

MULHER, TECNOLOGIA, MATERNIDADE E AVIAÇÃO: SUPERANDO OBSTÁCULOS E VENCENDO DESAFIOS.

Gabriela Cristina DE LIMA¹

RESUMO

Nas últimas décadas a participação das mulheres no mercado de trabalho passou por marcantes transformações. A presença feminina já pode ser percebida nos espaços públicos e em territórios, até então, exclusivos aos homens. A pesquisa que propomos também trata da maternidade das mulheres que pilotam. A cabine de pilotagem altamente técnica foi, no Brasil, até meados da década de 1980 um espaço reservado aos homens. A investigação utiliza a metodologia da história oral obtida através de relatos de mulheres e homens que atuam como pilotos, possibilitando a compreensão da dimensão dos obstáculos superados, tais como: as barreiras do preconceito, as dificuldades da relação família-trabalho, a relação entre mãe-filho-aviação e a relação mulher-comando.

PALAVRAS CHAVE: gênero, aviação e maternidade.

ABSTRACT

Over the last decades, the women's share of the labor market has experienced several changes. The presence of the female gender can be noticed on public charges and territories previously occupied solely by the masculine figure. This research aims to approach the maternity on pilots. The highly technical labor performed on cockpits in Brazil during the 80's has been filled with male pilots. The research uses oral history as a methodological tool, obtained from female and male pilot reports, thus providing knowledge to measure the greatness of the obstacles, such as: the barriers of prejudice, the issues between family/parenting and work (aviation), and the women-captain relationship.

KEYWORDS: *gender; aviation and parenthood.*

1. INTRODUÇÃO

Há mais de 100 anos o brasileiro Alberto Santos Dumont levantou voo com um equipamento mais pesado que o ar – o 14Bis. “*Inventar é imaginar o que ninguém pensou;*

¹ Acadêmica da Faculdade de Ciências Aeronáuticas da PUCRS. E-mail: gabicrislima@hotmail.com

é acreditar no que ninguém jurou; é ariscar o que ninguém ousou; é realizar o que ninguém tentou. Inventar é transcender”,(Alberto Santos Dumont). A partir desse momento, o homem almejava cada vez mais alçar voos mais altos e longos. Em 3 de dezembro de 1909 o brevê de piloto aviador foi criado pelo Aeroclub de França, no ano de 1910, o número de brevês de pilotos já chegava a 327. (NOVA ESCOLA, Edição 194, junho 2006).

Contudo, o desejo de voar não era de exclusividade masculina, haviam mulheres que sonhavam em chegar aos céus por seus próprios meios. Entretanto, não eram bem vistas na profissão, pois na época era considerado um absurdo ter uma mulher comandando um avião. Os anos foram se passando e a sociedade foi mudando e se adaptando com novas tecnologias e com o ingresso da mulher no mercado de trabalho, porém, a mulher na aviação ainda enfrentava restrições, podemos identificar um exemplo no livro *Voo Proibido Os Aplausos de uma Pioneira* (1992, p 27) escrito por Cmt. Lucy Lupia Pinel Balthazar, onde já passados mais de 80 anos que a primeira mulher havia se interessado por voar, relata:

“Thereza comunicou aos pais que queria aprender a voar. A principio, julgaram que a filha estivesse louca. A Mãe, acabou cedendo. O Pai, gesticulando, como autentico italiano que era: “imagina, meu Deus, minha filha quer voar! Mulher só foi feita para casar!”.

Com o passar dos anos, as mulheres foram conquistando seu espaço no mundo da aviação, mostrando que são tão capazes quanto qualquer homem para assumir a responsabilidade de pilotar uma aeronave. Já de algum tempo as mulheres estão se destacando no mercado aeronáutico, esse ingresso feminino está trazendo para as empresas aéreas uma preocupação que não era comum anteriormente, à maternidade.

Neste trabalho será descrito como as mulheres vêm vencendo esse desafio de enfrentar um mundo predominantemente masculino, e como é o relacionamento entre as pilotos e sua família, principalmente, quanto a maternidade. Para a elaboração desse artigo foi usado um método de pesquisa oral através de entrevistas com mulheres que atuam pilotando aeronaves complexas, totalizando vinte entrevistas com mulheres pilotos, dentre as quais cinco mães.

2. INICIAÇÃO DAS MULHERES NA AVIAÇÃO

O sonho de alcançar os céus sempre fez parte da vida do ser humano, com o passar dos anos a tecnologia foi evoluindo e, assim, foram surgindo os primeiros meios de transportes aéreos. O desejo de voar não era exclusividade masculina, as mulheres também passaram a cobiçar o mesmo sonho, no entanto elas eram consideradas não aptas a voar, por serem vistas como um sexo frágil.

Anita "Neta" Snook foi à primeira mulher a se interessar pela aviação, ela teve que enfrentar muitos desafios até conseguir chegar ao comando de uma aeronave. Em 1917 conseguiu ingressar para uma escola de aviação. Anos mais tarde, já como instrutora de voo recebeu a proposta de ensinar Amélia Eahart a voar. (Aviation History magazine, janeiro 2007).

Amélia alcançou diversos títulos para a aviação, entre eles o de ser a primeira mulher a cruzar, sozinha, o oceano Atlântico, ela foi essencial na formação de organizações para mulheres que desejavam pilotar.

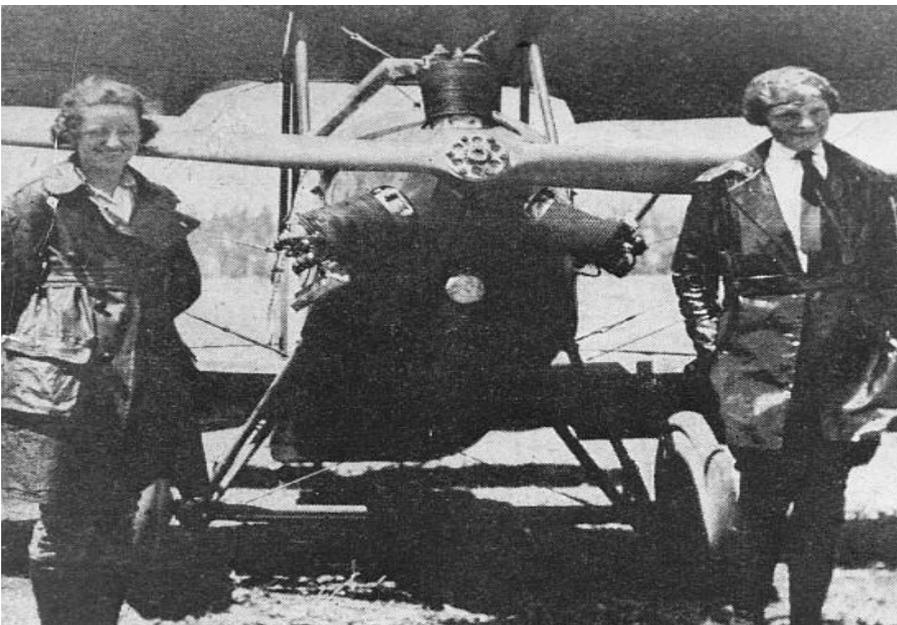


Figura 1 - Anita "Neta" Snook e Amelia Earhart, 1921 na frente do Earchart's Kinner Airster; Fonte Aviation History magazine, janeiro 2007

Com a Segunda Guerra Mundial as mulheres que eram aviadoras da aeronáutica atuaram como membros do Women's Airforce Service Pilots – WASPs, fazendo translados de aeronaves no proprio territorio americano. Entretanto, as mesmas so foram consideradas pilotos militares em 1977 quando a Força Aérea Americana (USAF) admitiu mulheres nas

turmas de aviadores. As mulheres americanas só puderam voar em missões de combate na década de 1990.

Segundo Samuelson (1984), outros países também utilizaram o trabalho feminino na Segunda Guerra. Na Inglaterra, as mulheres aviadoras realizavam o mesmo serviço que as mulheres do WASPs. A Alemanha também contou com a participação das mulheres no desenvolvimento de projetos e armamentos e na função de piloto de provas. Na Rússia, as mulheres chegaram a participar como tripulantes em missões de combate.

No Brasil a primeira mulher a obter um brevet foi Thereza de Marzo em 1922. Ela superou muitos obstáculos até chegar ao posto de aviadora, pois não era normal, as pessoas verem e aceitarem uma mulher sob o comando de uma aeronave. Thereza pensou em desistir várias vezes, pois a repressão de seguir uma carreira predominantemente masculina era grande. Após Thereza surgiram outras grandes aviadoras no Brasil como Anésia Pinheiro Machado, Ada Rogato, Lucy Lúpia Baltazar entre outras.



Figura 2 Thereza de Marzo; fonte: Núcleo Infanto-juvenil de Aviação/ 2011



Figura 3 Thereza de Marzo; Fonte: Núcleo Infanto-juvenil de Aviação/ 2011

Nos dias atuais já é mais comum ver mulheres pilotando aeronaves, porém ainda é um número muito inferior perante o número de pilotos homens. Segundo um levantamento da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2009) foi expedido 44 licenças para pilotos do sexo feminino e em 2010 o número aumentou para 86 licenças. A tabela 1 nos mostra que cada vez mais as mulheres estão conquistando cargos que foram, historicamente, dos homens.

LICENÇAS EMITIDAS PARA MULHERES	
2009	Quantidade
Piloto Privado	35
Piloto Comercial	8
Linha Aérea	1
2010	Quantidade
Piloto Privado	56
Piloto Comercial	24
Linha Aérea	6
2011	Quantidade
Piloto Privado	44
Piloto Comercial	19
Linha Aérea	5

Tabela 1 fonte ANAC números até 31 de julho de 2011

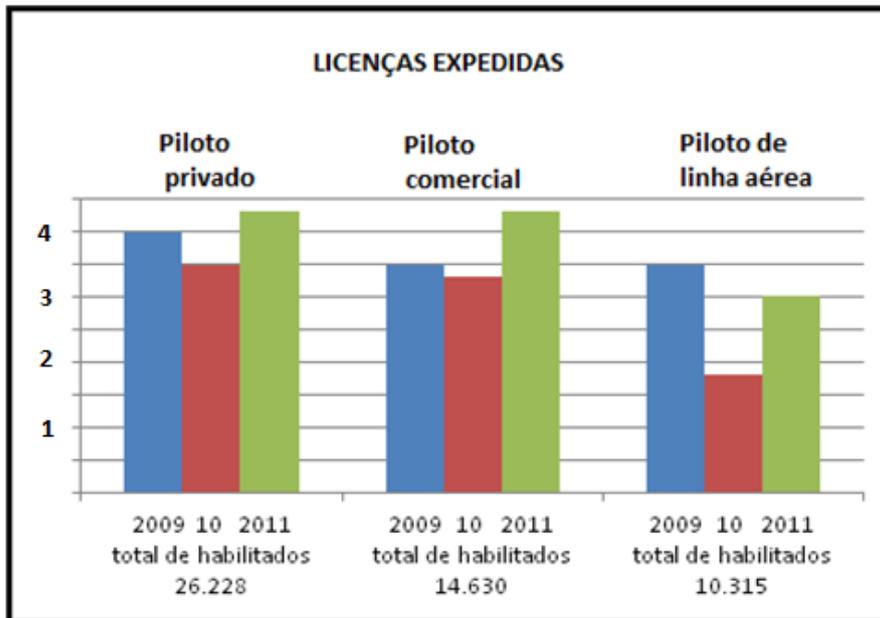


Tabela 2 Dado da ANAC de 2009 até junho 2011

Se compararmos os dados da tabela 1 com os da tabela 2, notamos que o número de mulheres exercendo a pilotagem na aviação brasileira ainda é bem inferior ao de homens, analisando apenas as licenças de piloto de linha aérea entre os anos de 2009 a junho de 2011 foram emitidas 10.315 carteiras sendo dessas, doze pertencentes às mulheres.

3. SUPERAÇÃO DE OBSTÁCULOS

Apesar das mulheres estarem vencendo barreiras culturais e terem conquistado postos de trabalho que eram, até então, exclusivos dos homens, como professora,

comissária, telefonista, doméstica, entre outras. Nota-se que, na pilotagem, ainda é restrito o número de mulheres que conquistaram a carteira. São muitos os fatores que para isso contribuem, por exemplo, as mulheres continuam sendo as grandes responsáveis pelos trabalhos domésticos e pelos cuidados e educação dos filhos, assim a sua ausência do lar por longos períodos apresenta-se como uma restrição a profissão. Contudo o perfil da mulher no mercado de trabalho está em constante mudança, entretanto, de acordo com a autora Sheryl Sandeberg² *“Além das barreiras externas erguidas pela sociedade, as mulheres são prejudicadas por barreiras que existem dentro de nós mesmas por falta de autoconfiança”*. Ou seja, as mulheres têm que acreditar no seu potencial e na sua capacidade de que são tão capazes quanto qualquer homem para assumir qualquer atividade.

O mundo, porém, vem passando, nas últimas décadas, por intensas transformações que alteraram uma série de visões e conceitos. Para Giddens (2003), por exemplo, o rompimento com a ordem dita tradicional levou a mudanças na concepção de identidade. Nas sociedades tradicionais, as identidades eram definidas e limitadas pelo parentesco, pela localidade e pela própria tradição. Sem os parâmetros da tradição, os indivíduos hoje passaram a conviver com a diversidade e a possibilidade de fazer escolhas, tornando-se mais responsáveis por si e por sua própria vida. Tais transformações provocaram também importantes mudanças nas concepções de classe, gênero, sexualidade, etnia e nacionalidade, bem como nas relações sociais, que acabaram por alterar as visões sobre as identidades. Porém, ainda existem algumas restrições das pessoas de forma mais reprimida e dissimulada, às vezes nem se dando conta que seus atos ou palavras podem conter algum tipo de preconceito, isso está de tal forma enraizado no seu imaginário que não se apresenta de forma consciente. Podemos observar um exemplo no livro *Voo Proibido Os Aplausos de uma Pioneira*, 1992, p 30 escrito por Cmt. Lucy Lupia Pinel Balthazar: “... o tamanho da pista: 150 metros de comprimento por 60 de largura. –“ Como é que permitiam esse absurdo? Essa moça, operar numa pista tão pequena?”- indagou o presidente do grupo de checadores.”

O movimento feminista, surgido na virada do século XIX para o século XX e que alcançou maior força no Brasil na década de 1920, iniciou uma luta, entre outras coisas, pelo direito das mulheres ao voto, direito este que só foi conquistado, no entanto, nas décadas seguintes. O movimento reivindicava, de modo mais amplo, a igualdade entre os sexos, onde conseguiu ganhar forças com a Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988, pois ela determinou os direitos e deveres individuais e coletivos onde

² SHERYL SANDEBERG; *Woman Work And The Will To Lead*, 2013 pg. 8

“homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição” (artigo 5º, inciso I). Para a aviação essa igualdade não aconteceu com esta Constituição, um dos principais fatos contribuintes para este fato foi que o Órgão Brasileiro Regulador da Aviação Civil de 1931 até 2005 foi administrado pelas autoridades militares, o antigo Departamento de Aviação Civil (DAC) que era um órgão mais conservador. O ingresso de mulheres na aeronáutica veio com a lei 6.924/1981, regulamentada pelo decreto 86.325/1981. No entanto, a finalidade da criação do corpo feminino foi apresentada com a seguinte redação:

O Corpo Feminino da Reserva da Aeronáutica é destinado a suprir o Ministério da Aeronáutica com Oficiais e Graduados da Reserva para o exercício de funções técnicas e administrativas, em Organizações Militares mediante convocação para o Serviço Ativo (Brasil, 1981).

Para o acesso na Academia da Força Aérea no Quadro de Oficiais Aviadores (Pilotos) foi autorizado apenas em 1995, em 2003 tivemos a primeira piloto militar a voar sozinha uma aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB) a Cadete-Aviadora Gisele Cristina Coelho de Oliveira. (FAB/Dia da Mulher, 2012).



Figura 4 Piloto: Gisele Cristina de Oliveira; fonte: FAB/2013.

As primeiras aviadoras militares relatam quem as principais dificuldades enfrentadas foram; o fato de terem ficado em evidência por serem a minoria, as mudanças ocorridas em suas vidas em decorrência da profissão e a pressão constante que estão submetidas pela possibilidade de serem desligadas da FAB a qualquer momento em decorrência de um desempenho ruim. A presença feminina na cabine de comando não era uma prioridade para as autoridades militares em nosso país. Contudo, nos últimos 10 anos, as mulheres nos quadros profissionais cresceram 154% (de acordo com dados da FAB). Com o passar dos anos, elas têm se destacado, inclusive ocupando cargos de liderança e chefia, em áreas antes, tipicamente masculinas.

4. A LEGISLAÇÃO

A mulher no trabalho tem seus direitos assegurados no momento de sua gravidez através das Leis Trabalhistas de nossa Constituição, onde, de acordo com o arts. 372 a 401 da CLT:

“O início da garantia de estabilidade da gestante, segundo a CF/88, se dá com a confirmação da gravidez, não podendo ser dispensada sem justa causa até 5 meses após o parto. Quanto a licença à gestante é de 120 dias, sem prejuízo do emprego e do salário. Para amamentar o próprio filho a mãe terá direito a dois intervalos especiais, de meia hora cada um, e até que o filho completar 06 meses. Exames médicos. Local para amamentação.”

Na aviação suas garantias femininas são de acordo com a Convenção Coletiva de Trabalho para Aeronautas, estabelecida entre o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA), em vigor de 01 de dezembro de 2011 até 30 de novembro de 2013, as cláusulas 15 e 32 garantem:

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

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

Já que para a aviação de acordo com o RBAC número 67, capítulo 67.73 - Requisitos ginecológicos e obstétricos sessão (d) e (e):

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

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

Em 2012 houve algumas reivindicações no Sindicato Nacional das Empresas Aéreas SNEA, entre elas está, a licença maternidade, para o qual as aeronautas querem uma ampliação para 180 dias de licença gestante; jornada semanal máxima de 40 horas; reembolso de taxas de revalidação em 48 horas. Foi feita análises nos pedidos e foi publicada uma Prorrogação da licença maternidade: Adesão obrigatória ao Programa Empresa Cidadã, instituído pela Lei nº. 11.770 de 2008, para que a aeroviária possa optar por ampliar por mais 60 dias a sua licença maternidade. Lei valida de 1 de dezembro de 2012 a 30 de novembro de 2013.

5. MEDICINA

A gravidez é um estado fisiológico e não uma doença. Porém a medicina vem, nos últimos anos, se preocupando com o aumento do número de aviadores do sexo feminino, a maioria dos quais em seus anos reprodutivos. Os aeromédicos consideram duas maneiras distintas para lidar com gestação e aviação: os efeitos da gravidez sobre a capacidade de desempenhar as suas funções em voo e os efeitos do ambiente de aviação no feto, o que inclui: (Aviation Medicine, FAA, outubro 1999).

- Risco de gravidez ectópica, náuseas e vômitos, ou outras complicações;
- O ganho de peso, instabilidade e risco de parto prematuro durante o terceiro trimestre;
- Os efeitos potencializados de hipóxia, doença da descompressão, e da radiação sobre o feto.

Apesar de extrema hipóxia é obviamente prejudicial para o feto, a saturação de oxigênio da hemoglobina fetal diminui menos precipitadamente que a hemoglobina materna. Exposição à radiação em altitude muito elevada ou em voo espacial coloca o risco de malformação congênita e de desenvolver anormalidade.

As tripulações de aeronaves, de acordo com a *Federal Aviation Administration* (FAA) tem um limite a serem expostos à radiação ionizante, principalmente da radiação cósmica galáctica. Embora nos Estados Unidos não tenha nenhum regulamento que limitam a exposição da tripulação a radiação cósmica, a FAA tem limites recomendados. Para tripulantes grávidas: Limitante de 1 milisievert no conceito para o restante da gravidez e limitante de 0,5 milisievert mensal, são doses bem inferiores do que para uma pessoa não grávida, onde pode ser exposta até 50 milisievert por ano.

Para medir a quantidade de radiação cósmica galáctica que um tripulante recebe foram criados testes através de um programa de computador que calcula a dose recebida em voos individuais: Instituto de Pesquisa Aeroespacial Civil (CARI). Existem dois tipos, o CARI-6 que calcula a dose de radiação galáctica recebida por uma aeronave que voo entre aeroportos próximos e o CARI-6M que calcula a dose de radiação galáctica recebida por tripulante.

Nos Estados Unidos da America, E.U.A, as companhias recomendam que quando uma tripulante estiver grávida informe imediatamente para que possam ser realizados os testes de CARI's para não exceder os limites de radiação cósmicos galácticos recomendados. Contudo, a divulgação de um tripulante de sua gravidez é voluntaria, pois nos E.U.A a legislação do aeronauta gestante permite que essa voe até seu sexto mês de gestação.

6. A DECISÃO DE SER MÃE



Figura 5 e 6 fonte ElHage/ 2012

A decisão de ter filhos é uma decisão a ser pensada e repensada pelas mulheres aviadoras, pois com essa escolha haverá uma série de novos propósitos, como, por exemplo, de ficar com seu filho até ele parar de amamentar, assim abrindo mão da aviação por um tempo. Esse foi o caso da Fernanda Andrade Faria, piloto de helicóptero desde 1997.

“Quando resolvi ter filhos, tive que fazer a escolha de parar por um tempo, pois acho nossa profissão muito complicada em relação a tempo, dias e horário e achei que isso atrapalharia minha relação de convívio com meu filho, foi uma escolha difícil mas não me arrependo, tudo tem seu tempo. A legislação não permite que nós mulheres durante a gravidez voemos comercialmente, isso já é bem difícil.”

Escolher ser mãe exige uma boa estrutura familiar e pessoal, pois na carreira de aviadora tem que saber lidar com o fato de não poder estar presente em todos os momentos de que seus filhos precisam, ou gostariam que você estivesse com eles. De acordo com a entrevistada Maria Carolina piloto de avião:

“Se você não tiver uma boa estrutura familiar, dificilmente aguentará. É um sacrifício que vale a pena, pelo orgulho que seu filho terá de você. O segredo é tratar com naturalidade e o tempo que estiver em casa ser integral para o filho e para o marido. Não importa a quantidade e sim a qualidade!”

Contudo, se a piloto faz a escolha de se dedicar apenas aos filhos e família podem surgir frustrações, pois estará abandonando sua carreira para se dedicar ao cuidado de seus

filhos. Para muitas mulheres isso não é suportado levando-as para um estado deprecivo. De acordo com Carine Lage piloto de avião:

“Para a mulher que é aviadora e mãe é exigido muito controle emocional. Mas se você ama muito as duas coisas, você tem que conciliar as duas paixões, pois se optar apenas por uma, a frustração não demora muito a chegar.”

7. A IMPORTÂNCIA DA MÃE NO CRESCIMENTO DE SEU FILHO

De acordo com Jose Martins FILHO³, a presença da mãe é essencial para a criança nos primeiros anos de vida. A ausência dela na educação e na rotina diária podem trazer sérios prejuízos à personalidade da criança. A separação da mãe no convívio diário de seu filho pode ser amenizada se a criança passar a ser cuidada por alguém que já conhece e confia, mas pode ser acentuada se a babá for uma pessoa completamente estranha.

Nas pesquisas realizadas por BOWLBY (1951) constatou-se que os bebês que sofrem a privação materna prolongada podem deixar de sorrir ou de reagir quando alguém brinca com ele, dormem mal e não demonstram iniciativa. No caso de crianças de um ou dois anos que tiveram uma relação com a mãe e depois sofreram a privação, é comum que as capacidades já adquiridas sejam perdidas.

É possível as mulheres voltarem a trabalhar após a licença maternidade, portando é preciso haver prioridades para a criança e não o trabalho, como, por exemplo, acompanhar seu filho ao médico. O papel materno não é só importante nos primeiros anos de vida e sim ao longo do desenvolvimento da criança. A privação do convívio afetivo com os pais com a criança fará com que futuramente essas sejam pais que não sabem lidar com seus filhos.

8. A EMPRESA

As mulheres já estão alcançando postos dentro de uma empresa aérea além de comissária, já existem muitas mulheres atuando em uma cabine de comando como pilotos. Essa integração das mulheres em voo trouxe outras preocupações às empresas aéreas, como a maternidade. A Varig, para tentar conciliar as duas paixões de suas funcionárias, criou um programa de escala diferenciado para as mulheres que voltavam a voar, após a licença

³ FILHO, José Martins, professor de pediatria da universidade Estadual de Campinas escritor do livro Criança Terceirizada editora Papirus

maternidade, pudessem estar em casa no final do dia, efetuando voos de ponte aérea. Porém, na época da Varig, essa escala não foi utilizada pelo fato de ter poucas mulheres atuando e essas não terem filhos. A Gol aderiu a essa ideia da Varig, apadrinhando-a como a conhecida Escala Mãe e a Escala Amamentação, onde estas funcionam da seguinte forma: as mães fazem ponte aérea sem pernoite; na Escala Mãe é até a criança completar quatro anos de idade e a jornada de trabalho é normal de 11h e na Escala Amamentação é até a criança completar um ano de idade com uma jornada de trabalho reduzida para 6 horas.

Algumas empresas tentam conciliar a escala para amenizar o fato das mães não terem uma rotina fixa. Esse foi o caso da empresa da Carine Lage, piloto de helicóptero, que quando voltou da sua primeira licença maternidade lhe foi dada a prioridade de cumprir a escala na base onde mora com uma escala quinzenal. Porém muitas mães não conseguem esse privilégio de uma escala diferenciada tendo que conciliar ser mãe e voar.

Entretanto, ter uma escala ao invés de um horário fixo como de um escritório, pode favorecer algumas mães pelo fato de ficar bastante tempo em casa e em diferentes horários, o que resulta em uma variação boa para poder acompanhar o crescimento de seu filho. Porém o mais gratificante será quando seu filho crescer e tiver muito orgulho de ter uma mãe pilotando um avião.

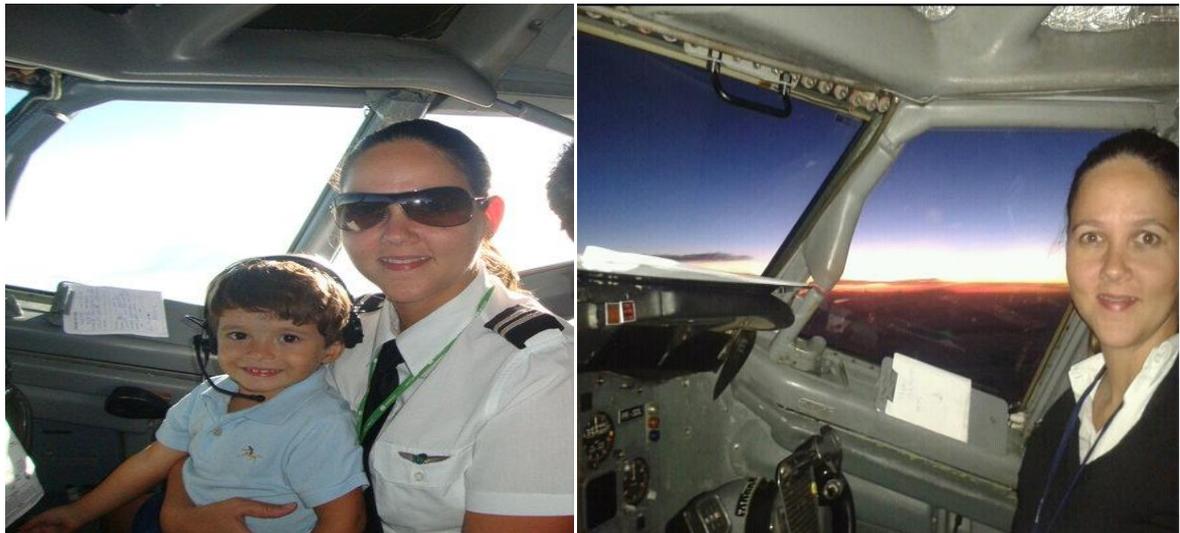


Figura 7 Maria Carolina piloto de avião

9. CONCLUSÃO

No decorrer desse trabalho foi relatada como que as mulheres alcançaram o sonho de voar, as dificuldades e obstáculos enfrentados ao longo dessa jornada. A primeira mulher aviadora foi Anita Neta Snook que em 1917 conseguiu ingressar em uma escola de aviação, anos mais tarde já como instrutora de voo, passou a ensinar Amélia Eahart a voar.

Em 1928 Thereza de Marzo foi à primeira aviadora brasileira. Ela pensou várias vezes em desistir de seguir a carreira de piloto devido à profissão ser predominantemente masculina. As pessoas não viam com bons olhos uma mulher na cabine de comando e Thereza não teve apoio de sua família. Entretanto, esses obstáculos foram vencidos e assim servindo de exemplo e inspiração para que outras mulheres, com o mesmo sonho de voar, encorajassem a seguir na carreira aeronáutica.

As mulheres estão vencendo barreiras culturais e conquistando posições de trabalho onde, antes, eram tradicionalmente masculinas. A reação das pessoas ao entrar em um avião e se depararem com uma comandante na cabine sofreu uma significativa mudança, pois, nos dias atuais, já é mais normal de depararmos com mulher no comando. Entretanto, ainda existe uma forma de rejeição reprimida, onde, muitas vezes, as pessoas nem se dão conta que seus atos ou palavras podem conter algum tipo de preconceito. Um lamentável exemplo⁴ aconteceu em maio de 2012 num voo da empresa TRIP, onde um passageiro se recusou a permanecer no voo pelo fato da comandante da aeronave ser uma mulher.

Mulheres no comando de aviões representam menos de 2% dos mais de 17 mil pilotos que atuam no Brasil, mas esse número está crescendo. De 2003 a 2011, as licenças de pilotos mulheres aumentaram de 43 para 230. Com a participação das mulheres na aviação, o Sindicato Nacional dos aeronautas junto com o Sindicato Nacional das Empresas Aéreas começaram a se preocupar com as garantias femininas criando as leis como citadas nas cláusulas 15 (AFASTAMENTO DA ESCALA DE AERONAUTAS GRAVIDAS) e a 32 (GARANTIA A AERONAUTA GESTANTE).

Decidir ter um filho, para as mulheres que comandam um avião, é uma decisão a ser muito analisada. Essa escolha de ser mãe exige uma boa estrutura familiar, pessoal e profissional, pois na carreira de piloto tem que saber lidar com o fato de não ter uma rotina fixa de trabalho, assim não podendo estar presente em todos os momentos em que seu filho precisar. Outro fator muito importante é a exposição da radiação cósmica sob a mulher

⁴ Notícia relatada em G1. Globo em 27/05/2012

grávida, que podem causar náuseas e até má formação do feto. Por causa desses efeitos a mulher entra em licença maternidade no momento que descobre a gravidez.

A integração das mulheres em voo trouxe novas preocupações às empresas aéreas, como a maternidade. Na época da Varig foi criado um programa de escala diferenciado para as mulheres que voltavam a voar, após a licença maternidade, para que essas pudessem estar em casa no final do dia. Hoje, a empresa Gol aderiu esse programa diferenciado de escala, chamando-a de Escala Amamentação e Escala Mãe.

Na aviação a questão da maternidade, é muito recente e esta sendo muito discutido entre as mulheres pilotos. Cabe as empresas aéreas e pilotos tentarem entrar em um acordo que beneficie ambos os lados, pensando na saúde da empresa da piloto e do bebê. Pois, hoje já esta cientificamente comprovada que a presença da mãe na formação do seu filho é de extrema importância, que em caso de ausência pode causar grandes danos na personalidade da criança, os quais iram levar para a vida toda.

10. REFERÊNCIAS

BURKE, Peter (org.). **A escrita da História: novas perspectivas**. São Paulo: editora da UNESP 1992

DUBY, Georges e PERROT, Michelle. **Historia das Mulheres: o século XX**. São Paulo: EBRADIL Porto: edição afrontamento, 1991

LIPOVESTSKY, Gilles. **A terceira mulher: a permanência e revolução feminina**. São Paulo: Contexto, 2003.

PERROT, Michelle. **As mulheres e os silêncios da Historia**. EDUSC: Bauru, 2005.

SCHIEBINGER, Londa. **O feminismo: mundo a ciência**. EDUSC: Bauru, 2001

BALTHAZAR, Lucy Lupia. **Voo Proibido; os aplausos de uma pioneira**. Editora: RIO, 1992.

TURNEY, Marry Ann. **Tapping Diverse Talent in Aviation; Culture, Gender, and Diversity**. Arizona State University, USA. Editora: ASHGATE, 2004

SANDBERG, Sheryl. **Lean in Women, work, and the will to lead.** New York: Editora: ALFRED A. KNOPF, 2013.

MEDEIROS, **Fernanda Cabezudo**, **As reivindicações do movimento feminista nas paginas da revista Claudia: analise de edições das décadas de 1970 e 1980.** Porto Alegre: editora PROAGAR, 2013.

DA SILVA, Paula Rafaela. **Ladies no batente: a representação do trabalho feminino na revista LADY: a companheira da mulher (1956-1959).** Porto Alegre, trabalho de conclusão de curso, 2010.

FALZETTA, Ricardo. **Voar: o sonho, o projeto e a realização de Santos Dumont.** Publicado em NOVA ESCOLA edição 194, junho 2006. Disponível em <<http://revistaescola.abril.com.br/ciencias/fundamentos/sonho-projeto-realizacao-voar-426124.shtml>>

Stochero, Tahiane. **Mulheres avançam no mercado da aviação e chegam a comando de voo. Publicado em G1, São Paulo, 2011.** Disponível em <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2011/10/mulheres-avancam-no-mercado-da-aviacao-e-chegam-comando-de-voo.html>>

FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas técnicas para o trabalho científico – elaboração e formatação.** 14.ed. Porto Alegre: Brasul, 2008.

KNAPIK, Joseph. *The influence of physical fitness training on the manual material handling capability of women.* *Applied Ergonomics*, v. 28, n. 5/6, 1997.

BOWLBY, J. **Cuidados maternos e saúde mental.** 5.ed. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

Kyle Copeland , Wallace Friedberg , Frances E. Duke and Joyce S. Nicholas. **Radiation Exposure of Aircrews of Commercial Aircraft**, 2010

FAA, Federal Aviation Administration. **Order 3900.19B, chapter 14, part 1406, paragraph ‘a’.** Washington: U.S Department of Transportation, Federal Aviation Administration; agosto de 2008.

FERREIRA Evellisse Angélica. **Um estudo bibliográfico sobre o apego mãe e filho: bases para a assistência de enfermagem pediátrica e neonatal.** Outubro 1998.

SAMUELSON, N. B. (1984) **Equality in the cockpit: a brief history of women in aviation.** *Air University Review*. Recuperado em 17 de maio, 2007, de <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/aureview/1984/may-jun/samuelson.html>

SANTOS, Marina Miranda Lery. **Da Sombra Aos Holofotes: A Construção Da Identidade Das Primeiras Aviadoras Da Força Aérea Brasileira.** Universidade Federal Do Rio De Janeiro, Rio de Janeiro ,2008

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL (RBAC nº 67 /EMENDA nº 00) Título: **Normas gerais para a realização de inspeção de saúde e procedimentos afins para obtenção e revalidação de certificados de capacidade física (CCF).** Aprovação: Resolução ANAC de 2009. Origem: SSO