

Associação Brasileira de História Oral - Regional Sul
e Centro Histórico-Cultural Santa Casa de Porto Alegre apresentam

ENCONTRO DE MEMÓRIAS



ENCONTRO DE MEMÓRIAS

**Porto Alegre
ISCOMPA
2018**

VOANDO ALTO: HOMENS E MULHERES DIVIDINDO A CABINE DE COMANDO

*Claudia Musa Fay **

*Geneci Guimarães de Oliveira ***

As mulheres ao direcionarem suas carreiras profissionais para a aviação, em particular à cabine de comando, se deparam com um mundo predominantemente masculino, o que, por si só, representa quebra de paradigmas. No caso da presença feminina como piloto na aviação comercial, embora ainda se constituam em "reservas" masculinas, observa-se que nas últimas duas décadas têm acontecido consideráveis avanços. Cada conquista serve de estímulo para que outras mulheres encarem os desafios e passem a exercer o comando de aviões.

A presente comunicação pretende demonstrar que apesar dos avanços, a participação feminina comparativamente à presença masculina na aviação, ainda é pequena. A presença feminina carrega consigo uma dimensão simbólica importante na formação de uma identidade, que tende a parecer que elas se diferenciam das demais. Entretanto, esta mulher somente escolheu se realizar num campo tradicionalmente destinado ao homem.

Peter Burke diz da necessidade de se fazer uma história das mulheres, até então descartadas pela história tradicional. Mas nas recentes tendências historiográficas, "os historiadores das mulheres têm ampliado seus interesses, para incluir as relações entre os gêneros em geral e a construção histórica, tanto da masculinidade quanto da feminilidade". (BURKE, 1992, p. 36).

Para que as mulheres realizem o sonho de voar existem fatores estruturais que devem ser considerados, tais como, o ambiente familiar, a escola, o meio social, e demais obstáculos a serem transpostos, formados no cotidiano da criança ou nas permanências culturais que criam estereótipos, como "trabalho de homem" e "trabalho de mulher". Percebe-se que é inexpressivo o número de mulheres ocupando funções que determinem tomadas de decisão, tais como, chefes de equipamento, direção de operações e a presidência de empresas aéreas.

No Brasil, qualquer profissional que deseje exercer atividades a bordo de uma aeronave deve possuir um CMA (Certificado Médico Aeronáutico) válido. O CMA é o certificado emitido pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), após exames de saúde periciais realizados em candidatos, atestando as suas aptidões psicofísicas para exercer funções a bordo de aeronaves.

Seguindo a determinação das diretrizes internacionais determinadas pela ICAO (International Civil Aviation Organization), por meio do Anexo I à Convenção de Chicago, que trata das licenças de pessoal da aviação e do qual o Brasil é signatário, desde sua fundação em 1944, o detentor de um CMA válido deve se reportar à ANAC, ou ao examinador responsável pela sua

* Prof^ª. Dr^ª Docente do Programa de Pós-Graduação em História da PUCRS.

** Arquiteta e Doutoranda em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da PUCRS.

certificação, qualquer diminuição de suas aptidões psicofísicas que possa impedi-lo de exercer as prerrogativas de suas licenças e habilitações sem afetar a segurança de voo; entre elas, está a gravidez. Ou seja, para a ICAO, a aeronauta grávida pode voar entre a 12^a e a 26^a semana de gestação, caso sua gravidez seja considerada de baixo risco. Neste aspecto, as leis brasileiras são mais rigorosas do que determina a ICAO, uma vez que a aeronauta deve ser considerada não apta a exercer suas atividades, durante todo o período de gravidez e não somente parte dele, como preconiza a ICAO. Assim, quando ciente do seu estado de gravidez, a mulher deve deixar imediatamente suas funções a bordo e dedicar-se às atividades em terra, conforme abaixo:

Nenhuma pessoa do sexo feminino pode exercer qualquer função a bordo de aeronave em voo a partir do momento em que seja constatada a sua gravidez, exceto quando exercendo as prerrogativas de um CMA de 4^a classe e respeitados os requisitos da seção 67.213. (RBAC 67, Parágrafo 67.13 (j)).

No item que trata dos requisitos obstétricos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 67 (RBAC nº 67), a legislação da ANAC deixa claro que a aeronauta deve ser julgada não apta, assim que for constatada a gravidez. Seu comunicado ao examinador ou à ANAC da ocorrência da gravidez, como requer o parágrafo 67.15 (c) do RBAC 67, tem por objetivo providenciar a suspensão do seu CMA. Enquanto isso não for feito, ela deve deixar imediatamente de cumprir as atribuições de sua licença aeronáutica.

Bila Sorj, na pesquisa “Gênero família e trabalho no Brasil” (ARAÚJO; SCALON, 2005, p. 80-88) aborda a temática – Percepções sobre esferas separadas de gênero – na qual enfoca a participação da mulher no mercado de trabalho, considerando que o nível de educação e a geração têm influência na participação feminina nas diferentes profissões em relação à igualdade de gênero.

Alessandro Portelli reforça a importância das fontes orais, em especial “a história da memória, a história da imaginação, a história da subjetividade (tanto dos indivíduos como das instituições)” (PORTELLI, 2004, p. 12). Para esta pesquisa se torna relevante os depoimentos das aeronautas, principalmente, àquelas que resolvem se tornar mães e pilotar aviões, pois conforme o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 67, nenhum profissional do sexo feminino pode exercer qualquer função a bordo de aeronave em voo a partir do momento em que seja constatada a sua gravidez.

Joan Scott destaca a conexão entre a história das mulheres e a política caracterizada por ser ao mesmo tempo óbvia e complexa, e que na década de 1980 conseguiu seu próprio espaço, sendo que “a emergência da história das mulheres como um campo de estudo envolve, nesta interpretação, uma evolução do feminismo para as mulheres e daí para o gênero; ou seja, da política para a história especializada e daí para a análise.” (SCOTT, 1992, p. 65)

Na pesquisa de Márcia Siqueira de Andrade encontramos que a discriminação inicia no contexto familiar, evidenciando as dificuldades que as filhas têm em estudar e progredir profissionalmente:

[...] essas dificuldades parecem ser mais acentuadas quando existe um ou mais irmãos do sexo masculino. Nestes casos, a família investe mais no futuro do menino, instalando, desde cedo, e no próprio seio familiar, a desigualdade de oportunidades. (ANDRADE, 2004, p. 24).

Bourdieu traz para reflexão dos pesquisadores interessados em discutir os temas relacionados com a dominação masculina estudos que servem de suporte para o entendimento das permanências, ou seja, que determinadas profissões estejam reservadas ao seletivo mundo do universo masculino,

[...] longe de afirmar que as estruturas de dominação são a-históricas, eu tentarei, pelo contrário, comprovar que elas são produto de um trabalho incessante (e, como tal, histórico) de reprodução, para o qual contribuem agentes específicos (entre os quais os homens, com suas armas como a violência física e a violência simbólica) e instituições, famílias, Igreja, escola, Estado. (BOURDIEU, 1999, p. 46).

Na aviação, as pesquisas evidenciam que apesar da capacidade e da determinação, as "Amélias", as "Anésias", as "Lucys", as "Therezas", as "Carlas" e tantas outras pioneiras tiveram que ir à luta para que ocupassem o "reservado" espaço da cabine de comando, pois, pilotar uma aeronave independe da questão sexual.

Thereza di Marzo e Anésia Pinheiro Machado foram as duas primeiras mulheres a tirar o brevê de piloto, em 8 e 9 de abril de 1922, respectivamente (PEREIRA, 1987, p. 406). Em 1943, Anésia participou do curso da Federal Aviation Agency, nos Estados Unidos, no qual recebeu a licença como piloto comercial e de instrutora de voo, função que desenvolveu na Panair do Brasil e no CPOR da Força Aérea Brasileira.

Thereza di Marzo, despertou para a aviação aos 17 anos; ao olhar para o céu avistou um avião e resolveu que um dia iria voar. A notícia "caiu como uma bomba" no seio familiar, principalmente para seu pai, que desejava à filha um bom casamento, mas jamais pilotar aviões.

No cenário das guerras, as mulheres vinculadas à aviação não participaram diretamente dos confrontos, mas, colaboraram no transporte de suprimentos, na formação de novos aviadores. Wohl, na sua obra, deixa bastante claro o pensamento masculino da época a respeito do assunto:

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).

Ada Rogato¹ se torna a primeira paraquedista sul-americana, tendo ministrado cursos de preparação para novos paraquedistas. Pereira (PEREIRA, 1987, p. 407) observa que: "[...] ela fazia

¹ Disponível em: <http://www.biologico.sp.gov.br/grandes_nomes/ada_rogato.htm>. Acesso em: 25 out. 2006.

parte da turma que prestou exame em 23 e 24 de abril de 1933, mas seu nome só aparece na lista de diplomados pela FAI-Brasil em 2 de maio de 1936, quando foi expedido seu diploma que recebeu o n. 248.”

O reconhecimento veio somente em 2000 quando os Correios lançaram carimbo postal e selo comemorativo aos 50 anos do sobrevoos dos Andes por Ada com o CAP-4 de 65HP PP-DBL, Brasileirinho, sob o tema “Mulheres Aviadoras”, cujos dizeres são: "Homenagem às Mulheres Aviadoras Pioneiras da Aviação no Brasil – 1º dia de circulação: São Paulo/SP- 8.2.2000".

Lucy Lúpia, em 1967, tomou a decisão de fazer o curso no Aeroclube de Nova Iguaçu, obtendo a licença de piloto privado e logo em seguida a de piloto comercial. As dificuldades começaram a aparecer quando da sua busca por um emprego.

Em pesquisas anteriores (OLIVEIRA, 2006, p. 85-108) a respeito das pioneiras na aviação brasileira, verificou-se que uma grande batalha movida por preconceitos, e até por perseguições pessoais, estariam à espera de Lucy. O mercado de aviação sempre foi competitivo entre os homens. A chegada de um piloto-mulher seria uma ameaça, pois, além do tabu, haveria o risco de invasão de novos concorrentes no futuro: as aviadoras.

Tarefa árdua teve a copiloto Carla Roemmler que, após sucessivas tentativas, finalmente, em 1988, ingressou na Vasp e se tornou a comandante pioneira da aviação comercial em 1996, ao pilotar um Boeing 737-200. Carla permaneceu fora da cabine de comando, por uma década, até ser contratada em 2010 pela Azul Linhas Aéreas Brasileiras.

Destaque também para Kalina Comenho, a primeira mulher piloto da Varig, que recebeu seu certificado de conclusão do Curso de Formação de Copilotos da EVAER em 22 de maio de 1992. Atualmente, ela está voando como copiloto de voos internacionais na Emirates Airlines, sendo a primeira mulher a ingressar nesta empresa. Kalina fez parte da tripulação técnica que efetuou o voo inaugural da rota Dubai-São Paulo-Dubai no Boeing 777-200LR, prefixo A6EWA, que em 01 de outubro de 2007, unia pela primeira vez o Brasil ao Oriente Médio sem escalas.

Nessa trajetória das mulheres aeronautas na aviação comercial brasileira, destacam-se ainda, as presenças de Eveline Borges Fontenelle e Alena Maria Teixeira, ambas contratadas, em maio de 1995, como copiloto em linhas da Transbrasil. De acordo com artigo publicado²:

[...] em 23 de janeiro de 2006, Eveline Borges, de 34 anos, foi a primeira mulher da América Latina a voar um ABSA Cargo Airline, como comandante do avião em um voo internacional. Ela completou seu primeiro voo de carga ABSA como Master Chief Pilot na rota de Campinas-Brasil para Miami operando um Boeing 767-300F PR-ABB. O voo incluiu escalas em Maiquetia, Venezuela, e Bogotá e Medellín, na Colômbia, onde enfrentaram tempo nublado, mas foi recebido por um belo nascer do sol em Miami para a conclusão da rota.

² <http://www.thefreelibrary.com/ABSA+Cargo+Airline+Celebrates+First+Female+WideBody+Aircraft+Captain>

Claudine Melnik, conforme a reportagem do jornal Estado de São Paulo, (GUIMARÃES, 24 mar. 1996, p. 21) era graduada em desenho industrial. Iniciou como comissária de bordo na TAM em 1992, e como refere: "entrei pela porta dos fundos". Com o brevê tirado em 1995, foi admitida para testes e cursos neste mesmo ano, realizando ainda seu primeiro voo. Claudine fala sobre a carreira: "por mais bonita que possa ser, é também bastante sacrificada. Acabam os amigos, a família, os aniversários, e datas como Natal, Ano Novo, Carnaval...". Passados cinco anos tornou-se copiloto do maior equipamento da frota brasileira a incluir uma mulher como tripulante técnico, o Airbus A330-200.

Na matéria jornalística publicada pelo Correio Braziliense,³ em 26 de julho de 2001, intitulada "Mulheres no Céu", no preâmbulo da redação constam frases de impacto sobre as mulheres que optam pela aviação, tais como: "Elas não têm medo de altura. Vivem a maior parte do tempo no ar e não se importam de abrir mão da rotina", e "elas vivem no ar, mas têm os pés no chão. Determinadas e corajosas, elas passaram a ocupar, há pouco mais de 20 anos, assentos garantidamente masculinos".

A notícia faz referência às mulheres comandantes ou copilotos, responsáveis pela condução dos aviões comerciais de grandes companhias aéreas como Varig, Vasp, TAM, Gol e Rio Sul. Elas deixam de lado a rotina diária em prol de uma vida com muitas viagens, sem horário definido, e poucas conseguem frequentar uma faculdade ou manter relacionamentos estáveis.

O jornal traz uma reportagem com o depoimento da copiloto Cristina Vieira Marques, cuja carreira começou na aviação executiva, voando em jatos de pequeno porte. Em agosto de 1998, foi para a Vasp trabalhar no Boeing 737-300, onde fez a ponte aérea e, dois anos, depois ingressou na GOL. Cristina declara que a escolha profissional provocou alterações no seu dia-a-dia: "Namoro, nem pensar, resolvi abrir mão disso por enquanto, mas penso em casar e ter filhos mais tarde."

Na primeira década do século XXI nos deparamos com pesquisas que trazem dados que, de certa forma, aliviam a pressão sobre estas mulheres que deixam a maternidade e até mesmo o casamento para mais tarde.

A revista Veja (JIMENEZ, 29 maio 2013, p. 115) publicou uma reportagem sobre o recente Censo do IBGE, no qual revela que o percentual das mulheres que estão para cruzar a fronteira dos 50 anos, ou seja, no fim do ciclo reprodutivo, que chegam neste período sem filhos teve um aumento de 20% em relação à última década.

Percebe-se que na esteira destes acontecimentos tem aumentado de forma significativa o ingresso de mulheres, também na aviação, como revela a reportagem: "a libertação da mulher, em resumo, significou a capacidade de fazer escolhas – até mesmo sobre ter ou não ter filhos."

As mudanças, embora lentas, estão ocorrendo e os dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) mostram o crescimento do número de mulheres que procuram o mercado aéreo. Em 2009, foram expedidas 44 licenças para pilotos do sexo feminino: 35 conseguiram licença de piloto

³ Disponível em: <http://www2.correioweb.com.br/cw/2001-07-26/mat_47279.htm>. Acesso em 22 ago. 2006.

privado, 8 de comercial e apenas uma obteve a habilitação para comandante de uma linha aérea. O número duplicou em 2010, quando foram expedidas 86 licenças para mulheres: 56 novas de piloto privado, 24 de comercial e 6 de linha aérea e, a tendência é que nos próximos anos se tenha números mais expressivos.

No ano de 2001 havia cerca de 1200 pilotos (mulheres e homens) no mercado de trabalho no Brasil, dentre os quais as mulheres representavam cerca de 1,8% da quantidade total. Em 2016, as mulheres passaram a representar 2,8% do total, tendo um acréscimo de 1% no período de 15 anos; o que mostra que a mudança acontece de forma lenta.

Apesar dos dados otimistas, ainda temos registros de preconceito, como o caso que ocorreu em maio de 2012 em um voo da TRIP, onde um passageiro se recusou a permanecer na aeronave cuja comandante era uma mulher, com forte repercussão na mídia nacional:

Ele afirmou que faria uma reclamação para companhia, para informar quando fosse uma mulher comandante, para ele ter a opção de não embarcar, contou a piloto Betânia Porto Pinto, com quase 20 anos de carreira e mais de nove mil horas de voo. Ela explicou que ordenou a retirada do passageiro da aeronave “Se acontece qualquer coisa, uma rajada, se acontece uma turbulência, que ele sinta desconfortável e entra em pânico, ele pode colocar um avião com 100 pessoas inteiro em pânico dentro da aeronave.”⁴

Os estudos de Caroline L. Davey e Marilyn J. Davidson (2000, p. 195-225) com homens e mulheres de empresas aéreas europeias, investigam o impacto da presença feminina em um ambiente predominantemente dominado por homens, sendo que eles admitiram achar difícil se adaptarem à presença feminina, da mesma forma, observa que eles precisavam ser mais vigilantes em relação à linguagem e ao comportamento ao dividirem a cabine de comando com mulheres.

Preconceitos, obstáculos para permanecer na profissão, questões pessoais como a maternidade e tantas outras fazem parte do processo de conquistas que as pioneiras enfrentaram de forma mais intensa e, as mulheres que as seguiram, ainda percebem, contudo, o avanço tecnológico permitiu que elas enfrentassem de maneira mais igual as diferenças.

Considerações finais

Ao longo das últimas décadas a História tem revelado que as mudanças ocorridas na condição feminina foram muito mais significativas que aquelas dos séculos anteriores. Os avanços alcançados começam a retirar do silêncio as vozes que por milênios a sociedade calou. Todavia, elas se insurgem, ainda que muito lentamente, contra o obscurantismo que lhes havia sido imposto e a "história das mulheres" começa a ser escrita.

⁴ Globo.com<<http://fantastico.globo.com/Jornalismo/FANT/0,,MUL1680595-15605,00 MULHER+PILOTO+DIZ+QUE+EXPULSOUU+PASSAGEIRO+DE+VOO+POR+SEGURANCA.html>>

Proliferam as discussões a respeito da emancipação feminina, das manifestações reivindicando sua inserção no espaço público, numa nova relação mulher-trabalho e, que vão delineando os diferentes olhares sobre as questões de gênero. Assim, as histórias de vida trazem à tona o quanto as mulheres tiveram e têm que lutar para legitimar seus espaços em todo o mundo. A ideia que coloca a mulher no espaço privado, e sob a sua “custódia” a família e o lar, é uma prática de longa duração que contribui para a perpetuação da desigualdade e impede o processo de desenvolvimento das mudanças de comportamento.

A formação de piloto exige grandes investimentos que começam pelos elevados custos da preparação teórica, que nos dias de hoje passa pela universidade ou outros centros de formação devidamente autorizados. Nas aulas práticas, além dos simuladores é exigido um número mínimo de horas de voo que são bastante dispendiosas. O fato de não ser “bem visto” como uma profissão feminina; meninas não receberem incentivo familiar e, tampouco serem estimuladas a lidar com as máquinas e com a tecnologia avançada que somados aos componentes de natureza econômica, torna ainda mais difícil o acesso das mulheres à profissão de piloto.

O preconceito e os obstáculos sociais e culturais que geram barreiras à entrada da mulher nas relações concretas de poder impedem de forma intensiva que elas desenvolvam suas potencialidades plenas, e que se construam efetivamente novas relações mais igualitárias entre os sexos, favorecendo o desenvolvimento de estruturas sociais equilibradas, ao incorporar de forma equânime as diferenças e a diversidade de gênero, cultural, social e econômica existentes em todas as sociedades.

No período compreendido entre a Segunda Guerra Mundial e a década de 1970, quando as empresas passam a contratar pilotos como profissionais, percebe-se uma ausência das mulheres neste mercado de trabalho. No Brasil o seu ingresso ocorre somente no final da década de 1980.

Observa-se ainda que as novas gerações estão conseguindo ingressar e ascender com menos restrições nas empresas aéreas. Entretanto, cabe questionar até que ponto estas políticas adotadas no apoio das novas “entrantes”, contribuem para a imagem das empresas ou se é realmente para uma eficaz inserção feminina nas profissões tecnológicas. Outros fatores, não menos relevantes, são as mudanças de comportamento em relação à maternidade, ao casamento. Percebe-se que, atualmente, algumas mulheres estão constituindo família e filhos e adaptam as escalas de trabalho. No entanto, a pouca representatividade das mulheres como pilotos de aeronaves nos altos cargos das empresas aéreas, que ainda são destinados aos homens, põe à mostra barreiras invisíveis que elas necessitam ultrapassar. O “teto de vidro” não se rompeu totalmente.

Referências

ANDRADE, Márcia Siqueira de. *Mulheres do século XX: a aprendizagem do feminino*. São Paulo: Memnon Edições Científicas, 2004.

ARAÚJO, Clara; SCALON, Celi (Org.). *Gênero, família e trabalho no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2005.

BOURDIEU, Pierre. *A dominação masculina*. Tradução de: Maria Helena Kühner. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

BURKE, Peter (Org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. Tradução de: Magda Lopes. São Paulo: Ed. da UNESP, 1992.

OLIVEIRA, Geneci Guimarães de. *Rota de colisão: a história das mulheres no “reservado” espaço da cabine de comando*. Monografia de Conclusão para Bel. História, PUCRS, 2006

PEREIRA, Aldo. *Breve história da aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: Europa, 1987.

SCOTT, Joan Walach. *A cidadã paradoxal: as feministas francesas e os direitos do homem*. Tradução de: Élvio Antonio Funck. Florianópolis: Mulheres, 2002.

WOHL, Robert. *A passion for wings: aviation and the western imagination (1908-1918)*. Londres: Yale University, 1994.

Revistas e jornais

DAVEY, Caroline L. e DAVIDSON, Marilyn J. The Right of Passage? The Experiences of Female Pilots in Commercial Aviation. *Feminism and Psychology* 10, 2000, p.195-225.

GUIMARÃES, Berenice Santos. Ela voa alto. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, Suplemento Feminino, p. 21, 24 mar. 1996.

JIMENEZ, Gabriele. Filhos? Não, obrigada! *Veja*. Comportamento. Edição 2323, a. 46, n. 22, p.114-122, 29 de maio de 2013.

Sites

BIOLOGICO.SP.GOV.BR. Disponível em:

<http://www.biologico.sp.gov.br/grandes_nomes/ada_rogato.htm>.

COMISSARIODEBORDO.BLOSPOT.COM. Disponível em:

<http://comissariadebordo.blospot.com/2005_11_01_comissariadebordo_archive.html>.

CORREIOWEB.COM.BR. Disponível em: <http://www2.correioweb.com.br/cw/2001-07-26/mat_47279.htm>

GLOBO.COM. Disponível em: <<http://fantastico.globo.com/Jornalismo/FANT/0,,MUL1680595-15605,00-MULHER+PILOTO+DIZ+QUE+EXPULSOU+PASSAGEIRO+DE+VOO+POR+SEGURANC+A.html>>.

THE FREE LIBRARY. Disponível em:
<<http://www.thefreelibrary.com/ABSA+Cargo+Airline+Celebrates+First+Female+Wide-Body+Aircraft+Captain>>.