

## **UMA ANÁLISE DA EVOLUÇÃO PROFISSIONAL DA MULHER NO MERCADO DE AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL**

**Adriane Nascimento Amaral<sup>1</sup>**

**Jairo Afonso Henkes<sup>2</sup>**

### **RESUMO**

Ao longo das últimas décadas, as mulheres têm dominado os ares, pilotando aviões e helicópteros no ramo da aviação e atuando também, no setor de manutenção de aeronaves. Setor este, historicamente, dominado pelos homens, o qual aos poucos se transformam a favor das mulheres. Uma atividade que requer muito foco e atenção, pois se trata da segurança e da vida de milhares de pessoas. No caso das mulheres isso faz parte da natureza delas, ao cuidar da sua família (casa, marido, filhos), ao mesmo tempo lidar com os estudos conciliando tudo isso ao profissionalismo. Nesta pesquisa, busca-se compreender como se dá a representação feminina no setor aeronáutico, especificamente no cargo de piloto e no cargo de manutenção de aeronaves. Profissões que por muito tempo eram consideradas exclusivamente masculina. Daí a importância de melhor compreender como está a inclusão da mulher nesse meio historicamente dominado por homens. Apesar dos avanços femininos, a presença delas no comando e na manutenção de aeronaves ainda é baixa. Percebe-se ainda, que são diversos fatores que influenciam a pouca participação feminina no setor, entre elas, está o desafio em conciliar estudos e trabalho, a prática da profissão e os custos financeiros para sua formação. As Companhias Aéreas e as Escolas de Aviação incentivam o ingresso delas na aviação por meio da troca de experiências com profissionais da área e através de cursos oferecidos para sua formação profissional. Desta forma, verificou-se através das entrevistas realizadas, que estas profissionais têm ido à luta e conquistado seu espaço no mercado de Aviação Civil no Brasil.

**Palavras-chave:** Mulher. Aviação. Piloto. Mecânico. Igualdade de Gênero

<sup>1</sup> Comissária de Voo (Aeroclube do Amazonas, 2007). Bacharel em Administração (Centro Universitário do Norte-UniNorte, 2014). Especialista em Gestão e Direito Aeronáutico Unisul, 2021). E-mail: adriane.n.amaral@gmail.com

<sup>2</sup> Doutorando em Geografia (UMinho, 2019). Mestre em Agroecossistemas (UFSC, 2006). Especialista em Administração Rural (UNOESC, 1997). Engenheiro Agrônomo (UDESC, 1986).

## **AN ANALYSIS OF WOMEN'S PROFESSIONAL EVOLUTION IN THE CIVIL AVIATION MARKET IN BRAZIL**

### **ABSTRACT**

Over the past few decades, women have dominated the air by flying planes and helicopters in the aviation industry, also operating in the aircraft maintenance sector. This sector has historically been dominated by men, which is gradually transforming in favor of women. An activity that requires a lot of focus and attention, as it is about the safety and life of thousands of people. In the case of women, this is part of their nature, when taking care of their family (house, husband, children), at the same time dealing with studies, reconciling all this with professionalism. This research seeks to understand how female representation occurs in the aeronautical sector, specifically in the position of pilot and in the position of aircraft maintenance. Professions that for a long time were considered exclusively male. Hence the importance of better understanding how the inclusion of women is in this historically male dominated environment. Despite women's advances, their presence in command and maintenance of aircraft is still low. It is also noticed that there are several factors that influence the low participation of women in the sector, among them is the challenge of reconciling studies and work, the practice of the profession and the financial costs for their training. The Airlines and Aviation Schools encourage their entry into aviation through the exchange of experiences with professionals in the field and through courses offered for their professional training. Thus, it was verified through the interviews, that these professionals have gone to the fight and conquered their space in the Civil Aviation market in Brazil.

**Keywords:** Woman. Aviation. Pilot. Mechanical. Gender equality.

### **1 INTRODUÇÃO**

Desde o século 19, as mulheres foram categorizadas como sendo o “sexo frágil”, seres fracos e indefesos que necessitam sempre da presença masculina para lhes auxiliar. A elas, ficava estabelecido 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.

Perrot (1998, p. 186), aponta que “o século 19 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”.

Entretanto, a autora também mostra como foi justamente no século 19 e início do século 20, 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 19 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 21, ainda se observa 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. Oliveira (2008), verificou 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. Conseqüentemente, dentro desta lógica, o comando está diretamente ligado ao poder, logo só quem poderia comandar seriam os homens.

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 ínfimo, enfrentam as possíveis dificuldades encontradas no rompimento das barreiras nesse campo que se constituiu no século 20 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 se fazia referência às mulheres pilotos como “pilotas”, elas sempre me corrigiam, e diziam que a maneira correta de falar era “piloto”, no masculino. A denominação “pilota” no feminino não está errada segundo o Dicionário de Português Online, 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 sua escolha.

Este artigo analisou a evolução das mulheres na aviação comercial brasileira, campo dominado por homens, verificando as seguintes questões: a) ao longo das últimas duas décadas, como ocorreu a entrada das mulheres no campo da aviação, especificamente pilotando aviões e mecânicos de voo; b) observar como as diferenças de gênero são produzidas na profissão de aviador/a; c) investigar os problemas vividos pelas mulheres no setor de aviação brasileira; d) entender o ponto de vista das pilotos e mecânicos de voo em relação ao seu lugar na profissão; d) analisar as oportunidades de crescimento profissional no setor e como pilotos e mecânicos de voo mulheres estão sendo melhor/mais aceitas agora na profissão.

## 1.1 CONTEXTO E PROBLEMA

Diversas áreas da aviação antes ocupadas preferencialmente por homens agora contam com a presença feminina, apesar de ser ainda minoria, essa presença vem aumentando com o passar dos anos e a capacidade destas mulheres faz com que elas cheguem a cargos que jamais imaginariam, como a de piloto e mecânico de voo.

As mulheres vêm ocupando cada vez mais espaço no mercado de trabalho na área da aviação, isso significa que a capacidade delas é exuberante em pilotar

máquinas de alta potência. Elas estão provando que não só os homens podem atuar nessa área, uma vez que surgiu essa nova oportunidade de piloto e mecânico de aeronaves.

A atuação como comissária de voo, nasceu do desejo de pilotar, com o passar do tempo houve um crescimento no número de mulheres que procuram o mercado da aviação (DECOLE SEU FUTURO, 2020). Nesse sentido, as mulheres enfrentam muitos desafios para chegar aos seus objetivos, mas surpreendem pessoas com o seu potencial, deixando de lado aquela ideia de trabalhar apenas como aeromoças, encorajando-se para outras oportunidades, buscando novas perspectivas, sonhos, salários, reconhecimento e benefícios independente de gênero.

As oportunidades aparecem gradualmente, embora o papel da mulher na sociedade esteja crescendo cada vez mais, são muitos os desafios a serem enfrentados para melhorar o acesso delas aos postos de trabalho, cargos de liderança, ser promovida com melhores salários e cargos acima dos pré-estabelecidos. Outro grande desafio é efetivar seus direitos sobre a liberdade social e individual, a sua segurança, bem-estar, seu desenvolvimento, a igualdade e a justiça, embora seja uma missão difícil, não impossível e deve ser garantida. Para isso, o direito de equidade deve ser manifestado como senso de justiça baseando-se no respeito e igualdade de direitos.

Agenda 2030 aprovada na Assembleia Geral das Nações Unidas em 2015, quando 193 Estados- Membros aprovaram os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, que foram elaborados a partir de projetos desenvolvidos para os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio- ODM, criado no ano de 2000 e concluído no ano de 2015. Os ODM conseguiram reduzir pela metade a extrema pobreza, alcançar a educação igualitária primária para as meninas e meninos. (AGENDA 2030, 2015).

Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, demonstrados na Figura 1 a seguir, contêm 169 metas, que serão acompanhados por meio de indicadores, que mesclam as três dimensões do desenvolvimento sustentável: a econômica, o social e o ambiental vão além dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio. Esses objetivos juntos estão na Agenda Global que prevê metas que devem ser

alcançadas até 2030, para equilibrar a prosperidade humana com a proteção do planeta servindo de extrema importância para todas as nações (AGENDA 2030, 2015).

Figura 1- Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.



Fonte: Agenda 2030 (2015).

A igualdade de gênero não é apenas um direito humano fundamental, mas é a base necessária para a construção de um mundo pacífico, próspero e sustentável. O esforço do alcance do ODS 5 é transversal à toda Agenda 2030 e reflete a crescente evidência de que a igualdade de gênero tem efeitos multiplicadores no desenvolvimento sustentável, além de garantir a participação plena e efetiva das mulheres e a igualdade de oportunidades para a liderança em todos os níveis de tomada de decisão na vida política, econômica e pública como também acabar com todas as formas de discriminação contra todas as mulheres e meninas em toda a parte (AGENDA 2030, 2015).

## 1.2 OBJETIVOS

O presente trabalho analisou a evolução do mercado de aviação em relação às oportunidades profissionais para mulheres nas atividades da aviação civil no Brasil, e especificamente procurou: Estudar sobre a presença das mulheres e suas oportunidades de crescimento profissional no setor de aviação civil brasileira; Compreender como são encarados os desafios para uma atuação eficaz da mulher na área de aviação civil considerando suas vidas particulares, família e filhos; Descrever a evolução da mulher no mercado de trabalho brasileiro da

aviação civil de 2009 a 2019; e ainda avaliar o aumento na participação feminina nos postos de trabalho da aviação civil brasileira.

Procurou-se ainda identificar a perspectiva da inserção da mulher no mercado de trabalho, com uma análise da evolução profissional da mulher no mercado de aviação civil no Brasil. O Estado brasileiro se dispôs a assegurar a igualdade de gênero entre homens e mulheres, que devem ser tratados igualmente sem discriminação e que as mulheres também têm um papel importante em qualquer lugar, garantindo a sua participação plena e efetiva com igualdade de oportunidades para funções todos os níveis de tomada de decisão, seja na vida política, econômica e pública (AGENDA 2030, 2015).

## **2 REVISÃO TEÓRICA**

### **2.1 MULHERES NA AVIAÇÃO**

Atualmente, as mulheres estão cada vez mais presentes comandando as cabines de aviões, impulsionadas pelas primeiras aviadoras que venceram o medo e preconceitos impostos pela sociedade da época para provar que não só tinham capacidade de estar naquelas posições, como também mereciam seu lugar naquele espaço, se tornando verdadeiros exemplos para a atualidade. Portanto deve-se registrar a “aviadora Tereza de Marzo, figura feminina precursora na arte de pilotar uma aeronave no Brasil, sendo considerada a primeira mulher a voar sozinha” (PINHO, 1992, p. 27).

Thereza de Marzo, filha dos italianos Affonso de Marzo e Maria Riparullo, manifestou interesse em voar quando tinha 17 anos, em 1920, após ver um avião passar pela janela de seu quarto. Ao falar do seu mais novo interesse houve uma grande agitação, principalmente da parte de seu pai que além de achar que sua filha estava louca dizia: “Imagem, meu Deus, minha filha quer voar! Mulher só foi feita para casar” (PINHO, 1992, p. 27).

Thereza pediu ao aviador Fritz Roesler para que lhe instruisse, pois, as aulas com os irmãos italianos estavam espaçadas demais uma das outras, e no dia 17 de março de 1922, pela primeira vez uma mulher brasileira realizou um voo solo. Já preparada realizou a prova do Brevê em 08 de abril de 1922 quando pilotou o

avião Caudron G-3, de 120 HP, tornando-se Piloto Aviador. Recebeu o diploma de número 76, da Federação Internacional de Aeronáutica, como demonstrado na Figura 2 a seguir, entrando assim, para a história da aviação brasileira. “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).

Figura 2- Brevê de nº 76 de Thereza de Marzo



Fonte: Aero Magazine Uol, (2016).

Após a saída de Tereza de Marzo da aviação, surgiu a oportunidade para que Anésia Pinheiro Machado tivesse lugar nos holofotes da época. Nascida em São Paulo em 05 de junho de 1902 realizou seu primeiro voo solo no dia 17 de março de 1922 e realizou seu voo de Brevê com o avião Caudon G-3, com seu Brevê emitido um dia após o de Thereza, no dia 09 de abril de 1922. Anésia tornou-se famosa por ser a primeira mulher piloto brasileira a levar passageiros a bordo de um avião e foi além, 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 voo longo sem escala que realizou de São Paulo ao Rio de Janeiro, em homenagem ao Centenário da Independência.

Anésia Pinheiro Machado recebeu o brevê de número 77, demonstrado na Figura 3, tornando-se a segunda brasileira “brevetada” pela Federação Internacional de Aeronáutica (ZWERDLING, 2013). Ela foi reconhecida e proclamada, durante a Conferência de Istambul em 1954, como Decana Mundial da Aviação Feminina pela Federação Aeronáutica Internacional (FAI). (BRIZA, 2013; ZWERDLING, 2013).

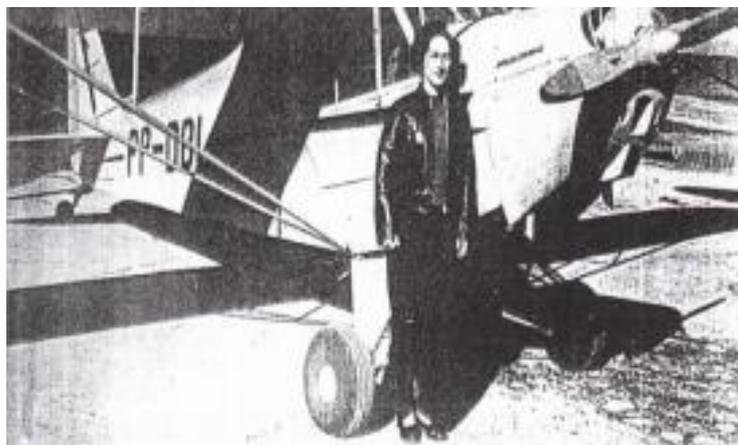
Figura 3- Brevê de nº 77 de Anésia Pinheiro Machado.



Fonte: Aero Magazine Uol, (2016).

Outra importante personagem da aviação nacional, foi Ada Rogato, filha dos italianos Guilherme Rogato e Maria Rosa Grecco Rogato. Ela nasceu em São Paulo em 22 de dezembro de 1920. 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. Tornando-se pioneira em inúmeras modalidades como se observa na Figura 4, a seguir (RODRIGUES & LIMA, 2009; PINHO, 1992).

Figura 4: Ada e o avião “Brasil” antes do reide pelas três Américas.



Fonte: Museu Casa do Aviador Barigui (2012).

Na 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, p.35).

Ada enquanto piloto 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 monoplano, assim como foi a primeira piloto (homem e mulher) a chegar a Ushuaia, “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”, “Gaivota 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, se deu em uma homenagem realizada pelos Correios, em 2000, figura 5, 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 5- Selo postal em homenagem à Ada Regato.



Fonte: Eudyryj Word Press, (2011).

Outra pioneira foi Lucy Lúpia Balthazar, filha de Edmundo Pereira Baltazar 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. 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 Sieghardt, já piloto, 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). “Sua 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”, registrado na figura 6 (BALTHAZAR, 1979, p. 55).

Figura 6- Lucy Lúpia em seu primeiro voo comercial.



Fonte: Pinho (1992, p. 188).

Mas as dificuldades não haviam acabado. Lucy continuou à procura de emprego fixo ainda por muito tempo, porém, sempre fazendo alguns trabalhos *freelancer* 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).

Com o passar do tempo, as mulheres demonstraram ser muito mais eficientes e determinadas para seguir sua vida na aviação, rompendo o paradigma de que é uma carreira masculina. São esses exemplos de superação, coragem, determinação e dedicação à profissão, que impulsionam novas mulheres a seguirem firmes em suas escolhas na área da aviação. Compreende-se que os aspectos fundamentais nas suas escolhas estão baseados no querer, motivando um estímulo que a impulsiona na realização dos seus objetivos. Essas forças motivadoras é que orientam na escolha de qual profissão querem exercer. Isso ocorre porque o número de profissões se amplia cada vez mais, o mercado de trabalho torna-se mais exigente e competitivo, pois a tecnologia abre novos campos de trabalho. Mas como elas encaram e administram a vida profissional e a pessoal?

A presença da mulher na aviação é marcada pela habilidade de desenvolver várias tarefas com muito cuidado nos detalhes, procuram ter mais paciência e maior persistência, sendo pontos que podem ser um diferencial no mercado de trabalho, associando suas habilidades profissionais com as habilidades pessoais, pois sem dedicação, esforço e equilíbrio não é possível chegar lá.

## 2.2 FUNÇÕES MAIS OCUPADAS POR MULHERES NA AVIAÇÃO

### 2.2.1 O Papel das Comissárias de Voo

No início da aviação, as empresas passaram a inserir dentro do avião uma nova personagem, a aeromoça, conhecida tecnicamente como comissária de bordo, que tem como função executar as tarefas específicas do serviço de bordo, com sutileza e presteza, aliadas às 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, registrada na Figura 8. 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). Outro papel fundamental delas é zelar pela

segurança a bordo, suas atividades estão em realizar o fechamento das portas, colocá-las em automático, verificar a posição dos assentos para a decolagem, garantir que os passageiros estejam com o cinto de segurança, assegurar-se de que os passageiros estejam sentados em momentos de turbulência. Além disso, a tripulação também deve instruir e tirar dúvidas relacionadas à segurança que os passageiros possam ter, como referentes às saídas de emergência por exemplo, mesmo sendo bastante rara uma situação de emergência pode acontecer a qualquer momento.

Os profissionais comissários de voo são o cartão postal das companhias aéreas, elas que fidelizam e trazem novos clientes, logo, estão preparadíssimos para exercerem sua função com disciplina e responsabilidade, pois essa função vai muito além de sorrir, cumprimentar e servir os clientes, estão ali em contato direto com os passageiros, zelando pela segurança, orientando-os, ajudando-os em suas necessidades, além de trazerem tranquilidade durante o voo.

No que tange os comissários de voo, segue uma série de pré-requisitos além dos conhecimentos técnicos, tem as exigências comportamentais e com relação a aparência, como se demonstra na Figura 7 a seguir. Sobretudo, é preciso ter uma postura mais conservadora e progressista agindo de acordo com a identidade da companhia, cabendo ao próprio comissário de voo ter bom senso. “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).

Figura 7- Comissárias de voo.



Fonte: Ceab Brasil (2020).

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, pode-se ver também na Figura 8 a seguir, como a vestimenta pode estar associada à alocação de papéis sociais de gênero.

Figura 8 - Ellen Church (1ª Comissária de voo do mundo)



Fonte: Ceab Brasil, (2008).

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. Ainda Oliveira (2006), destaca que apenas comissários homens podiam casar e ter filhos, enquanto as aeromoças deveriam continuar solteiras se tivessem filhos, era comum serem demitidas.

### 2.2.2 O Papel das Agentes de Aeroporto

Assim como pilotos e comissários de voo nos ares, toda a companhia aérea conta também com uma equipe em terra, que são os agentes de aeroporto, profissional de solo, que atua no atendimento a passageiros e funções operacionais (check-in, embarque, desembarque, coordenação, setor de bagagens, rampa, entre outros) (Figura 9).

Figura 9- Agente de Aeroporto.



Fonte: Ceab Brasil, (2017).

Essa profissão cresce no Brasil proporcionando possibilidades de crescimento profissional, pois pode começar como atendente ao público e evoluir até o cargo de direção, por exemplo.

### 2.3 MULHERES PILOTO

Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil- ANAC (2020), o número de mulheres com licenças para voar como piloto aumentou, mas ainda não são 2% em comparação a classe masculina. Em 2020 a ANAC promoveu um Web Seminário sobre a Proposta de Emenda ao RBAC nº 61, proposta que é parte do programa voo simples, que tem como objetivo modernizar e desburocratizar as regras da aviação geral intitulado: “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”, que inclui mudanças nos requisitos de validades das habilitações dos pilotos de critérios de treinamento para piloto e copiloto de aeronaves TIPO e a revisão da periodicidade de treinamento em simulador de voo para pilotos de aeronaves Tipo<sup>1</sup>.

Com o advento de novas oportunidades essa premissa vem se modificando aos poucos, argumentação que prioriza a prática efetiva de transformação da realidade em oposição a atividade puramente teórica. Wohl (1994), destaca em sua obra o pensamento preconceituoso e exagerado senso de orgulho machista, dos homens à época, sobre as mulheres atuarem na área da aviação sugeria assim:

---

<sup>1</sup> Disponível em: [www.anac.gov.br/noticias/2020/anac-realiza-webinário-sobre-proposta-de-emenda-ao-rbac-61-dia](http://www.anac.gov.br/noticias/2020/anac-realiza-webinário-sobre-proposta-de-emenda-ao-rbac-61-dia) 04/11/2020.

A maior parte dos pilotos homens acreditava que a mulher não tinha nada que fazer no céu. Elas eram temperamentais, propensas ao pânico e não tinham força física para emergência. Voar era perigoso e mulheres não tinham o direito de arriscar a sua vida e a dos outros. Por isso muitos homens eram relutantes em dar treinamentos às mulheres e em vender aviões a elas (WOHL, 1994, p.279-280).

Desde cedo a sociedade tenta impor quais são os papéis de cada gênero em relação aos meninos e meninas, colocando em suas cabeças qual é o tipo de profissão que está mais apta a eles hoje, porém, essa ideia se modifica e a carreira de piloto no papel feminino cresce cada vez mais no mercado de trabalho.

Observa-se nas Figuras 10 e 11 a seguir, Mulheres Piloto, que demonstram competência em pilotar aeronaves e mostram que para conquistar esse espaço que era exclusivo dos homens, é necessário muito estudo e persistência.

Figura 10- Mulher piloto de helicóptero.



Fonte: Abc do abc, (2018).

A sociedade nunca imaginava que a mulher seria tão competente quanto o homem em exercer cargos de liderança e ao ver a mulher exercer a função de piloto comercial -comandante- por exemplo, o espanto é ainda maior.

Figura 11- Piloto de avião comercial.



Fonte: Blog Decole seu futuro, (2020).

O espaço de trabalho de homens e mulheres não são fixas e nem delimitadas, pois sociedades e épocas diferentes podem possuir diferentes

entendimentos quanto ao que seria mais apropriado para cada gênero, como explica Cacouault (2003, p.33):

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.

Isto está explícito no texto da nossa Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 em seu preâmbulo:

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembleia Nacional Constituinte para instituir um Estado Democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus (BRASIL, 1988).

## 2.4 MULHERES NA MANUTENÇÃO DE AERONAVES

Na área de manutenção de aeronaves também não poderia ser diferente, o público feminino também tem sido visto atualmente em cursos de mecânica e é bastante comum a presença de mulheres na manutenção de aeronaves, com o percentual de mulheres interessadas crescendo significativamente. Isso, sem falar que deixam o ambiente mais suave.

A estudante do curso de Mecânico de Aeronaves da AEROTD na modalidade EAD (Ensino a Distância), Renata dos Santos Carvalho, de Brasília/DF, foi a primeira aluna a fazer estágio na WIP Aviação-Goiânia, que é uma oficina parceira da AEROTD para realização das aulas práticas em manutenção de aeronaves. (DECOLE SEU FUTURO, 2020). Ela é formada como Comissária de Voo e está cursando Ciências Aeronáutica, conforme ilustra a Figura 12 seguir.

Figura 12- Mulheres na manutenção de aeronaves.



Fonte: Blog Decole seu futuro, (2020).

A princípio, percebe que a maioria das mulheres entram na aviação como comissária de voo, e com o passar do tempo desperta o desejo em aprimorar suas habilidades em novas profissões que vem surgindo como oportunidades e desafios com a ânsia em querer mais.

## 2.5 EVOLUÇÃO DO MERCADO FEMININO NA AVIAÇÃO

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”.

Os estudos sobre gênero iniciaram de fato com pesquisadoras norte-americanas, que passaram a utilizar a categoria “gênero” 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). O movimento de modo geral, que é representado pela Figura 13, a seguir, 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).

Figura 13- Surgimento do movimento feminista.



Fonte: Toda Política (2019).

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 se abriu 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 “gênero” 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).

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).

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 (BOURDIER, 2003, p. 41).

Pode-se notar como a representação da atividade masculina está sempre ligada à força física, raciocínio lógico, postura imponente, habilidade no comando, entre outras; já as habilidades femininas estão associadas à atributos como a paciência, doçura, bondade, delicadeza, fragilidade, entre outros. Porém, tais papéis atribuídos à homens e mulheres são construções sociais, nas quais relações de poder e hierarquia estão presentes (STANCKI, 2003).

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).

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

A construção da identidade do gênero perpassou os anos 80 e buscou elementos de equilíbrio com a presteza que a era tecnológica exigia e estabeleceu a construção da identidade do gênero, legitimando as orientações culturais, que geram diferentes tipos de escolhas, como um dos fatores de formação personificada. (SCOTT, 1991).

No Brasil, as mulheres conseguiram mais direitos após a elaboração da Constituição Federal de 1988, onde foi acrescentada e reconhecida a igualdade e a dignidade da pessoa humana, como está presente na Constituição Federal de 1988, em seu art. 5º, incisos I e XIII:

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;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer.

### **3 METODOLOGIA**

#### **3.1 TIPO DA PESQUISA**

A pesquisa caracterizou-se como exploratória, com procedimento bibliográfico, documental e com abordagem tanto qualitativa na apresentação do

estudo, quanto quantitativa para embasar a pesquisa, buscando os dados mais atualizados quanto forem disponíveis. A pesquisa aplicada visa gerar conhecimentos para uma aplicação prática objetivando a solução de problemas específicos. A natureza qualitativa busca a interpretação de fenômenos enquanto a quantitativa utiliza de técnicas numéricas para classificar e analisar os fenômenos estudados (LENZI et al., 2018, p. 10).

“A pesquisa bibliográfica é desenvolvida a partir de material já publicado enquanto a documental utiliza de materiais que ainda não receberam tratamento analítico” (GIL, 2009, Apud LENZI et al., 2018, p. 11). O estudo de caso é “um estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento” (GIL, 2009, p. 54). Entrevista: é a interação “de duas pessoas a fim de que uma delas obtenha informações a respeito de determinado assunto, mediante uma conversa de natureza profissional” (RAMPAZZO, 2007, p. 110). Já o questionário é um Instrumento “constituído por uma série ordenada de perguntas, que devem ser respondidas” pelo entrevistado (RAMPAZZO, 2007, p.112).

### 3.2 UNIVERSO E AMOSTRA DA PESQUISA

O universo desta pesquisa são as mulheres, profissionais que atuam como piloto e mecânicos na aviação civil, a população da amostra serão 4 (quatro) mulheres que atuam na área de piloto e 4 (quatro) na área da mecânica. Como o instrumento de coleta de dados, optou-se por entrevistas com mulheres atuantes na área como piloto e na manutenção de aeronaves, com perguntas semiestruturadas, do tipo objetivo, contendo cinco perguntas que foram encaminhadas e respondidas através de uma rede social digital (via WhatsApp). O trabalho foi estruturado para atingir os objetivos propostos, tendo sido composto da seguinte forma:

1ª Etapa: A pesquisa previa foi realizada através de conversa informal (via telefone) com as mulheres pilotos e as da manutenção que trabalham na aviação civil para que pudessem contribuir na realização da entrevista.

2ª Etapa: Foi constituída a entrevista com a aplicação das cinco perguntas para oito mulheres, sendo quatro pilotos e quatro mecânicas.

3ª Etapa: Foi utilizada para realizar a transcrição das informações colhidas nos depoimentos para inclusão nos resultados desta pesquisa.

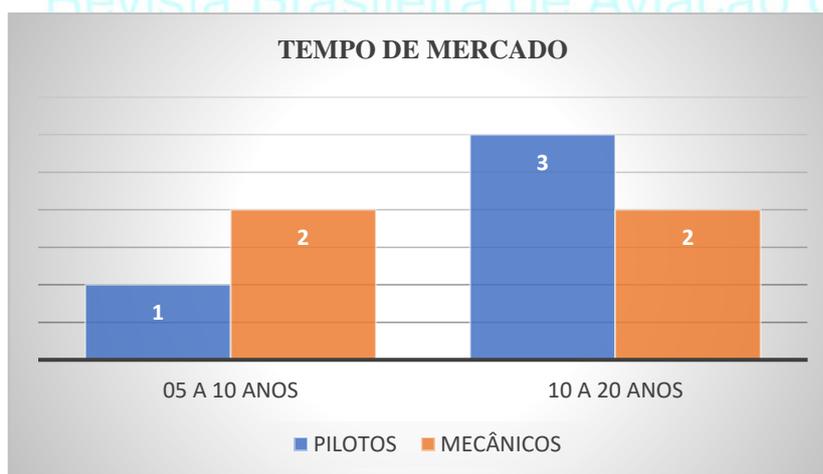
### 3.3 ANÁLISE DOS DADOS E RESULTADOS

Foi utilizado procedimentos estatísticos de tabulação de dados com informações colhidas nos depoimentos das mulheres que atuam na aviação brasileira para a conclusão nos resultados desta pesquisa através de entrevistas. A tabulação gerou gráficos para ilustrar a situação do problema do estudo que foram extraídos para melhor compreensão do leitor com os dados fornecidos.

O que de mais importante se pôde extrair desta pesquisa é que atualmente, o setor aéreo no que se refere ao avanço do papel da mulher na aviação civil brasileira, cresce cada vez mais, principalmente na área de piloto, onde percebemos através deste estudo que não é uma carreira nada simples de se alcançar, porém, com muito estudo e determinação, as mulheres que decidem optar por esta profissão, estão preparadas para superar todos os desafios, motivando também outras mulheres a entrarem neste mercado.

Nesta etapa foram analisados os resultados da pesquisa realizada com oito mulheres profissionais da aviação civil, conforme os gráficos a seguir:

Gráfico 1 - Tempo de serviço na aviação.



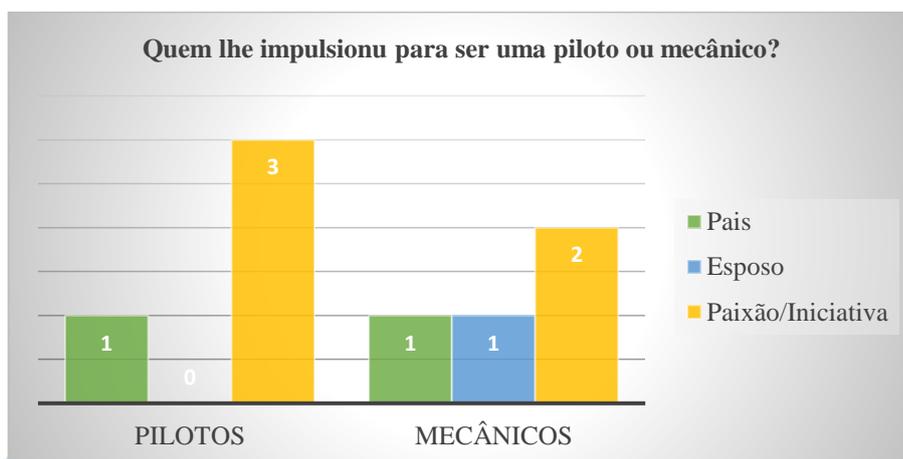
Fonte: Da pesquisa, 2020.

No gráfico 1 é apresentado o tempo de atuação no mercado que as entrevistadas estão atuando em suas respectivas profissões. Analisando as informações descrita no gráfico o tempo de mercado entre 05 a 10 anos está uma mulher piloto e duas mecânicas e entre 10 a 20 anos estão três mulheres piloto e

duas mecânicos. Tempo suficiente para uma demanda de responsabilidades além de desempenharem suas atividades com dedicação.

A motivação é uma força intrínseca, que vem do interior de cada pessoa, mas a influência de pessoas que acreditam no seu potencial contribuiu para impulsioná-las a chegar em seus objetivos, conforme ilustra o gráfico 2, a seguir.

Gráfico 2 - Motivação para a profissão.

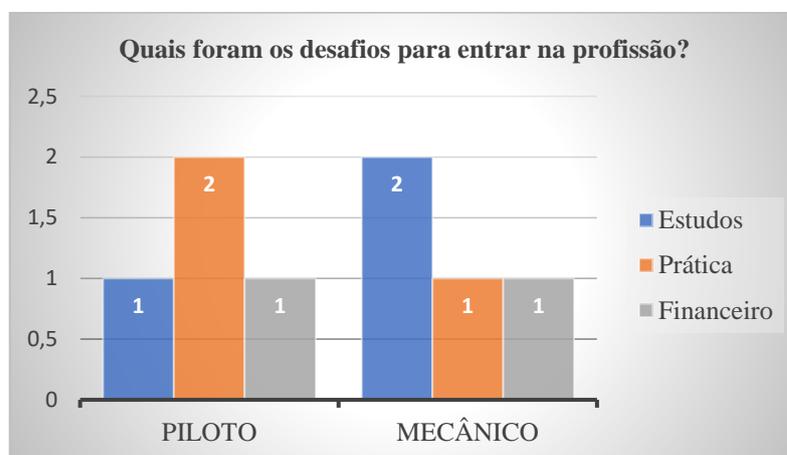


Fonte: Da pesquisa, 2020.

As pessoas responsáveis pelo sucesso dessas mulheres estão ligadas ao incentivo de pessoas próximas ou até mesmo do seu ego, conforme o gráfico 2 a paixão/ iniciativa pela aviação falou mais alto inspirado no querer pela escolha da sua profissão.

No decorrer da pesquisa, identificou-se alguns desafios enfrentados por estas mulheres, conforme ilustra o gráfico 3, mas que com determinação superou-os para se chegar nas suas respectivas profissões.

Gráfico 3 - Superação profissional.



Fonte: Da pesquisa, 2020.

As dificuldades existem, mas nada impede que estas mulheres determinadas alcance seus objetivos. Neste gráfico os desafios da maioria das pilotos, estão relacionados com a prática, enquanto que os desafios das mecânicas de voo estavam nos estudos.

Conforme se observa no gráfico 4 a seguir, o empoderamento social está ligado a consciência coletiva por parte das mulheres e é constituído de ações tomadas por mulheres que não se deixam ser inferiorizadas pelo seu gênero e tomam atitudes que vão contra o machismo imposto pela sociedade.

O que se pode perceber neste gráfico é que as respondentes acharam todos os itens de extrema importância no que tange a igualdade de gênero para o profissionalismo. Quando o assunto é motivação, é fundamental que a teoria esteja alinhada com a prática ou as ações motivacionais não causarão os resultados esperados.

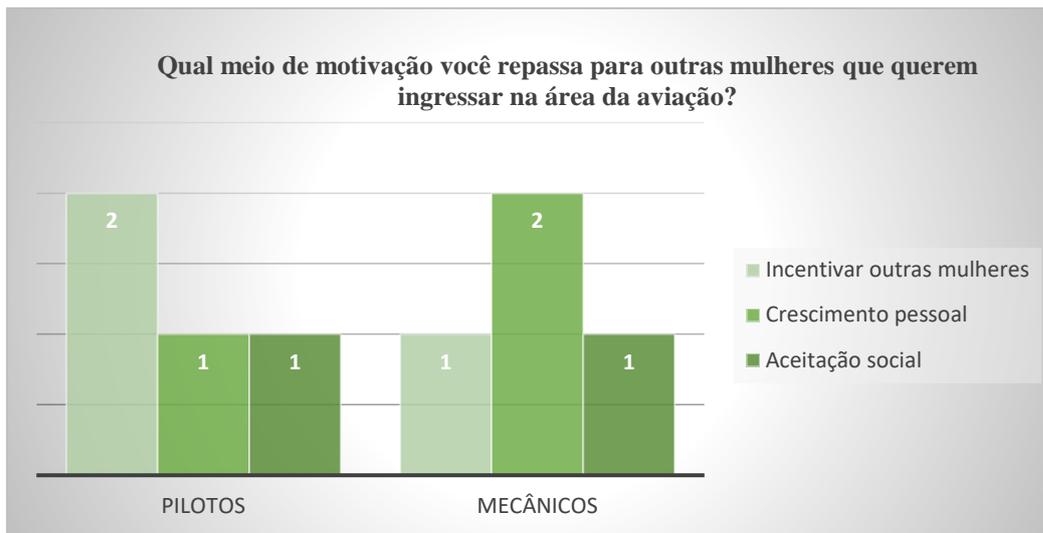
Gráfico 4 - Empoderamento Social



Fonte: Da pesquisa, 2020.

Afinal quando uma mulher se preocupa com o ingresso profissional de outra mulher no mercado de trabalhos que atua, aumentam a procura delas na profissão. Portanto, identificar talentos e habilidades podem otimizar o crescimento pessoal e a aceitação social, é o que ilustra o gráfico 5, a seguir.

Gráfico 5 - Motivar para o sucesso.



Fonte: Da pesquisa, 2020.

Motivar outras mulheres seria um incentivo fantástico para incluí-las no mercado da aviação. Observa-se que as mulheres pilotos profissionais, motivam outras mulheres a ingressarem na aviação, já as mulheres mecânicas de voo em sua maioria, motivam outras mulheres a alcançarem seus objetivos como um crescimento pessoal.

#### 4 CONCLUSÃO

Este artigo analisou os desafios, as desigualdades, as oportunidades e a evolução das mulheres na aviação. Uma área profissional que na visão da sociedade não é muito comum, mas vem apaixonando-as e despertando o seu interesse. O fato de se encontrar atualmente mulheres no comando e na manutenção das aeronaves, refletem as mudanças ocorridas nas últimas décadas, quebrando aquela mentalidade de que “voar não era para mulher”. Essa temática foi o foco da presente pesquisa, reiterando as mudanças históricas e estruturais ocorridas pela presença feminina nas cabines das aeronaves.

Como apontado anteriormente neste trabalho, viu-se que o desestímulo começou na família, pois tradicionalmente esta área de trabalho não era “bem vista”, para mulheres. Entretanto, quando o propósito é saber a opinião delas sobre

a sua evolução profissional no mercado da aviação civil, as entrevistadas veem isso como um crescimento pessoal, aceitação social, e a maior parte delas buscam realizar seus objetivos baseadas no querer. Desta forma, incentivar outras mulheres também exige uma evolução na abertura e fortalecimento feminino na ocupação destas funções, o que revela um resultado positivo em relação à sua valorização social.

Todavia, quando se procura a igualdade de gênero, isso significa afirmar que homens e mulheres devem ter os mesmos direitos, deveres e obrigações e serve para balizar a construção de uma sociedade livre de preconceitos e discriminações, reconhecendo e valorizando a competência das mulheres e seu papel na sociedade.

## REFERÊNCIAS

BRASIL, **Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)**. Institucional, 2020. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/Lei 11.182 de 25/07/2005/Planalto](http://www.planalto.gov.br/Lei%2011.182%20de%2025%2F07%2F2005%2FPlanalto)> Acesso em: 19, nov. 2020.

BRASIL, **Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)**. Institucional, 2020. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/Lei 13.709 de 14/08/2018/Planalto](http://www.planalto.gov.br/Lei%2013.709%20de%2014%2F08%2F2018%2FPlanalto)> Acesso em: 19, nov. 2020.

BRASIL, **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**, Institucional 2020, Disponível em: [www.planalto.gov.br/preambulo](http://www.planalto.gov.br/preambulo) e art.5º, incisos I e XIII.

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

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

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: 26/11/2020.

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.

CAVALCANTI, Marcelo; MOREIRA, Enzo. **Metodologia de estudo de caso**: livro didático.3. ed. rev. e atual. Palhoça: Unisul Virtual, 2008.

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.

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

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

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.

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.

ONU. **Objetivos do Desenvolvimento Sustentável**. Agenda 2030. Disponível em : [http://www.agenda2030.com.br/saiba\\_mais/publicacoes](http://www.agenda2030.com.br/saiba_mais/publicacoes): Acessado em 20/11/2020.

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

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.

PINTO, Celia Regina. **Feminismo, história e poder**. Revista de Sociologia e Política, v.18, no.36, 2010.

QUELHAS, F. C. **Mulheres executivas no mercado de trabalho**. 2010.

RAUEN, Fábio José. **Roteiros de investigação científica**. Tubarão: Unisul, 2002.

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.

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

SCOTT, Joan. **Gênero: uma categoria útil de análise histórica.** In: Educação e Realidade: Gênero e Educação. Porto Alegre V.16, n. 2, jul. /Dez, 1991.

SILVA. E. L, et al. **Metodologia da pesquisa e elaboração da dissertação.** UFSC, 2005.

STANCKI, Nanci. **Divisão sexual do trabalho: a sua constante reprodução.** São Paulo, 2003. Disponível em: <  
[http://www.pucsp.br/eitt/downloads/eitt2003\\_nancistancki.pdf](http://www.pucsp.br/eitt/downloads/eitt2003_nancistancki.pdf)>.

WOHL, Robert. A passion for wings: aviation and the western imagination. 1908-1918. London: Yale University, 1994, p. 279-280.

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](http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/brasileiras-pioneiras_1014.html)>.

Figura 1, **ONU. Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.** Agenda 2030. Disponível em: [http://www.agenda2030.com.br/os\\_ods/](http://www.agenda2030.com.br/os_ods/); Acessado em 20/11/2020.

Figuras 2 e 3, **UOL. Aero Magazine.** Disponível em: [https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/brasileiras-pioneiras\\_1014.html](https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/brasileiras-pioneiras_1014.html). Acessado em: 20/11/2020.

Figuras 4, **Casa do Aviador Barigui.** Disponível em: [facebook.com/Museu-casa-do-aviador/](https://www.facebook.com/Museu-casa-do-aviador/) Acessado em: 20/11/2020.

Figura 5, **Eudvrj Word Press.** Disponível em: <https://eudvrj.wordpress.com/2011/10/03/a-fantastica-mulher-aviadora-ada-roгато/>:Acessado em 20/11/2020.

Figura 7, 8, 9, **Ceab Brasil.** Disponível em : <https://ceabbrasil.com.br/blog/historia-aeromoca-comissario-bordo/> Acessado em 20/11/2020.

Figura 10, **Abc do Abc.** Disponível em : <https://www.abcdoabc.com.br/abc/noticia/profissao-mulher-piloto-helicoptero-61887/>Acessado em 20/11/2020.

Figura 11 e 12, **Decole seu futuro.** Disponível em: <http://www.aerotd.com.br/decoleseufuturo/mulheres-na-aviacao-oportunidades-e-desafios>. Acessado em 20/11/2020.

Figura 13, **Toda Política.** Disponível em: <https://www.todapolitica.com/movimento-feminista/>. Acessado em 20/11/2020.

