargo de procedimentos automáticos. - Significativa redução do trabalho manual. - Adaptação do sistema homem-máquina. 	<ul style="list-style-type: none"> - O adestramento contínuo. - Os pilotos ficaram preocupados diante de sistemas que mal dominavam e, ao mesmo tempo, ávidos de progresso para interagirem de forma integrada aos dados pertinentes do voo, ou na representação visual da aeronave e de seu ambiente. - Relação conflituosa quando os pilotos atribuem ao automatismo as reações diferentes daquelas esperadas pelo piloto.
--	--	---

<p>Década de 90 até os dias atuais</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Desenvolvimento e consolidação de sistemas de navegação por satélites, sistemas integrados de gerenciamento de voo. Sistemas integrados de gerenciamento de voo e sistemas do tipo “fly-by-ware” e “glass-cockpit”. – A automação irá prover uma redução do trabalho manual de cabine por parte dos pilotos e, ao mesmo tempo, possibilitará um aumento de atividades de gerenciamento. – A pilotagem do voo é vista como parte integrante de um sistema composto pelo homem e pela máquina. 	<ul style="list-style-type: none"> – Novas concepções de treinamento e capacitação, tanto em práticas quanto em recursos. – Coordenação motora, precisão e exatidão, concentração, raciocínio lógico e espacial, e rapidez de percepção. – CRM (Corporate Resource Management) – Novas concepções de treinamento e capacitação. – A formação das tripulações privilegia, atualmente, as situações virtuais e a simulação. – Ensino Informatizado. – Redução do trabalho manual. – Trabalho burocrático no computador. – Ênfase em treinamento de aspectos não técnicos, baseado em condições relacionadas ao atual modelo tecnológico, como MCC (Multi Crew Coordination), MPL (Multi Crew Pilot Licence).
--	--	---

Fonte: RIBEIRO, 2008, p. 195 – 196.

Desta maneira, podemos ver como o acesso às novas tecnologias, à automação aérea, e aos recursos informáticos, insere o setor aeronáutico entre os que mais crescem no mundo, e seguindo esta linha, exige-se um treinamento muito mais rígido dos profissionais pilotos que nele trabalham.

1.4 O ensino de Ciências Aeronáuticas na PUCRS

A instrução aeronáutica de voo está cada vez mais direcionada para a formação de profissionais especializados para atender à crescente

demanda tecnológica das aeronaves, bem como do manejo dos novos modelos de aeronaves lançados no mercado.

Desta forma, foi na década de 1950 que, de acordo com Ribeiro (2008) alguns visionários perceberam que o avanço na construção aeronáutica estava a exigir dos profissionais da aviação um nível de formação compatível com o desenvolvimento tecnológico das aeronaves.

Isto posto, a criação do curso de Ciências Aeronáuticas foi uma reivindicação realizada pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), no início dos anos 1960, em pedido às autoridades aeronáuticas, para a criação de uma universidade civil destinada à formação de pilotos comerciais. Seu pedido baseava-se na Força Aérea Brasileira, que possuía sua Academia da Força Aérea, de nível universitário.

Porém, foi somente quatro décadas depois que esse desejo tornou-se realidade. Em 1993, a Varig, que já possuía sua própria Escola Varig de Aeronáutica – EVAER, resolve transformá-la em Universidade.

A Varig então associou-se à Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), sediada em Porto Alegre, também cidade sede da EVAER, junto aos seus hangares e oficinas, onde um núcleo pioneiro é formado. Em 1993 é criado oficialmente o Instituto de Ciências Aeronáuticas da PUCRS (ICA), nome da primeira escola universitária para formar pilotos comerciais (RIBEIRO, 2008).

A VARIG, visando aprimorar cada vez mais o perfil de seus pilotos, para fazer frente ao cenário de globalização, em 1993, propôs parceria com PUCRS, com vistas à criação de um curso universitário inédito no Brasil (PUCRS, 2014).

O Curso de Ciências Aeronáuticas (CCA) foi o primeiro curso Superior destinado a formar pilotos para a Aviação Comercial em toda a América do Sul. Ele foi aprovado pelo Conselho Universitário da PUCRS em 1993, e pelo Ministério da Educação e do Desporto em 18 de março de 1997, conforme a portaria n°439, publicada no Diário Oficial em 20 de março de 1997, seção 1, n°4517. O curso foi homologado pelo Ministério da Aeronáutica, Departamento de Aviação Civil (DAC), como Curso de Piloto Comercial – Avião, IFR²³ e Piloto de Linha Aérea – Avião, conforme Boletim de Extensão do Departamento de Aviação Civil (DAC) n° 36, de 06 de setembro de 1995. E a renovação da homologação, conforme publicação no Boletim Ostensivo do Subdepartamento Técnico

²³ Instrument Flight Rules.

do DAC, item 026 027/DIP-IAC/01, datado de 08 de março de 2001 (OLIVEIRA, 2006).

Em fevereiro de 1994 iniciou-se então o curso com a primeira turma. O intuito era formar Bacharéis em Ciências Aeronáuticas. Naquela época, era requisito básico para iniciar o curso, que os candidatos já possuíssem carteira de Piloto Privado (PP), do DAC e também o exame médico comprobatório de capacidade física.

A partir de então, a Varig passou a exigir o diploma como requisito para a admissão dos pilotos.

A parceria buscava uma melhor adequação destes profissionais às novas realidades, fortemente influenciadas pela constante evolução tecnológica e pelas novas concepções empresariais que se difundem no ambiente da aviação comercial (Projeto Pedagógico PUCRS, apud RIBEIRO, 2008, p. 249).

A estruturação e organização do curso foi realizada por uma comissão PUCRS/VARIG, que coordenou os trabalhos. Sua Proposta Curricular também foi acompanhada por profissionais do Instituto de Aviação Civil (Comando da Aeronáutica), para que assim pudessem ser cumpridos todos os estabelecimentos legais para a formação de pilotos.

O curso tem por objetivo então, formar pilotos com excelência técnica e humanística para atuarem no transporte aéreo, atendendo às necessidades de uma sociedade em constante transformação; bem como formar profissionais com capacidade e versatilidade compatíveis com as exigências das várias áreas de atuação de um piloto seja da aviação geral, executiva ou comercial²⁴ (PUCRS, 2014). Dados estes corroborados pela fala do Coordenador atual do Curso de Ciências Aeronáuticas da PUCRS:

A missão é qualificar pessoas para o exercício profissional de piloto de linha aérea, com um determinado perfil que foi identificado e estabelecido quando de sua concepção. A razão de ser do curso, ele teve origem realmente na Varig,

²⁴ A Aviação Geral é formada por toda a aviação que não tenha voos regulares (Linha Aérea) ou aeronaves militares; a Aviação Executiva, por sua vez constitui um ramo da Aviação Geral, onde indivíduos e/ou empresas utilizam o serviço de aeronaves para a condução de seus negócios. Por fim a Aviação Civil (ou comercial) engloba então, as Linhas Aéreas.

na medida em que, lá em 2003 a globalização estava dando seus primeiros passos em termos de extensão realmente universal, e a Varig lá, já sentia necessidade de ter seus colaboradores pilotos com um perfil mais apropriado para esse mundo globalizado e isso só seria passível de ser obtido mediante a qualificação superior; isso porque no mundo, em especial no desenvolvido, a formação destes profissionais com escolaridade superior, é uma realidade que já tem em torno de 100 anos. Nós, aqui no Brasil, fomos os primeiros (COORDENADOR, 2014).

Percebe-se que o curso procura fornecer uma base sólida de conhecimentos para os futuros pilotos, para que estes, possam exercer sua profissão em toda a sua abrangência, diante das transformações da sociedade. Assim, a erudição adquirida ultrapassa a análise de situação da atualidade do transporte aéreo, bem como da capacidade reflexiva e crítica sobre as mesmas (RIBEIRO, 2008).

É ainda Ribeiro (2008), que indica que a exigência principal quando o curso foi iniciado (e que durou até 2003), era o Certificado de Piloto Privado (PP), juntamente com o Certificado de Capacidade Física de 1ª Classe. Em 2003 essa exigência passou a ser a comprovação de 25 horas de voo, e atualmente o aluno deve apresentar no ato da matrícula além do comprovante de conclusão do Ensino Médio; a comprovação de ter realizado no mínimo 15 horas de treinamento de voo em avião, comprovadas através da Caderneta Individual de Voo, registradas conforme IAC 3203; e ter no mínimo 18 anos de idade.

A entrada no Curso atualmente se dá pelo Concurso Vestibular, com a oferta de 60 vagas anuais, dado que o início da nova turma sempre ocorre no primeiro semestre do ano letivo. O curso tem duração de três anos e carga horária de 2.790 horas/aula, mais 165 horas de voo simulado e 150 horas de voo real. O valor da mensalidade varia conforme a quantidade de créditos que o aluno faz, como explica o Coordenador do Curso:

O valor da mensalidade é digamos uma função da quantidade de créditos que o aluno está fazendo. O nosso curso ele é de 168 créditos a parte acadêmica, teórica, e esses 168 consequentemente dividido por 6 semestres, nos dá a média de 28 créditos por semestre. Para esta média, o nosso curso é de 3

anos, 6 semestres, então para esta média hoje, o valor está na ordem de 2.100,00 reais para a parte acadêmica, porque o curso ele é operacionalizado... daria pra dizer de três formas, nós temos as atividades acadêmicas, as atividades de voo simulado e as atividades de voo em avião (COORDENADOR, 2014).

Atualmente, os conteúdos desenvolvidos e as práticas de voo em simuladores são desenvolvidos na Faculdade de Ciências Aeronáuticas – FACA, e a prática de voo real, devido ao fato de a PUCRS não possuir aviões, apenas simuladores, é desenvolvida em aeroclubes ou escolas de aviação credenciadas pela ANAC. Por este motivo, para as aulas práticas em avião, a universidade possui um convênio com quatro instituições para a prática de voo de seus alunos, sendo destas duas escolas de aviação e dois aeroclubes.

Entretanto, é importante ressaltar que os valores pagos pelas horas/aula de voo, são tratados diretamente junto às instituições credenciadas para ministrar as aulas práticas, estando fora do valor de 2.100,00 pagos de mensalidade para a universidade. Em outras palavras, o aluno deverá pagar mensalmente o valor da mensalidade para a universidade e mais o valor das horas aulas²⁵ equivalentes ao número de horas necessárias para cada semestre, em cada disciplina prática, pagos diretamente no local de realização das aulas, como explica o Coordenador do Curso:

Com relação ao voo em avião, que o nosso aluno tem que fazer um acumulado de aproximadamente 135 horas, descartando estas que ele já trouxe, ele vai fazer este investimento junto ao credenciado, aonde todas as negociações são tratadas diretamente entre o aluno ou os seus responsáveis com aquele prestador de serviço (COORDENADOR, 2014).

²⁵ Cada hora/aula de voo custa em média 250,00 reais, entretanto, este valor pode variar conforme o modelo do avião utilizado na aula e o local de realização desta.

O curso de graduação voltado para futurxs comandantes de avião, teve sua grade curricular modificada²⁶ da visão da original, devido, como já apontado, às transformações na sociedade e no meio aeronáutico.

A grade curricular do curso contempla três grandes áreas: conhecimentos gerais, gerenciamento e aviação. A graduação está dividida em 6 níveis, correspondentes aos 6 semestres de duração. No nível I, apresentam-se as matérias base do curso, onde o aluno possui 8 disciplinas teóricas, mais as práticas. O nível de dificuldade vai aumentando conforme aumenta-se o nível da graduação, como vê-se pelo nível VI, que contém 10 disciplinas teóricas, entre elas a de avião a jato, inglês avançado IV, TCC II, e mais as disciplinas práticas.

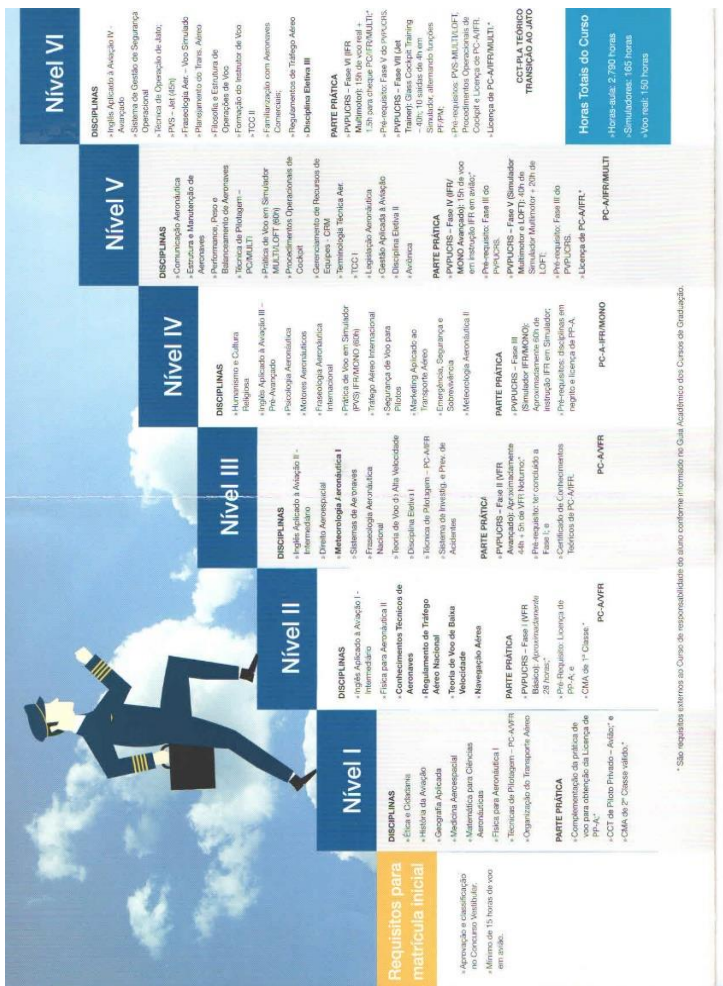
Então nós estamos num tripé de modo que o nosso egresso além de estar habilitado para pilotar... pilotos de aviação comercial, e nisto subentende-se que todos os níveis inferiores²⁷ estão inclusos, com a capacidade de contribuir no entendimento do negócio, assim como no que diz respeito à segurança de voo. Isso faz com que eles, na medida em que o empregador manifestar necessidade ou identificar competência, pode aproveitá-lo para não apenas o exercício da atividade de piloto, como também para as atividades de gestão ou de segurança de voo (COORDENADOR, 2014).

A Figura 1 demonstra o avanço nos níveis das disciplinas ao longo da graduação:

²⁶ O novo currículo teve início no ano de 2004 (RIBEIRO, 2008, p. 262).

²⁷ Por níveis inferiores o Coordenador quer dizer que, para x piloto conseguir o seu brevê de Piloto Comercial, primeiramente é necessário que elx tenha o brevê de Piloto Privado (com este brevê x piloto não poderá ser remuneradx, ou seja, não poderá trabalhar para alguma empresa), que é pré-requisito para a realização do curso de Piloto Comercial, juntamente com o Certificado Médico. Tanto os cursos de PP, quando o de PC possuem etapas teóricas e etapas práticas.

Figura 1: Formação de Pilotos na PUCRS



Fonte: PUCRS. Ciências Aeronáuticas: Formando cidadãos para o mundo. 2014.

A FACA oferece ao aluno do curso de Ciências Aeronáuticas equipamentos técnicos e bibliográficos de última geração, bem como diversos laboratórios nas áreas de: Informática, Idiomas, Física, Medicina Aeroespacial, Fraseologia Aeronáutica e Simulação de Voo. Este último laboratório constitui-se por diversos espaços espalhados pelo prédio 10

do Campus da PUCRS, onde está localizado o curso de Ciências Aeronáuticas. Estes laboratórios de voo simulado, dentre outros recursos, possuem: um simulador dos Sistemas de Gerenciamento de Voo (FMCS/AFGS/ATS/EFIS), 7 instrutores²⁸ de voo simulado para IFR monoplance, 1 instrutor de voo LOFT Biplance, onde são realizados os treinamentos de CRM, LOFT, e os recém lançados JET TRAINERS GLASS COCKPIT, com instrumentação e sistemas similares ao B-737NG e ao A-320, para a transição para a operação de jatos comerciais de alta performance, complexidade tecnológica digital e alto grau de automação (PUCRS, 2014).

Sobre o treinamento realizado pela FACA, Ribeiro (2008, p. 262), sintetiza:

Quanto à sistemática de realização do treinamento de voo, considerou-se, de um lado, que a fase mais importante da formação de um piloto constitui-se nas etapas finais de sua formação, que são a fase de voo por instrumentos (IFR), realizada em treinadores sintéticos de voo e aviões monomotores e, ao final, no treinamento em aviões multimotores.

Os pilotos egressos do curso de Ciências Aeronáuticas da FACA, possuem um diferencial sobre os pilotos que realizam apenas os treinamentos em aeroclubes ou escolas de aviação. Segundo o Coordenador do Curso, com o curso de graduação, o número de horas de voo para que x piloto consiga entrar em uma companhia aérea cai muito, como explica o Coordenador do Curso:

(...) na TAM para um candidato concorrer a uma vaga de copiloto exige que este candidato tenha um acumulado de 2.500 horas de voo, se ele não tiver formação superior. Se ele tiver formação superior, isto cai para 900 horas aproximadamente. No caso da Gol, nós estamos falando aqui de 1.500 pra quem não tem e pra quem tem, na ordem de 450 horas. (...) E a Azul firmou com nós um convênio

²⁸ A FACA atualmente não possui instrutoras mulheres, estas apenas ministram algumas disciplinas teóricas. Segundo o Coordenador do curso, para as disciplinas de simulação de voo, os instrutores são normalmente egressos do curso que ali ficam até conseguirem tentar a seleção para alguma Companhia Aérea.

através do qual ela aceita o nosso aluno egresso, graduado, com as horas que ele tiver registrada lá na carteira individual de voo dele (COORDENADOR, 2014).

Com a parceria firmada entre a empresa Azul Linhas Aéreas Brasileiras e a PUCRS no ano de 2010, a empregabilidade foi amplamente engrandecida, pois o egresso do curso pode participar do processo seletivo admissional da empresa e ser contratado para o posto de Copiloto, com apenas às 160 horas (aproximadamente) de voo em avião de seu treinamento universitário.

O grande alcance de sucesso e credibilidade que o curso de Ciências Aeronáuticas da PUCRS possui no meio da aviação, também se traduz através da avaliação feita pelas alunas do curso que foram entrevistadas para esta pesquisa, às quais reproduz-se uma aqui:

(...) A PUC pra mim foi incrível assim, o que eu entrei sabendo e o que eu vou sair sabendo agora é incrível, é muito grande, eu aprendi muita coisa, questão de aviação aprendi muita coisa, nos simuladores ali... O simulador da PUC foi muito bom pra mim, eu aprendi muita muito muito muito, e as cadeiras também então pra mim eu super recomendo a PUC. Pra mim foi muito bom, e a grade curricular deles acho muito bom assim, tu consegue seguindo a grade curricular, tu consegue ter um avanço bem grande, é bem legal, eu aconselho (MARCIA, estudante, 21 anos).

Por fim, nota-se como a parceria inicial entre a Varig e a PUCRS mudou os parâmetros da formação e atuação dxs pilotos de avião, pois no Brasil, para ser piloto, não é necessário um curso Superior, sendo este uma formação complementar que o profissional adquire para elevar suas chances de sucesso na carreira.

CAPÍTULO II – AS PIONEIRAS DA AVIAÇÃO

“Como mulher eu não possuo país. Como mulher, meu país é o mundo todo”.

(Virginia Woolf)

Com as invenções de máquinas que dominavam o ar, a euforia de poder voar tomou conta dos homens, e também de algumas mulheres pioneiras. No início do século XX, convivendo em um cenário quase exclusivamente masculino, estas pioneiras tiveram de enfrentar diversas batalhas: lidar com máquinas rudimentares, se impor diante de uma sociedade patriarcal, além da competição entre os homens.

Entretanto, já em 1784, a francesa Elisabeth Thible já se aventurava pelos céus com um balão. Também em um dos famosos dirigíveis de Alberto Santos Dumont, o “Dirigível número 9”, Aida de Acosta, em 1903, protagonizou o primeiro voo de uma mulher a pilotar um dirigível. Anos depois, em 1910, Raymonde de Laroche, outra francesa, recebe o primeiro brevê concedido a uma mulher. (OLIVEIRA, 2006; BARROS, 2006).

2.1 Amélia Earhart

Uma das mulheres mais lembradas na aviação (e talvez a única conhecida pelo grande público) é Amélia Mary Earhart, filha de Samuel Edwin Stanton Earhart e Amélia Otis Earhart, nasceu no dia 24 de julho de 1897, na cidade de Atchison, Kansas.

Sua vida ganhou um filme, intitulado *Amélia Earhart: The Final Flight*, lançado em junho de 1994, e ganhando uma nova versão chamada apenas de *Amélia*, em outubro de 2009.

Amélia tornou-se uma das mais (ou a mais) popular aviadora, devido ao seu temperamento forte e espírito aventureiro. Segundo Débora Mestrinari (2010), em 1904, com 07 anos de idade, Amélia construiu com a ajuda do tio uma rampa que simulava uma montanha russa. A autora nos conta, que a primeira experiência de Amélia com o voo foi nesta rampa, e aconteceu de forma trágica, pois a aviadora havia se machucado e rasgado seu vestido no brinquedo, mas mesmo assim estava sorridente, falando que era como se ela estivesse voando!

Sua primeira experiência concreta com a aviação foi durante uma feira aérea que visitou em companhia de uma amiga, a Exposição

Nacional do Canadá em Toronto. Foi o voo de um piloto da Primeira Guerra Mundial, que passou mergulhando na direção delas, que fez com que Amélia se ligasse na aviação. “Earhart sentiu-se varrida por uma mistura de excitação e medo” (MESTRINARI, 2010).

Em Long Beach, em 1920, Amélia fez a viagem que mudaria a sua vida. Foi quando o piloto Frank Hawks lhe proporcionou um voo, e quando estava a trezentos pés²⁹ acima do chão, a aviadora decidiu que era isso que ela gostaria de fazer.

Trabalhando em vários empregos, como fotógrafa, motorista de caminhão e estenógrafa na companhia telefônica da cidade, conseguiu juntar US\$1,000 para as lições de voo. Amélia começou seu aprendizado em Kinner Field, próximo a Long Beach, mas para chegar até a base aérea, Amélia pegava um ônibus até o ponto final e ainda andava cerca de 6,5 kms. Sua professora foi Anita "Neta" Snook, uma das mulheres pioneiras da aviação e que usava um pesado Curtiss JN-4 canadense para treinamento. Amélia aproximou-se de Neta e lhe perguntou: ‘Quero voar, você me ensina?’ (MESTRINARI, 2010, p. 02).

Seis meses após o início de seu treinamento com “Neta”, no ano de 1922, Amélia comprou o avião “Canário”, um Kinner Airtter S-1-A, com a ajuda de sua mãe³⁰. No mesmo ano a aviadora já bateu o recorde mundial feminino, quando alcançou 14.000 pés de altitude.

No ano seguinte, em 1923, tornou-se a 16ª mulher a obter a licença de voo fornecida pela Federação Internacional de Aeronáutica.

²⁹ Unidade de medida de comprimento. Cada pé equivale a 30,48 cm.

³⁰ É interessante ressaltar que a aviadora era membro de uma família com muitos bens. Seu avô materno era juiz federal na cidade de Atchison, Kansas, e após sua morte e a morte de sua esposa, toda a fortuna que acumulou durante seus anos de vida, passaram à mãe de Amélia.

Figura 2: Licença para pilotar de Amélia Earhart

PAGE: FORM AB-11

UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF COMMERCE
AERONAUTICS BRANCH

LICENSE NO. 5716

This Transport Pilot's License and attached Rating Authority expires
OCTOBER 15 1930

Unless extended below by proper endorsement of a duly authorized inspector of the Department of Commerce.

RN TRANSPORT PILOT'S LICENSE

Issued to **AMELIA M EARHART**
Date issued **MAY 1 1930**

Age 31
Weight 118
Height 5' 8"
Color hair BLOND
Color eyes GREY

Amelia Earhart
PILOT'S SIGNATURE

This Certifies, That the pilot whose photograph and signature appear hereon is a Transport Pilot of "Aircraft of the United States." The holder may pilot all types of licensed aircraft, but may transport passengers for hire only in such classes and types specified in the accompanying Pilot's Rating Authority which is made a part hereof.

Unless sooner suspended or revoked, this license and rating authority expires indicated on pages 5 and 6 hereof.

ASSISTANT SECRETARY

LICENSE RENEWALS

INSPECTOR'S ENDORSEMENT	EXPIRATION DATE
<i>J. A. Agerton</i>	4-15-31
<i>Harwood</i>	10-15-31
<i>Harwood</i>	4-15-32
<i>W. J. ...</i>	10-15-32
<i>S. A. ...</i>	4-15-33
<i>Wilbur G. Ludwig</i>	10-15-33
<i>C. W. ...</i>	4-15-34
<i>C. W. ...</i>	10-15-34
<i>C. W. ...</i>	4-15-35
<i>...</i>	10-15-35

Note: All provisions of the Air Commerce Regulations are made a part of the terms hereof as though written hereon.

Fonte: MESTRINARI, 2010, p. 03.

Além de seus vários recordes, Amélia foi membro da “American Aeronautical Society”, e escreveu para o jornal local, em Boston – Massachusetts, promovendo a aviação e iniciando o projeto de uma organização para pilotos femininos.

Em 1928, após a socialite americana Amy Phipps Guest desistir de tentar ser a primeira mulher a cruzar o Oceano Atlântico, e resolver patrocinar tal projeto, Amélia Earhart foi convidada para realizá-lo, porém, inicialmente como passageira a bordo do Fokker F.VIIb/2m tripulado pelo piloto Wilmer Stulz e pelo copiloto Louis Gordon. Somente em 1932 ela conseguiu realizar seu voo solo³¹ pelo Atlântico, tornando-se então a primeira mulher a realizar o feito.

Entre 1930 e 1935, Amélia bateu sete recordes de velocidade e distância para mulheres em várias aeronaves: Kinner Airster, Lockheed Vega e Pitcairn Autogiro (MESTRINARI, 2010, p. 05).

³¹ Voo de um piloto só.

Em 17 de março de 1937, Amélia decolou com seu bimotor Lockheed Electra 10E, de Oakland, Califórnia, para tentar realizar seu audacioso projeto de dar a volta ao mundo perseguindo a linha do Equador, entretanto, devido a problemas no avião, a viagem foi cancelada.

Mas Amélia não iria desistir e então, ela e o piloto Fred Noonan mudaram as rotas e decolaram de Miami, em 01 de junho de 1937, porém, em 02 de junho do mesmo ano, o avião desapareceu, por falhas na comunicação, mecânica ou planejamento (não se sabe ao certo). A última posição relatada deles foi próximo às Ilhas Nukumanu, cerca de 1.300 km após a decolagem. Em 05 de janeiro de 1939, foi declarada morta (MESTRINARI, 2010).

2.2 Asas verde-amarelas: As pioneiras da aviação no Brasil

No Brasil existe uma certa disputa sobre qual foi a primeira mulher a tirar o brevê de piloto. De um lado do “ringue” está Thereza di Marzo, e do outro esta Anésia Pinheiro Machado. Apesar de Thereza ter tirado seu brevê em 08 de abril de 1922 e Anésia em 09 de abril de 1922, ou seja, aquela ter de fato sido a primeira mulher com um brevê de piloto no Brasil, a fama pende para o lado de Anésia, já que esta conseguiu puxar os holofotes para o seu lado. Vamos aos fatos acontecidos.

Thereza di Marzo, filha dos italianos Affonso de Marzo e Maria Riparullo, nasceu no dia 04 de agosto de 1903 e manifestou seu interesse em voar em 1920, quando tinha 17 anos, ao ver um avião passar pela janela de seu quarto. Ao falar de seu mais novo interesse aos seus pais houve grande agitação, principalmente da parte de seu pai que, além de achar que a filha estava louca, dizia “Imagem, meu Deus, minha filha quer voar! Mulher só foi feita para casar!” (PINHO, 1992, p. 27).

Mesmo sem o apoio familiar Thereza foi até o Aeródromo Brasil, onde encontrou dois irmãos italianos que estavam dispostos a ensiná-la a voar por 600 mil réis, para 10 horas de voo. Como Thereza não possuía tal quantia, a solução encontrada foi rifar sua vitrola para então conseguir pagar pelas aulas de voo (idem, ibidem, p. 28).

Com as aulas dos irmãos italianos sendo demasiado espaçadas uma das outras, Thereza pediu ao aviador Fritz Roesler para que lhe instrísse. No dia 17 de março de 1922, pela primeira vez uma mulher brasileira realizou um voo solo. Estando então preparada para a prova do brevê, foi no dia 08 de abril de 1922 que Thereza di Marzo, pilotando um avião Caudron G-3, de 120 HP, tornou-se uma piloto-aviador. Recebeu

seu diploma de número 76, da Federação Internacional de Aeronáutica, entrando assim, para a história da aviação brasileira.

Figura 3: Brevê de nº 76 de Thereza de Marzo



Fonte: FILETI, M. K. *Thereza di Marzo – Primeira mulher brevetada*, 2012.

Anos mais tarde casou-se com seu instrutor Fritz Roesler, que a fez desistir da aviação para que se dedicasse a cuidar da casa e dele mesmo (PINHO, 1992, p. 32). Foi então que surgiu a oportunidade para que Anésia Pinheiro Machado tomasse lugar nos holofotes.

Nascida em 05 de junho de 1902, em São Paulo, Anésia Pinheiro Machado, oriunda de família humilde, trabalhou como vendedora e tradutora para conseguir pagar as aulas de voo. Iniciou suas aulas na mesma época de Thereza e também teve o mesmo instrutor, Fritz Roesler.

Seu voo solo e voo de retirada do brevê são idênticos aos de Thereza. Anésia também teve seu primeiro voo solo realizado no dia 17 de março de 1922 e também realizou seu voo de brevê com o avião Caudon G-3, porém, seu brevê foi emitido um dia após o de Thereza, ou seja, no dia 09 de abril de 1922. Assim, Anésia Pinheiro Machado recebeu o brevê de número 77, e tornou-se a segunda brasileira brevetada pela Federação Internacional de Aeronáutica (ZWERDLING, 2013).

Figura 4: Brevê de nº 77 de Anésia Pinheiro

Fonte: FILETI, M. K. Anésia Pinheiro Machado, 2012.

Anésia tornou-se famosa por ser a primeira mulher piloto brasileira a levar passageiros a bordo de um avião. Mas suas façanhas não param por aí. Também bateu o recorde feminino de altitude da América do Sul ao sobrevoar a Serra do Mar em direção a Santos; também cruzou a Cordilheira dos Andes e recebeu das mãos de Alberto Santos Dumont uma medalha de ouro pelo reide³² que realizou de São Paulo ao Rio de Janeiro, em homenagem ao Centenário da Independência.

Em 1954, durante a Conferência de Istambul, Anésia foi reconhecida e proclamada como Decana Mundial da Aviação Feminina pela Federação Aeronáutica Internacional (FAI). (BRIZA, 2013; ZWERDLING, 2013).

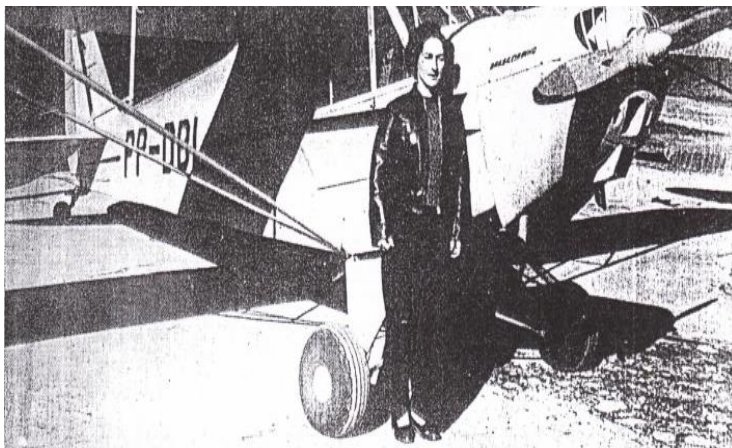
Outra importante figura na aviação nacional foi Ada Rogato, filha dos italianos Guilherme Rogato e Maria Rosa Grecco Rogato, nasceu em São Paulo a 22 de dezembro de 1920.

Mesmo tendo recebido uma educação formal como oferecido à maioria das moças de sua época, com aulas de piano e pintura, Ada

³² Voo longo, sem escalas.

sonhava mais alto, sonhava em aprender a voar. Quando finalmente conseguiu juntar o dinheiro que necessitava para pagar as aulas de voo, Ada fez valer a pena.

Figura 5: Ada e o avião “Brasil” antes do reide pelas três Américas



Fonte: Museu Casa do Aviador Barigui, 2012.

Foi pioneira em inúmeras modalidades. Ada recebeu, em 1935 o primeiro brevê feminino de voo à vela, bem como tornou-se a primeira mulher a ter licença de paraquedista em 1942; também foi a primeira piloto agrícola, e primeira piloto de planador – brevê número 25. (RODRIGUES & LIMA, 2009; PINHO, 1992).

Antes de se lançar em reides históricos durante a década de 1950, a aviadora já ganhava destaque em todo o território, utilizando suas habilidades para atrair o público em diversos shows aéreos. Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, realizou voluntariamente nada menos que 213 voos de patrulhamento no litoral do estado de São Paulo e, em 1948, tornou-se pioneira do polvilhamento aéreo, quando foi convidada pelas autoridades para ajudar no combate à praga da broca-de-café (BRIZA, 2013).

Ada realizou muitos reides fantásticos, que entraram para a história da aviação, como o reide que realizou voando por todos os

Estados do território brasileiro em comemoração ao Cinquentenário do 1º Voo do 14-bis; também foi a primeira mulher a realizar um reide atravessando a Selva Amazônica com um pequeno avião; foi a primeira mulher a realizar um reide pelas três Américas em um avião monoplaneo; bem como foi a primeira piloto (homem e mulher) a chegar a Ushuaia, a chamada Terra do Fogo (Argentina), a cidade mais austral do mundo (RODRIGUES & LIMA, 2009).

Ada conquistou da imprensa nacional e internacional os títulos de “Milionário do Ar”, “Águia Paulista”, “Rainha dos Céus do Brasil”, “Gaiivota Solitária” (pois sempre voava sozinha), e “Condor dos Andes”. Foi também a primeira aviadora a receber a Comenda Nacional do Mérito Aeronáutico, no grau de Cavaleiro; as Asas da Força Aérea Brasileira e o título de Piloto Honoris Causa da FAB, também no grau de Cavaleiro; dentre outros títulos (RODRIGUES & LIMA, 2009).

O reconhecimento mais recente das conquistas de Ada Rogato aconteceu através de uma homenagem realizada pelos Correios, no ano de 2000, quando lançaram um carimbo postal e um selo comemorativo dos 50 anos do sobrevoos dos Andes por Ada com o avião CAP-4, chamado de “Brasileirinho”, sob o tema “Mulheres Aviadoras” (OLIVEIRA, 2006, p. 94).

Figura 6: Selo postal em homenagem à Ada Rogato



Fonte: Coleção Santos Dumont, 2012.

Outra pioneira que teve uma vida agitada foi Lucy Lúcia Balthazar, filha de Edmundo Pereira Baltasar e de Martinha Pinel. Nascida em 07 de setembro de 1932, passou por inúmeras dificuldades e foi vítima de um intenso preconceito ao tentar seguir carreira na aviação.

Ao ver a ideia de ser comissária de voo ser bruscamente eliminada pelo pai, Lucy passa a frequentar a universidade e forma-se em farmácia, porém, esta não lhe despertava o carinho e a fascinação, como a aviação. Em suas palavras:

A aviação sempre me fascinara, porém não encontrei muito eco no seio de minha família. Aos dezessete anos esbocei o desejo de tornar-me comissária de voo, mas a reação foi violenta, porque tanta liberdade era sinônimo de perdição na maneira ingênua de pensar de meus familiares (BALTHAZAR, 1979, p. 17).

Lucy decidiu começar as aulas de voo em 1967, já com 35 anos de idade, ao fazer uma visita ao Aeroclub de Nova Iguaçu acompanhada do marido, já piloto, Sieghardt, que a incentivou a começar logo as aulas.

As aulas somaram um total de três meses de preparação. Após ser aprovada nos testes de aptidão física, teórica e prática, ela então recebeu seu brevê de piloto privado. Mas seus objetivos eram maiores, ela queria tornar-se piloto comercial (OLIVEIRA, 2006, p. 95).

Em 1969 iniciou as aulas para PC, e cerca de um ano e meio depois, conseguiu seu brevê de nº 3.046. Já em posse da licença de piloto comercial, e com horas de sobra - Lucy tinha realizado 250 horas de voo, sendo necessárias, na época, 200 horas de voo para PC e 40 para instrução de voo – decidiu tornar-se instrutora de voo.

Porém, as dificuldades foram grandes. Como nunca uma mulher havia sido empregada em alguma companhia aérea brasileira, estas e seus empregados sentiam-se acoados com a presença ininterrupta de Lucy no Aeroporto Santos Dumont, onde esperava diariamente a possibilidade de conseguir algum trabalho como *free lancer*.

Para não parar de estudar, Lucy brevetou-se para piloto de helicóptero, sendo a primeira mulher a ser aprovada nas categorias privado e comercial.

A primeira oportunidade de emprego surgiu em uma empresa sediada em Porto Velho, para transportar minérios, a qual foi recusada por Lucy Lúpia por ser muito distante de sua atual cidade (Rio de Janeiro). Seu primeiro voo comercial de fato ocorreu em 1970, com destino à Belo Horizonte (BALTHAZAR, 1979, p. 55).

Figura 7: Lucy Lúpia em seu primeiro voo comercial.



Fonte: PINHO, 1992, p. 188.

Mas as dificuldades não haviam acabado. Lucy continuou a procura de emprego fixo ainda por muito tempo, porém, sempre fazendo alguns trabalhos *free lancer* em aeroportos. Trabalhou como instrutora de voo em Nova Iguaçu – Rio de Janeiro, e somente em 1973, conseguiu consagrar-se como a primeira mulher a ser copiloto de aviação comercial no Brasil (BALTHAZAR, 1979, p. 91).

Esta piloto mostra-se um exemplo de força e superação, pois teve toda sua carreira atrasada por interesses alheios em não permitir que uma mulher pudesse ocupar um lugar na cabine de comando de um avião. Mesmo tendo realizado todo os testes e cumprindo toda as exigências necessárias para tornar-se piloto de linha aérea, a carteira que lhe foi entregue não era apropriada, pois havia ocorrido uma mudança na legislação durante o curso do treinamento, tendo assim prejudicando-a irreversivelmente.

Foi então, somente em 1977 através da Embraer, que finalmente o Brasil conheceu a primeira piloto mulher a comandar um avião EMB-110 BANDEIRANTE. Lucy Lúpia Balthazar tornou-se assim, um marco na história da aviação comercial brasileira.

Mesmo com todas as dificuldades, algumas mulheres esboçavam assim sua vontade de seguir sua vida ao lado da aviação, rompendo o paradigma de que é uma carreira masculina. Sua contribuição para a história da aviação e história das mulheres é de extrema importância. São

exemplos de superação, coragem e dedicação à profissão, são exemplos de como mulheres também são competentes para comandarem aviões, precisando assim, sonhar em voar.

2.3 As “outras” mulheres dos ares: as comissárias de bordo na aviação brasileira

A necessidade de incluir as comissárias de bordo neste estudo, mesmo sendo superficialmente, tomou ânimo à medida em que a pesquisa sobre as mulheres pilotos apresentou uma outra mulher: as comissárias de bordo.

Nos primórdios da aviação, a partir do momento em que as empresas passaram a inserir dentro do avião uma nova personagem, a comissária de bordo (ou aeromoça), que tem como função executar as tarefas específicas do serviço de bordo, com características de amabilidade e presteza, aliadas à características exteriores como o alinhamento dos uniformes, o cuidado com a maquiagem e os cabelos, todas estas consideradas tradicionalmente na sociedade patriarcal, como características femininas. A visão da mulher prestativa passa então a ser vista como um atrativo a mais para os passageiros voarem por determinada empresa (FAY & OLIVEIRA, 2010).

A origem da função de comissária de bordo está relacionada com a contratação de Ellen Church, enfermeira americana, que ingressou na Boeing Air Transport em 1930, e que foi chamada de ‘aeromoça’. No Brasil a inclusão das mulheres nos voos da aviação comercial somente acontece quinze anos mais tarde; a justificativa, dentre muitas, era a de que o sexo feminino não teria a força física necessária para o trabalho de carga e descarga das bagagens dos passageiros (FAY & OLIVEIRA, 2010, P. 08).

Ao contrário do que acontece com seus colegas que ocupam a cabine de comando, as comissárias, para habilitarem-se ao exercício da profissão, necessitam passar por um curso que tem duração máxima de 8 meses, sendo realizado da mesma forma no Brasil como nos outros países.

Segundo Oliveira (2006), após a Segunda Guerra Mundial, as empresas passaram a contratar, preferencialmente, jovens do sexo

feminino para a tarefa de aeromoça, entretanto, as empresas elaboraram uma série de medidas discriminatórias no que se refere à idade, estado civil e constituição de prole. Oliveira (2006), destaca ainda que apenas comissários homens podiam casar e ter filhos, enquanto as aeromoças deveriam continuar solteiras se tivessem filhos, era comum serem demitidas.

No ambiente da aeronave, duas figuras femininas convivem no mesmo espaço: a comissária de bordo, que possui uma posição consolidada, já que não está competindo diretamente com os homens, pois executa funções nos moldes de uma dona de casa, e fica restrita a parte de trás do avião. A outra é a piloto, que aos poucos vem inserindo-se na cabine de comando, espaço este dominado pelos homens, ocupando então, a parte dianteira da aeronave.

Um dos grandes fatores de diferenciação entre estas duas figuras são os uniformes. De acordo com Fay & Oliveira (2008), na história da indústria da moda, a utilização do uniforme tem duas funções: a primeira é evidenciar a hierarquização do quadro funcional; e a segunda, serve para diferenciar as companhias aéreas, na medida em que comunica, através das cores, formas e estilos dos uniformes, referências simbólicas de seu estatuto empresarial.

No caso da aviação comercial, o traje dxs pilotos e dxs comissárixs deixa transparecer claramente as diferenças hierárquicas, de poder e de status entre ambos.

A imagem da aeromoça é baseada em atitudes polidas, pacientes, gentis e ao mesmo tempo com uma certa dose de altivez, aliadas a uma aparência física produzidas através de penteados e maquiagem, cuidadosamente estipulados, de modo padronizado pelas empresas (FAY & OLIVEIRA, 2008, p. 03).

No Brasil, os uniformes vêm de uma tradição herdada da esfera militar, mais precisamente da Marinha. O uniforme é utilizado como símbolo de coragem, disciplina e elegância, juntando a profissão técnica e a disciplina hierárquica.

Os trajes e adereços pertencentes a função de aeromoça são: saia e camisa social, lenço de pescoço, mala, bolsa e meias de nylon, distintivo e crachá e deve-se seguir normas de etiqueta, a fim de as remeter à posição de destaque e glamour no imaginário social. “Estes atributos, considerados positivos, permitem que a categoria seja reconhecida e

identificada em qualquer lugar por onde transite” (op. Cit. 2008, p. 03). Verifica-se desta maneira, como o uniforme das comissárias transmite a feminilidade e graciosidade da mulher, dentro do avião.

O traje dxs pilotos, por outro lado, consiste em: calça, paletó, gravata e o quepe. São elementos que demonstram um grau elevado na hierarquia, e aliados às insígnias³³, lhes confere um ar de superioridade aos demais. “Estas insígnias que primeiramente causam impacto visual, também representam uma ordem de poder dos códigos militares e que impõe respeito e autoridade” (FAY & OLIVEIRA, 2008, p. 05).

Nas mulheres comandantes, seu uniforme é idêntico ao de seus colegas de trabalho, e baseia-se num padrão masculino. Segundo Davey e Davidson (2000), as mulheres pilotos, entretanto, continuam distintivamente femininas em sua aparência física, no seu modo de agir e em seus desejos. O traje igual para homens e mulheres pilotos difunde um ar de equidade, de igualdade entre ambos; seria uma espécie de “capa protetora” para a mulher piloto, passando um ar mais masculino independentemente do quão maquiada ou mais feminizada que a piloto possa vir a estar.

Percebe-se desta forma, como no mesmo espaço do avião, convivem dois tipos de mulheres, uma que desempenha um papel mais ligado às ciências exatas e aos padrões masculinos, e outra que possui o papel de zelar, cuidar, e servir, transparecendo características ligadas à feminilidade. Podemos ver também como a indumentária pode também estar associada à locação de papéis sociais de gênero.

³³ São as faixas (ou berimbelas) usadas nos ombros das camisas e paletós dxs comandantes. Se comandantes de linha aérea possuem quatro faixas amarelas ou douradas; se comandantes de aeronaves menores, possuem três faixas amarelas ou douradas; se copilotos, se restringem a duas faixas da mesma cor e os comissários usam uma faixa também amarelas ou douradas. As faixas brancas ou prateadas, se restringem aos funcionários que trabalham em terra.

CAPÍTULO III – A MULHER E O TRABALHO

"... o que é uma mulher? Eu lhes asseguro, eu não sei. Não acredito que vocês saibam. Não acredito que alguém possa saber até que ela tenha se expressado em todas as artes e profissões abertas à habilidade humana."

(Virgínia Woolf)

3.1 Dona de casa e trabalhadora: o trabalho feminino hoje

A temática da divisão público-privado e do confinamento das mulheres ao espaço do lar remonta ao século XVI, como argumenta Oliveira (2006), mostrando que foi com o advento da Contra Reforma, onde a Igreja Católica viu-se obrigada a conquistar novos fiéis, que o foco passou a ser as mulheres. A maternidade passou a ser santificada, a virgindade exaltada como um símbolo de pureza, a fim de exaltar a imagem de Santa de Maria, onde a mulher se veria salva do pecado se seguisse uma vida pacata, com orações e vigília.

Posteriormente, durante o processo de industrialização do século XIX, as mulheres burguesas eram excluídas da vida pública e do espaço de trabalho remunerado... Entretanto, de acordo Fraise & Perrot (1998, p. 10), é com o advento da Revolução Industrial (séculos XVIII e XIX), recanto da formação de um espaço político democrático, que “o indivíduo feminino poderá tornar-se semelhante ao indivíduo masculino, ao trabalhador e ao cidadão, poderá romper os laços de dependência econômicos e simbólicos que o ligam ao pai e ao marido”.

Desta forma, uma das grandes marcas do século XX nos países ocidentais foi a maciça entrada das mulheres no mercado profissional. O cenário inicial foram as I e II Guerras Mundiais (1914 – 1918 e 1939 – 1945 respectivamente), onde as mulheres tiveram de assumir os negócios da família, devido à ida dos homens aos campos de batalha (PROBST, 2004). Ao final das guerras, muitos homens morreram ou foram mutilados, impossibilitando-os a voltar ao trabalho. Foi a partir de então que as mulheres começaram a sentir uma maior necessidade de se aventurar no mercado de trabalho público.

Percebe-se como a inserção feminina no mercado de trabalho está intimamente ligada à necessidade de mão-de-obra; porém, isto não ocorreu sem arranhões nos espinhos do percurso...

De acordo com Camilla Gewehr (2011), no Brasil, os antagonismos no mundo do trabalho tem origem na época do Brasil Colônia, onde este era regido pelo sistema escravagista, que era dominado pelas famílias patriarcais. Nele, as escravas mulheres trabalhavam tanto quanto os escravos homens nas plantações, e ainda cumpriam as atividades domésticas cotidianas.

Com a chegada da Corte Portuguesa ao Brasil o modelo de família foi revisto, passando então a adquirir a imagem de família burguesa. Assim,

(...) alguns fatores – como o crescimento urbano, o surgimento da sociedade industrial e a consolidação do sistema capitalista, além da família nuclear burguesa – influenciaram para que mulheres e homens passassem a ter funções bem distintas. Os homens seriam responsáveis por manter a casa financeiramente e a mulher, pelos afazeres domésticos e filhos, consolidando-se, portanto, uma separação do espaço público e do espaço privado (op. Cit, 2011, p. 16).

Em toda a sociedade patriarcal, a mulher sempre foi (e infelizmente, continua sendo) colocada em segundo plano. Rosa Maria Lombardi (2004) nos aponta como nas sociedades, de modo geral, e no mundo do trabalho em particular, as relações sociais de sexo são hierarquizadas. Acreditava-se até poucas décadas atrás que a mulher era naturalmente desigual ao homem, portanto ocupavam sempre posições subordinadas à eles. Isto justificava-se pelo argumento de que as diferenças entre os sexos eram biológicas, e portanto da ordem de sua natureza (GEWEHR, 2011, GROSSI, 1998).

Mostrando um cenário antagônico, as mulheres têm ficado na invisibilidade, confinadas ao mundo privado de suas casas, enquanto os homens dominam o espaço público. Nas palavras de Gewehr (2011), as mulheres eram

(...) educadas para serem mães e donas de casa, orientadas para o bom relacionamento com os outros através do incentivo ao desenvolvimento de aspectos como, dentre outros, doçura, bondade, presteza, cooperação, tolerância, compreensão e cuidado com os outros (p. 15).

Desta maneira, as meninas desde jovens eram treinadas para adquirir habilidades que desempenhariam quando adultas, dentro do espaço privado de seus lares; já os rapazes, eram ensinados também desde muito cedo a trabalhar para poder gerar o sustento de sua família.

Para a teórica feminista Linda Nicholson (2000), é o processo de industrialização e urbanização que caracterizam a grande separação entre a vida privada (do lar) e a vida pública. Na gradual separação entre o trabalho doméstico e o trabalho público, este passou a ter valor de uso, tornando-se uma atividade remunerada; ao passo que as atividades domésticas, ditas de reprodução, passam a pertencer cada vez mais ao cenário privado da família, não sendo reconhecidas socialmente, portanto, destinadas às mulheres. Viu-se posta então uma oposição entre o “homem racional”, trabalhador, que gera o sustento da família; e a “mulher irracional”, privada ao espaço doméstico, mãe e provedora da educação dos filhos.

Esta polarização entre as identidades feminina e masculina, ou entre o privado e o público, é imanente do sistema capitalista e também é corroborado com a compreensão binária do corpo, como melhor expõe Nicholson (2000) que caracteriza as três correntes mais influentes surgidas durante o século XX, para melhor exemplificar as diferenças entre os sexos. São elas o determinismo biológico, o fundacionalismo biológico e o construcionismo social.

O determinismo biológico explicaria as diferenças entre homens e mulheres pelas determinações biológicas, que seriam imutáveis. O fundacionalismo biológico “não equivale ao determinismo biológico porque, ao contrário deste, inclui algum elemento de construcionismo social” (NICHOLSON, 2000, p. 05) sendo assim, ele possui uma posição intermediária entre os outros dois conceitos. Já o construcionismo social (uma visão mais aproximada do que temos hoje) vê o gênero como uma construção social, cultural e histórica, onde as vivências corporais dos dois sexos são diferentes e “o corpo é mais uma variável do que uma constante, não mais capaz de fundamentar noções relativas à distinção masculino/feminino através de grandes varreduras da história humana” (op. Cit. 2000, p. 06).

O aparecimento dos movimentos feministas, no final do século XIX e início do século XX (que alcança maior força no Brasil na década de 1920), surge como movimento histórico que busca ultrapassar essa dicotomia (homem *versus* mulher), afim de superar as formas de organização tradicionais, permeadas pela assimetria e pelo autoritarismo.

Sendo assim, o movimento de modo geral, se caracteriza pela “auto-organização das mulheres e suas múltiplas frentes, assim como em grupos pequenos, onde se expressam as vivências próprias de cada mulher e onde se fortalece a solidariedade” (ALVES, 2007, p. 08 - 09).

Como afirma PINTO (2010, p. 16):

O feminismo aparece como movimento libertário, que não quer só espaço para a mulher – no trabalho, na vida pública, na educação -, mas que luta, sim, por uma nova forma de relacionamento entre homens e mulheres, em que esta última tenha liberdade e autonomia para decidir sobre sua vida e seu corpo. Aponta, e isto é o que há de mais original no movimento, que existe uma outra forma de dominação – além da clássica dominação de classe -, a dominação do homem sobre a mulher – e que uma não pode ser representada pela outra, já que cada uma tem suas características próprias.

Inicia-se com isto, um movimento de luta pela igualdade de direitos, que após a Segunda Guerra Mundial adquire força ainda maior. As mulheres começaram a ter mais visibilidade. Puderam começar a cursar junto aos homens universidades e escolas superiores. E foi também através desse possível acesso à educação que abriu-se para muitas mulheres, a possibilidade de se ter uma vida diferente.

É importante também ressaltar a categoria *gênero*. Segundo Grossi (1998), os estudos sobre gênero são fruto das lutas libertárias dos anos 1960, que tinham em suas pautas o desejo de uma vida melhor, mais justa e igualitária. As mulheres, a partir destes movimentos, também passaram a inquietar-se quanto a sua condição desigual perante os homens, sentida das mais diversas formas.

Os estudos sobre gênero iniciaram de fato com pesquisadoras norte-americanas, que passaram a utilizar a categoria “gender” para falar das “origens exclusivamente sociais das identidades subjetivas de homens e mulheres”. Sendo assim, temos que gênero é uma categoria usada para pensar as relações sociais que envolvem homens e mulheres, relações historicamente determinadas e expressas pelos diferentes discursos sociais sobre a diferença sexual. Gênero serve, portanto, para determinar tudo que é social, cultural e historicamente determinado (GROSSI, 1998, p. 05).

Apesar de todos os avanços alcançados pelas lutas femininas, ainda percebe-se a presença da dominação masculina em diversos campos das representações sociais.

Silva (apud QUELHAS, 2010, p. 05) explica de maneira clara as origens da opressão e subordinação femininas:

Várias foram as modificações sofridas na estrutura familiar, tomando por base a família do século passado e suas transformações, até chegar ao modelo da família contemporânea. A família era estruturada num regime patriarcal onde mulher e filhos deviam inteira submissão ao pai. Os filhos eram educados por mulheres com ideias pré-concebidas que por sua vez lhes eram impostas pela geração anterior e assim sucessivamente.

A família subjugada, sem direito a ideias e vontades próprias, era a forma de manter o equilíbrio social da época que era voltado para a manutenção do patrimônio e a permanência desta no núcleo familiar formando cidadãos cuja consciência era atrelada aos mesmos valores de seus ancestrais. O pai, senhor supremo, encarregava-se de manter a família dentro dos padrões sociais. A ele competia julgar o certo e o errado, o futuro e o destino de seus filhos, sempre levando em conta as necessidades da família e nunca do indivíduo. Às filhas era reservado o mesmo destino das mães quando não lhes restava o celibato ou a vida religiosa. Todos os passos familiares eram dados de forma minuciosamente pensada e elaborada de forma a preservar e se possível aumentar o patrimônio da família, fosse esse material ou moral. Toda essa repressão a personalidade própria do indivíduo trouxe à tona, paulatinamente, o desejo de liberdade, o desejo de amar e ser amado, o desejo de realização fosse pessoal ou profissional, desejos esses que sempre existiram, se não abertamente ao menos no íntimo do indivíduo. Desejos que eram compartilhados tão somente viam pensamento ou escritos secretos, pois outra forma não era permitida e sequer ousada pelos participantes. Quando num rompante de coragem o indivíduo se rebelava contra as

convicções paternas, certamente a pena era o exílio da entidade familiar (QUELHAS, 2010, p. 05).

As consequências dessa opressão seriam:

Toda essa revolta enrustida, todo esse anseio de liberdade trouxe drásticas e profundas modificações. As mulheres passaram a bradar por todo o tipo de liberdade. Passaram a lutar pela liberdade moral, intelectual, social e até mesmo física. Ser o que quiser, quando quiser, da forma que quiser. A mulher, passou a exigir espaço e direitos de igualdade tanto no que tange aos direitos quanto ao que se refere às obrigações. Passou a escolher como viveria (QUELHAS, 2010, p. 05).

Contudo, elas continuaram sendo as únicas a exercer as atividades domésticas da casa, pois este tipo de trabalho, que constitui a base sustentadora das necessidades cotidianas, é isento de valor rentável, sendo assim, é mais comumente associado às mulheres:

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, ao passo que são cada vez mais numerosas na nossa sociedade salarial as mulheres a querer entrar e se manter no mercado de trabalho (HIRATA & KERGOAT, 2003, p. 113).

As delimitações do espaço de trabalho de homens e mulheres não são fixas, pois sociedades e épocas diferentes podem possuir diferentes entendimentos quanto ao que seria mais apropriado para cada gênero, como explica Marlene Cacouault (2003):

De fato, uma atividade pode ser redefinida como “feminina” ou “masculina” em diferentes momentos de sua história, porque o tipo de qualificação e de ideologia profissional que a caracterizam assim como as funções próprias a essa profissão... sofreram modificações (p. 33).

Este fato dialoga com a afirmação de Lipovetsky (apud OLIVEIRA, 2006), que diz que entre os anos 1960 e 1970 o trabalho feminino era visto tanto pelos homens como pelas mulheres apenas como um complemento à renda da família, ou seja, como uma questão econômica apenas. Enquanto podemos verificar como na atualidade, o trabalho feminino é visto como uma forma de independência individual, uma forma de se construir sua identidade pessoal. É assim que começamos a verificar mulheres “atrevidas”, que ousam adentrar os espaços tradicionalmente masculinos.

Pierre Bourdieu também confirma, como o trabalho feminino era visto como “sujo”, ou inferior ao masculino:

Cabe aos homens, situados do lado do exterior, do oficial, do público, do direito, do seco, do alto, do descontínuo, realizar todos os atos ao mesmo tempo breves, perigosos e espetaculares, como matar o boi, a lavoura ou a colheita, sem falar do homicídio e da guerra, que marcam rupturas no curso ordinário da vida. As mulheres, pelo contrário, estando situadas do lado do úmido, do baixo, do curvo e do contínuo, veem ser-lhes atribuídos todos os trabalhos domésticos, ou seja, privados e escondidos, ou até mesmo invisíveis e vergonhosos, como o cuidado das crianças e dos animais, bem como todos os trabalhos exteriores que lhe são destinados pela razão mítica, isto é, os que levam a lidar com a água, a erva, o verde (...), com o leite, com a madeira e, sobretudo, os mais sujos, os mais monótonos e mais humildes (2003, p. 41).

Pode-se notar como a representação da atividade masculina está sempre ligada à força física, raciocínio lógico, postura imponente, habilidade em comando, etc.; já as habilidades femininas estão associadas à atributos como a paciência, doçura, bondade, delicadeza, fragilidade, etc. Porém, tais papéis atribuídos à homens e mulheres são construções sociais, nas quais relações de poder e hierarquia estão presentes (STANCKI, 2003).

Para Joan Scott, as mulheres eram associadas a um trabalho barato e leviano, por isso chamado de “trabalho de mulher”:

O trabalho para que eram contratadas mulheres era definido como ‘trabalho de mulher’, adequado de algum modo às suas capacidades físicas e aos níveis inatos de produtividade. Este discurso produziu uma divisão sexual do mercado de trabalho, concentrando as mulheres em alguns empregos e não em outros, colocando-as sempre na base de qualquer hierarquia ocupacional e estabelecendo os seus salários abaixo do nível básico de subsistência (SCOTT, 1991, p. 453 – 454).

Essa divisão sexual do trabalho é uma categoria historicamente construída, onde a ideologia dominante expressa um discurso onde as diferenças de trabalho entre homens e mulheres seriam da ordem biológica, ou seja, inerentes à “natureza” do homem e da mulher. O homem, provedor da família, é responsável pela produção, e a mulher, para a reprodução (STANCKI, 2003).

É Pierre Bourdieu quem recita uma frase de tremendo impacto nessa questão: “A força da ordem masculina se evidencia no fato de que ela dispensa justificação: a visão androcêntrica impõe-se como neutra e não tem necessidade de se enunciar em discursos que visem a legitimá-la” (2003, p. 18).

As reivindicações femininas passaram a ser mais ferrenhas a partir do momento em que a sociedade passou a sofrer as consequências da modernidade e da tecnologia, “a evolução natural dos aspectos sociais fez com que a igualdade se tornasse preceito essencial para uma sociedade justa e desenvolvida” (QUELHAS, 2010, p. 07).

No Brasil, as mulheres conseguiram mais direitos após a elaboração da Constituição Federal de 1988, onde foi-se acrescentada e reconhecida a igualdade e a dignidade da pessoa humana, conforme apresenta-se:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo--se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (EC no 45/2004) I – homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição; (...) (BRASIL, 2012, p. 12).

Importante ressaltar que apenas mudar a Constituição não garante mudanças concretas nas estruturas dominantes. Ela é importante na medida em que os cidadãos que se sentem prejudicados por atos discriminatórios, recorram à justiça. Todavia, a igualdade de direitos entre homens e mulheres apenas pode ser alcançada em sua plenitude na medida em que a própria cultura se altere.

Atualmente, o silêncio e a invisibilidade das mulheres estão aos poucos sendo superados, e assim, paulatinamente, começam a ocupar espaços antes reservados apenas aos homens. Com a maior escolaridade das mulheres e os novos padrões culturais, nota-se as transformações no mercado de trabalho, onde as mulheres estão conseguindo ocupar cada vez mais cargos de prestígio e de comando, e vêm se inserindo aos poucos em atividades consideradas “masculinas”, como é o caso da aviação.

Segundo Quelhas (2010), essa maior inserção deve-se ao fato da atual indiscutível competência profissional das mulheres, que decorre de certas características específicas femininas, onde em determinadas atividades são executadas por elas com maior qualidade.

Esta manifestação é corroborada pelo Coordenador do curso de Ciências Aeronáuticas da PUCRS, que ao falar sobre as alunas mulheres do curso, afirma que estas sabem respeitar mais as regras impostas, mostrando atenção aos detalhes:

(...) elas são do ponto de vista do entendimento, do ponto de vista da operação tão ou mais cuidadosas que os rapazes, e isto faz parte, eu acho, da concepção feminina na medida em que vocês respeitam mais os limites do que o homem. O homem sempre quer mostrar algo mais, quer sempre arriscar mais, e no caso do piloto, nesta profissão a função é extremamente limitada em regras, em regulamentos, aonde lá está escrito, digamos, pra você virar o motor, botar o motor em funcionamento, tem que seguir esta receitazinha aqui, e é pra fazer esta receitazinha aqui. Para decolar tem uma outra lista de verificações e ações e é pra fazer feito exatamente aquilo ali, não é pra inventar. Neste sentido as mulheres botam os gurus no bolso. (COORDENADOR, 2014).

Esta crescente participação da mulher no mercado de trabalho mostra como a inserção feminina é possível e abre margem para uma maior afirmação dos direitos da mulher em relação ao trabalho público.

Porém, segundo Elisiana Probst (2003), atualmente as mulheres sofrem muito mais com o estresse de uma carreira, pois elas exercem uma dupla jornada de trabalho. Além do trabalho público, fora de casa, ela ainda é responsável pelos trabalhos domésticos da casa, se dedicando a isto tanto quanto no trabalho público.

Seguindo sua linha de raciocínio, Probst (2003), afirma que alguns dos fatores para atualmente vermos um leve aumento da participação feminina no mercado de trabalho é a maior escolaridade das mulheres e aliado a isto a queda da taxa de fecundidade. “Para consolidar sua posição no mercado, a mulher tem cada vez mais adiado projetos pessoais, como a maternidade” (p. 06).

Quanto à escolaridade, fator muito importante na contribuição para a maior entrada das mulheres no mundo do trabalho, no Brasil, foi somente em 1930 que as mulheres conquistaram o direito de frequentar o ensino superior (REIS, 2013).

Apesar destas mudanças nos horizontes das mulheres, as perspectivas de alterar o padrão “mãe-esposa-dona-de-casa” eram muito escassas. Segundo Rocha-Coutinho (apud BORGES, 2013) uma carreira profissional para uma mulher era algo inconcebível até o início dos anos 1960, mesmo que esta tenha cursado uma universidade.

Era considerado inapropriado que uma mulher fosse superior a um homem em termos financeiros, de inteligência ou de força física. Elas eram desencorajadas a investir em uma profissão de modo que seu papel social mais importante continuava sendo o de “rainha do lar” (BORGES, 2013, 74 – 75).

Aos poucos foi se alterando a visão de “esposa-mãe-dona-de-casa” para “mulher trabalhadora” e/ou “mulher com carreira profissional”, que foi se estabelecendo, e agora as gerações mais jovens de mulheres vêm cada vez mais se distanciando do ideal de mulher “esposa-mãe-dona-de-casa”, e desejando o sucesso profissional, por exemplo (BORGES, 2013).

Nos campos até pouco tradicionalmente masculinos também começam a ter mudanças, como por exemplo, é o campo das engenharias, que Rosa Maria Lombardi (apud KLÖPPEL, 2014) aponta como durante toda a década de 1990 e no início da década de 2000, crescer substancialmente, porém lentamente, o número de mulheres que ingressaram nos cursos de engenharia no Brasil.

Apesar de as engenharias ser o exemplo mais comum, as discrepâncias de carreiras profissionais entre homens e mulheres, não são exclusividades da área. É ainda Bruna Klöppel (2014) que aponta como em áreas como a biologia, campo geralmente entendido como “mais feminino”, também é marcado pelas disparidades de gênero, aqui principalmente no que se refere à segregação horizontal ou por área.

No campo da aviação aqui analisado, o cenário não é diferente. Apesar do aumento do número de mulheres interessadas em realizar os cursos de pilotagem, o percentual total ainda é muito baixo, como será exposto mais adiante.

Segundo Ângela Reis (2013) a maior entrada das mulheres no mercado de trabalho, e conseqüentemente em atividades consideradas “masculinas”, tem influenciado a criação de políticas públicas que alteram o cenário de empregabilidade feminina para melhor.

Em notícia vinculada por Damé e Gama, no jornal on-line O Globo, de novembro de 2012³⁴, vê-se que o Governo brasileiro lançou uma campanha intitulada “Mulheres que inovam”³⁵, onde a Secretaria de Políticas para as Mulheres e o Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome estão responsáveis por incentivar o público feminino, através do Pronatec (Programa Nacional de Acesso Técnico e Emprego), à buscar cursos de capacitação e qualificação profissional em setores de crescimento maioritariamente ocupados por homens, como a construção civil, a indústria e a informática.

Com políticas públicas como esta, vemos o incentivo do Governo Federal em estimular a entrada feminina em áreas que antes eram apenas permitidas aos homens. Porém, mesmo com estes incentivos governamentais, com a maior escolaridade das mulheres, e com o avanço já visto sobre a entrada destas no mercado de trabalho, este mercado ainda resiste em colocar as mulheres em postos de comando ou liderança, como demonstro a seguir.

³⁴ Disponível em: < <http://oglobo.globo.com/economia/emprego/governo-quer-mais-mulheres-em-carreiras-tradicionalmente-masculinas-6704564> >. Acessado dia: 23/10/2014.

³⁵ Disponível em: < <http://www.spm.rs.gov.br/conteudo/2377/?mulheres-que-inovam?-incentiva-qualificacao-feminina-em-mecanica,-construcao-civil-e-tecnologia> >. Acessado dia: 23/10/2014.

3.2 A mulher em cargos de liderança

Atualmente as mulheres se encontram nos mais diversos ramos do mercado de trabalho. Estão na gerência de grandes empresas, trabalham nos Tribunais Superiores e nos Ministérios, perfuram poços de petróleo, comandam aviões de toneladas, vêm assim, cada vez mais aumentando sua participação em ambientes antes dominados totalmente pelos valores masculinos.

Porém, mesmo as mulheres estando muito mais participativas no mercado de trabalho hoje do que há algumas décadas atrás, ainda é muito raro encontrá-las em postos de comando máximo ou de liderança. Isto deve-se a fatores socioculturais e também ao fato de que até pouco tempo as mulheres não podiam sequer frequentar o ensino superior.

Entendo por liderança o conceito utilizado por Capezio e Morehouse (apud Quelhas 2010), onde definem que: “liderança é a habilidade de influenciar indivíduos ou grupos a pensar, sentir e tomar ações positivas para alcançar objetivos”; sendo assim, vê-se que a liderança está intrinsecamente ligada ao gerenciamento.

Usualmente quando uma mulher fala que trabalha em uma empresa, logo lhe é associado o cargo de secretária ou semelhantes, que foi um dos primeiros postos permitidos à mulher quando de seu ingresso no mercado de trabalho. Porém, na atualidade é praticamente unânime a visão de que a mulher está apta a ocupar qualquer posto nas organizações, mesmo os cargos mais altos (BENZE & FILHO, 2003).

Nos dias atuais, a questão de ganhar dinheiro, bem como de crescer na profissão não são questões apenas masculinas; isto demonstra uma transformação na maneira como a mulher se insere na sociedade. “Hoje, estabilidade financeira é uma preocupação também para as mulheres, que não veem mais os assuntos do trabalho como algo de segundo plano em suas vidas” (BORGES, 2013).

As mulheres agora veem o trabalho como um valor estruturante para suas identidades, como fica evidente com a fala da piloto Tereza, que vem de uma família intrinsecamente ligada à aviação e ao trabalhar primeiramente com algo que fugia deste contexto, sentiu-se “morrendo aos poucos”, como demonstra-se aqui:

Quando me formei no colegial, eu era muito nova e não tinha ideia de qual profissão seguir. Prestei vestibular para *ene* cursos que não tinham nada a ver com a aviação. Passei em alguns e optei por um

deles. Cursei, e no terceiro ano comecei a estagiar em uma empresa na qual eu tinha a rotina de uma pessoa normal, segunda a sexta, das 08:30 às 18:30. E aí foi quando eu descobri que **essa rotina me matava um pouquinho a cada dia! Que não era isso que eu queria para mim...** Paralelo a isso, na mesma época, a empresa onde meus pais trabalhavam fechou as portas, e então eu perdi tudo que se relacionava a aviação na minha vida e senti uma saudade enorme de estar dentro daqueles aviões e aeroportos com a mesma facilidade, como eu sempre estive... E ai foi quando resolvi mudar toda minha vida e me dedicar ao voo (TEREZA, piloto de linha aérea, 27 anos, grifos meus).

Hoje, a profissão para a mulher é uma esfera importante para a afirmação de sua identidade e do desenvolvimento de seus potenciais. Porém, mesmo que esteja em processo de mudança, a concepção da condição feminina nas sociedades ainda sofre com diversas determinações de padrões socioculturais que mostram o homem como sendo mais apto para exercer cargos de comando e liderança. As mulheres que ocupam tais cargos gerenciais seriam apenas uma exceção à regra.

Atualmente, já são muitos os avanços das mulheres na esfera pública pois elas estão participando de cargos de liderança e sendo eleitas em cargos públicos. Muitas são juízas, promotoras e outras ocupam espaços que, até pouco tempo, eram áreas exclusivas do sexo masculino. Mas a discriminação persiste e a exclusão social do sexo feminino ainda está presente em pleno século XXI. Não se pode esquecer que, além de discriminação entre os gêneros, existem outros fatores de exclusão como: posição social, preferências sexuais, partidos políticos, raça, religião e outras mais; fatores estes que precisam ser considerados e que reafirmam, institucionalmente, a posição de submissão da mulher (QUELHAS, 2013, p. 16).

Não menos importante que a sub-representação das mulheres em profissões consideradas masculinas, ou exercendo cargos de comando é a existência de discriminação de gênero nos ambientes de trabalho. Nas empresas ou na sociedade em geral, atos discriminatórios ou sexistas

costumam muitas vezes passar escondidos, são velados, encobertos e geralmente se encontram nas entrelinhas do que as pessoas falam, como fica claro na fala da piloto Luana, que reforça o já falado, que fica tudo nas entrelinhas:

A gente vê, ouve muita coisa, é tudo muito sutil, é nas entrelinhas... mas nossa, a gente ouve cada absurdo que... isso é uma das coisas que tem me decepcionado bastante assim, de... tu ainda é uma mulher ali dentro, entendeu?... e isso é bem difícil... (LUANA, piloto comercial, 22 anos).

Também Thayse mostra como as piadas são falas discriminatórias constantes:

(...) o professor fica fazendo **piadinhas de mulher**, tipo ‘loira burra’ sabe? Ou ‘lembra que isso aqui é um rabo e isso aqui é um peito’, são piadinhas que fazem você se sentir mal sabe... (THAYSE, estudante, 18 anos, grifos meus).

A limitação à ascensão aos postos de comando pode ser verificada de uma maneira geral entre as trabalhadoras. Mesmo com a maior presença destas mulheres nas empresas, e assumindo postos de responsabilidade na gerência ou na diretoria das empresas, é raro vê-las no topo da hierarquia empresarial, pois ao alcançarem certo nível nas empresas, defrontam-se com uma barreira invisível, o chamado teto-de-vidro, como melhor expõe Kanan (2010, p. 249):

Quando as mulheres alcançam certo nível nas organizações, não raro se defrontam com uma barreira invisível – o telhado de vidro -, obstaculizando seu avanço. O conceito de telhado de vidro se aplica às mulheres como um grupo impedido de avançar porque são mulheres. Este fenômeno é construído por barreiras que incluem a ausência de ações no recrutamento destinado a atrair mulheres, falta um programa que priorize experiências coletivas, incluindo possibilidade de desenvolvimento e falta de oportunidade de trabalhos iguais para homens e mulheres numa mesma companhia.

Para Reis (2013) as possibilidades das mulheres chegarem aos postos de comando são menores do que as dos homens devido ao fato de que elas dependem de um chefe “homem”, que confie nelas e lhes dê uma chance.

Outros obstáculos vêm da própria empresa, pois esta muitas vezes espera das mulheres que pretendem ascender na hierarquia profissional, que sigam o modelo masculino de disponibilidade de tempo e que tenham uma dedicação exclusiva à carreira.

Sendo assim, observa-se que nas últimas décadas vem se transformando a identidade feminina. Está formando-se um novo “modelo social de mulher”, resultado da associação histórica feita entre o “mundo público e masculinidade” e “mundo privado e feminilidade” (BORGES, 2013). O mercado de trabalho abriu-se mais para as mulheres, mas para que ocorra um aumento mais significativo do número de mulheres em cargos gerenciais, faz-se necessária uma profunda mudança cultural, que como sabemos, pode ocorrer, mas que é um processo longo, difícil e lento.

CAPÍTULO IV – SITUAÇÃO ATUAL

“Hoje não sou só esposa ou filha / Sou pai, mãe, arrimo de família / Sou caminhoneira, taxista, piloto de avião, / policial feminina, operária em construção... / Ao mundo peço licença / Para atuar onde quiser / Meu sobrenome é COMPETÊNCIA / E meu nome é MULHER!!!!”

(Débora Pacheco Pereira)

Poucos trabalhos científicos foram realizados na área de gênero e aviação, especialmente, no Brasil, indicando uma categoria ainda subdesenvolvida de pesquisa. A maior parte deles foi realizada antes de 2010, não proporcionando um panorama mais atual de como está a presença das mulheres na aviação nacional. Apresentaremos aqui os resultados da pesquisa que foi realizada com mulheres aviadoras, a partir das respostas obtidas nas entrevistas, buscando entender melhor como estas mulheres se veem e se sentem perante a sociedade e sua profissão.

Neste capítulo serão abordados questões relativas ao dia-a-dia das mulheres pilotos. Para tanto, discutem-se tópicos como: a maternidade na aviação; as comissárias de bordo; problemáticas em torno de questões sobre a família; a convivência com seus colegas homens; a adaptação ao meio aeronáutico; como elas são vistas pelo senso comum; a homossexualidade na aviação. Enfim, as dificuldades enfrentadas por estas mulheres dentro desse ambiente.

Ao direcionarem suas carreiras para a aviação, e em particular para à cabine de comando, as mulheres encontram um campo profissional ainda dominado pelos homens. Apesar de todas as dificuldades, algumas mulheres têm demonstrado vontade de se aventurar neste meio, e começaram assim, a romper com as estruturas pré-estabelecidas da dominação masculina no campo da aviação.

Sobre isso, Gewehr (2011), aponta como o domínio das grandes aeronaves exige dos comandantes muita competência e dedicação à profissão. Hoje, homens e mulheres são igualmente capazes de conduzir pelos céus aeronaves que pesam toneladas e levam centenas de passageiros. Mas nem sempre foi assim, por exemplo, no Brasil, as empresas aéreas só começaram a permitir a entrada de mulheres pilotos no final da década de 1980.

4.1 Dados da ANAC³⁶

Os números apontam um crescimento de mulheres que ingressaram em companhias aéreas nacionais como comandantes ou como copiloto. Segundo Gewehr (2011), a ANAC divulgou que foram emitidas em 2009³⁷, 44 licenças para mulheres, sendo destas, 35 para Piloto Privado³⁸, 8 para Piloto Comercial e 1 para Piloto de Linha Aérea.

Já no ano de 2010, praticamente o dobro de licenças foram emitidas para pilotos mulheres: 56 de Piloto Privado, 24 para Piloto Comercial e 06 de Piloto de Linha Aérea, resultando um total de 86 licenças válidas.

Passando para o ano de 2011, de acordo com Gewehr (2011), obteve-se um total de licenças para mulheres de: 83 para Piloto Privado, 30 para Piloto Comercial, e 07 para Piloto de Linha Aérea. Sendo que o equivalente para os homens foi: 1334 licenças para Piloto Privado, 977 licenças para Piloto Comercial e 507 licenças para Piloto de Linha Aérea. Ou seja, de um total de 2938 licenças, apenas 120 licenças foram para mulheres³⁹.

³⁶ Todos os dados sobre estatísticas da ANAC foram coletados através de artigos ou no site de notícias da ANAC, e vão até o ano de 2011. Tentei diversas vezes entrar em contato com a Agência, através do “Fale com a ANAC” disponível em seu website, e também pelo telefone disponível, para tentar coletar os dados mais recentes, entretanto, não obtive sucesso em nenhuma das tentativas.

³⁷ As carteiras de todas as habilitações precisam ser renovadas anualmente.

³⁸ Com esta carteira, x aviador@ não poderá ter vínculo empregatício com empresas de aviação.

³⁹ Conforme os dados fornecidos pela pesquisa de Gewehr (2011) percebeu-se uma discrepância nos dados e nos totais, necessitando atualização dos valores. Na pesquisa da autora, os valores referentes à 2011 de licenças para pessoas que se tornaram pilotos privados foi de 1417, sendo destas 83 mulheres; para pilotos comerciais foram emitidas 1007 licenças, sendo 30 para mulheres; e, para pilotos de linha aérea, emitiram-se 514 licenças, sendo 07 para mulheres. Desta forma, segundo os cálculos da autora, no ano de 2011 foram emitidas 2938 licenças, totalizando 100 licenças para mulheres e com percentual de 3,40%, porém os valores acima citados não completam a somatória apontada, por isto, foi necessário refazer os cálculos.

Tabela 3: Números totais de licenças emitidas para mulheres pilotos no Brasil até 2011.

<i>GERAL</i>			
<i>Licenças</i>	<i>Mulheres</i>	<i>Total geral</i>	<i>Mulher/Total</i>
<i>Pilotos</i>	828	52716	1,57%

Adaptado de: ANAC apud Gewehr, 2011, p. 34.

A tabela 3, acima, apresenta os números totais de licenças válidas para mulheres pilotos no país, até o ano de 2011. Percebe-se como o percentual de mulheres pilotando é extremamente baixo, 1,57% do total geral, mas este número está mudando. A tabela 4, abaixo, indica o número de licenças válidas para mulheres pilotos apenas no ano de 2011, corroborando a afirmação de que o percentual total de mulheres pilotando é ainda muito baixo, mas vêm aumentando com o passar dos anos.

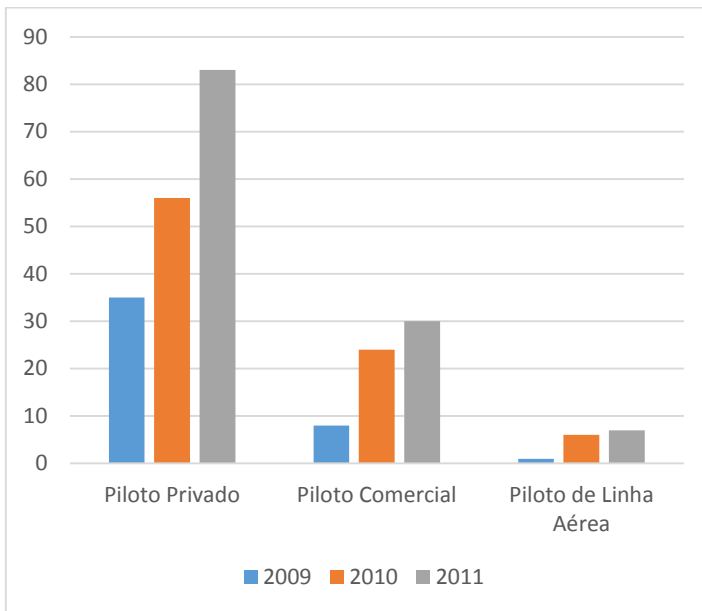
Tabela 4: Número de licenças emitidas para mulheres pilotos no ano de 2011.

<i>EM 2011</i>			
<i>Licenças</i>	<i>Mulheres</i>	<i>Total geral</i>	<i>Mulher/Total</i>
<i>Pilotos</i>	120	2938	4,08%

Adaptado de: ANAC apud Gewehr, 2011, p. 35.

Percebe-se melhor através do gráfico (abaixo), como o número de mulheres vêm crescendo na área da aviação. No ano de 2009, o total de licenças válidas para mulheres foi de 44. Enquanto que no ano de 2010, o número praticamente dobrou, elevando-se para 86 licenças válidas, por fim, no ano de 2011, percebeu-se esse número ainda maior, totalizando 120 licenças válidas para mulheres.

Gráfico 1: Evolução do número de licenças emitidas para mulheres pilotos nos anos de 2009, 2010 e 2011.



Fonte: Autoria própria

Assim, pode-se notar que ao lado do percentual masculino, o número de mulheres pilotos ainda é ínfimo: cerca de 1,57% do total geral. Atribui-se esse baixo percentual de interesse das mulheres pela aviação a um longo processo histórico de fatores econômicos, sociais e culturais que possibilitam a permanência de padrões que afastam as mulheres das ciências, além de fatores estruturais como o ambiente familiar que desestimula o estudo científico pelas mulheres (FAY & OLIVEIRA, 2008). Entretanto, apesar de ainda visualizarmos um número baixíssimo de mulheres pilotos, este percentual vem se expandindo ao longo dos anos. Os números apenas reafirmam o que já vem sendo mostrado pela história: a luta das mulheres ainda não acabou, ainda há inúmeras batalhas até que de fato, o mundo aceite a convivência entre as diferenças de gênero no mercado de trabalho.

4.2 Realidade atual das mulheres na aviação brasileira

Buscou-se então entender, primeiramente como/quando estas mulheres descobriram a aviação, como/quando tiveram a ideia de voar como profissão e enfim como foi o ingresso dessas mulheres na aviação. As respostas foram as mais diversas. Algumas das entrevistadas vieram de família com membros na aviação:

Descobri a aviação nova, e comecei a gostar quando tinha uns dez anos. Tive contato cedo pois **meu pai, hoje aposentado, era piloto de linha aérea** (CLARA, piloto comercial, 24 anos, grifos meus).

O meu primeiro voo foi com 7 anos de idade. **Meu pai sempre falou muito de aviões**, acho que isso ficou em mim (RITA, piloto comercial, 33 anos, grifos meus).

Meu pai é piloto, minha mãe comissária... Se conhecerem na empresa onde trabalhavam em um voo e assim formaram a nossa família! Assim como, foi onde conhecerem meus tios, padrinhos e etc.... Então já nasci com aviõezinhos flutuando em minhas veias. Minha irmã seguiu os mesmos passos e hoje é comissária de bordo também (TERESA, piloto de linha aérea, 27 anos, grifos meus).

Outras são incentivadas desde cedo pela família:

(...) o **meu pai sempre quis ser piloto, daí ele dizia ‘ah, vai ser piloto e tal’** e eu na verdade naquela época dizia que não, que isso era coisa de homem e não fazia nem ideia de como fazia as coisas e nada, e eu fui a Blumenau me informar sobre o curso teórico, porque na época era o curso mais próximo que tinha aqui e aí que eu comecei a pegar gosto pela coisa (LUANA, piloto comercial, 22 anos, grifos meus).

Desde pequena sempre fui apaixonada por aviões, tinha 5 anos quando meu pai me levou para assistir um show da esquadilha da fumaça e me apaixonei e já queria ser piloto (MANUELA, piloto comercial, 28 anos).

Para outras a aproximação com o campo da aviação se deu pelo gosto e vontade de viajar:

Sempre gostei de aviões, desde nova. Não tenho pilotos na família (KEKE, piloto de linha aérea, 39 anos).

Eu comecei a curtir a aviação assim nunca pra pilotar, eu gostava muito de viajar, ficava encarnada de conhecer os lugares, (...) acho que tava no segundo ano do ensino médio, aí **comecei a pesquisar sobre o curso de comissária e foi a minha mãe que falou assim “ah tu nunca pensou em fazer de piloto?”** daí eu disse “ta louca mãe? fazer de piloto? deve ser difícil...” Ai ela tem um conhecido na minha cidade, em Garibaldi - RS que me levou dar uma volta num aviãozinho assim pequenininho, daí eu fiquei apaixonada (JULIANA, instrutora de voo, 22 anos, grifos meus).

Meus pais, meu pai e minha mãe trabalham com turismo, então eu sempre viajei muito de avião (...) aí teve um voo que eu estava voltando do México, eu tinha uns 11 anos e tinha uma câmera no avião assim, e quando a gente estava pousando eu vi todas as luzes do aeroporto assim e aquela cena me marcou, daí desde aí eu comecei a pesquisar faculdades e qual era a formação de um piloto, daí eu mudei de aeromoça pra piloto (MARCIA, estudante, 21 anos).

A vontade de trabalhar com a aviação inicialmente aparece no lugar considerado mais adequado as mulheres, o de aeromoça:

Desde pequena, aproximadamente uns 6 anos, porque eu morava perto do Aeroporto aqui em Porto Alegre, daí eu sempre quis ser comissária ou

piloto... algum dos dois. Daí eu decidi, vou ser piloto. Tinha mais adrenalina e tal [risos]... (THAYSE, estudante, 18 anos).

Na verdade assim, eu desde pequena ouvia a minha mãe falando que ela teve um aluno de primeira série, ela é professora, e ela sempre falou... eu cresci ouvindo falar desse aluno que vivia desenhando avião, tudo era avião e tudo mais, e eu acho que foi isso sabe, acho que acabou desenvolvendo cada vez mais e ai no ensino médio eu acabei viajando, até então eu não tinha viajando de linha aérea e eu fui pra Goiás e daí toda essa função de aeroporto e piloto e comissário e ai não teve, foi ai mesmo... (LILI, estudante, 20 anos).

O desejo pela carreira de aviadora vem também de incentivos externos à família:

Eu já queria ser piloto Militar, porque eu assisti uma palestra de um Coronel Brigadeiro do Ar na minha escola e eu me interessei muito, eu achei fascinante a carreira e a princípio eu queria ser piloto militar, ai eu me inscrevi no concurso só que eu não tinha altura ainda... (...) ai eu resolvi vir pra aviação civil (HELENA, estudante, 20 anos, grifos meus).

Desde pequena eu sempre andei de avião e nunca dei muita bola assim. Eu comecei a fazer enfermagem e bá, eu odiava! Não era uma coisa que eu gostava! E ai eu fui pra uma lista de cursos e comecei ‘esse não dá, esse nem pensar... (...) Pesquisei a PUCRS, fui procurar um curso de Piloto Privado, convenci meu pai que eu ia largar uma faculdade federal pra ele pagar uma privada... e foi assim, não foi uma coisa desde pequena (ALINE, estudante, 19 anos).

Um dos fatores que altamente influenciam a entrada destas mulheres neste campo, é a família. Segundo Andrade (apud FAY & OLIVEIRA, 2013), a discriminação inicia no contexto familiar, quando os pais evidenciam as dificuldades das filhas em estudar e progredir

profissionalmente, quando se trata de carreira em que o fator econômico tem um forte impacto no orçamento familiar.

Este aspecto da discriminação familiar não foi tão relatado pelas entrevistadas, o que pôde-se constatar, entretanto, é que o fato de que algumas destas mulheres não possuem familiares na aviação e terem se interessado pelo meio, mostra como aos poucos a mentalidade de que é um curso/profissão apenas masculino vem sendo alterada, bem como aponta uma iniciativa própria da aluna para iniciar os treinamentos.

Segundo o Coordenador do Curso de Ciências Aeronáuticas da PUCRS, a escolha do curso geralmente parte de iniciativa própria dos alunos:

Não... [a escolha é] pessoal, deles. E isso é uma coisa que historicamente, na medida em que nós recebemos candidatos e familiares, nós deixamos sempre claro... a vontade do adolescente precisa ser respeitada, diferentemente do meu tempo, aonde os pais é que determinavam: tu vai ser engenheiro, tu vai ser médico, tu vai ser advogado e assim por diante (COORDENADOR, 2014).

Sendo assim, muitas delas ao revelarem para seus familiares seu desejo de entrar para a aviação como pilotos, receberam reações de espanto, medo, alegria...:

Foi uma reação de **medo e de alegria** ao mesmo tempo (MANUELA, piloto comercial, 28 anos, grifos meus).

Ficaram surpresos, porque eu nunca demonstrei interesse, e ao mesmo tempo realizados, pois **são tão apaixonados por aviação quanto eu** (TERESA, piloto de linha aérea, 27 anos, grifos meus).

Meus pais me apoiaram (KEKE, piloto de linha aérea, 39 anos).

Percebeu-se pelas respostas das entrevistadas, como o apoio para estas mulheres ingressarem no meio aeronáutico surgiu, em diversos casos, do pai. Geralmente porque este gostaria de ter sido piloto, ou simplesmente por ser apaixonado pela aviação:

Meu pai! Ele é um eterno amante da aviação. **Faço isso pra ver ele feliz também** (RITA, piloto comercial, 33 anos, grifos meus).

Meu pai me contou que eu estava realizando o sonho dele (eu não sabia até então) (KEKE, piloto de linha aérea, 39 anos, grifos meus).

Só do **meu pai** mesmo, porque ele **gostaria de ter sido piloto**. A gente não tem ninguém da família que é piloto sabe, por isso que eu falo que foi uma coisa muito diferente (LUANA, piloto comercial, 22 anos, grifos meus).

(...) **meu pai adorou**, e eu só descobri depois que eu falei pra ele que **ele queria também ser piloto quando ele era mais novo**, e eu não sabia, ele nunca tinha me falado isso... (...) meu pai principalmente me incentiva bastante (HELENA, estudante, 20 anos, grifos meus).

Acho que foi meu pai. Meu pai ficou feliz assim, ficou empolgado com a decisão. Minha mãe ela me apoiou, mas ela gostou. Meu pai, nossa, veio aqui na PUC, veio olhar o simulador e tal, foi bem legal (MARCIA, estudante, 21 anos).

Através das falas, verificou-se como são os pais quem investem e incentivam as filhas à seguirem a carreira de aeronautas. São eles quem mais apoiam a decisão delas de tornar-se piloto, talvez por ser um sonho deles.

Perante a boa atitude dos pais, essas mulheres puderam seguir com seus sonhos e assim alcançar o meio aeronáutico. A fala bem humorada de Rita, e também a de Keke, demonstram estes novos ares de mudança:

Na verdade eu queria ser astronauta, mas o mais perto que cheguei do céu foi sendo piloto! (RITA, piloto comercial, 33 anos).

Me formei em Administração, mas sempre gostei da aviação. Quando na faculdade já fazia o curso

de piloto, então decidi pela aviação (KEKE, piloto de linha aérea, 39 anos).

Muitas das pilotos entrevistadas não tiveram influências para entrar na aviação, nem incentivo por parte de escolas ou terceiros, entretanto todas elas sempre demonstravam gostar de viajar e estar voando pelos céus.

4.3 O mundo do trabalho aeronáutico

Seguindo adiante, quando questionadas sobre quais as qualidades necessárias para quem está neste ramo, as respostas foram diversas, mas de maneira geral, todas responderam que a primeira coisa necessária é gostar da aviação:

São características importantes a **capacidade técnica e o controle emocional** (CLARA, piloto comercial, 24 anos, grifos meus).

Uma das qualidades é **ser responsável e ser dedicada** (MARCIA, estudante, 21 anos, grifos meus).

Eu acho que primeira coisa tem que gostar. (...) Você exerce uma profissão de extrema **responsabilidade** e é uma vida de **dedicação** pra isso, você ta sempre estudando, você ta sempre renovando uma carteira, uma licença, uma habilitação então é uma dedicação constante. Então primeiro você tem que gostar. A pessoa tem que ser dedicada... (LUANA, piloto comercial, 22 anos, grifos meus).

Verifica-se com as falas, como há uma divisão nos adjetivos utilizados para descrever as qualidades necessárias para o exercício da profissão. As entrevistadas misturam características masculinas e femininas para descreverem. Isto fica mais evidente na fala de Clara, por exemplo, que cita a capacidade técnica, claramente voltada aos homens e o controle emocional, sempre ligado às mulheres.

Outras já falam apenas características tomadas como femininas, com é o caso de Keke, que associa a aviação com o sacerdócio:

(...) acredito que tem que gostar da aviação, **é como um sacerdócio** (KEKE, piloto de linha aérea, 39 anos, grifos meus).

Muita **persistência**... Eu diria persistência porque eu acho que principalmente no início tem tudo pra tu desistir... (LILI, estudante, 20 anos, grifos meus).

Primeiro é **perseverança**, porque tem muito exame físico, teórico, prático. (...) [Nessa] atividade a pessoa não pode ser arrogante, tem que saber ouvir a opinião dos outros, mas também tem que ter aquela linha tênue, tem que saber impor mas tem que saber ouvir também (JULIANA, instrutora de voo, 22 anos, grifos meus).

Em contrapartida, Rita associa a aviação com qualidades tidas como masculinas:

Seriedade e padronização (RITA, piloto comercial, 33 anos, grifos meus).

Aliada a esta questão, perguntou-se se elas percebem uma falta de incentivo para as mulheres descobrirem o campo da aviação:

Sim, acho que o campo da aviação é um campo muito seletivo, o que se torna muito ruim em muitos aspectos. **É um campo seletivo principalmente pelo dinheiro**, porque é uma coisa muito cara de se fazer e acho que falta incentivo, porque como eu também achava antes de eu começar o curso, que era uma coisa só pra homem, acho que muita mulher também acha isso, muita mulher também acha que é difícil e falta incentivo de inserção de mercado (LUANA, piloto comercial, 22 anos, grifos meus).

Falta informações nas escolas na opção de profissões a serem atingidas (RITA, piloto comercial, 33 anos).

Passando para as questões sobre o trabalho, elas relatam que veem uma cobrança maior em seus trabalhos devido ao fato de serem mulheres, elas se sentem principalmente mais observadas, temendo qualquer erro que possam vir a cometer:

Por ser mulher e trabalhar em um meio predominantemente masculino, você automaticamente acaba sendo **mais observada, mais visada!** É normal! E muitas vezes a maioria das pessoas sabem quem você é só pelo nome! É mais fácil associar o nome, à pessoa. Então mediante um acerto ou erro seu, logo é associado o seu nome à sua imagem! E aquilo pode ser potencializado, ou não! (TERESA, piloto de linha aérea, 27 anos, grifos meus).

Somos **mais observadas**, tanto para os acertos quanto erros (CLARA, piloto comercial, 24 anos, grifos meus).

Sempre tem uma cobrança, por acharem que **você é sexo frágil** (MANUELA, piloto comercial, 28 anos, grifos meus).

Sim, por exemplo, o professor viu que o outro tá dormindo ou ta no telefone e **prefere chamar as gurias pra responder**, saber? E eu acho isso muito constrangedor, pelo menos da minha parte, porque eu já cheguei sem conhecimento nenhum né, to ali pra aprender, mas eu não gostaria de responder porque eles **ficam rindo da tua cara**, ficam fazendo piadinhas, então tu se sente mal sabe... (THAYSE, estudante, 18 anos, grifos meus).

Eu não posso tirar uma nota ruim. Meu colega homem pode... E mesmo que não seja algo declarado... ‘como que tu tirou essa nota?’ (...) E ai assim, os gurus podem tirar 1 na prova, se eu tirar 6,8 é uma nota péssima, entendeu? Mas **é só a minha nota que é lembrada** (ALINE, estudante, 19 anos, grifos meus).

Em contrapartida Luana já tem uma cobrança maior de si mesma, quer se provar capaz, mas também lembra a cobrança exercida pelas empresas aéreas:

Acho que existe em diferentes pontos, por exemplo, existe **a cobrança maior da gente mesmo**, que a gente quer se provar capaz, e também existe por que é muito novo ainda, principalmente no Brasil a presença da mulher no voo, então a gente quer provar que pode, e também tem **uma cobrança até dos teus empregadores** pra ti até pra eles desenvolverem a confiança em ti... mas existe sim (LUANA, piloto comercial, 22 anos, grifos meus).

Por serem consideradas ainda uma “novidade” nesse ambiente, conseqüentemente despertam a curiosidade de muitos, e ao mesmo tempo em que recebem elogios, estão também muito mais em evidência por qualquer erro que possam cometer; sendo assim elas não podem errar, sentindo essa cobrança por parte dos outros e de si mesmas.

4.4 Adaptação ao meio

Como o meio aeronáutico era novidade para muitas destas mulheres, perguntei-lhes sobre a adaptação ao meio. Um dos aspectos que mais foi relatado foi a questão da auto imposição e das vestimentas:

Eu acho que de uma maneira geral como eu me porto quando eu estou junto com o resto dos pilotos, tenho me tornado cada vez mais **uma pessoa mais reservada**, de não querer que as pessoas fiquem sabendo o que eu estou fazendo a todo minuto. Eu gosto do meu momento quieta. E também muito de postura de vestimenta, a gente acredita que não tem nada a ver, mas tem, até pra hora do voo em si, mas por exemplo, a maneira que você se veste na faculdade, a maneira como você deixa o teu cabelo, isso influencia bastante, porque querendo ou não você representa uma figura então tem toda essa questão de postura que você tem que se adequar (LUANA, piloto comercial, 22 anos, grifos meus).

Acho que hoje em dia eu me imponho bem mais, por exemplo, hoje em dia eu falo uma vez alguém já acata aqui, sendo que antigamente eu acho que

não era assim (JULIANA, instrutora de voo, 22 anos).

[a atitude que] tive que mudar e seguir é a da **seriedade, para ser respeitada**, dar o respeito para receber o respeito também (MANUELA, piloto comercial, 28 anos, grifos meus).

Eu nunca vim de bermuda. (...) No meu tempo trocou a professora em psicologia e pegamos uma professora bem novinha, e ela era... a primeira aula foi muito desesperadora, porque tava só eu de menina e quando ela entrou na sala, ninguém esperava ela. **Quando ela entrou na sala foi tipo, só assovio, berro, grito, palma....** (LILI, estudante, 20 anos, grifos meus).

Eu, de calção também é muito difícil vir...E **uma vez a professora veio de vestido começaram a assobiar pra ela**, é muito tenso isso (HELENA, estudante, 20 anos, grifos meus).

A fala das alunas é chocante, e mostra como as mulheres do meio aeronáutico ainda são tratadas de maneira hostil. Se ela se veste de maneira mais feminina já vira alvo de cantadas e de assédio, neste caso, vindo dos próprios alunos homens! Lili classifica o ocorrido como desesperador, indicando o medo que isso acarreta nessas mulheres.

Elas não possuem a liberdade de vestir o que quiserem e são assim oprimidas pelo meio a se moldarem a ele. São com estes e outros fatos que elas aprendem que devem permanecer o mais neutras possível, para não sofrerem assédios como os relatados.

Verifica-se então como, a princípio na questão das vestimentas, estas mulheres se adaptam ao universo masculino da aviação, não tentando modificá-lo. Quanto à questão da imposição, pois se elas não assumem uma postura mais rígida, abre-se margem para manifestações de descaso.

4.5 A relação com os colegas homens

Quando perguntado como é o relacionamento com seus colegas homens, em unanimidade responderam que é bom, que nunca tiveram dificuldades e que estes mostram-se sempre gentis e carinhosos:

Dentro do avião [a convivência] é profissional, de respeito, união e disciplina (MANUELA, piloto comercial, 28 anos).

[A convivência é] tranquila. Afinal somos colegas e exercemos a mesma profissão. O bom, é que eles sempre querem cuidar de você e te ensinar alguma coisa e esperam o seu melhor... (TEREZA, 2014).

Profissional, amigável e respeitosa (KEKE, piloto de linha aérea, 39 anos).

Para as estudantes a convivência com os homens aparenta também ser agradável:

(...) pra mim é normal... claro, tem uns grossinhos mas eu não senti nenhum tipo de exclusão, nem nada sabe... eu acho que sou tratada igual pelo pessoal, não tem nenhum stress por eu ser mulher, pelo menos eu não senti isso (HELENA, estudante, 20 anos).

Eu ando até mais com os guris do que com as gurias! (...) eu sempre fui meio moleca assim, de ficar andando com os guris, então eu me dou muito bem com os guris (ALINE, estudante, 19 anos).

Sobre a questão da convivência com os colegas homens, Davey & Davidson (2000), apontam como as mulheres pilotos acham desconfortável a experiência de serem encaradas pelos seus colegas, mas atribuem isso ao interesse deles por verem algo novo, mais do que algo feito para hostilizá-las.

Estas autoras indicam as dificuldades encontradas pelos pilotos homens ao voarem com uma colega mulher. Para quem até então havia voado apenas com companheiros do mesmo sexo, estes passaram agora a tentar controlar a linguagem e o comportamento na frente das colegas mulheres: “Suddenly, flight crew became aware of their language, topics of conversation and so on, and began to doubt whether their normal

behavior would be suitable in front of women” (DAVEY & DAVIDSON, 2000, p. 205).

Os homens da cabine de comando, ainda segundo a pesquisa de Davey & Davidson (2000), ficam nervosos com a presença feminina na cabine, e costumam não saber como iniciar uma conversa com as colegas. Elas apontam como as pilotos procuram responder com simpatia ao nervosismo ou preocupação que estes comandantes possam sentir ao voar com uma mulher ao lado. A fala de Teresa vai de encontro ao enunciado:

É engraçado porque eles é que não estão acostumados a voar com mulheres, mas nós estamos muito acostumadas a voar com homens, então, **muitas vezes, somos nós que temos que deixá-los ‘a vontade’** ... São em sua grande maioria educados e cordiais. Cuidam para não falar palavrões e serem cordiais... (TERESA, piloto de linha aérea, 27 anos, grifos meus).

Como a falta de rotina é uma constância na vida destas pilotos, elas costumam socializar junto com os demais tripulantes do voo que realizaram, quando este demanda um ou mais pernoites em cidades distantes.

Estas mulheres de maneira geral gostam de sair para beber e festejar com seus colegas comandantes e com xs comissárixs de bordo, estes são considerados como a extensão de sua família. Segundo Davey & Davidson (2000), estas mulheres são consideradas como “um dos rapazes” e são muito admiradas por seus colegas homens.

4.6 A surpresa do povo: “as” pilotos e a visão popular

Mesmo após anos do primeiro voo, a profissão ainda é ligada a um status de coragem e glamour por parte de quem o pilota, e no caso de ser “a” piloto, a reação das pessoas ainda é de admiração e surpresa. De uma maneira geral quando perguntei-lhes qual a reação das pessoas ao descobrirem que elas são pilotos, a resposta mais latente foi: “você já voa?!”, como demonstra-se a seguir:

Às vezes dá vontade de nem dizer, porque daí, não por maldade, mas daí todo mundo tem um monte de perguntas, mas **o que mais me irrita é perguntar se eu já voo**” (JULIANA, instrutora de voo, 22 anos, grifos meus).

“Você já voa?” (...) ‘**Mas tu já pode voar sozinha?**’ [risos] e aí sempre tem um que te olha e fala assim “**ai, mas tu é tão pequeninha!**” (ALINE, estudante, 19 anos, grifos meus).

Elas realmente **ficam espantadas e questionam como é ser piloto e se eu já voo sozinha**. É muito engraçado sempre ter que falar que eu já voo sozinha há um bom tempo (RITA, piloto comercial, 33 anos, grifos meus).

Outras relatam que as pessoas às acham muito novas ou pequenas para voar:

Primeiro **as pessoas acham que eu sou muito nova** “mas olha essa menina, desse tamanho!! Pode?!?!” pode né, então um pouco por ser mulher também, um pouco por ser nova, mas as pessoas de uma maneira geral ficam surpresas elas falam assim ‘não, mas sério, você é piloto? De verdade??’. **A reação delas é bem de surpresa mesmo** (LUANA, piloto comercial, 22 anos, grifos meus).

Muita gente já me olhou e falou: era o meu sonho. Homem assim é uma quantidade gigante assim. (...) E também as pessoas ficam meio surpresas por ser uma mulher, **até eu sou meio baixinha, sou pequenininha**, então não é o perfil, olhando assim, não é o perfil de um piloto que você vê no aeroporto e tal, então **as pessoas ficam meio surpresas** (MARCIA, estudante, 21 anos, grifos meus).

Alguns já as acham corajosas e também questionam quanto ao medo de voar:

Quando falo que sou piloto a reação das pessoas é de admiração e **falam que sou corajosa e se não tenho medo que um dia o avião possa cair** (MANUELA, piloto comercial, 28 anos, grifos meus).

“E tu não tem medo?”. O medo eu acho que é a pergunta maior... (LILI, estudante, 20 anos, grifos meus).

Ficam surpresas! É natural do ser humano idealizar um estereótipo, neste caso, para a profissão que cada um exerce! Então, **quando me olham, dificilmente diriam que sou piloto** (TERESA, piloto de linha aérea, 27 anos, grifos meus).

4.7 Família

A convivência com a família e o acesso ao lazer também alteram-se nesta profissão. Estas mulheres abriram mão de uma rotina diária para ter uma vida com muitas viagens, sem horários definidos, e devido justamente a estes fatores, muitas delas não conseguem frequentar uma universidade, ou até mesmo manter relacionamentos estáveis.

(...) é difícil tu encontrar também alguém que **entenda a tua condição** também... não é sempre que tu vai estar ali pra jantar, não é todo aniversário que tu vai participar... essas coisas...” (ALINE, estudante, 19 anos, grifos meus).

Feriados, Natal, tudo isso fica meio que nulo entendeu? Então tu tem que, na hora de escolher uma pessoa, tem que escolher uma pessoa que entenda muito aquilo ali pra poder conciliar porque se não... (HELENA, estudante, 20 anos, grifos meus).

Além da família, as falas de Clara e Keke também apontam para a falta de rotina e a falta de tempo para qualquer coisa que não seja descansar:

No geral é **difícil ter uma rotina**, portanto é difícil no sentido de marcar compromissos pois onde posso estar amanhã é uma incógnita (CLARA, piloto comercial, 24 anos).

Sobra pouco tempo pra tudo, a escala é apertada. E precisamos descansar também (KEKE, piloto de linha aérea, 39 anos).

Outro ponto muito importante no meio aeronáutico é a questão da maternidade, a qual explora-se à seguir.

4.7.1 Maternidade e aviação

De acordo com Davey & Davidson (2000), a questão da maternidade é um ponto crucial na carreira de uma mulher aviadora. As autoras afirmam que devido ao alto custo monetário e ao tempo dispendido para qualificar-se, faz com que as aviadoras pensem muito cuidadosamente sobre ter ou não filhxs.

No Brasil, a Constituição Federal garante os direitos das mulheres no momento de sua gravidez, através do Art. 7º, sobre o direito dos trabalhadores rurais e urbanos: “XVIII – licença à gestante, sem prejuízo do emprego e do salário, com a duração de cento e vinte dias” (BRASIL, 2012, p. 18). Esta é de 4 meses na maioria das profissões, todavia o mesmo não ocorre em relação a aviação.

Na aviação, a garantia da mulher à maternidade está de acordo com a Convenção Coletiva de Trabalho para Aeronautas, estabelecida entre o Sindicato Nacional dos Aeronautas e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, nas cláusulas 15 e 32:

15 – AFASTAMENTO DA ESCALA DE AERONAUTAS GRÁVIDAS: As empresas se comprometem a dispensar de voo as aeronautas grávidas e, também, imediatamente, encaminhá-las à Junta Mista da Aeronáutica, para o fim de se habilitarem aos benefícios da Previdência Social, respondendo a empregadora, quando necessário, pela locomoção da aeronauta, pelo respectivo transporte e hospedagem.

32 – GARANTIA À AERONAUTA GESTANTE: Será garantido o emprego à aeronauta gestante, desde a comprovação de sua gravidez até 180 (cento e oitenta) dias após o retorno da alta previdenciária.

A gravidez apesar de ser um fenômeno natural, pelas mudanças fisiológicas do corpo, é considerada como uma condição médica que transforma a condição de voar das mulheres.

Segundo os Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil – RBAC – (apud, DE LIMA, 2013, p. 09), nº 67, capítulo 67.73, são Requisitos ginecológicos e obstétricos:

(d) A gravidez, durante seu curso, é motivo de incapacidade para exercício da atividade aérea, ficando automaticamente cancelada a validade do CCF (Certificado de Capacidade Física). Depois do término da gravidez, a inspecionada só poderá retornar às suas atividades normais após submeter-se à perícia médica específica numa JES.

(e) Depois do parto cesariano, não se permitirá que a solicitante exerça as atribuições correspondentes à sua licença até que se submeta a uma nova avaliação ginecológica, em conformidade com as melhores práticas médicas, e a Junta Médica tenha determinado que possa exercer de forma segura as atribuições correspondentes a sua licença e habilitação.

Os médicos aeronáuticos, ao avaliar a gestante, possuem dois critérios: os efeitos da gravidez sobre a capacidade de desempenhar as suas funções em voo e os efeitos do ambiente de aviação sobre o feto. São relatados os seguintes problemas: risco de gravidez ectópica, náuseas e vômitos, ou outras complicações; ganho de peso, instabilidade e risco de parto prematuro durante o terceiro trimestre; efeitos potencializadores de hipóxia⁴⁰, doença da descompressão, e da radiação sobre o feto (DE LIMA, 2013).

De acordo com a *Federal Aviation Administration*, existe um limite ao qual é considerado cabível à exposição à radiação ionizante, principalmente da radiação galáctica (ou cósmica)⁴¹. A exposição à radiação em altitude muito elevada, ou em voo espacial, aumenta o risco

⁴⁰ Baixa concentração de oxigênio.

⁴¹ Esta radiação consiste de um espectro de partículas e radiação eletromagnética.

de malformação congênita do feto, e aumenta o risco também de desenvolver outras doenças.

A radiação cósmica tem efeitos extremamente nocivos ao copo humano, podendo ocasionar inclusive tumores.

Existe um teste para medir o nível de radiação cósmica que um tripulante recebe⁴². O teste é realizado através de um programa de computador que calcula a dose recebida em voos individuais. Para tripulantes grávidas o limite é de 1 milisievert⁴³ e para o restante da gravidez e limitante de 0,5 milisievert mensal. Tratam-se de quantidades bem inferiores às aceitas para uma pessoa não grávida, que são de 50 milisievert ao ano (DE LIMA, 2013).

Devido a todos esses efeitos, geralmente a tripulante grávida entra em licença maternidade assim que relata a gravidez.

Conforme Davey & Davidson (2000), as empresas aéreas afirmam que as mulheres querem continuar voando, mesmo estando grávidas:

Airline representatives thought that the few women who did have children would want to continue flying while pregnant and after the birth of the child. It was concluded that, since female aircrew were not apt to require significantly more leave, there “is no real advantage or disadvantage of employing male or female pilots” (p. 197).

Para as interlocutoras desta pesquisa, a decisão de ser mãe é algo a ser pensado cuidadosamente, pois, com a chegada de um bebê, toda uma nova série de procedimentos e de rotina são necessárias. Algumas das pilotos entrevistadas, ao falarem de seus planos de constituir família, mostram ter consciência que esta deve vir bem mais tarde na carreira pois é vista como incompatível com a carreira de piloto, pela dedicação exigida:

(...) antigamente eu não queria de jeito nenhum ter filhos, e eu entrei pra faculdade e todo mundo fala

⁴² Importante ressaltar que a radiação cósmica é diferente da radiação ultravioleta. Não existe proteção contra a radiação cósmica, porém, no caso da ultravioleta, basta apenas proteger-se dos raios solares.

⁴³ Unidade usada para dar uma avaliação do impacto da radiação ionizante sobre os seres humanos.

assim “mas tu não quer ter um filho?”” daí eu penso “não, agora eu não quero ter!” mas **eu acho que daqui uns 15 ou 20 anos eu vou querer ter um filho... e é uma coisa que é natural**. E minha mãe sempre fala “não... até lá eu vou parar de trabalhar daí eu cuido do teu filho...” mas daí eu falo “sim, mas daí o filho não é meu, o filho é teu...” (ALINE, estudante, 19 anos, grifos meus).

(...) eu não quero ter filhos agora, formar uma família agora assim, eu quero formar uma família daqui sei lá, 9 anos. E daqui 9 anos tu já (...) consegue ficar 6 meses, 3 meses, parada um pouco pra ter um filho, pra curtir um pouco a família (MARCIA, estudante, 21 anos).

Eu pretendo ter filhos, mas **cada vez eu vejo que vai ser mais tarde...** e como elas falaram, a gente tem que flexibilizar as coisas... porque não dá pra ti ter um filho pros outros criarem... tem que pensar em tudo isso (HELENA, estudante, 20 anos, grifos meus).

As falas de Aline, Marcia e Helena mostram como, apesar de ter filhos estar em seus planos, elas afirmam que isso seria sempre depois de terem uma vida profissional já estável, e poderem então se dedicar mais aos filhos.

Já Thayse e Luana declararam pensar em seguir outros rumos quando decidirem ter filhos:

(...) eu planejei até os 35 anos ser piloto, trabalhar como piloto e depois constituir uma família e trabalhar na ANAC (THAYSE, estudante, 18 anos).

(...) eu penso em ter um plano B pra minha carreira sabe? **ter uma opção de fazer outra coisa daqui a alguns anos quando eu quiser constituir família** (LUANA, piloto comercial, 22 anos, grifos meus).

Vale ressaltar que estes depoimentos nos foram dados por nossas entrevistadas jovens e solteiras (com exceção de Keke, que é casada, mas

que também não possui filhos), com uma média de idade de 24 anos, sendo que nenhuma possui filhos.

Elas avaliam que esta escolha exige uma estrutura familiar, pessoal e profissional muito boa, pois devido à falta de rotina, a mãe pode não estar presente em todos os momentos que seus filhos necessitem, ou como gostariam de estar. Aline e Luana relatam seus receios em relação a ausência dos pais devido à aviação:

(...) tem uma história, que me assusta bastante, que é assim ó: as crianças que tem pai, mãe com essa profissão, chegam na escola e tem que desenhar a família, aí desenham a empregada... digamos assim, se é a mãe quem fica em casa, desenha a mãe e o cachorro, aí tu vai perguntar e o papai? E o papai não tá. Entendeu? Não tem como alguém da família... isso me preocupa, como é que eu vou ter um filho e o filho não vai me ver como mãe... (ALINE, estudante, 19 anos).

(...) tu se torna muito ausente, e dependendo da proximidade que você tem com a sua família tu quer sempre estar perto e você não vai conseguir estar toda a hora então é complicado (LUANA, piloto comercial, 22 anos).

Mesmo com um número pequeno de mulheres pilotos nas linhas aéreas, as empresas têm se preocupado com a questão da maternidade, pois afinal, as comissárias de bordo também podem ser mães. Conforme De Lima (2013), a extinta Varig possuía um programa de escala diferenciado para as mulheres que voltavam a voar, após a licença maternidade, pudessem estar em casa no final do dia, efetuando voos de ponte aérea.

Posteriormente, a Gol também aderiu a ideia da Varig, e criou a Escala Mãe e a Escala Amamentação, onde as pilotos/comissárias mães, fazem ponte aérea sem pernoite. A Escala Mãe dura até a criança completar quatro anos de idade e a jornada de trabalho é de 11 horas. A Escala Amamentação dura até a criança completar um ano de idade e tem a jornada de trabalho reduzida para 6 horas. Assim, percebe-se que a

questão da maternidade na aviação é muito recente⁴⁴, sendo amplamente discutido, atualmente, entre as mulheres do meio aeronáutico.

4.7.2 Homossexualidade e aviação

Outro ponto muito importante apresentado nas entrevistas, foi que apenas uma das entrevistadas se afirmou enquanto homossexual, relatando que além de sofrer preconceito por ser mulher, ela também sofria por ser gay:

Além de eu sofrer o preconceito de ser mulher eu ainda sofro um pouco do preconceito de ser gay. Mas isso eu já me adaptei (RITA, piloto comercial, 33 anos).

A homossexualidade na aviação é um tabu muito grande. Com tradição militar, a aviação é regida por regras muito rígidas e qualquer deslize é punido. Ainda sobre essa questão, em 2011⁴⁵, dois estudantes gays foram expulsos de sua escola de aviação na China por publicarem em suas redes sociais uma foto onde estavam se beijando. O caso gerou muita discussão entre os grupos gays do país que exigiam que a escola retirasse a punição.

4.8 As dificuldades do cotidiano

De acordo com Oliveira (2006), para que as mulheres consigam realizar o sonho de voar existem fatores estruturais que devem ser considerados, tais como o ambiente familiar, a escola, o meio social, mas também obstáculos a serem transpostos, formados no cotidiano da criança ou nas permanências culturais que criam estereótipos, “*trabalho de homem*”, “*trabalho de mulher*”.

⁴⁴ É recente, pois, mesmo as comissárias de bordo estarem presentes nos voos desde muito antes da entrada das mulheres pilotos, à aquelas era negada a possibilidade de ter filhos, se estas engravidassem ou casassem, era comum serem demitidas, conforme será melhor explicitado no próximo tópico.

⁴⁵ Disponível em: < <http://noticias.terra.com.br/educacao/escola-de-pilotos-expulsa-alunos-por-suposta-homossexualidade.ee8e0970847ea310VgnCLD200000bbccceb0aRCRD.html> >. Acessado dia: 04/11/2014.

Sendo assim, quando questionadas sobre se ainda existe desigualdade entre homens e mulheres as respostas ficaram divididas: algumas acham que sim, outras acham que não. Clara menciona o machismo, como fator cultural ainda dominante na sociedade, e Juliana afirma que a mulher tem que se esforçar muito mais para conseguir as coisas:

Sim, totalmente, pois infelizmente **vivemos em uma sociedade culturalmente machista**, apesar de que começam apontar algumas mudanças, mas o fator cultural ainda é muito forte (CLARA, piloto comercial, 24 anos, grifos meus).

Geral? Acho que existe... existe sim. **A mulher tem que batalhar bem mais** pra conseguir as coisas (JULIANA, instrutora de voo, 22 anos, grifos meus).

Em contraponto, Teresa afirma que o tempo das desigualdades já passou, que agora todos vivem em admiração mútua:

Não acho... Penso que este tempo já passou, ficou lá para trás, e hoje o sentimento que eu tenho em relação a diferença de gêneros foi transformada em uma admiração mútua e compartilhada de aprendizados (TERESA, piloto de linha aérea, 27 anos).

Indo mais a fundo nestas questões, quando falou-se sobre as dificuldades enfrentadas pelas mulheres que entram em campos tradicionalmente masculinos, de maneira geral, a grande maioria respondeu que é o preconceito e a confiança:

A maior dificuldade enfrentada pelas mulheres com certeza é o **preconceito**. Não adianta negar que **vivemos em um país machista**. Por exemplo, ainda existem muitas pessoas que acreditam que uma mulher consegue um cargo só por ser mulher e não por ser competente. E o contrário também acontece, de acharem que a mulher não consegue algum cargo por ser mulher, e não por não ter uma formação técnica adequada. Claro que pra toda regra existe exceção, e a mentalidade da sociedade

tem começado a mudar em relação a isso (CLARA, piloto comercial, 24 anos, grifos meus).

Eu acho assim, que eles acham que a gente não tem a mesma inteligência que eles, que a gente não tem o mesmo pensamento, que a gente não vai desenvolver o mesmo ato... caso se o avião estivesse caindo a gente não teria o mesmo ato que eles (THAYSE, estudante, 18 anos).

Outro fator mencionado foi a necessidade de estar sempre provando a sua capacidade, pois é comum a desvalorização do trabalho feminino:

Eu acho que a mulher acaba tendo que as vezes se provar mais, entende? Parece que as pessoas, depende do meio assim, ficam botando em prova a capacidade da mulher, por exemplo, como tu falou de caminhoneiras⁴⁶ e tal sabe, tem gente que fala 'ah, ela não deve dirigir direito' ... Sei lá, eu acho que **a mulher acaba tendo sempre que provar a sua capacidade** entende... (HELENA, estudante, 20 anos, grifos meus).

As pessoas desconfiam sempre da capacidade da mulher dominar qualquer área, acredito que isso seja para 'desvalorizar' o trabalho feminino. Somos capazes de fazer qualquer coisa que exista, basta surgir a oportunidade (RITA, piloto comercial, 33 anos, grifos meus).

Os remanescentes da cultura patriarcal brasileira ainda vigoram na nossa sociedade e, o preconceito ainda existe, mas é velado. De acordo com Davey & Davidson (2000, p. 204),

(...) because women are considered different and inferior in masculine and military discourses were not automatically accepted by male flight crew. Rather, the proposed admission of female pilots provoked negative comments about women's flying abilities and their effect on flight crew

⁴⁶ A título de curiosidade, o Microsoft Word 2013, não reconhece a palavra caminhoneira, sublinhando esta como se estivesse incorreta.

interactions as well as concerns about practical difficulties over facilities and financial costs.

Percebe-se como a roupagem do preconceito está camuflada, mais subjetiva, destacando: a exigência maior nos exames, a desconfiança dos passageiros perante a competência em comandar uma aeronave, até mesmo o ciúme dos cônjuges dos colegas de trabalho.

Ainda, apesar de as mulheres estarem entrando mais no campo da aviação, e as dificuldades terem diminuído, elas ainda não desapareceram por completo. As autoras apontam como as mulheres pilotos não alteraram a cultura patriarcal, machista, elas se adaptaram aos valores masculinos e tradicionais da aviação.

Pierre Bourdieu (2003) propõe a reflexão de como a preponderância das permanências faz com que determinadas profissões estejam reservadas ao universo masculino, evidenciado então os fatores que estimulam a perpetuação deste estado de dominação:

(...) longe de afirmar que as estruturas de dominação são a-históricas, eu tentarei, pelo contrário, comprovar que elas são produto de um trabalho incessante (e, como tal, histórico) de reprodução, para o qual contribuem agentes específicos (entre os quais os homens, com suas armas como a violência física e a violência simbólica) e instituições, famílias, Igreja, escola, Estado (2003, p. 46).

Nesse sentido, ao conversarmos sobre como a aviação desde seu início foi considerada uma atividade mais masculina pelo senso comum, Lili reitera a afirmação de Bourdieu:

Eu acho que é uma questão cultural até, na verdade como qualquer outro preconceito... sei lá, pessoas gays talvez... não sei, eu acho que acontece da mesma forma... mas realmente, quem tá dentro [do meio da aviação] é bem menor (LILI, estudante, 20 anos).

Para as entrevistadas, o preconceito, a discriminação, acontecem por quem não é envolvido com o meio da aviação, ou seja, com os passageiros, ou com o senso comum de uma maneira geral, e não pelos colegas de profissão/empresa em que trabalham:

Eu acho que é muito mais de **fora da aviação** (HELENA, estudante, 20 anos, grifos meus).

(...) eu já ouvi também, de ‘nossa, mas se eu soubesse que era uma mulher eu não entro’ sabe? São poucos, mas ainda existe. (...) Dentro da aviação eu vejo que já mudou muito. Mas fora, **quem ta de fora assim, não entende muito...** tanto que quando eu falo que estou fazendo ciências aeronáuticas perguntam ‘tu vai ser aeromoça?’ [risos] não! Sabe? Eu acho que tem um bloqueio assim... (ALINE, estudante, 19 anos, grifos meus).

Seguindo a linha de pensamento de Aline, Lili continua:

E daí tu pode até tentar explicar que é pra ser piloto, mas as pessoas não conseguem entender como que tu faz ciências aeronáuticas e tu não vai ser comissária, que tu não vai ser aeromoça! (LILI, estudante, 20 anos).

Para Davey & Davidson (2000), as empresas aéreas vem cada vez mais abandonando o visão de que contratar uma mulher para assumir um cargo de comando seja algo prejudicial. As decisões de excluir as mulheres, passam então a ser retratadas como sinal de ignorância e de um preconceito irracional.

As desculpas utilizadas anteriormente para justificar a não contratação de mulheres, incluem: “os passageiros se sentiriam assustados com uma mulher no comando”; “a esposa do capitão desaprovava” e também “no caso de uma parada não programada em que nenhum alojamento em quarto “single” foi disponibilizado, um piloto do sexo feminino seria colocado em uma situação comprometedor moralmente” (DAVEY & DAVIDSON, 2000).

Winter & Rice & Mehta (2014), advogam como os estigmas sociais influenciam na confiança sobre x piloto. Com as mulheres na aviação o estigma não estaria abandonado, conforme apontam:

Research also indicates that there are competing opinions of female integration into the airline cockpit. Some males tended to remain chauvinistic in their comments, while others were more

accepting of the addition of women into the pilot population. Women expressed concerns over having to still earn respect of their male colleagues. These findings suggest that stigmas have played a role in participants' viewpoints toward women (WINTER; RICE; MEHTA, 2014, p. 01).

A fala de Lili já deixar transparecer como os preconceitos vêm mascarando-se:

(...) claro que a convivência é intensa mas eles acabam te tratando tão naturalmente que **esquecem que tu é uma mulher ali** em certas ocasiões... (LILI, estudante, 20 anos, grifos meus).

A fala acima apresentada é de extrema relevância para mostrar como, ao mesmo tempo em que declaram carinho por seus colegas, as entrevistadas mascaram o preconceito que sofrem. Como percebe-se:

(...) na maioria das vezes, é normal, **como se tu fosse um gurizinho que tá ali**. (...) Eu prefiro eu seja assim, do que eles ficarem 'ai não, ela é mulher eu não posso falar isso!'. Porque senão eu começo a me sentir mal... (ALINE, estudante, 19 anos, grifos meus).

(...) eu estou mais acostumada assim a viver no meio de homem. **Se eles falam besteira eu nem dou mais bola**, a galera fala e você tem que dar risada (JULIANA, instrutora de voo, 22 anos, grifos meus).

Helena já percebe que para acompanhar o curso com os colegas homens tem de se neutralizar, tentar ao máximo não chamar a atenção, mas ainda assim não percebe tais atitudes como sendo reflexos de uma discriminação sofrida:

(...) que eu acho **que tu tem que ficar meio neutra** sabe, pra conseguir seguir junto... (HELENA, estudante, 20 anos, grifos meus).

Já outras já percebem que a discriminação está presente, geralmente de forma não revelada, mas sim nas entrelinhas das atitudes:

A gente vê, ouve muita coisa, **é tudo muito sutil, é nas entrelinhas**... mas nossa, a gente ouve cada absurdo que... isso é uma das coisas que tem me decepcionado bastante assim, de... Tu ainda é uma mulher ali dentro, entendeu? (LUANA, piloto comercial, 22 anos, grifos meus).

(...) quando você entra na sala os guris ficam de reparando, então tipo, **o professor fica fazendo piadinhas de mulher**, tipo ‘loira burra’ sabe? Ou ‘lembra que isso aqui é um rabo e isso aqui é um peito’, são piadinhas que fazem você se sentir mal sabe... (THAYSE, estudante, 18 anos, grifos meus).

De acordo com Chies (2010), existem duas identidades, a identidade para si e a identidade para o outro. Ambas são inseparáveis e sendo assim, são problemáticas, pois, segundo a autora, o “eu” nunca pode ter certeza da sua própria identidade, indo então buscar uma identificação com o outro (a identidade para o outro). A autora ainda afirma:

Em torno das relações sociais, nunca podemos ser realmente o que somos como essência, porque as atividades dos indivíduos estão normatizadas, tendo em vista manter a estrutura social, conservar as identidades produzidas: ‘a posição de mim [...] me identifica, discriminando-me como dotado de certos atributos, de predicções, que me dão uma identidade considerada formalmente como atemporal’. Assim, a identidade é posta sob a forma de personagem (p. 520).

Essa constante troca entre a identidade para si e a para o outro exige um constante ajuste entre “como eu me vejo”, “como as pessoas me veem” e as expectativas advindas dessa relação (CHIES, 2010). No caso das pilotos, percebe-se como elas interiorizam os atos discriminatórios sofridos diariamente como algo natural da profissão.

Essa necessidade do elo entre a auto identificação e a necessidade de pertença a um grupo, faz com que estas mulheres introjetem esses atos discriminatórios que enfrentam, como algo natural.

A discriminação contra a mulher está tão disseminada na sociedade, que muitas vezes, não se percebe a sua presença. Os assédios são inúmeros; as piadas pejorativas que incitam a incapacidade da mulher para certas atividades também. Entretanto, a reprodução destes atos não se dão apenas por homens, acontecem também pelas próprias mulheres.

Heleieth Saffioti (1987), afirma como esse processo de naturalização da discriminação é exclusivamente sociocultural. Fato este corroborado pela pesquisa de Davey & Davidson (2000) sobre as mulheres pilotos, onde concluem que estas não alteraram a cultura aeronáutica, elas apenas se conformaram com as tradições masculinas do meio e procuraram se adaptar a elas:

(...) the results also illustrated that female pilots had not changed the culture, but had had to conform to traditionally masculine values and practices. This was evident in their attitudes towards socializing down route (when pilots stay overnight at their destination before returning one or more days later) and humorous comments from male colleagues. As a result of the culture, there was also a tendency for female pilots to downplay any continuing problems arising from gender and to resist steps to promote equality (p. 203).

De acordo com Chies (2010), o preconceito em relação às mulheres é introjetado devido ao medo que estas mulheres sentiriam de que a estrutura social, pilar de sustentação da discriminação de gênero, se desmanchasse como um “castelo de areia”. Desta forma, as mulheres pilotos não costumam levar para o lado pessoal as piadas e chacotas que ouvem. Para Davey & Davidson (2000), elas não costumam denunciar estes atos aos seus empregadores por terem receio de que ao fazer isso, estarão dando ainda mais motivos para serem zombadas pelos colegas.

A visão androcêntrica é assim continuamente legitimada pelas próprias práticas que ela determina: pelo fato de suas disposições resultarem da incorporação do *preconceito desfavorável* contra o feminino, instituído na ordem das coisas, as mulheres não podem senão confirmar seguidamente tal preconceito (BOURDIEU, 2003, p. 44).

Sendo assim, a mulher teria sempre de se adaptar às situações onde a hierarquia dominante é a masculina:

Uma mulher que escolhe uma profissão, que teve em sua origem e desenvolvimento uma caracterização masculina, deverá possuir os atributos valorizados no contexto de trabalho dessa carreira e a esses ela deverá se adaptar, pois esses aspectos normalmente são estimulados ou mesmo dirigidos somente aos homens em sua educação. Especificamente estamos falando de uma linguagem própria que também é um veículo de segregação do mundo masculino e feminino e que é transposto a esses ambientes de trabalho como uma forma de preservar aquela determinada atuação profissional como unicamente dos homens (CHIES, 2010, p. 526).

A fala de Teresa demonstra como em algumas situações elas se sentem mais pressionadas profissionalmente pelo simples fato de serem mulheres:

As pessoas te olham de uma forma diferente, e pensam que o que você faz, é algo de outro mundo, quando na verdade, não é! Por exemplo: Me perguntam muito do meu dia a dia, da minha rotina pelo simples fato de eu ser piloto! Mas e as comissárias? Eu tenho a mesma rotina que elas! E elas são esposas, mães, arrumam casa e etc... Mas o simples fato de eu usar outro uniforme e exercer outra função, já olham de forma diferente! E também como eu disse, no meio, é muito mais fácil lembrar de quem somos porque somos poucas ainda, do que lembrar dos meninos pelo nome! Então, temos sempre que cuidar a forma como nós portamos e comportamos! (TERESA, piloto de linha aérea, 27 anos).

De acordo com Davey & Davidson (2000), as mulheres pilotos tem um elevado grau de relutância em admitir problemas ou preconceitos. Quando os admitem, minimizam sua importância ou negam sua relação com o gênero, atribuindo-os geralmente à fatores individuais como confrontos de personalidade, falta de comunicação, etc.

We needed to consider why the female pilots presented such a positive image of the job and their male colleagues, and downplayed the significance of problems associated with being a woman. Throughout their university education, initial training and employment, female pilots were usually in male-dominated environments. As a result, many women came to identify with their male colleagues, rather than with other women and to prefer the company of men (DAVEY & DAVIDSON, 2000, p. 215).

Corroborando com o enunciado pelas autoras, está a fala de Aline e Helena, quando falam sobre suas colegas de classe mulheres:

Eu ando até mais com os guris do que com as gurias! (ALINE, estudante, 19 anos).

Normalmente as gurias da mesma turma, as vezes não se dão muito... (HELENA, estudante, 20 anos).

Muitas vezes estas mulheres ficam relutantes em admitir e/ou discutir problemas por já terem endossado práticas e tradições masculinas do campo aeronáutico, e ao admitirem a existência de problemas/conflitos, estariam mostrando um sinal de fraqueza.

Para Davey & Davidson (2000), estas mulheres adotam uma perspectiva de enfrentamento ativo. Ao ignorar sua feminilidade, seus problemas em potencial, elas evitam tornar-se irritadas e envolver-se em uma aura de vitimização. Entretanto, Luana conta uma história sobre uma situação de extremo sexismo que sofreu de um colega de profissão:

(...) essa semana me liga um cara que eu conheço que voa numa avião bem bacana, o chefe dele é bem legal, o cara faz voo pra tudo quanto é lugar (...). **Ele voa sozinho**, por que o tipo de avião que ele voa não requer um copiloto então ele me ligou perguntando como eu estava, o que eu andava fazendo que estava desaparecida, **se já tinha casado**, e eu respondi que não, que tava em casa, estudando e tal... e ele de novo, **já casou?... Não, não casei ainda. Ai ele, ainda bem né!?** E ficou nessa, ok. Ai ele dizia assim, **queria te convidar**

pra jantar, mas sei que se te convidar tu não vai... Ai eu falei, olha, **eu tenho namorado**, eu acho que você entende que fica chato, se eu e você sairmos pra jantar... não vai ficar chato? Eu falei se fosse sua namorada você ia gostar? eu acho que você entende... Ai ele, não eu entendo, não sei o que... Daí continuou, **é, eu ia te convidar pra você fazer uns voos como minha copiloto** (por que aí eu ganho horas de voo né) **mas aí vai ficar chato né, teu namorado não vai gostar...** NOSSA, eu não sabia o que falar. Sério, por que tipo assim, se eu fosse jantar com ele, tudo bem! Vem fazer um voo comigo. Agora porque eu não fui, ele usou o argumento do meu namorado não gostar que eu fosse sair pra jantar que é uma coisa bem diferente de sair pra voar, que é mim é uma coisa extremamente profissional, do que eu sair voar com o cara. Daí **ele disse é por que se eu te convidasse pra jantar ia ficar chato pro teu namorado... então não vou te convidar pra voar também, vou empatar a sua carreira porque vai ficar chato pro teu namorado...** Fiquei tão braba!! (LUANA, piloto comercial, 22 anos, grifos meus).

O caso relatado por Luana exemplifica claramente o assédio que estas mulheres sofrem diariamente na profissão. Tais aspectos como a discriminação de cunho sexista e o assédio sexual são recorrentes no dia-a-dia de muitas pilotos. O ambiente majoritariamente masculino faz com que elas se sintam obrigadas a suportar assovios, cantadas e investidas de seus colegas, naturalizando estes como algo normal, apenas como “brincadeiras” dos colegas.

Apesar do relato de Luana, os demais depoimentos das pilotos mostram como a situação feminina na aérea da aviação vem melhorado com o passar dos anos, e elas percebem que se trata de um processo em andamento. Entretanto, elas continuam a enfrentar piadas sexistas, assédios, preconceitos tanto de colegas quanto de passageiros, mas agora de uma maneira mais discreta.

Além disso, observa-se como as mulheres não alteraram a cultura das companhias aéreas, que continuaram a ser dominadas pelos valores masculinos (com tradição militar); elas se adaptaram a estas práticas. Um exemplo disto é o caso relatado pela Aline, que disse se sentir “um gurizinho que tá ali” e que prefere que seja assim!

CONCLUSÃO

O fato de encontrarmos atualmente mulheres comandando aviões reflete mudanças ocorridas nas últimas décadas. Até alguns anos atrás não se imaginava que uma mulher poderia atravessar oceanos comandando uma aeronave de toneladas e, hoje em dia, apesar de ser raro, podemos encontrar mulheres nessas posições. Essa temática foi o foco da presente pesquisa, reiterando as mudanças históricas e estruturais ocorridas pela presença feminina nas cabines das aeronaves.

Entretanto, desde sua entrada no mercado de trabalho, as mulheres sofrem uma intensa discriminação. Oliveira (2008) aponta quanto as mulheres têm que lutar para legitimar seu espaço em todo o mundo. As ideias que colocam a mulher no espaço privado, sob sua “custódia” a família e o lar, são práticas antigas e tradicionais que contribuem para a perpetuação da desigualdade e impedem o processo de transformação das mudanças de comportamento. A partir desta lógica, uma das justificativas mais corriqueiras é que se as mulheres trabalhassem fora, elas não conseguiriam cumprir suas atividades domésticas e familiares.

A partir da década de 1960, a participação feminina no mercado de trabalho foi mais evidenciada. De lá para cá, as mulheres adentraram nos mais diversificados setores, mesmo nos com maior número de homens, como é o caso da ciência e tecnologia, mais especificadamente, no ramo da aviação. Entretanto, neste caso o número de mulheres ainda é incipiente. De acordo com Oliveira (2008), para a mulher o apreender a voar, o ingressar como piloto e fazer carreira em uma empresa do setor de transporte aéreo comercial significa competição (com os homens) e mudança de paradigmas tradicionais.

Como apontado anteriormente neste trabalho, viu-se que o desestímulo já começa na família. O fato da profissão tradicionalmente não ser vista com “bons olhos” para mulheres, faz com que estas muitas vezes não recebam apoio familiar. Entretanto, no caso das pilotos entrevistadas, nota-se como a maior parte delas teve muito apoio familiar, principalmente de seu pai, em diversos casos devido ao fato de que ele gostaria de ter sido piloto quando mais jovem. Desta forma, estes pais veem nas filhas, a possibilidade de materializarem um sonho seu de juventude.

Outro fator familiar decisivo na entrada das mulheres na aviação é o fator financeiro. A profissão de aviador requer um alto valor financeiro de investimento, cerca de R\$: 120.000,00 reais para ter o Curso Superior

com as horas de voo básicas. É um valor altíssimo, o qual normalmente requer da aviadora e sua família um planejamento de como irá se desenrolar seu treinamento. Por vezes, algumas mulheres para conseguir juntar dinheiro para realizar o curso de pilotagem, inicialmente fazem o curso de comissária de bordo, para então poder trabalhar e juntar o dinheiro necessário para seguir com seus estudos. Nota-se desta forma como é uma profissão elitizada, sendo difícil a inserção de alguém que não seja de classe média alta para cima.

Ainda acerca da questão familiar está incluso a questão da constituição da família e conseqüentemente a maternidade. Como visto através dos depoimentos das pilotos, é evidente a dificuldade de conseguir ter uma rotina, o que acaba por dificultar os relacionamentos amorosos destas mulheres, mesmo se este for com algum outro profissional da aviação. A maternidade também se inclui nas dificuldades da falta de rotina. Diversas aviadoras desistem da possibilidade de serem mães, justamente por estarem sempre voando, ou se não desistem, acabam postergando o máximo possível a chegada de um bebê.

Nesta pesquisa, bem como na literatura sobre a temática, constatou-se que o pilotar um avião independe de gênero, ou de ter força física. As habilidades necessárias não possuem sexo. Além disso, percebe-se, através das falas das pilotos, como a aviação tornou-se um espaço em que preconceitos e discriminações de todos os tipos aparecem.

Todavia, sob a ótica das capacidades físicas e intelectuais, já provou-se a muito tempo a inexistência de papéis apropriados apenas para mulheres ou apenas para homens. O que existe sim, é uma construção social e cultural que determina que a profissão de piloto de avião seja destinada aos homens e não às mulheres. Problemática apontada durante a pesquisa e, também, com a análise dos discursos das nativxs.

Mesmo possuindo o treinamento igual, as mesmas habilidades e qualidades necessárias para exercer sua profissão, as mulheres pilotos ainda necessitam, não apenas saber mais que seus colegas homens, como provar que são melhores, que são tão capazes quanto. Sobretudo, devido a intensa competição apresentada na área. Existe uma cobrança implícita no trabalho, uma exigência maior no desempenho de suas funções.

Os uniformes das empresas aéreas também devem ser considerados. Para as comissárias o traje transparece um ar de feminilidade, e sua postura gentil e prestativa, remete às qualidades femininas. Em contraponto, o traje das mulheres pilotos é exatamente o mesmo que o de seus colegas homens, deixando-se transpor a tradição

militar do uso dos uniformes. Mesmo utilizando maquiagem e arrumando-se, estas aviadoras permanecem com um semblante masculino devido ao uniforme.

Apesar de todas as dificuldades enfrentadas, aquelas que conseguem se inserir nessa profissão continuam sofrendo preconceitos, constantemente. Mesmo com todos os avanços alcançados, o preconceito e discriminação estão sim muito presentes, mas agora de maneira mais velada, sendo normalmente exposto nas entrelinhas. O assédio sexual é disfarçado em assovios e cantadas, sempre apresentados como “brincadeiras” de seus colegas, demonstrando como tais cenas já foram naturalizadas pelas aviadoras.

Sendo assim, a pesquisa deixou claro que a presença feminina na cabine de comando não alterou a cultura aeronáutica, as piadas e chacotas machistas ainda existem, entretanto, as pilotos se adaptaram aos valores masculinos e tradicionais da aviação. Elas passaram a tomar tais fatos como coisas normais da profissão, mostrando a naturalização do preconceito que sofrem.

Assim, no decorrer do processo de pesquisa foi possível inferir que a pouca representatividade feminina, observada nos cargos de piloto e nos altos cargos empresariais, na aviação comercial brasileira evidencia uma barreira invisível. As mulheres que permanecem no meio lutam constantemente para derruba-la, porém, como se sabe, o “telhado de vidro” ainda não está eliminado por completo.

REFERÊNCIAS

BALTHAZAR, Lucy L. **Eu quero voar: o retrato de um preconceito.** Lucy Lúpia Balthazar. – 2ª ed. rev e ampliada. – Rio de Janeiro, 1979.

BARROS, Henrique L. de. **Desafio de voar: brasileiros e a conquista do ar, 1709-1914.** São Paulo (SP): Metalivros, 2006.

BENZE, Rachel P.; FILHO, Edmundo E. **As mulheres em cargos gerenciais: aspirações e realização profissional, remuneração e cargos ocupados.** *In:* XXIII Encontro Nac. de Eng. de Produção – Ouro Preto, MG, 2003.

BIELSCHOWSKY, Pablo & CUSTÓDIO, Marcos da C. **A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro.** Revista Eletrônica Novo Enfoque, ano 2011, v. 13, n. 13.

BORGES, Carolina de C. **Mudanças nas trajetórias de vida e identidades de mulheres na contemporaneidade.** Psicologia em Estudo, Maringá, v. 18, n. 1 – jan/mar, 2013.

BOURDIEU, Pierre. **A dominação masculina.** 3 ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

BRASIL. (Constituição 1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** 35ª. Ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2012.

BRIZA, L. **As pioneiras do ar.** Revista de História, Maio de 2013. Disponível em: <<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos/as-pioneiras-do-ar>>. Acessado dia: 26/07/2014.

CACOUAULT, Marlaine. **Introdução: Variações nos ofícios femininos e masculinos.** *In:* As novas fronteiras da desigualdade: homens e mulheres no mercado de trabalho. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2003.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Luis Roberto. **A antropologia e seus compromissos ou responsabilidades éticas.** *In:* FLEISCHER, Soraya.

(Org.) Ética e regulamentação na pesquisa antropológica. Brasília: Letras Livres: Editora Universidade de Brasília, 2010.

CHIES, Paula V. **Identidade de gênero e identidade profissional no campo de trabalho**. Estudos Feministas, Florianópolis, 18(2): 352, maio-agosto/2010.

DAVEY, Caroline L.; DAVIDSON, Marilyn J. **The right of passage? The experiences of female pilots in commercial aviation**. Feminism & Psychology, 2000.

DE LIMA, Gabriela C. **Mulher, tecnologia, maternidade e aviação: superando obstáculos e vencendo desafios**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Aeronáuticas), Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

DOLE, Anderson. **Aviação comercial brasileira**. Editora Universitária/UFPb, João Pessoa, 1979.

FAY, Claudia. M.; OLIVEIRA, Geneci. G. de. **A vulnerabilidade das empresas aéreas diante do novo cenário mundial: O caso brasileiro**. In: IV Conferência Internacional de História Econômica & VI Encontro de Pós-Graduação em História Econômica - USP, São Paulo, 2012.

_____. **As mulheres que vestem terno X as mulheres que vestem saia**. In: Fazendo gênero 8 – Corpo, violência e poder. Florianópolis, 2008.

_____. **Aviação, tecnologia e sociedade: os primeiros voos no Brasil**. In: IV Congresso de história das ciências e das técnicas e epistemologia - UFRJ, Rio de Janeiro outubro de 2013.

_____. **Crises na aviação brasileira: a ordem internacional e as questões internas**. In: Indic. Econ. FEE, Porto Alegre, v. 30, n. 1, 2002.

_____. **Mulheres na cabine de comando: vencendo preconceitos e ocupando espaços masculinos**. 2006. Disponível em:

<http://www.fazendogenero.ufsc.br/7/artigos/C/Claudia_Musa_Fay_22.pdf>. Acessado dia: 03/03/2014.

_____. **Pilotos e comissários: profissão de homem e profissão de mulher?** In: VIII Congresso Iberoamericano de Ciência, Tecnologia e Gênero, 2010.

FRAISSE, Geneviève; PERROT, Michelle. **Ordens e Liberdades**. In: DUBY, Georges, PERROT, Michelle. (Orgs.). História das Mulheres no Ocidente. Porto: Edições Afrontamento, 1998, v. 4.

FONSECA, Claudia. **O anonimato e o texto antropológico: dilemas éticos e políticos da etnografia “em casa”**. Teoria e Cultura, v.2, n.1 e 2, 2008.

GEWEHR, Camilla de A. **Espectativas e realidades da tripulante técnico na aviação regular brasileira**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Aeronáuticas). Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2011.

GOMES, Sérgio B. V. **A indústria aeronáutica no Brasil: evolução recente e perspectivas**. In: BNDES 60 anos - perspectivas setoriais - Indústria Aeronáutica, 2012.

GROSSI, Miriam P. **Identidade de Gênero e Sexualidade**. Antropologia em Primeira Mão. n. 24, p. 1-18. Florianópolis, 1998.

HARAWAY, Donna. **Saberes Localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial**. Cadernos Pagu, n.5, 1995.

HIRATA, Helena; KERGOAT, Danièle. **A divisão sexual do trabalho revisitada**. In: As novas fronteiras da desigualdade: homens e mulheres no mercado de trabalho. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2003.

KANAN, Lilia A. **Poder e liderança de mulheres nas organizações de trabalho**. In: Revista O&S, Salvador, v. 17, n. 53, abril/junho – 2010.

KLÖPPEL, Bruna. **Ciência, excelência e gênero: um olhar antropológico sobre um laboratório de engenharia**. Trabalho de

Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Sociais). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

LOMBARDI, Maria R. **Mulheres engenheiras no mercado de trabalho brasileiro: qual seu lugar?** Revista Eletrônica FEE, vol 4, 2004.

MALAGUTTI, Antônio O. **Evolução da aviação civil no Brasil.** Consultoria Legislativa, Brasília (DF), agosto de 2001.

MESTRINARI, Débora de R. **Amélia Earhart.** Revista Eletrônica AeroDesign Magazine – Volume 2 – nº 2 – 2010.

NICHOLSON, Linda. **Interpretando o gênero.** *Estudos feministas.* Florianópolis, v. 8, n. 2, 2000.

OLIVEIRA, Geneci G. de. **Rota de colisão: A história das mulheres no “reservado” espaço da cabine de comando.** Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

PERROT, Michelle. **Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

PINHO, Lucy. L. P. B. A. de. **Vôo proibido: os apuros de uma pioneira.** Rio de Janeiro: L.L. Pinel Balthazar A. de Pinho, 1992.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, Blog do Planalto: **Com aumento do poder aquisitivo, brasileiro viaja mais de avião.** Disponível em: <<http://blog.planalto.gov.br/com-aumento-do-poder-aquisitivo-brasileiro-viaja-mais-de-aviao/>>. Acesso em: 08/09/2014.

PROBST, Elisiana R. **A evolução da mulher no mercado de trabalho.** 2003. Disponível em: <<http://www.posuniasselvi.com.br/artigos/rev02-05.pdf>>. Acessado dia: 03/03/2014.

PUCRS. **Ciências Aeronáuticas: Formando cidadãos para o mundo.** 2014.

QUELHAS, F. C. **Mulheres executivas no mercado de trabalho**. 2010. Disponível em: <
http://www.excelenciaemgestao.org/portals/2/documents/cneg6/anais/t10_0254_1213.pdf>. Acessado dia: 01/10/2014.

RIBEIRO, Elones F. **A formação do piloto de linha aérea: Caso Varig. O ensino aeronáutico acompanhando a evolução tecnológica**. Tese de Doutorado (Pós-Graduação em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

REIS, Ângela C. P. de R. **A influência do feminismo na escolha das mulheres por carreiras tradicionalmente masculinas**. In: Anais do Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia. 2013.

RODRIGUES, L. E. M. J.; LIMA, C. C. **Mulheres aviadoras, o pioneirismo de Ada Rogato e seus feitos históricos na Aviação Brasileira**. Revista Eletrônica AeroDesign Magazine, Volume 1, no. 1, 2009. Disponível em: <
<http://www.engbrasil.eng.br/revista/v112009/historia/har.pdf>>. Acesso em: 26/07/2014.

SAFFIOTI, Heleieth. **O poder do macho**. São Paulo: Moderna, 1987.

SCOTT, Joan W. **A mulher trabalhadora**. In: DUBY, G.; PERROT, M. História das mulheres no Ocidente: o século XIX. Porto, Portugal: Editora Afrontamento, 1991.

STANCKI, Nanci. **Divisão sexual do trabalho: a sua constante reprodução**. São Paulo, 2003. Disponível em: <
http://www.pucsp.br/eitt/downloads/eitt2003_nancistancki.pdf>. Acessado dia: 03/03/2014.

STREY, Marlene N. **A mulher, seu trabalho, sua família e seus conflitos**. In: STREY, Marlene Neves (Org). Mulher, estudos de gênero. São Leopoldo: UNISINOS, 1997.

WINTER, Scott R.; RICE, Stephen; MEHTA, Rian. **Aviation consumers' trust in pilots: a cognitive or emotion function**. International journal of Aviation, Aeronautics, and Aerospace. Vol. 01, article 02, 2014.

ZWERDLING, R. **Brasileiras pioneiras**. Revista Aero Magazine, Edição n. 229, Junho de 2013. Disponível em: <http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/brasileiras-pioneiras_1014.html>. Acessado dia: 26/07/2014.