

CENÁRIO ATUAL DA PARTICIPAÇÃO DAS MULHERES NOS CARGOS DE PILOTA E COPILOTA NAS TRÊS MAIORES COMPANHIAS AÉREAS DO BRASILJúlia Gontijo de Oliveira Pereira Lima¹Monique Pfau²**RESUMO**

Ao longo da história, as mulheres participam do mercado de trabalho cada vez mais. As mulheres também estão crescentemente se inserindo em cargos até então masculinizados, como por exemplo, o mercado de pilotagem. A presente pesquisa visa, portanto, identificar como está o cenário atual da participação das mulheres no mercado de trabalho no Brasil, nas funções de piloto e copilota nas três principais companhias aéreas comerciais: Azul, Latam e Gol. Faz-se necessário compreender essa inserção das mulheres, que apesar da evolução nas últimas décadas, ainda é pequena. Esta pesquisa caracteriza-se como descritiva, com procedimentos bibliográficos, por meio de livros, artigos, periódicos e sites. A abordagem utilizada foi quantitativa, através de análise de dados e de fundamentação teórica. De forma geral, é possível observar que as mulheres conseguiram conquistar um espaço dentro desta profissão nos últimos anos, porém ainda há uma verdadeira presença masculina. Segundo os dados coletados da ANAC, houve um aumento de 461 licenças emitidas de piloto privado de avião (PPR) entre 2015 e 2017, além dos significativos aumentos nas licenças de piloto privado de helicóptero (PPH) e mecânica de voo. Ainda que a inserção das mulheres nessas especialidades seja pequena, esse aumento é um grande avanço, no sentido de quebrar alguns pré-conceitos enraizados na sociedade.

Palavras-chave: Feminismo. Pilota de Avião. Mercado Profissional Aeronáutico.

¹ Graduada em Tecnologia do Transporte Aéreo - AeroTD. E-mail: julia.lima2008@outlook.com

² Doutora em Estudos da Tradução pelo Programa de Pós-Graduação em Estudos da Tradução pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e em Estudos da Linguagem pela Vrije Universiteit Brussel (VUB), Bacharel em História e licenciada em Letras Inglês pela UFSC. Professora de Letras Inglês na Universidade Federal da Bahia e de Inglês para Aviação na AEROTD. E-mail: moniquepfau@hotmail.com

CURRENT SCENARIO OF WOMEN'S PARTICIPATION IN PILOT AND COPILOT POSITIONS IN THE THREE LARGEST AIR COMPANIES IN BRAZIL

ABSTRACT

Throughout history, women have increasingly taken part of the labor market and gradually inserted themselves in stereotypical masculine jobs, such as airplane piloting. This research aims, therefore, to identify the current scenario of women's participation in the labor market in Brazil, in the roles of pilot and co-pilot in the three main airlines: Azul, Latam and Gol. It is necessary to understand this inclusion of women, which despite the evolution in recent decades, is still small. This research stands out as descriptive, with bibliographic procedures through books, articles, journals, and websites. It is also a quantitative approach through data analysis with theoretical basis. The general results point that women have managed to achieve a space within this profession in recent years, but the greatest majority of pilots in these companies are still men. According to data collected from ANAC, there was an increase of 461 licenses issued for private aircraft pilots (PPR) between 2015 and 2017, in addition to increases in private helicopter pilots (PPH) and flight mechanics licenses. Although the inclusion of women in these specialties is small, it is indeed a great step forward, in effort to break down prejudices rooted in society.

Keywords: Feminism. Airplane Pilot. Professional Aeronautical Market.

Revista Brasileira de Aviação Civil
& Ciências Aeronáuticas

ISSN 2763-7697

1 INTRODUÇÃO

De forma geral ao longo da história e das sociedades humanas, as mulheres vêm sendo estereotipadas como o “sexo frágil”, incapazes de realizar profissões até então masculinizadas, as quais deveriam ser responsáveis por cuidar dos filhos e da casa, enquanto aos homens cabia o direito de escolha. Mas é de conhecimento que as mulheres têm conquistado seu espaço na sociedade e desmistificado esse rótulo. Segundo Maggi (2010, site):

Como classificar de frágil alguém que consegue equilibrar com maestria os “afazeres femininos”, como cuidar da casa e da família, com a carreira

profissional? Enfrentar as diversas discriminações da sociedade e as barreiras impostas por um mercado de trabalho ainda preconceituoso?

Ainda de acordo com a autora (2010, site): “classificar as mulheres de sexo frágil é um equívoco”. E ela usa alguns argumentos a fim de comprovar esta afirmação:

[...] elas vivem mais do que os homens, já são a maioria nas escolas e nas universidades; das 97 milhões de pessoas acima de 16 anos presentes no mercado de trabalho em 2008, cerca de 42,5 milhões (43,7% do total) eram de mulheres e elas ainda têm uma jornada semanal superior à dos homens ao se conjugarem as informações relativas às horas de trabalho dedicadas às tarefas domésticas com àquelas referentes à jornada exercida no mercado de trabalho. O número de famílias chefiadas por mulheres aumentou de 25,9% para 34,9% entre 1998 e 2008 (MAGGI, 2010, site).

Historicamente, as mulheres começam a participar de forma mais massiva no mercado de trabalho devido a alguns fatos históricos que mudaram as organizações sociais em diferentes lugares do mundo, como guerras, a Revolução Industrial, doenças, etc. Por exemplo, com a ida massiva dos homens à Segunda Guerra Mundial na Europa, o mercado de trabalho sofreu um grande desfalque, ocasionando uma maior equidade entre os homens e às mulheres.

As novas práticas de inserção de mulheres no mercado de trabalho também chegam ao Brasil e com os mesmos problemas já encontrados em outros países: diferenças de salários e preconceitos em cargos considerados até então masculinos. É justamente ali que as mulheres começam a se inserir de forma mais gradual no mercado. Segundo dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), em 2017 era pago às mulheres cerca de 77,5% do que era pago aos homens.

No mercado aeronáutico, é nítida a diferença entre homens e mulheres se observarmos cargos de pilotagem. A participação feminina nessa função se dá de forma notavelmente desproporcional quando comparado com os homens. Um dos principais fatores contribuintes para essa diferença está no pré-conceito de que apenas os homens são capazes de exercer esse tipo de função, enquanto às mulheres fica afiançado cargos que demonstrem sua fragilidade.

Consoante ao exposto, torna-se de suma importância entendermos como se dá o cenário atual da participação das mulheres nos cargos de comandante e

copilota de avião. A fim de se visualizar essa inserção no mercado de trabalho atual.

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA

Segundo Michelle Perrot (1998), a desigualdade de gênero durante muitos séculos fez com que as mulheres fossem vistas como o sexo frágil, as quais deveriam ser responsáveis por cuidar da casa e dos filhos, enquanto os homens detinham o poder sobre seus corpos e vida pública, exercendo quaisquer que fosse a função. Segundo Scott (1995, p. 75):

[...] o termo gênero torna-se uma forma de indicar “construções sociais” -- a criação inteiramente social de ideias sobre os papéis adequados aos homens e às mulheres. Trata-se de uma forma de se referir às origens exclusivamente sociais das identidades subjetivas de homens e de mulheres. “Gênero” é, segundo esta definição, uma categoria social imposta sobre um corpo sexuado.

Dessa forma, a autora (1995) visualiza que ao passo que o sexo indica uma diferença entre os homens e as mulheres de cunho anatômico, o gênero torna-se uma diferença social imposta pela sociedade por meio de padrões pré-estabelecidos. Padrões estes que criam relações de poder e estabelecem uma hierarquia entre o masculino e o feminino. Nesse sentido, Scott observa que “as teóricas do patriarcado têm dirigido sua atenção à subordinação das mulheres e encontrado a explicação dessa subordinação na “necessidade” masculina de dominar as mulheres” (SCOTT, 1995, p. 77).

Quando analisamos o processo evolutivo ao qual essa desigualdade se estruturou, faz-se necessário tecer críticas ao patriarcado, que por sua vez significa “[...] organização social de gênero autônoma, convivendo, de maneira subordinada, com a estrutura de classes sociais” (SAFFIOTI, 1992, p. 194). Entretanto, a pressão que foi imposta às mulheres vem com o passar do tempo diminuindo e descaracterizando-se, dando assim abertura a novos pensamentos através dos movimentos feministas que buscam alcançar essa igualdade de gênero, apesar da incansável resistência de uma sociedade patriarcal.

O feminismo aparece como um movimento libertário, que não quer só espaço para as mulheres – 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 dos homens sobre as mulheres – e que uma não pode ser representada pela outra, já que cada uma tem suas características próprias (PINTO, 2010, p. 16).

A aviação civil é o reflexo de uma sociedade patriarcal. Desde a sua criação no século XX ela vem refletindo o que naquela época ainda era comum. Em meio a criação do avião e as Guerras que aconteciam, as mulheres vinham aos poucos ocupando o seu espaço de fala e mudando o seu lugar na história (PROBST, 2004). E apesar de tudo que as mulheres conquistaram nas últimas décadas, esse avanço ainda é lento. No fim da primeira metade do século XX “a burguesia conservadora continua a ver na emancipação da mulher um perigo que lhe ameaça a moral e os interesses. Certos homens temem a concorrência feminina” (BEAUVOIR, 1949, p. 18). Desde então, podemos mencionar uma série de conquistas de grupos de feministas ao redor do mundo, mas, em certo nível, essa afirmação ainda parece atual.

Apesar do século XX ter trazido tantas mudanças à imagem das mulheres com as reivindicações dos movimentos feministas, onde as mulheres passam a assumir os negócios devido a ida dos homens à guerra, é apenas no século XXI que veremos a participação mais efetiva destas no mercado de trabalho em geral (PROBST, 2004). É no século XXI que as mulheres começam a ingressar na aviação não só com afazeres que remetem a sua fragilidade e delicadeza, como exemplo do cargo de comissária, mas também naquelas áreas até então monopolizadas pelo homem.

Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2018), o aumento na categoria de piloto privado de helicóptero (PPH), entre 2015 e 2017, passou de 47 para 167 licenças emitidas. A quantidade de licenças de piloto privado de avião (PPR) também foi significativa, passando de 279 para 740, o que resultou num acréscimo de 165%, enquanto na categoria de mecânica de voo houve um crescimento de 30% de licenças. Portanto, esse trabalho visa esclarecer o cenário

atual da participação das mulheres no Brasil nos cargos de piloto de avião e copilota nas três maiores empresas aéreas.

1.1.1 Pergunta de Pesquisa

Considerando a situação acima exposta, percebemos que há uma necessidade em entender mais sobre a realidade mais recente de mulheres pilotas e copilotas no Brasil através da seguinte pergunta: Qual é o atual cenário de participação das mulheres nos cargos de piloto de avião e copilota nas três maiores empresas aéreas do Brasil?

1.2 OBJETIVOS

Este artigo foi balizado nos seguintes objetivos gerais e específicos, relacionados à pergunta de pesquisa.

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar o cenário atual das mulheres nos cargos de piloto de avião e copilota nas três maiores empresas aéreas do Brasil, a saber, Latam, Azul e Gol.

1.2.2 Objetivos Específicos

- a) Identificar historicamente a evolução da emissão de licenças para piloto do ano 2001 até o ano de 2021 no Brasil.
- b) Verificar a evolução e o cenário atual das mulheres nos cargos de piloto de avião e copilota nas três maiores empresas aéreas do Brasil.

1.3 JUSTIFICATIVA

Essa pesquisa identificou o atual cenário das mulheres nos cargos de piloto de avião e copilota nas três maiores empresas aéreas brasileiras. Segundo a Organização Internacional do Trabalho (OIT, 2019) considerando a América Latina e o Caribe, as mulheres ainda são minoria em muitas funções, além de receberem uma renda, em média, 17% inferior quando comparado a homens com as mesmas condições educacionais, de idade e sociais. A Organização Internacional do Trabalho (OIT, 2019) também apresenta dados que mostram um significativo o aumento da mão de obra feminina até o ano 2000 e, a partir deste momento, houve um crescimento paulatino, atingindo 50,3%, 25 pontos percentuais abaixo dos homens.

No século XX a atuação das mulheres no mercado de trabalho ainda era precária no mundo (PROBST, 2004). Entretanto, nas últimas décadas do século, as mulheres passaram a atuar de forma mais categórica nesse mercado, influenciado por fatores econômicos, culturais e sociais, advindos principalmente da Segunda Guerra Mundial (AGENCE FRANCE-PRESSE, 2018). Nesse sentido, “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” (FRAISSE; PERROT, 1998, p. 10).

Sabe-se que o artigo 5º da Constituição Federal discorre que todos são iguais perante a lei, sendo inviolável o direito à vida, à liberdade, à segurança, à propriedade, e por fim, à igualdade (BRASIL, 1988). Assim sendo, as mulheres têm seu direito violado quando não emparelhadas aos homens. Segundo Silva (2014, p. 213, grifo do autor):

O direito de igualdade não tem merecido tantos discursos como a liberdade. As discussões, os debates doutrinários e até às lutas em torno desta obnubilaram aquela. É que a igualdade constitui o signo fundamental da democracia. Não admite os privilégios e distinções, que um regime simplesmente liberal consagra.

Portanto, é importante **se visualizar** a diferença no número de homens e de mulheres em cargos como os de piloto e de copilota. **Percebe-se** que as mulheres têm um volume muito maior em cargos como o de comissária de voo, apesar do crescente número de homens nessa função nos últimos anos. De acordo com a ANAC [ca. 2020], entre 1998 e 2020, para o cargo de comissário **houve** um

aumento de 14.170 licenças emitidas por mulheres, enquanto no mesmo período, as licenças emitidas por homens foram significativamente menores, somente de 5.546.

Com base nesse contexto, foi necessário um abrangente estudo com o intuito de disseminar informações a fim de diminuir o pré-conceito de que os homens podem ocupar qualquer posto, enquanto as mulheres seguem sendo minoria em determinados cargos no mercado de trabalho. Quando a sociedade conseguir compreender que esse pré-conceito é fundamentado através de questões culturais e não biológicas, possibilitará uma ruptura deste. Segundo Beauvoir (1949, p. 13):

Ninguém nasce mulher: torna-se mulher. Nenhum destino biológico, psíquico ou econômico define a forma que a fêmea humana assume no seio da sociedade: é o conjunto da civilização que elabora o produto intermediário entre o macho e o castrado que qualificam o feminino.

Por derradeiro, apesar dessa dominação patriarcal do masculino sobre o feminino ser cultural, faz-se necessário trabalhar para que mudanças sejam feitas diante desse pensamento. A mesma sociedade capaz de desenvolver esse machismo, pode ser capaz de mudá-lo.

1.4 DELIMITAÇÃO DO TRABALHO

Por tratar-se de um trabalho de grande dimensão, foi necessário um recorte na pesquisa para um melhor aprofundamento da análise. De um modo geral, o arcabouço teórico foi constituído de pesquisa bibliográfica para identificar como e quanto cresceram no Brasil a ocupação dos cargos de piloto e copilota.

Analizou-se a inserção de mulheres nos cargos de piloto e copilota nas três maiores empresas do Brasil (LATAM, AZUL e GOL). A escolha dessas três empresas aéreas citadas fundamentou-se na dimensão delas, pois são as empresas mais atuantes no país, de acordo com o relatório de Demanda e Oferta do Transporte Aéreo da Agência Nacional de Aviação Civil (CNNBRASIL apud

ANAC, 2021) elas são as três empresas de maior destaque no país, responsáveis por transportar 99,5% dos passageiros de avião em 2020.¹

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Nesta seção, apresenta-se uma base de estudos de gênero e inserção de mulheres no mercado de trabalho, mais especificamente o aeronáutico, para sustentar a análise sobre o cenário atual da participação das mulheres nos cargos de piloto de avião e copilota nas três maiores empresas aéreas do Brasil.

2.1 GÊNERO

Entende-se gênero como uma forma com que a sociedade cria os diferentes papéis sociais e comportamentos relacionados aos homens e às mulheres, criando padrões do que é próprio para o feminino e para o masculino e a partir destas compreensões estabelecem relações diversas e/ou desiguais nas várias dimensões da vida social (IBGE, 2020). Segundo Scott (1995, p. 14), “gênero é uma percepção sobre as diferenças sexuais, hierarquizando essas diferenças dentro de uma maneira de pensar engessada e dual”. Sendo assim, Scott (1995) ainda sugere que gênero vai além das diferenças entre corpos sexuados, está atrelado sobre a forma como se constroem significados culturais para essas diferenças.

Scott (1989, p. 7) complementa que:

Gênero é a organização social da diferença sexual. Mas isso não significa que o gênero reflita ou produza diferenças físicas fixas e naturais entre homens e mulheres. Mais propriamente, o gênero é o conhecimento que estabelece significados para diferenças corporais. [...] Não podemos ver as diferenças sexuais a não ser como uma função de nosso conhecimento sobre o corpo, e esse conhecimento não é puro, não pode ser isolado de sua implicação num amplo espectro de contextos discursivos.

¹ CASAGRANDE, Vinícius. Relembre 6 companhias aéreas brasileiras do passado que deixaram de existir. CNNBrasil, 2021. Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/business/2021/02/07/relembre-6-companhias-aereas-brasileiras-do-passado-que-deixaram-de-existir>> Acesso em: 29/06/2021.

Dessa forma, verifica-se que o gênero está mais vinculado ao que a sociedade impõe ao masculino e ao feminino, do que às diferenças sexuais propriamente ditas. Não é possível basear seu conceito em diferenças sociais pré-estabelecidas, quando estas não definem o seu real significado.

Segundo Rago (1998, p. 93):

[...] é importante que possamos perceber a construção das diferenças sexuais históricas e culturalmente determinada, desnaturalizando, portanto, as representações cristalizadas no imaginário social. E isto não só na leitura do passado, mas na própria construção de formas mais libertárias de convivência no presente. A amizade só é possível entre iguais, explica Maquiavel, e as negociações entre grupos sociais, étnicos ou sexuais só podem ser feitas desde que o espaço se des-hierarquize e se abra, de modo mais libertário, à entrada das multiplicidades e de novas subjetividades.

Portanto, essas diferenças pré-determinadas pela sociedade através de um viés cultural, significam um pré-conceito estabelecido por uma sociedade patriarcal. Sociedade essa que acredita na ideia de que os homens estão aptos a fazer o que quiserem, enquanto as mulheres seguem subordinadas a eles.

2.1.1 Desigualdade de gênero e papéis sociais distintos atribuídos ao sexo feminino e masculino

A desigualdade de gênero se expressa na sociedade de diversas formas, entretanto, no mercado de trabalho essa diferença excede. Enquanto os homens são capazes de se destacar em funções onde se predomina a inteligência, a força e a frieza, as mulheres são limitadas a cargos que remetam uma fragilidade empregada a elas por uma sociedade patriarcal (STEARNS, 2010).

Segundo Scott (1995, p. 91):

Com frequência, a atenção dada ao gênero não é explícita, mas constitui, não obstante, uma parte crucial da organização da igualdade e da desigualdade. As estruturas hierárquicas dependem de compreensões generalizadas das assim chamadas relações naturais entre homem e mulher.

As mulheres, portanto, são vistas pela sociedade patriarcal como menos capazes de exercer determinadas funções do que os homens. Elas têm sua

liberdade, seus desejos e sua sexualidade diminuídos e reprimidos pela sociedade que as envolve (STEARNS, 2010). Os papéis sociais atribuídos aos homens têm maior importância e, não sem base, vemos mais homens na construção civil, na política e na aviação, por exemplo, enquanto às mulheres são delegados papéis para que ainda possam se dedicar à casa e aos filhos.

Para Saffioti (1987, p. 8), “não é difícil perceber que as mulheres e os homens assumem papéis sociais distintos na sociedade”. Como a autora coloca, “a sociedade delimita, com bastante precisão, os campos em que pode operar a mulher, da mesma forma como escolhe os terrenos em que pode atuar o homem” (SAFFIOTI, 1997, p. 9).

Assim, entende-se que os papéis sociais concedidos ao feminino e ao masculino são resultados de um processo discriminatório empregado por uma sociedade patriarcal dominadora. Há sete décadas Beauvoir (1949) afirmou que: “a humanidade é masculina, e o homem define a mulher não em si, mas relativamente a ele; ela não é considerada um ser autônomo”. Muito aconteceu de lá para cá, mas ainda parece uma afirmação aplicável para os dias de hoje.

A desigualdade de gênero ainda é explícita quando comparado os papéis sociais atribuídos aos homens e às mulheres. A representatividade que o feminino tem na sociedade, ainda é baseada nos velhos costumes, na exploração do feminino para a reprodução, diminuindo-o ao sexo frágil, enquanto aos homens ficará afiançado o direito de ser e fazer o que quiserem.

2.2 NOVA DEFINIÇÃO DO PAPEL SOCIAL DAS MULHERES

Nas últimas décadas a sociedade vem enfrentando mudanças na forma de pensar e de se relacionar, apesar da alta influência que o pensamento patriarcal ainda tem sobre a sociedade.

A Segunda Guerra Mundial foi um marco histórico na Europa pela necessidade de haver mais mulheres participando do mercado de trabalho. Com os homens sendo convocados a participar da Guerra, as mulheres passaram a cuidar dos negócios da família e a ocupar cargos até então predominantemente masculinos.

Segundo Leite e Heuseler (2019, site):

[...] nessa ocasião ocuparam funções que antes eram exclusivamente masculinas, tais como engenheiras, supervisoras de produção, motoristas de caminhão, de tanque e tantas outras profissões, resultando num impacto social que mudaria toda a estrutura do mundo e, particularmente, da família.

Além destas funções, alguns países recrutaram mulheres para a Guerra. Segundo Leite e Heuseler (2019, site): “[...] recrutaram as mulheres que passaram então a atuar nas fábricas, enfermarias, escritórios e outros bastidores bem como soldados e guerreiras”.

Defronte a nova estrutura social que as mulheres passaram a ocupar, as pessoas temiam que ao término da guerra, a força do trabalho feminino se mantivesse potente e tirasse as vagas dos homens, até então provedores do lar (LEITE; HEUSELER; 2019). Enquanto as mulheres sentiam essa inserção no mercado de trabalho como uma conquista, os homens sentiam-se ameaçados com essa mudança.

A partir da década de 40, com as mudanças que o mundo adquiriu pós Segunda Guerra Mundial, a imagem das mulheres começou a tomar outra forma. A visão de que as mulheres deveriam ser responsáveis apenas pelos cuidados com a casa e a família, sempre subordinadas aos homens, foi se dissolvendo e dando espaço a um novo pensamento (LEITE; HEUSELER, 2019).

Além da introdução das mulheres no mercado de trabalho em áreas até então principalmente masculinas, o Segundo Grande Conflito trouxe para o mundo o reconhecimento da igualdade de direitos entre homens e mulheres através da Carta das Nações Unidas (1945). Trouxe, além deste, a criação e a comercialização da pílula anticoncepcional (1960), oportunizando as mulheres a controlarem mais seus próprios corpos. No Brasil, foi criada a Lei Maria da Penha

em 2006, primeira lei a reconhecer e combater a violência doméstica contra as mulheres, e a classificação do assassinato de mulheres por razões de condição do sexo feminino como crime hediondo (2015), através da Lei do Feminicídio (PINHEIRO, 2019).

Por conseguinte, fica evidente a evolução do novo papel social alcançado pelas mulheres a partir da segunda metade do século XX. Foi diante desses movimentos revolucionários que as mulheres passaram a ocupar o seu lugar na sociedade de forma ativa e efetiva.

2.3 AVIAÇÃO COMERCIAL NO MUNDO

Apresenta-se uma breve história da aviação comercial no mundo, para se compreender como evoluiu até hoje. Segundo Canabarro (2018, site):

A primeira empresa aérea do mundo a ser fundada oficialmente foi a alemã D.E.L.A.G, que iniciou suas operações em 16 de outubro de 1909 usando os famosos dirigíveis Zepellins. Ela não foi só a pioneira no transporte sistemático de passageiros e cargas, mas também a primeira a usar um comissário de bordo nestes voos.

A D.E.L.A.G (Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft) atuou até o início da Primeira Guerra Mundial, sendo extinta posteriormente. “Até 1914, havia transportado a incrível soma de 33.722 passageiros” (CANABARRO, 2018, site).

Em 1910, foi executado o primeiro voo comercial por um avião. De acordo com a história, foi um cargueiro que transportou 45kg de seda, levada de Dayton para Columbus. Já o primeiro voo de passageiros foi registrado em 1914, “[...] quando um avião da companhia aérea St. Petersburg-Tampa Airboat Line voou de St. Petersburg para Tampa, ambas na Flórida” (CANABARRO, 2018, site).

Canabarro (2018, site) complementa que: “nos quatro meses seguintes, a empresa levaria 1.200 pessoas pelo trajeto proposto. Mas bastou as autoridades retirarem os subsídios da empresa que a mesma entrou em falência”. Nota-se que naquela época era comum empresas aéreas entrarem em falência devido a suas passagens caras que não dava acesso aos menos favorecidos.

Em 1913, foi planejado o primeiro avião para transporte especificamente de passageiros. O russo Sikorsky Ilya Muromets, contava com alta tecnologia, mas

lamentavelmente, o projeto foi anulado pela guerra que estava quase no início. Portanto, o avião fez somente um voo comercial antes da sua extinção.

Assim, percebe-se que desde os seus primórdios a aviação existe também para propósitos comerciais e já na primeira e segunda década do século XX começa a dar seus primeiros passos. Nesse sentido, registra-se um século de evolução na aviação, desde que começou a ser um setor que desenvolveu novo mercado de trabalho, incluindo o de pilotagem.

2.3.1 Aviação no Brasil

O primeiro registro da utilização da Aerostação no Brasil foi em 1866, diante da Guerra da Tríplice Aliança (Guerra do Paraguai). Com a ida do Brasil ao Paraguai, e com a falta de informação a cerca do território onde seria feito as operações, notou-se a necessidade da manufatura de balões que pudessem ser utilizados para esse determinado fim (HOMERO, 2019). Segundo Filho (2012, p. 7): “[...] o Marquês de Caxias solicitou a aquisição de um balão de observação para ser instalado nas matas e lagoas como auxílio em operações de reconhecimento aéreo”.

Em 1901, Alberto Santos Dumont “projetou, construiu, aperfeiçoou e voou em balões dirigíveis, transformando-os em confiáveis máquinas voadoras” (FILHO, 2012, p. 7). Em 1903, o mesmo, efetuou um voo sobre Longchamps, em Paris, tido como a primeira navegação aérea, numa demonstração militar. Segundo Filho (2012, p. 7), “[...] três anos após essa demonstração, ele, pilotando o famoso 14 Bis, aparelho de sua criação, mais pesado que o ar e com propulsão própria, voou cerca de 60 metros, a uma altura de 2 a 3 metros”.

Durante uma revolta de um grupo de fanáticos religiosos ocorrida em 1914, “pela primeira vez, utilizou-se no Brasil e na América do Sul um avião; [...] para reconhecimento sobre as posições inimigas e na regulação do tiro de artilharia” (FILHO, 2012, p. 9). Em 1916, o Brasil cria então a Escola de Aviação Naval, e no mesmo ano encomenda dos Estados Unidos, os três primeiros aviões militares, tendo o seu primeiro voo administrado em 21 de agosto.

Com a eficiência dos primeiros aviões militares e com a demanda do Exército brasileiro, em 1919 foi criada a Escola de Aviação Militar. Segundo Filho (2012, p. 10):

Até essa data, os pilotos militares do Exército brasileiro recebiam treinamento e formação no exterior, salvo um pequeno grupo formado na extinta Escola Brasileira de Aviação, que tinha funcionado apenas por seis meses, em 1914, e ainda um grupo menor na Escola de Aviação Naval.

Em 1931, foi elaborado o Serviço Postal Aéreo Militar, tendo em sequência seu nome modificado para Correio Aéreo Militar. Posteriormente, em 1941, houve a junção do Correio Aéreo Naval e do Correio Aéreo Militar, dando lugar ao Correio Aéreo Nacional, “[...] contribuindo para o Desenvolvimento Social do Brasil e realizando seu maior objetivo: levar aos brasileiros a cidadania” (FILHO, 2012, p. 11).

Com o início da Segunda Guerra Mundial, estabeleceu-se necessário a unificação das aviações naval e militar, e a criação da até então denominada Forças Aéreas Nacionais, que mais para frente receberia o nome de Força Aérea Brasileira. O Brasil foi, portanto, “[...] o primeiro país das Américas e do hemisfério sul a adotar a política de unificação das aviações naval e militar, recebendo, por tal fato, referências elogiosas da imprensa mundial” (FILHO, 2012, p. 12).

A primeira empresa a receber autorização temporária para voar no Brasil com voos comerciais, foi a Condor Syndicat em janeiro de 1927. Entretanto, em junho do mesmo ano, “a Varig receberia a autorização de operação de voos comerciais de passageiros. Assim, estabelecia-se oficialmente como a segunda empresa aérea no país, dando início à história da aviação comercial brasileira” (CANABARRO, 2018, site).

Nesse sentido, a aviação para propósitos comerciais não tardou a chegar ao Brasil se comparado a outras partes do mundo, como discutido na seção anterior. Já temos quase cem anos de aviação comercial no Brasil.

2.3.2 A função de piloto(o) de avião

O posto de pilota(o) de avião requer muita “[...] responsabilidade, concentração, autocontrole, controle emocional, capacidade de trabalhar sobre pressão, capacidade de rápida adaptação às mudanças operacionais, capacidade de trabalhar em equipe, raciocínio rápido, raciocínio espacial, paciência, agilidade, comprometimento e disciplina” (MARTINEZ, s.d.).

A futura ou futuro profissional deverão escolher um aeroclube para fazer primeiro o curso de piloto privado e em seguida as horas de voo, e posteriormente, o curso de piloto comercial, seguido de mais horas de voo. A(o) estudante poderá optar também pelo curso de Ciências Aeronáuticas com ênfase em piloto comercial, que ao término dos três anos de curso, estará apta(o) para realizar as horas de voo, após aprovação na prova da ANAC.

A partir então, a(o) pilota(o) formada(o) deverá seguir alguns protocolos básicos que são “realizar voos privados ou comerciais, zelar pela segurança dos passageiros, realizar pousos e decolagens, fazer exames médicos todo ano” (MARTINEZ, s.d.). Além desses protocolos, a(o) pilota(o) formada(o) deverá passar por vários treinamentos como, “regulamentos de tráfego aéreo, técnica de equipamento, combate a incêndios, primeiros socorros, cargas perigosas, bom conhecimento de inglês, receber e seguir orientações da torre de controle e trabalhar em equipe” (MARTINEZ, s.d.).

Dentro de um avião comercial, teremos um(a) comandante e um(a) copiloto(a), podendo ser dois(as) comandantes, o(a) principal e o(a) segundo(a). Faz-se necessário ter duas pessoas na cabine, de forma que se algo acontecer a uma delas, há a outra para dar seguimento ao voo. A função primordial de um(a) comandante é garantir a segurança da aeronave e dos passageiros, além de ser responsável por toda a operação do avião. É ele(a) quem dá a última palavra, que deverá ser seguida pelos demais membros da tripulação. Também faz parte do papel de comandante, “registrar nascimentos e óbitos, fazer a guarda de valores e decidir sobre o adiamento da partida do avião em caso de más condições para decolagem” (SANTOS, 2020, site). Já a(o) copilota(o) deverá “[...] auxiliar o comandante da melhor forma possível, operando sistemas da aeronave, ajudando na tomada de decisões e pilotando quando necessário” (SANTOS, 2020, site). Em

caso de ausência do(a) comandante, é ele(a) quem assume como primeiro(a) em comando.

2.4 AS PIONEIRAS DA AVIAÇÃO NO BRASIL E NO MUNDO

Atualmente as pilotas de avião ainda parecem ser uma exceção no setor, mas estão, aos poucos, ocupando esse espaço. O espaço foi aberto por poucas mulheres que tiveram coragem de frequentar um meio que não lhes era designado e de pilotar aviões. Nesta seção, apresentamos algumas histórias de mulheres pioneiras na aviação que servem como exemplos para pilotas e mulheres que desejam ser.

O século XX foi marcado por grandes conflitos mundiais, os quais tiveram uma atuação marcante de aviões pilotados tanto por militares quanto por voluntários advindos das escolas de aviação (Motta). Conforme Cardoso ([201-?]): “[...] os pilotos defenderiam seu país e demonstrariam a sua bravura no front, combatendo a aeronave inimiga e bombardeando seus alvos designados”.

Alguns nomes se destacaram na história da aviação militar durante a 2ª Guerra Mundial, dentre eles, Maureen Adel Chase Dunlop, uma das primeiras mulheres a sobressair-se. Maureen alistou-se como pilota nas fileiras da Air Transport Auxiliary (ATA) da força aérea britânica, e era responsável por transportar as aeronaves até o front. “Para ser aceita na ATA, Maureen, assim como as demais mulheres, deveria comprovar 500 horas de voo, o dobro daquele exigido para os pilotos do sexo masculino” (CARDOSO, [201-?]).

Segundo Cardoso ([201-?]):

Após a II GM, Maureen Dunlop foi qualificada como instrutora de voo de uma unidade da Royal Air Force (RAF) no aeroporto de Luton, antes de voltar à Argentina, onde trabalhou como piloto comercial até 1969. Depois, seguiu para a Inglaterra, com seu marido, onde passaria a criar cavalos árabes, outra paixão da aviadora. A destemida aviadora argentina faleceu em 29 de maio de 2012.

Outras mulheres também se destacaram no cenário internacional de pilotagem. A pilota estadunidense Amelia Earhart (1897-1939), uma das mulheres mais importantes para esse cenário. Amelia comprou seu próprio avião em 1922, e

o apelidou de “Canário”. Nesse mesmo ano, bateu o recorde mundial feminino, alcançando a altitude de 14.000 pés (LOURENCO; FRANCA, 2020, site).

Em 1923, tornou-se a 16ª mulher a conquistar a licença de voo da Federação Internacional de Aeronáutica. Em 1928, foi requisitada para ser a primeira mulher a cruzar o Atlântico como passageira, e apenas em 1932 tornou-se a primeira mulher a cruzar o Atlântico em um voo solo. “Entre 1930 e 1935, Amelia conquistou sete recordes de velocidade e distância entre mulheres” (MESTRINARI, 2010, p. 05). Em junho de 1937, Amelia decolou de Miami com o intuito de dar a volta ao mundo, entretanto, o avião desapareceu há aproximadamente 1.300km do local de decolagem. Amelia foi proferida morta em 5 de janeiro de 1939 (MESTRINARI, 2010).

Outros exemplos são Gunjan Saxena (1972-) e Reymonde de Laroche (1886-1919). Gunjan foi a primeira mulher a ser uma pilota de combate da Força Aérea Indiana, dedicando 18 anos de sua vida a isso. Já Reymonde de Laroche foi a primeira mulher no mundo a obter licença para pilotar. Em 1919, Reymonde estabeleceu dois recordes de voo para mulheres, 4.800 metros de altitude e 323 quilômetros de distância.

No Brasil, destacou-se Ada Rogato, primeira mulher da América do Sul a obter o brevê para pilotar um planador. Como pilota de avião foi a terceira do Brasil, além de ser a primeira brasileira a tirar o brevê de paraquedista e a primeira do mundo a dar um salto noturno. Ada foi a primeira pilota agrícola do país, e a estrela de inúmeros shows aéreos acrobáticos, que atraíram milhares de pessoas (BRIZA, 2018, p. 12).

Em 1942, Ada tornou-se voluntária na Base Aérea de São Paulo. Ela, assim como as demais mulheres, não podia ir para a linha de frente, portanto, participava de patrulhas com o intuito de detectar possíveis ataques no litoral brasileiro (BRIZA, 2018, p. 14).

Segundo Briza (2018, p. 14):

Já para as mulheres pilotos, que não podiam ir para a linha de fogo, o voluntariado era exercido no setor civil. Antes mesmo de o Brasil entrar na guerra, as Forças Armadas haviam convocado pilotos para detectar em nosso litoral possíveis incursões de barcos inimigos. Ada respondera logo

a essa convocação, e desde março daquele ano estava inscrita como voluntária na Base Aérea de São Paulo.

Em 15 de novembro de 1986, Ada deu seu último suspiro no Hospital do Servidor Público Estadual, em São Paulo, acometida por um câncer que se espalhara. Seu enterro foi acompanhado por carros oficiais e no ar pelo EMBRAER T-27 Tucano da Esquadrilha da Fumaça, escrevendo então nos céus: “Adeus, Pássaro Solitário” (BRIZA, 2018, p. 49).

Outras mulheres também se destacaram no cenário nacional de pilotagem. A exemplo temos Thereza de Marzo (1903-1986), primeira mulher piloto no Brasil. E Anésia Pinheiro Machado (1904-1999), segunda mulher piloto no Brasil. Em 1922, Anésia foi a primeira aviadora a deslocar passageiros em avião, e a primeira aviadora a realizar um voo interestadual (CASAGRANDE, 2020).

Com essa breve ilustração de alguns nomes de destaques de mulheres pilotas no século XX no cenário internacional e nacional, pôde-se notar que as mulheres começam a ocupar mais, mesmo que timidamente e com limitações, os cargos de piloto no Brasil e no mundo, uma profissão comumente masculinizada pela sociedade, abrindo um espaço maior no século XXI, como se analisará a seguir.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Nesse tópico serão tratados os procedimentos metodológicos utilizados nesse trabalho.

3.1 TIPO DE PESQUISA

Para esta presente pesquisa, partimos de uma abordagem quantitativa, com caráter descritivo, através de procedimentos bibliográficos. Segundo Lakatos e Marconi (2002, p. 20) a pesquisa descritiva “delineia o que é”, e “aborda também quatro aspectos: descrição, registro, análise e interpretação de fenômenos atuais, objetivando o seu funcionamento no presente”.

A pesquisa foi quantitativa por basear-se em dados capazes de quantificar uma informação. De acordo com Lakatos e Marconi (1985), a pesquisa quantitativa manifesta que tudo pode ser quantificável, propiciando representar em números opiniões e informações.

Portanto, o procedimento para coleta de dados utilizado foi o bibliográfico, visando uma investigação teórica dos assuntos abordados nesse trabalho. Segundo Rauen (2002, p. 65) o método bibliográfico é definido como a: “[...] busca de informações bibliográficas relevantes para a tomada de decisão em todas as fases da pesquisa”.

3.2 DEFINIÇÃO DO AMBIENTE E SUJEITOS DA PESQUISA

O presente artigo realizou uma análise sobre o atual cenário da presença de mulheres pilotas na aviação brasileira, a fim de analisar o crescente acesso das mulheres a um cargo até então predominantemente masculino.

3.3 PROCEDIMENTOS PARA COLETA DE DADOS

Na coleta de dados bibliográficos sobre feminismo e a inserção de mulheres no mercado de trabalho, com ênfase no cargo de piloto, foram utilizados livros e artigos publicados relacionados ao tema, disponíveis em bases de dados de sites de busca como o Google Acadêmico. No que se refere à coleta de dados estatísticos para análise do objeto de estudo, utilizou-se o site da ANAC, órgão responsável por normatizar e supervisionar a atividade da aviação civil no Brasil, disponibilizando dados e estatísticas de licenças emitidas por homens e mulheres nos últimos vinte anos. Verificou-se ainda a quantidade de homens (pilotos e copilotos) e mulheres ativas como pilotas e copilotas, nas três companhias aéreas aqui analisadas. Vale salientar que houve limitações na pesquisa, ao passo que não foi possível visualizar o cenário atual da companhia aérea Gol.

3.4 ANÁLISE DOS DADOS

A análise de dados tem como base a relação entre as mulheres nos cargos de piloto de avião e copilota nas três maiores empresas do Brasil. A fim de procurar um posicionamento de tendências de maior integração das mulheres no cargo pesquisado para esta investigação.

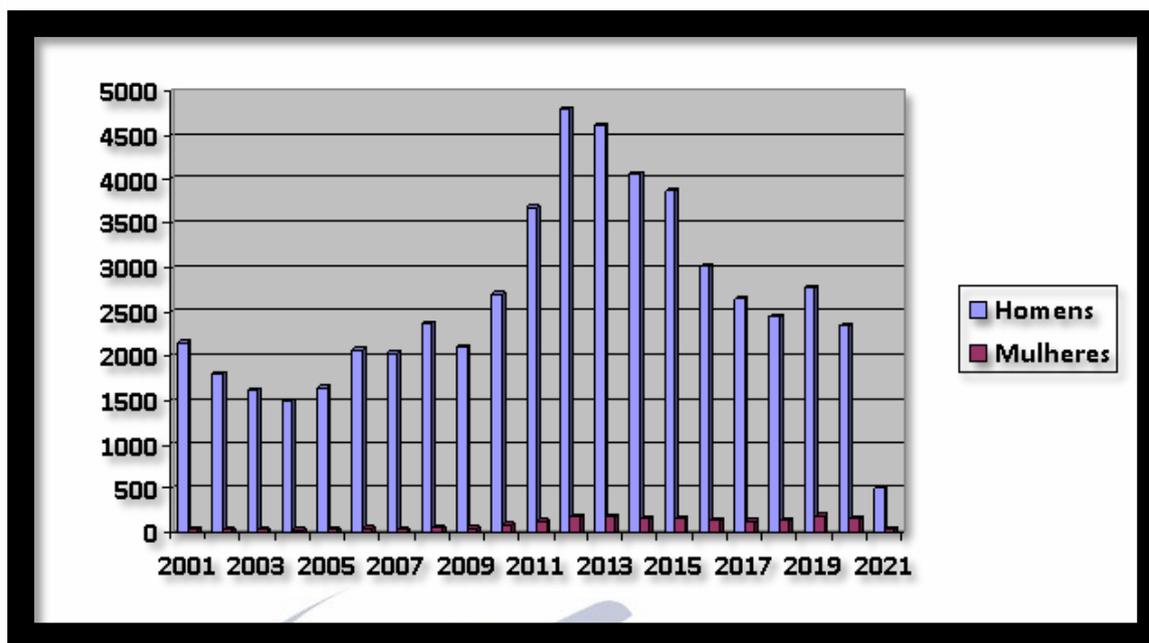
Utilizou-se dados da pesquisa bibliográfica para mapear uma visão ao mesmo tempo panorâmica e detalhista sobre a atual representação das mulheres no cargo de pilota, para compreender o cenário. Para a análise, utilizou-se sete gráficos para ilustrar o conteúdo encontrado. No primeiro gráfico, apresenta-se a evolução relativa aos últimos 20 anos (2001-2021) da crescente emissão de licenças obtidas por mulheres, demonstrando um crescimento no Brasil (ANAC, 2021).

Os seis gráficos seguintes foram retirados também do site da ANAC (2021) que demonstra a quantidade de pilotas(os) e copilotas(os) ativas(os) atualmente nas três companhias aéreas analisadas (Gráficos 2, 3, 4, 5, 6 e 7). Ao final, analisa-se a quantidade de licenças emitidas para mulheres relacionando-as à presença feminina nos cargos de pilotas e copilotas nas empresas. A respeito da primeira década e da primeira metade da segunda década do século XXI, os dados obtidos foi em relação à emissão de licenças, mas não de contratações.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Durante esta pesquisa foi possível notar que as mulheres vêm, principalmente a partir da Segunda Guerra Mundial, ocupando espaços que até então eram prioritariamente masculinos. Com o recrutamento dos homens à Guerra, as mulheres passaram a se inserir no mercado de trabalho tornando esse momento um grande progresso na sociedade, acarretando mudanças nas composições familiares e no papel social, econômico e político dos indivíduos gradativamente desde então. Certamente, esses novos horizontes abriram possibilidades para as mulheres almejem e conseguirem cargos até então impraticáveis, incluindo a aviação.

Gráfico 1 - Licenças de piloto(o) emitidas durante as duas primeiras décadas do século XXI de acordo com a ANAC

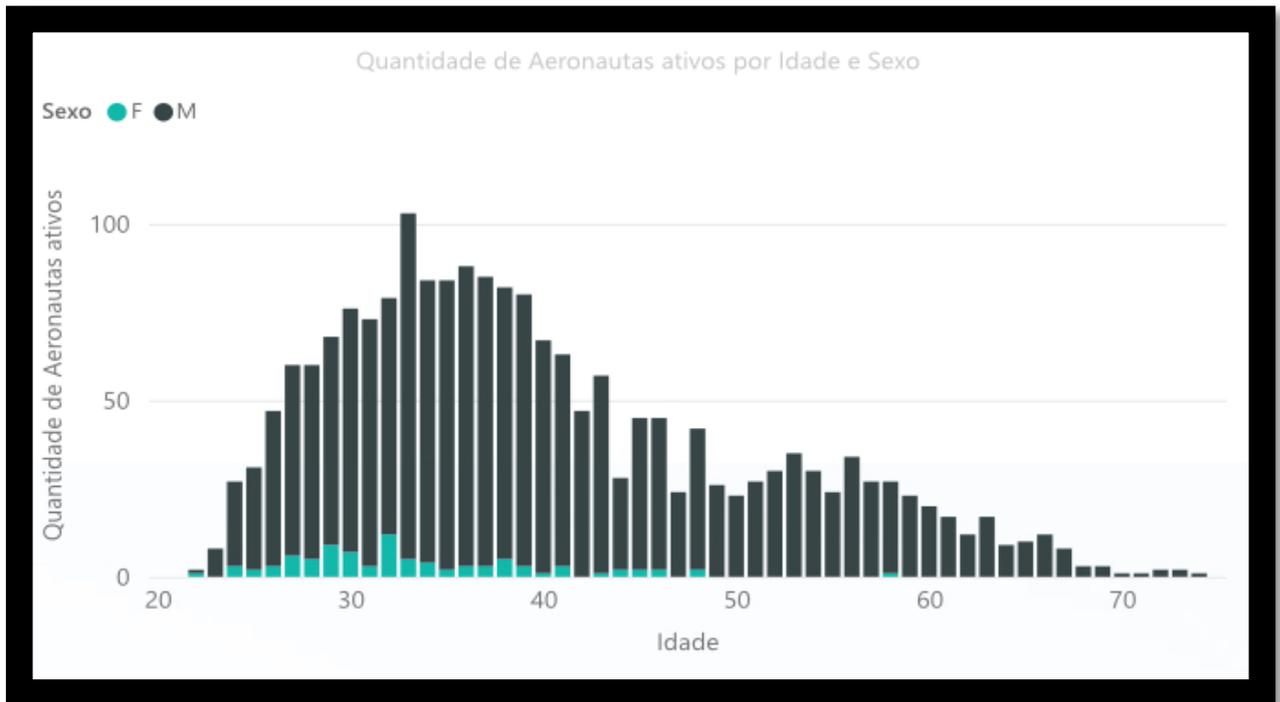


Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

O gráfico acima representa a quantidade de licenças para piloto(o) emitidas a partir do ano de 2001 até julho de 2021, no qual podemos identificar a diferença na quantidade de licenças emitidas por mulheres e por homens.² Enquanto as licenças emitidas pelas mulheres chegam ao máximo de aproximadamente 5% das emissões ao ano, as licenças emitidas por homens chegam a marcas de 96%. Pode-se perceber que nos oito primeiros anos, menos de cem mulheres emitiram suas licenças e, a partir de 2011 até 2019 há aumentos significativos que dobram e às vezes triplicam essas emissões. De qualquer modo, o Gráfico 2, a seguir, mostra que a procura pela profissão continua sendo massivamente masculina e o espaço das mulheres nesta área ainda está nos seus primeiros passos.

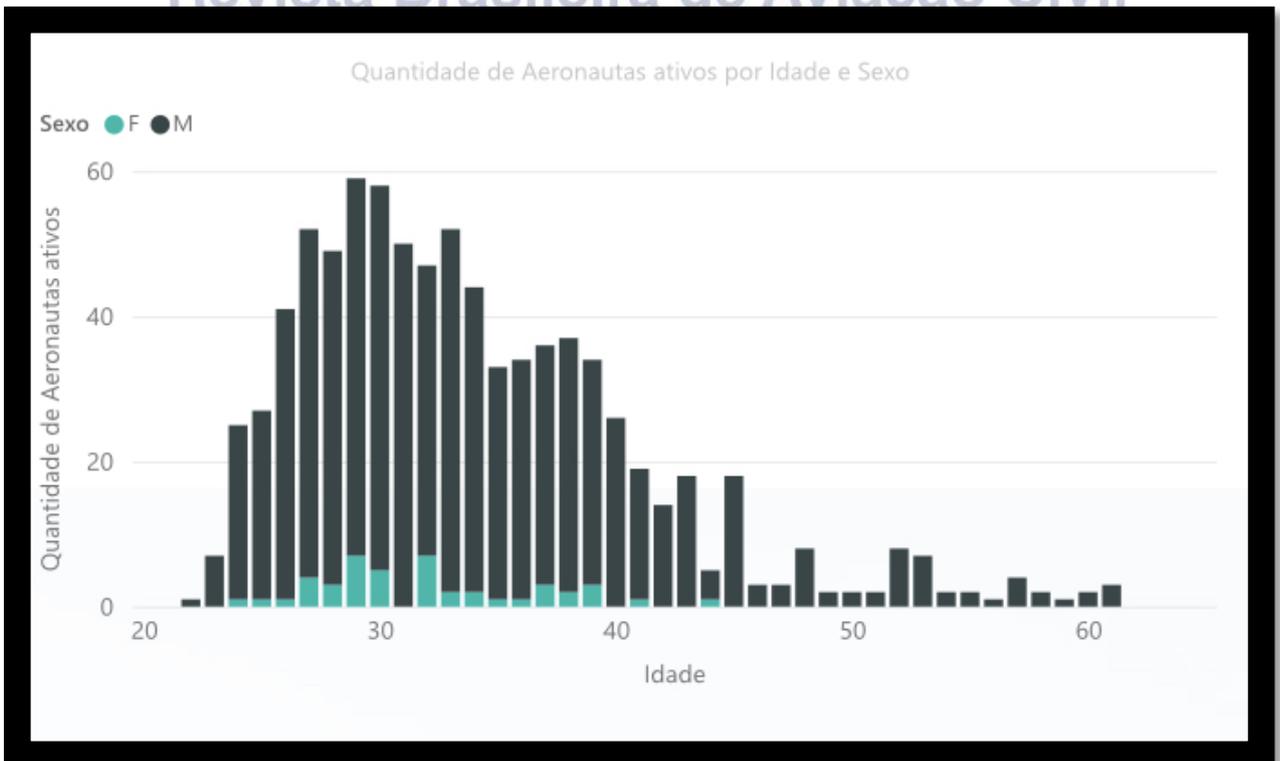
²O número de licenças emitidas deve aumentar até o final do ano de 2021.

Gráfico 2 - Quantidade de pilotas(os) ativas(os) na companhia aérea Azul de acordo com a ANAC



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil, 2021.

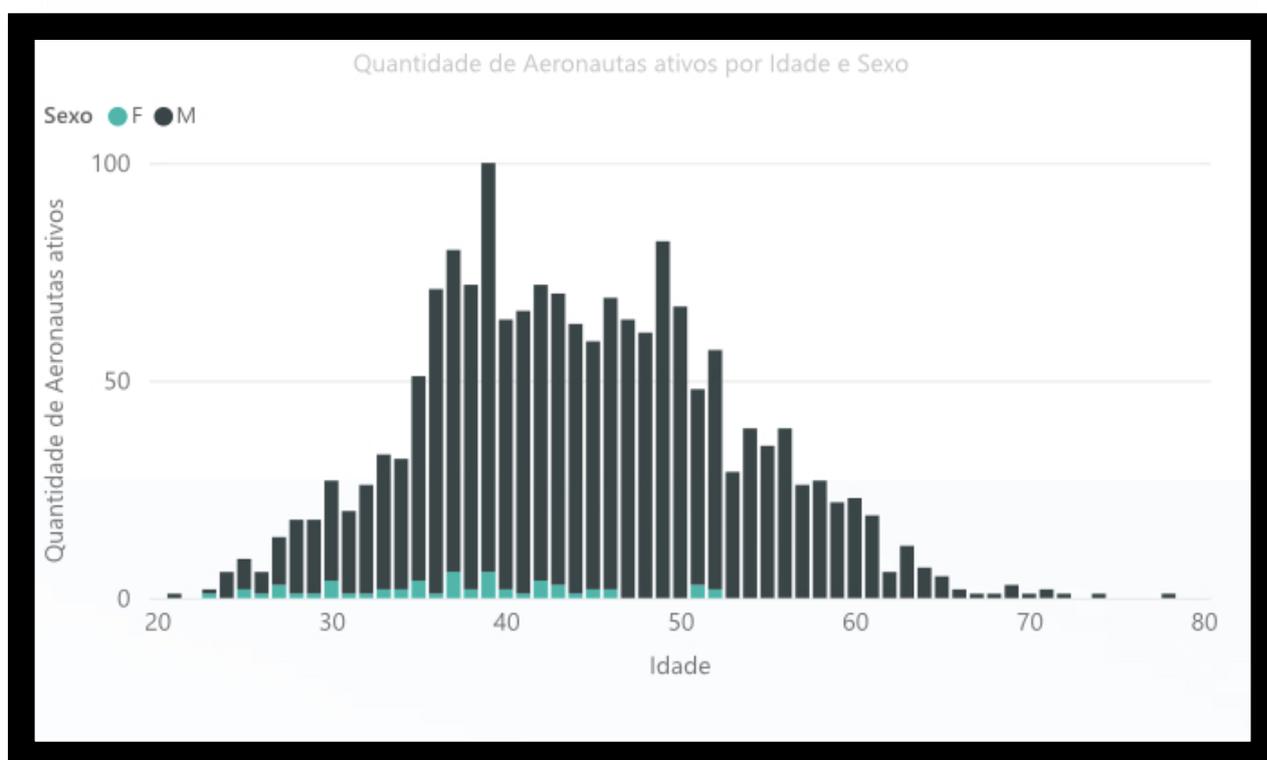
Gráfico 3 - Quantidade de copilotas(os) ativas(os) na companhia aérea Azul de acordo com a ANAC



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil, 2021.

Os gráficos 2 e 3 acima representam em números, as mulheres ativas em cargos de piloto (primeiro) e de copilota (segundo) na companhia aérea Azul. Apesar da demasiada diferença entre o número de mulheres e o número de homens exercendo tais funções, pode-se observar como as mulheres estão ocupando um espaço ainda de predominância masculina. Nota-se também que o número de mulheres como copilotas supera o de pilotas, mas em ambos ainda são minorias.

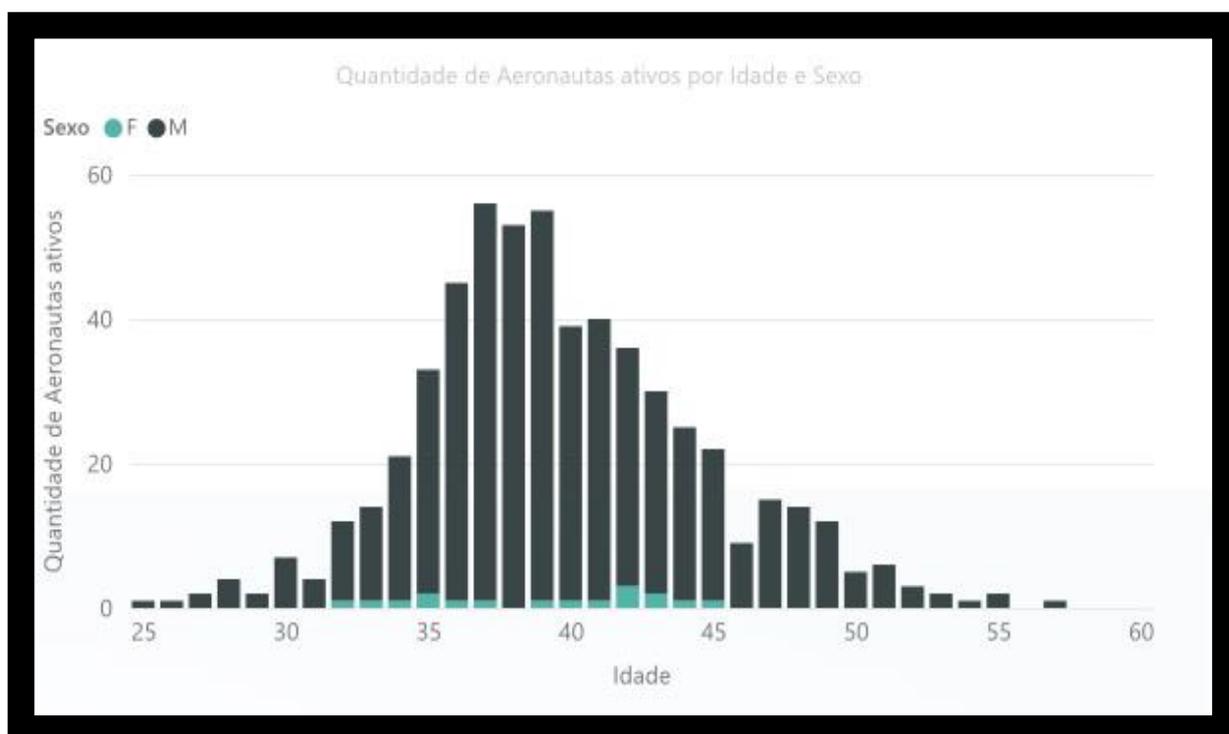
Gráfico 4 - Quantidade de pilotas(os) ativas(os) na companhia aérea Latam, de acordo com a ANAC



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil, 2021.

Os gráficos 4 e 5 representam em números a inserção das mulheres em cargos de piloto (primeiro) e de copilota (segundo) na companhia aérea Latam em comparação à idade.

Gráfico 5 - Quantidade de copilotas(os) ativas(os) na companhia aérea Latam, de acordo com a ANAC



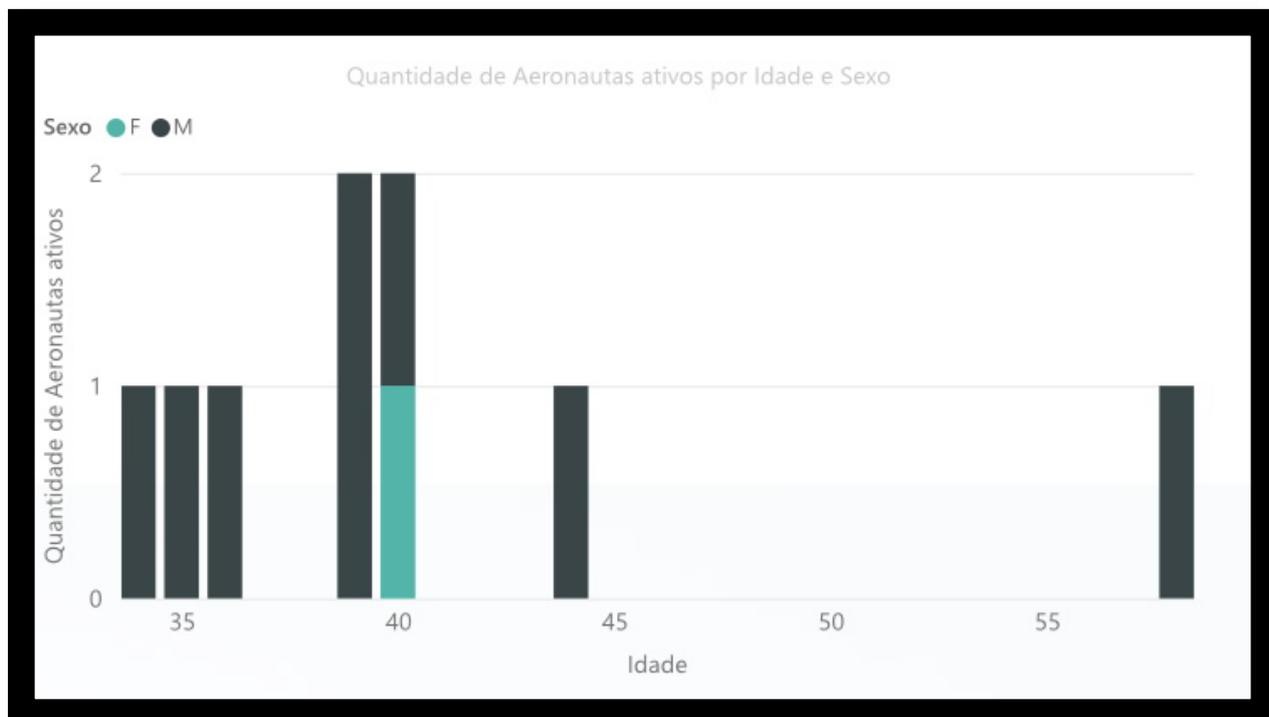
Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil, 2021.

Apesar das mulheres também estarem presentes na companhia nesses cargos, pode-se perceber a diferença da ocupação desse espaço quando comparado à companhia aérea Azul. Números nitidamente pequenos na Azul tornam-se ainda menores na Latam.

Os gráficos 6 e 7 apresentam nitidamente um erro nos dados disponibilizados. Neles observa-se que aparece uma única piloto e nenhuma copilota. Nota-se que em todas as empresas aéreas observadas nesta pesquisa, as mulheres ocupam esses cargos de forma bem reduzida quando comparado aos homens.

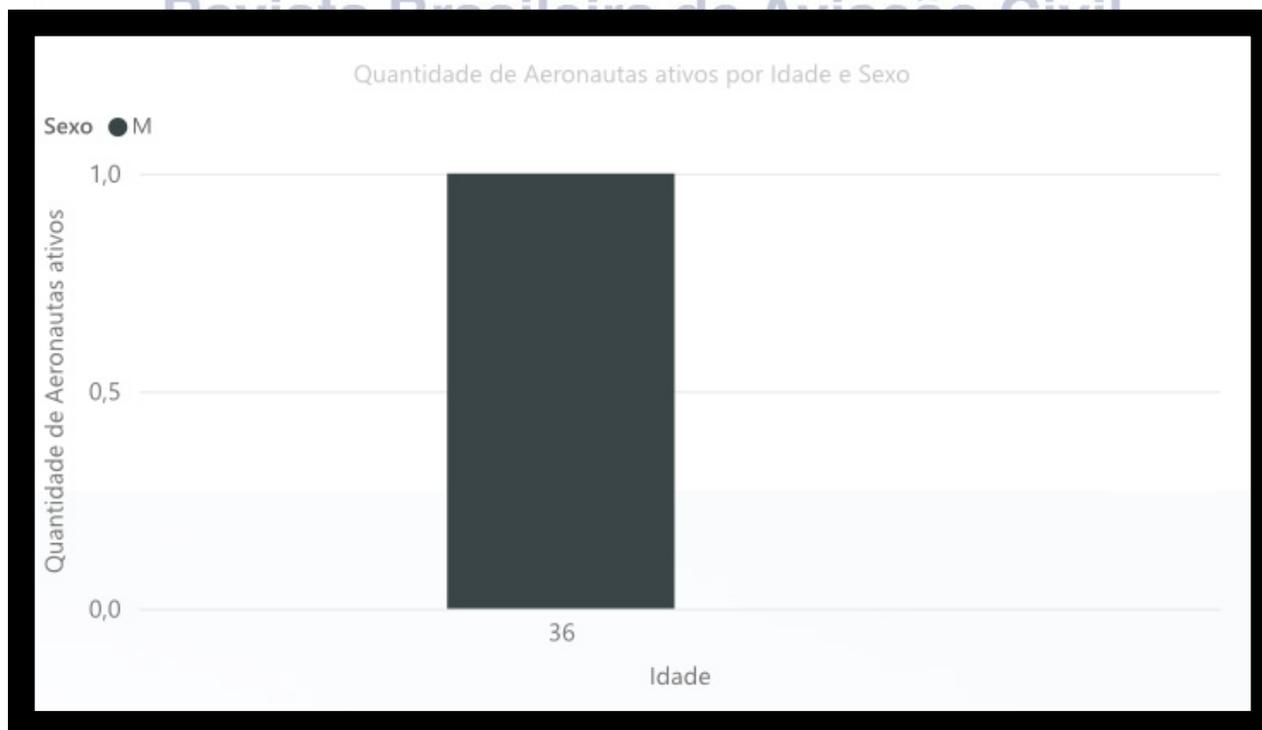
Entretanto, salienta-se que o Gráfico 1 apresentou o número de licenças emitidas para mulheres, que também é acentuadamente menor do que para homens. Consequentemente, a procura por mulheres pelos cargos de pilotas e copilotas também é mais baixa. Isso provavelmente se deve também à herança cultural da estereotipagem de cargos masculinos, como o de piloto entre tantos outros.

Gráfico 6 - Quantidade de pilotas(os) ativas(os) na companhia aérea Gol de acordo com a ANAC



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil, 2021.

Gráfico 7 - Quantidade de copilotas(os) ativas(os) na companhia aérea Gol de acordo com a ANAC



Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil, (2021).

Este trabalho apresentou uma análise do cenário atual das mulheres pilotas e copilotas no Brasil a partir de dados obtidos sobre o licenciamento e funções ocupadas nas três principais companhias aéreas brasileiras: Azul, Latam e Gol. Ainda que os dados encontrados apresentem lacunas, pode-se inferir que as mulheres vêm, pouco a pouco, ocupando um cargo culturalmente marcado como masculino e ainda com massiva predominância de homens a ocupá-lo.

O objetivo geral do trabalho se concentrou na análise do cenário atual da participação das mulheres nos cargos de pilota e copilota de avião nas três maiores empresas aéreas do Brasil. Através dos dados vistos foi possível constatar a evolução da emissão de licenças pelas mulheres nos últimos 20 anos e a situação atual das mesmas nas principais empresas aéreas brasileiras.

Entre os objetivos específicos estava o de verificar a evolução da emissão de licenças para pilota do ano 2001 até o ano de 2021 no Brasil. Outro objetivo específico foi o de analisar o cenário atual das mulheres nos cargos de pilota e copilota de avião nas três maiores empresas aéreas brasileiras, o que foi possível através de dados encontrados no site da ANAC relativos às empresas Azul e Latam. Entretanto, não foi possível em relação à Gol, pois o relatório encontrado está com dados divergentes.

Dentre os resultados encontrados é possível observar uma diferença na quantidade de mulheres inseridas como pilotas de empresa para empresa. Através do site da ANAC, pode-se notar que tanto a Azul quanto a Latam, têm número pouco expressivos de mulheres nesses cargos. Entretanto, a respeito da Gol, não se pode afirmar nada porque não se obteve dados corretos sobre o número de pilotas(os) e copilotas(os) ativas(os) no momento.

Portanto, mesmo com a ascensão das mulheres em cargos predominantemente masculinos como o de piloto, observa-se que essa evolução é irregular, ao passo que os homens não só detêm o maior número de licenças emitidas, mas também são proporcionalmente mais contratados pelas empresas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em virtude dos fatos mencionados, verificou-se que a inserção das mulheres em cargos de piloto e copilota ainda é lenta. Apesar delas estarem adentrando cada vez mais neste mercado de trabalho até então majoritariamente masculino, o número de homens nessas funções ainda se sobressai bastante.

Apresentou-se dados que demonstram a atual condição das mulheres nestes cargos, além de mostrar a evolução na emissão de licenças do ano 2001 até o presente momento (2021). Nota-se que mesmo com essa crescente inserção das mulheres na aviação como pilotas, os números ainda são pequenos quando comparados aos homens.

Por conseguinte, nota-se que as mulheres vêm a passos curtos ingressando em funções como a de piloto, mas aos poucos vêm conquistando mais espaço nas empresas em funções até então somente ocupada por homens. Apesar dos números ainda serem reduzidos, essa evolução é motivo de orgulho para as mulheres.

Recomenda-se dar continuidade aos estudos, sendo importante coletar mais dados para uma análise mais profunda da evolução histórica das mulheres. Seria proveitoso obter dados anuais dessa integração feminina nos cargos de piloto e copilota nas três principais empresas aéreas do Brasil, a fim de analisar como se dá esse processo. Além disso, seria interessante visualizar como se dá essa inserção dentro das empresas, de modo a analisar como as mulheres de fato se integram às empresas após essa entrada.

REFERÊNCIAS

ABRAMO, Laís. Desigualdades de gênero e raça no mercado de trabalho brasileiro. **Ciência e cultura**, vol. 58 no. 4 São Paulo Oct/Dec. 2006. Disponível em: <http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252006000400020&script=sci_arttext> Acesso em: 04/07/2020.

BEUAVOIR, Simone. **O segundo sexo: a experiência vivida.** Rio de Janeiro. Nova Fronteira, 1949.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Centro Gráfico, 1988.

BRIZA, Lucita. Ada Rogato, Um Pássaro Solitário. **FAB**, 2018. Disponível em: <https://www.2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculos_ada_rogato.pdf> Acesso em: 11/11/2020.

CANABARRO, Pedro. História da Aviação no Brasil. **ABRAPAC**, 2019. Disponível em: <<https://www.google.com.br/amp/s/pilotos.org.br/2019/05/14/introduzindo-a-historia-da-aviacao-parte-5/amp/>> Acesso em: 26/11/2020.

CASAGRANDE, Vinícius. Relembre 6 companhias aéreas brasileiras do passado que deixaram de existir. **CNNBrasil**, 2021. Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/business/2021/02/07/relembre-6-companhias-aereas-brasileiras-do-passado-que-deixaram-de-existir>> Acesso em: 29/06/2021.

CASAGRANDE, Vinícius. Tereza, Anesia e Ada: as mulheres pioneiras da aviação brasileira. **Airway**, 2020. Disponível em: <[Thereza, Anésia e Ada: as mulheres pioneiras da aviação brasileira - Airway](#)> Acesso em: 16/11/2021.

FILHO, Hermelindo. Nas Asas da História da Força Aérea Brasileira. **FAB**, 2012. Disponível em: <<https://faap.br/hotsites/asas-da-historia/livreto%20Nas%20Asas%20da%20História%20Da%20Força%20Aérea%20Brasileira.pdf>> Acesso em: 26/11/2020.

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

HOMERO, Adler. **Aerostacao: as primeiras experiencias aeronauticas no Brasil**. Rio de Janeiro. UNIFA, 2019.

IBGE. **Estatísticas de Gênero – Indicadores sociais das mulheres no Brasil**, 2014. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/multidominio/genero/20163-estatisticas-de-genero-indicadores-sociais-das-mulheres-no-brasil.html>> Acesso em: 16/07/2020.

IBGE, **Gênero**, 2019. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/multidominio/genero.html>> Acesso em: 12/06/2020.

LAKATOS, E. M; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 1985.

LAKATOS, E. M; MARCONI, M. A. **Técnicas de Pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.

LEITE, Gisele; HEUSELER, Denise. A presença da mulher na Segunda Guerra Mundial. **Jornal Jurid**, 21 mar. 2019. Disponível em: <<https://www.jornaljurid.com.br/colunas/gisele-leite/a-presenca-da-mulher-na-segunda-guerra-mundial>> Acesso em: 13/10/2020.

LOURENCO, B; FRANCA, B. Amelia Earhart: a historia da primeira mulher a sobrevoar o Atlantico. **Galileu**, 2020. Disponível em: <[Amelia Earhart: a história da primeira mulher a sobrevoar o Atlântico - Revista Galileu | História \(globo.com\)](https://www.galileu.com.br/Amelia-Earhart-a-historia-da-primeira-mulher-a-sobrevoar-o-Atlantico-Revista-Galileu-Historia-globo.com)> Acesso em: 16/11/2021.

MAGGI, Terezinha. Mulher, sexo frágil ou forte? **SEFAZ**, 08 mar 2010. Disponível em: <<https://www5.sefaz.mt.gov.br/-/artigo-mulher-sexo-fragil-ou-forte->> Acesso em: 02/12/2020.

MARTINEZ, Marina. Piloto de Avião Comercial. **InfoEscola**. Disponível em: <<https://www.google.com.br/amp/s/www.infoescola.com/profissoes/piloto-de-aviao-comercial/amp/>> Acesso em: 27/11/2020.

MAZZINI, Mariana. Desigualdade de gênero. **Centro de ciências sociais aplicadas**, 2020. Disponível em: <<https://ccsa.ufrn.br/portal/?p=12263>> Acesso em: 04/07/2020.

MOTTA, Rachel. Uma pequena história sobre a piloto argentina Maureen Dunlop. **Museu Aeroespacial**. Disponível em: <<https://www.2.fab.mil.br/musal/index.php/projeto-av-hist/62-projeto-av-hist/429-mulheres-guerra>> Acesso em: 11/11/2020.

OIT. **Igualdade de gênero e raça, erradicação da pobreza e geração de emprego**, 2020. Disponível em: <<https://www.ilo.org/brasil/temas/genero-e-raca/lang--pt/index.htm>> Acesso em: 25/07/2020.

OIT. **Lacunas de gênero persistentes no trabalho exigem a adoção de medidas transformadoras na América Latina e no Caribe**, 2019. Disponível em: <https://www.ilo.org/brasil/noticias/WCMS_716777/lang--pt/index.htm> Acesso em: 08/06/2020.

ODT. **Mujeres en el mundo del trabajo: Retos pendientes hacia una efectiva equidad en América Latina y el Caribe (Panorama Laboral Temático, 5)**, 2019. Disponível em: <https://www.ilo.org/americas/publicaciones/WCMS_715183/lang-es/index.htm> Acesso em: 08/06/2020.

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

PINHEIRO, Tata. As principais conquistas das mulheres na História. **Nova escola**, 2019. Disponível em: <<https://novaescola.org.br/conteudo/16047/as-principais-conquistas-das-mulheres-na-historia>> Acesso em: 17/10/2020.

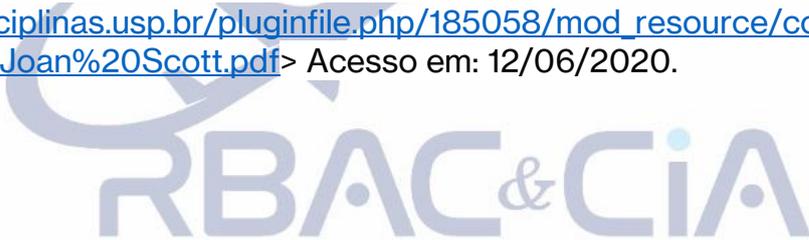
Portal Engenharia Aeronáutica. **Mulheres na aviação**, 2019. Disponível em: <<https://engenhariaaeronautica.com.br/curiosidades-engenharia-aeronautica/mulheres-na-aviacao/>> Acesso em: 24/10/2020.

PROBST, Elisiana R. **A evolução da mulher no mercado de trabalho**. Santa Catarina: Instituto Catarinense de Pós-Graduação, p. 1-8, 2003.

RAGO, Margareth. Descobrimo historicamente o gênero. **Cadernos Pagu**, 1998. Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/cadpagu/article/view/8634465/2389>> Acesso em: 12/06/2020.

SANTOS, Guilherme. Diferenças entre comandantes e copilotos. **AeroTd**, 27 jan. 2020. Disponível em: <<https://www.aerotd.com.br/decoleseufuturo/diferencas-entre-comandantes-e-copilotos/>> Acesso em: 27/11/2020.

SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria útil para a análise histórica. **Educação & Realidade**, 1995. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/185058/mod_resource/content/2/G%C3%AAnero-Joan%20Scott.pdf> Acesso em: 12/06/2020.



RBAC & CIA
Revista Brasileira de Aviação Civil
& Ciências Aeronáuticas
ISSN 2763-7697