Universidade Estadual de Campinas
Faculdade de Educação

Hierarquias de classe e gênero na preparação para as ocupações na Aviação Civil

Hugo Leonardo Marangoni O Santos

Profa. Dra. Ana Maria Fonseca de Almeida
Orientadora

Campinas / SP
2014.

Hierarquias de classe e gênero na preparação para as ocupações na Aviação Civil

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Faculdade de Educação da Unicamp, como requisito para obtenção do título de Licenciado em Pedagogia, sob a orientação da Profa. Dra. Ana Maria Fonseca de Almeida.

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA DA FACULDADE DE EDUCAÇÃO/UNICAMP
Rosemary Passos – CRB-8ª/5751

Sa59h

Santos, Hugo Leonardo Marangoni de Oliveira, 1983-
Hierarquias de classe e gênero na preparação para as ocupações na aviação / Hugo Leonardo Marangoni de Oliveira Santos. – Campinas, SP: [s.n.], 2014.

Orientador: Ana Maria Fonseca de Almeida.
Coorientador: Águeda Bernardete Bittencourt
Trabalho de conclusão de curso (graduação) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação.

1. Aeronautas – Formação. 2. Aviação. 3. Escolha da profissão. I. Almeida, Ana Maria Fonseca de, 1963- . II. Bittencourt, Águeda Bernardete, 1950-. III. Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Educação. IV. Título.

15-010-BFE

Agradecimentos

Sem dúvida alguma, este trabalho é fruto dos laços que venho constituindo ao longo de minha trajetória. Sendo assim, considero-o mérito de todos aqueles que proporcionaram a aventuras e desafios do que habitualmente chamamos de viver.

Agradeço a todos que permitiram a realização deste estudo, aos membros do grupo FOCUS - Unicamp, que contribuíram imensamente para o amadurecimento de algumas reflexões, sobretudo, a professora Ana Maria F. Almeida por considerá-lo possível e pela dedicação e paciência despendidas ao longo deste processo de investigação, assim como a professora Agueda Bitteconcourt pela dedicação à leitura deste trabalho.

Resumo

A presente monografia tem como objetivo compreender o processo que conduz certos indivíduos a procurar a formação de piloto privado e comercial e comissário de voo. Para isso, busca-se (i) estudar a gênese dessas ocupações no Brasil, (ii) estudar os espaços de formação dessas categorias profissionais, tal como se apresenta hoje em Campinas, SP, e, por fim, (iii) investigar os percursos sociais de alunos que se encontram em fase final de formação. O trabalho conta com observação metódica, com anotações em caderno de campo das atividades desenvolvidas nos cursos de piloto comercial e de comissário de voo em uma escola privada na cidade de Campinas – SP. Como forma de mapear o perfil socioeconômico, a trajetória de escolarização e socialização dos indivíduos, foram analisados 22 questionários aplicados na turma de piloto e outros 33 na turma de comissário. O trabalho está apoiado numa perspectiva bourdieusiana e pretende estabelecer a relação entre, de um lado, a escolha profissional e, de outro, as trajetórias de socialização, familiar e escolar dos alunos, assim como, compreender os efeitos desta formação na constituição da identidade profissional e pessoal destes indivíduos.

Palavras-chave: Formação de aeronautas, trajetória escolar, escolha profissional, aviação civil.

Sumário

Resumo

Introdução 7

Capítulo 1: Um breve panorama da história da aviação civil 10

1.1 – Construção da imagem do aeronauta..... 12

Capítulo 2 - Pilotos e comissários hoje 15

2.1 O espaço de formação de aeronautas em Campinas – SP 19

2.2 O panorama atual do mercado de Aviação Civil 20

2.3 A formação: currículo e usos do espaço da linguagem 24

Capítulo 3 - O espaço das diferenças: comissários x pilotos 25

3.1 - Desigualdades ocupacionais, desigualdades sociais 27

3.2 - Escola de aviação: a educação dos sentidos 31

3.3 Currículo e educação dos sentidos – observações sobre os manuais de etiqueta....33

Considerações Finais 40

Referências 45

Anexos 49

1. Introdução

Ser piloto de avião para poder alcançar as nuvens ou ser aeromoça para viajar o mundo parece ser um desejo comum no universo lúdico de algumas crianças. Neste mundo infantil de fantasias que não obedecem a constrangimentos concretos, novos sonhos surgem, alguns são abandonados e outros permanecem orientando projetos que, às vezes, se convertem em escolhas e decisões profissionais na vida adulta. Tais projetos, dependendo das condições de existência de cada indivíduo, das relações pessoais que estabelecem, de sua trajetória escolar, das influências familiares e/ou do grupo de amigos, podem se tornar realidade ou apenas permanecerem como um sonho.

A grande exigência com a apresentação pessoal, o apuro dos trajes, a forma contida e estudada com que os aeronautas se portam e se dirigem aos clientes, a possibilidade de conhecer cidades e países diferentes são alguns dos elementos que compõem uma imagem atraente para as profissões de comissário de bordo e piloto.

Não é à toa, portanto, que as escolas de aviação se utilizem justamente desta imagem para atrair os alunos, como mostram os anúncios abaixo, veiculados em sites de empresas que oferecem cursos de formação em Campinas, São Paulo[1]:

Imagem semelhante é associada à ocupação de "comissário(a) de bordo", embora, como se pode constatar no anúncio abaixo, sem promessa de chegar ao "topo".

[1]Anúncios extraídos do site de uma escola de aviação de Campinas:http://www.flycenterweb.com.br/. Acesso em 04/04/2013.

Comissário de Voo / Aeromoça

Desde a década de 30 esta profissão, além do "Glamour" e "Status" que oferece, vem se tornando cada vez mais acessível a todos que sonham em voar.

A profissão de comissário (a) de voo, ou aeromoça para mulheres, oferece ao profissional, além de uma boa remuneração, um baixo investimento em um curso rápido, aproximadamente 04 meses, também possibilita conhecer lugares, pessoas e culturas no Brasil e no exterior.

Junte-se a isso o fato de se tratar de atividades exercidas sempre nas alturas, em ambientes controlados e protegidos, onde o trabalho manual é eufemizado, nós podemos compreender pelo menos parte da sedução que alguns podem encontrar nesta ocupação.

Mais recentemente, a relativa popularização das viagens aéreas, que acompanhou o crescimento significativo do número de companhias, do número de voos, dos trajetos disponíveis, explica, pelo menos em parte, a alta procura por esses cursos. Trata-se de uma demanda crescente que tem levado algumas escolas no interior paulista a criar filas de espera para matrículas[2]. A euforia que cerca esse mercado de trabalho em expansão contribui, no entanto, para ocultar aspectos nem tão glamourosos dessas carreiras que se tornam visíveis nos momentos de negociação salarial ou quando ocorre algum acidente aéreo, situações que permitem entrever as condições, às vezes difíceis, em que se desenrola o seu trabalho. Diante destas questões, o que leva determinados indivíduos dirigirem-se para uma ou outra profissão? Como mostra Nogueira (2013), essa é uma pergunta a que muitos estudiosos procuraram responder a partir de diferentes perspectivas, às vezes conflitantes. Essa monografia busca contribuir para a compreensão sobre os processos que levam determinados indivíduos a se dirigirem para a carreira de aeronauta, investindo recursos econômicos, tempo e energia para cumprir

[2]Informações extraídas do site do aeroporto de Viracopos, localizado em Campinas - SP: http://www.viracopos.com.br/noticias/aviacao/crescimento-na-demanda-aumenta-procura-por-cursos-no-setor-aeronautico. Acesso em 01 fev. 2013.

os requisitos necessários para obter uma certificação que os permita atuar como pilotos ou comissários de voo em empresas aéreas comerciais.

O objetivo deste estudo é compreender os mecanismos de formação de visões de mundo que orientam decisões sobre os estudos e sobre o trabalho no campo da aviação. Para isso, a pesquisa foi desenvolvida em três etapas. Inicialmente, foi feito um estudo bibliográfico sobre a história da aviação civil, com o objetivo de identificar os marcos cronológicos que marcaram a profissionalização dos aeronautas. Foi realizado um levantamento das escolas existentes na cidade de Campinas-SP, com o objetivo de construir o espaço dos cursos de formação de pilotos e comissários de bordo. Os cursos de piloto privado comercial e comissário de bordo são ambos oferecidos por cada escola de aviação. Após obter permissão do proprietário de uma das escolas, estudei o material utilizado para instrução (currículo e apostilas) e realizei observações metódicas, com anotação em caderno de campo, durante quatro meses, das aulas da parte chamada de "teórica" de duas turmas do curso de formação de pilotos comerciais e três turmas do curso de formação de comissário de voo. Isso significa que os alunos de ambos os cursos frequentam os mesmos espaços de formação, já que as aulas são geralmente nos mesmos horários.

Assim, foi possível acompanhar essa parte do curso do começo ao fim. Além disso, foi elaborado um questionário e esse foi respondido por 22 dos 27 alunos matriculados nas duas turmas de pilotos, e 33 questionários respondidos dos 34 alunos das três turmas de comissário de voo.

Todos os dados foram sistematizados e analisados ao longo da pesquisa. Durante este período, foi possível identificar a posição social das famílias, assim como a história de chegada a tal posição, e a trajetória escolar e profissional dos alunos daquela escola.

Tratando-se de um campo no qual a hierarquia define rigidamente a divisão social do trabalho, interessou identificar os sentidos dados pelos alunos à sua orientação

profissional e às novas expectativas que têm com relação ao futuro para compreender os efeitos desta formação na constituição da identidade profissional e pessoal destes sujeitos. A obra de Pierre Bourdieu, seus colaboradores e críticos foram o ponto de partida para a elucidação de conceitos como "habitus", "espaço social", "posição social" e "trajetória". Além disso, foram estudados também conceitos como "reprodução social" e "violência simbólica" na discussão sobre os investimentos na formação e para se qualificar o lugar social dos cursos de formação de pilotos e de comissários de bordo no espaço mais geral da formação profissional e da formação de aeronautas. A obra de Norbert Elias foi também de grande relevância, pois permitiu uma leitura mais aprofundada sobre o currículo e protocolos instituídos nos cursos analisados.

Capítulo 1: Um breve panorama da história da aviação civil

Um breve retorno à história sobre a consolidação dessas ocupações fora e dentro do Brasil pode nos ajudar a compreender o contexto no qual ocorre a profissionalização dos aeronautas contemporâneos.

No Brasil, como mostra Pereira (1981), o início de atividade da primeira empresa aérea em território brasileiro se deu em 1927 com a companhia alemã, Syndicato Condor. Poucos anos depois, as empresas Panair do Brasil (norte-americana) e Latécoère (francesa) também iniciaram suas atividades no país. Todas elas operavam com tripulações oriundas de seus países de origem.

Em 1931, o Ministério da Viação e Obras Públicas, instância reguladora das companhias naquele momento, passou a exigir a nacionalização das tripulações, dando o prazo máximo de dois anos para que as companhias se ajustassem. Inicialmente, os pilotos foram recrutados nos centros de formação militar. Porém, como não havia pilotos formados em número suficiente, houve grande incentivo do poder público para desenvolver a formação destes profissionais em solo nacional, a qual se deu fora do

sistema regular de ensino. As empresas de aviação foram subvencionadas com recursos públicos para organizarem suas próprias escolas de formação de futuros pilotos.

O próprio governo federal cedia aviões que não seriam mais usados pela força aérea nacional e subvencionava parte do custo do combustível gasto para o treinamento de pessoal. Este movimento de nacionalização dos aeronautas prolongou-se por mais de dez anos, até que as tripulações destas companhias pudessem ser formadas, de fato, apenas por brasileiros.

Com o final da segunda guerra mundial, houve uma considerável expansão das companhias aéreas tanto no Brasil como em outras partes do mundo. A partir de então, as fronteiras entre muitos países foram sendo estreitadas por meio do aumento da malha aeroviária internacional, fator que provocou o crescimento de regulações voltadas para garantir padrões mínimos de segurança.

Em 1944, por exemplo, foi realizado um encontro internacional, em Chicago, durante o qual foi criada a Organização da Aviação Civil Internacional. Foi produzido ali um documento intitulado "Convenção de Chicago", com o objetivo de estabelecer, entre os diversos países, padrões e recomendações que proporcionassem um desenvolvimento seguro e ordenado da aviação internacional. O artigo 29 deste documento definia a exigência de licença apropriada para cada membro de uma tripulação poder exercer suas funções. No Brasil, os comissários de voo eram formados excepcionalmente dentro das companhias aéreas, assim, esta habilitação era garantida pela própria empresa.

Essa situação perdurou até 1966, quando o Estado deixou de subvencionar os cursos preparatórios oferecidos pelas empresas, tanto para a formação de pilotos quanto para a formação de comissários de bordo. Em decorrência desta mudança, as empresas assumiram integralmente a responsabilidade de formação de seu quadro profissional.

1.1 – Construção da imagem do aeronauta

A ocupação de piloto é uma invenção recente. Como mostra Jeon (2010, p.7), entre 1930 e 1960, período marcado por grandes guerras e fortalecimento bélico de muitas nações; "psicólogos, médicos, antropólogos e engenheiros produziram um amplo campo de conhecimento, instrumentos e técnicas para compreender, selecionar e capacitar pilotos de aviação nos Estados Unidos". As disposições e habilidades exigidas para este trabalho conferiam ao piloto uma imagem quase sagrada e venerável dentro e fora da própria aviação.

Somente aqueles que dispusessem ou adquirissem determinadas habilidades obteriam sucesso na profissão. Identificar condições climáticas propícias, ter senso de direção, altitude, distância e peso com instrumentos pouco confiáveis, entre outras capacidades, evidenciavam a dimensão subjetiva que constituía a identidade do profissional desta área. Habilidades, inicialmente, desenvolvidas durante o processo de formação e aperfeiçoadas durante o exercício da profissão.

Neste momento, dispunha-se de poucos aparatos tecnológicos que pudessem auxiliar nos procedimentos de voo, e agir e pensar de forma mecânica representava grande perigo para a aviação. Sendo assim, a confiabilidade nas sensibilidades humanas era uma das principais características deste trabalho. A experiência prática acumulada ao longo do tempo de trabalho era, sem dúvida, o principal meio de adquirir as sensibilidades necessárias para se constituir um bom profissional.

Porém, com relação aos processos de seleção de pilotos, esses mostravam-se bastante objetivos. Ter estatura adequada para melhor se adaptar ao espaço limitado do *cockpit*, demonstrar capacidade em permanecer sentado durante horas num posto de trabalho fisicamente limitado, circundado por painéis delicados que restringem ainda mais os movimentos corporais, ter tamanho favorável dos dedos para manusear os equipamentos, tamanho das nádegas e dos joelhos para melhor se adequarem ao espaço

físico, entre outras características foram, por muitos anos, os principais critérios de seleção para a formação de novos pilotos.

A habilidade de controlar grandes máquinas em condições diversas conferia aos pilotos uma imagem forte, onipotente, quase sagrada. Características masculinas bastante estereotipadas – descritas pelos adjetivos másculo, dominador, corajoso formavam o conjunto de atributos que um piloto necessariamente deveria dispor.

Esta figura viril e de masculinidade ostensiva, criada a partir da referência à aviação militar, seria tributária dos interesses de uma ciência eugênica que buscava a constituição de tipo ideal de homem e não teria tardado a se difundir no imaginário popular (JEON, 2010)

Porém, o advento de novas tecnologias parece ter contribuído significativamente para a racionalização da subjetividade deste profissional, até então, considerada a disposição mais importante para um piloto; contribuindo, significativamente, para destituir o piloto da figura sagrada à qual ele esteve elevado por muitas décadas, transformando o próprio imaginário construído acerca de sua identidade. Sua sensibilidade, até então principal parâmetro para os procedimentos de voo, foi sendo substituída pelos complexos painéis de controle que mediavam o contato do homem com o real.

Não arbitrariamente, testes e avaliações foram desenvolvidos na busca pela identificação com maior assertividade das capacidades e disposições físicas e psíquicas mínimas que comporiam o perfil do piloto ideal.

As técnicas de aferição das condições climáticas e as referências de tempo e espaço foram confiadas a dispositivos que padronizaram os procedimentos de comando das aeronaves, buscando garantir com maior acuidade a leitura e interpretação dos dados pelos pilotos. A partir de então, o piloto passa a ser concebido como um componente quase mecânico da complexa engrenagem de funcionamento das aeronaves.

Segundo Jeon (2010), os novos modos de agir e pensar regulados pela robotização do trabalho ~~do~~ e os limites físicos circunscritos pelo *cockpit* passaram a delinear uma nova identidade ao piloto, produzindo uma nova relação entre homem e máquina.

A capacidade em permanecer sentado durante horas num posto de trabalho fisicamente limitado, circundado por painéis delicados que restringem ainda mais os movimentos corporais, agregavam novas competências ao perfil que o profissional deveria apresentar.

Ainda que essas novas habilidades tenham se tornado os principais parâmetros de seleção, segundo Jeon (2010), o índice de pilotos fracassados era bastante alarmante, pois muitos dos candidatos demonstravam inaptidão para exercer a profissão apenas durante a formação. Fator que tornava oneroso todo este processo. Diante disso, diversas áreas do conhecimento foram intensivamente mobilizadas na busca pelo perfil adequado deste profissional.

Novas tecnologias, tais como os simuladores de voo, também foram desenvolvidas a fim de testar e refinar as habilidades do piloto antes mesmo de assumir realmente o comando de um avião. O espaço físico cada vez mais limitado do *cockpit*, o domínio de procedimentos complexos por meio de painéis que mediam e simulam o contato com o mundo real, tais como os próprios simuladores de voo, produziram o modo específico de operar, pensar e agir do piloto de avião, em consonância com a nova organização do trabalho dentro da cabine de comando.

A profissionalização dos comissários de voo, por sua vez, foi mais tardia. No Brasil, no período de implantação das companhias de aviação em solo nacional, qualquer funcionário de terra da companhia aérea exercia esporadicamente a função de "aeromoço", forma como eram nomeados na época estes profissionais. O mesmo funcionário que vendia passagens, também carregava bagagens no avião, era responsável por realizar os procedimentos de segurança de voo e serviço de bordo, além de servir a equipe técnica, isto é, os pilotos. Quando chegavam ao destino, antes de

iniciarem o descanso, tinham o compromisso de dirigir-se ao quarto dos passageiros que estivessem hospedados no mesmo hotel e averiguar se nada lhes faltava. Ainda como afirma Pereira (1981), tratava-se de um trabalho bastante pesado, exercido apenas por homens, pouco valorizado e pessimamente remunerado.

Foi também a partir da década de 1930 que as mulheres passam pouco a pouco a ocupar posições como comissárias de bordo. Na história da ocupação, atribui-se a entrada das mulheres ao esforço de pioneiras como a norte-americana Helen Church, que, ao não ser aceita como piloto em uma empresa, e por ser enfermeira de formação, submeteu-se ao trabalho como aeromoça com o argumento de que poderia contribuir com o bem estar dos passageiros e, caso necessário, ainda dar algum tipo de assistência em situações de crise (Pereira, 1981). Ainda segundo o autor citado, a sujeição das mulheres a remunerações inferiores aos que ocupavam a mesma posição, isto é, como aeromoços, conduziu à feminização da ocupação. Como consequência, a posição será, durante muito tempo, associada às mulheres e a baixos salários.

Capítulo 2 - Pilotos e comissário hoje

Uma modificação importante ocorreu na formação destes profissionais a partir de 1992. O Instituto de Aviação Civil, por meio da Regulamentação Brasileira de Habilitação Aeronáutica, RBHA – 14117 - regulamentação que passou a estabelecer padrões mínimos de segurança e de certificação de empresas aéreas, desobrigou as empresas aéreas de garantirem a formação inicial dos aeronautas, que passou a ser oferecida por instituições particulares, isto é, em escolas específicas de aviação regulamentadas e fiscalizadas pelo então Departamento de Aviação Civil e pelo Instituto de Aviação Civil. Ainda hoje, esses cursos são, em sua totalidade, oferecidos por instituições privadas de ensino (Almeida e Fernandez, 2005). Em algumas

instituições, trata-se de um bacharelado em Ciências da Aviação, em outras trata-se de cursos profissionalizantes.

Em todos os casos, após a contratação pelas empresas, para que o indivíduo seja autorizado a atuar como piloto ou comissário de bordo, é preciso passar por um processo de certificação que também inclui etapas de treinamento prático e avaliação realizadas dentro das empresas aéreas. Só ao final deste processo, podem assumir de fato suas respectivas funções por meio de diferentes licenças de voo adquiridas.

Neste processo, o Certificado de Conhecimento Técnico (CCT), previamente concedido tanto a pilotos quanto a comissários de voo, mediante aprovação na prova da ANAC, passa a ser concedido apenas depois que esses são contratados por alguma empresa aérea e aprovados em todas as etapas de formação que esta disponibiliza. Nessas novas condições, o processo muda de nome e passa a ser denominado Certificação de Habilitação Técnica (CHT). Trata-se de uma licença específica para exercer a profissão em um determinado modelo de aeronave. Ao receberem sua CHT, os pilotos deixam de ser "pilotos comerciais", uma denominação generalizante e passam a ser "pilotos de linha aérea", uma denominação que faz referência a uma carreira e a um posto de trabalho mais específico.

Trata-se, assim, de um dos poucos setores ocupacionais em que a certificação não está sob o controle direto do sistema de ensino. Segundo levantamento realizado em três diferentes escolas em Campinas, a duração mínima do curso de comissário de bordo é de 4 meses, e o custo médio para formar-se nesta área é de R$ 5.000,00. Há escolas que definem idade máxima de 35 anos para realizar o curso. O salário mínimo desta categoria, segundo informação obtida no site oficial do sindicato dos aeronautas, não deve ser inferior a R$ 1.628,07. O salário de fato recebido, no entanto, pode triplicar quando somados à remuneração referente às horas de voo, cujo valor é fixado pelas próprias empresas, e às diárias de alimentação recebidas por cada dia de trabalho, cujo valor é fixado pelo próprio sindicato da categoria.

Quanto à formação dos pilotos privados e pilotos de avião de empresas comerciais, a duração média para a formação é de dois anos, com um custo médio de R$ 100.000,00. O salário mínimo inicial categoria, segundo informação também do sindicato dos aeronautas, não deve ser inferior a R$ 3.256,16 para pilotos e R$ 3.850,18 para comandantes. Estes valores podem também triplicar quando somados à remuneração recebida por/hora de voo de piloto, cujo valor é fixado também pela empresa, e às diárias de alimentação, cujo valor é fixado pelo sindicato como no caso dos comissários de bordo mencionado anteriormente. A ocupação de piloto de aviação civil organiza-se como uma carreira. Por isso, o salário aumenta de acordo com o nível. O salário de um comandante, por exemplo, pode chegar a R$ 16.000,00[3]. Trata-se de uma carreira composta majoritariamente por homens, embora o número de licenças emitidas para mulheres tenha aumentado discretamente nos últimos anos, como mostra a Tabela 1 abaixo:

Tabela 1: Número de licenças emitidas para mulheres, segundo o ano e por tipo de licença 2009/2011.

	2009	2010	2011
Piloto Privado	**35**	**56**	**44**
Piloto Comercial	**8**	**24**	**19**
Linha Aérea	**1**	**6**	**5**

Fonte: Stochero (2011).

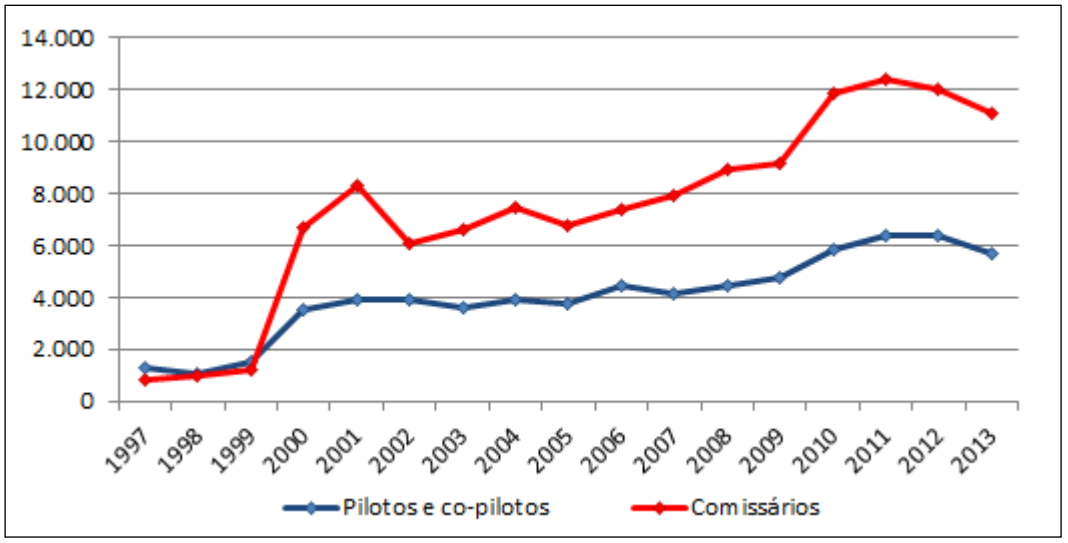
A criação de uma agência de regulamentação econômica e técnica (ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil) e o aumento na demanda de transporte aéreo decorrente da aceleração do crescimento econômico no Brasil trouxeram grandes transformações no campo da aviação civil ao longo da primeira década dos anos 2000;

[3] Informação extraída do site da revista Exame: http://exame.abril.com.br/carreira/galerias/profissoes-em-alta/com-salario-de-ate-r-16-mil-pilotos-comerciais-estao-em-falta Acesso em 03/03/2013.

porém, esse crescimento não foi acompanhado pelas reformas infraestruturais necessárias e tornou a aviação objeto da atenção do Congresso Nacional desde o início daquela década (PINTO, 2008).

Essa ampliação do setor dos transportes aéreos parece ter refletido diretamente na indústria de formação destes profissionais, por meio da crescente demanda de mão de obra. Nestes anos, multiplicaram-se nos meios de comunicação de massa, como jornais e blogs, reportagens que afirmam ocorrer uma falta de pilotos e comissários de bordo devidamente certificados. Esse fenômeno é, de fato, documentado pelos dados apresentados estatisticamente no site oficial da ANAC, como podemos verificar abaixo no Gráfico1.

Gráfico 1: Número de pilotos e comissários em atividade de 1997 à 2013.



Fonte: Informações sistematizadas pelo autor a partir de dados coletados nos Anuários do Transporte Aéreo da ANAC entre 1997 e 2013.

Uma informação mais concreta que parece indicar a ocorrência de fato de escassez de mão de obra foi a implementação pela ANAC, em 2008, de um programa de bolsas para apoiar a formação prática de pilotos em aeroclubes distribuídos em oito estados brasileiros, por meio do Programa de Desenvolvimento da Aviação Civil com recursos do Ministério da Defesa, como mostra tabela 2 abaixo.

Tabela 2: Número de bolsas ofertadas pelo programa de jovens pilotos em 2010

Categoria	Nº
Piloto Privado	**139**
Piloto Comercial	**74**
Total	**213**

Fonte: ANAC: http://www2.anac.gov.br/imprensa/bolsasEstudos.asp

É neste contexto que surge a indagação sobre o processo de escolha pelas carreiras neste campo. As exigências iniciais díspares para formar-se nestas áreas, assim como a diferença em termos de remuneração, indicam além da diferença entre possíveis perfis de alunos atraídos para os cursos de piloto e comissário de voo, evidenciam como são diferentes os caminhos percorridos até o mercado de trabalho.

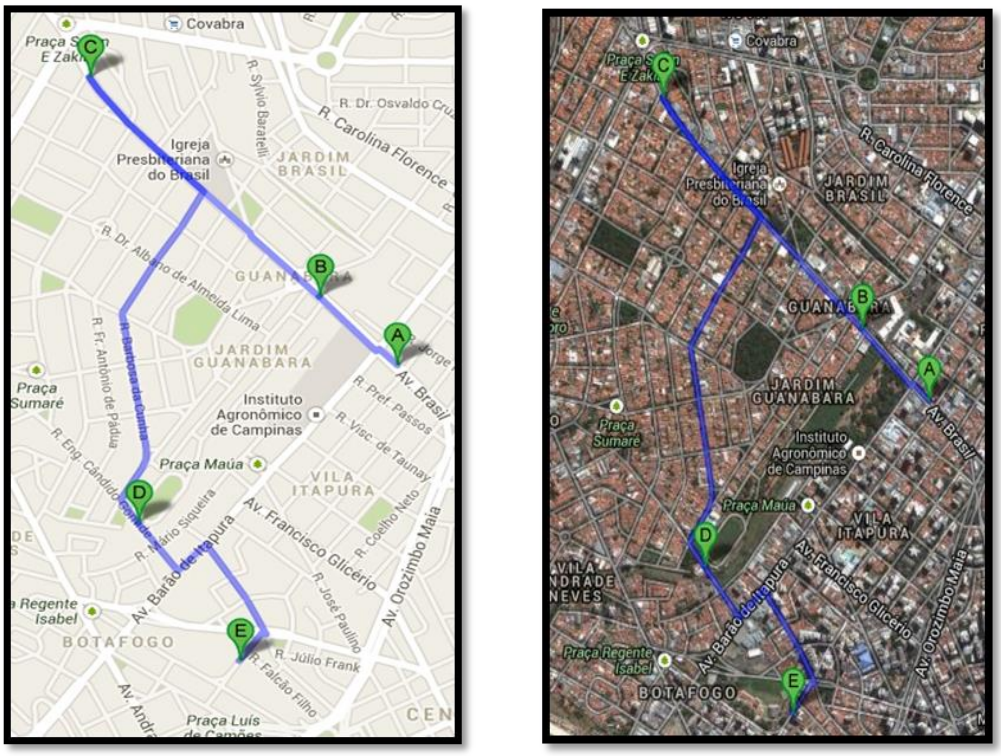
Por sua vez, a história da instituição escolar deve ser analisada em relação ao espaço escolar mais amplo no qual ele está inserida. Como os vários cursos de formação de pilotos comerciais e comissários de bordo não são parte do sistema de ensino brasileiro, a pesquisa buscou reconstruir o seu contexto institucional, atentando para o desenho desse mercado de formação e os constrangimentos que o conformam como, por exemplo, a regulação por parte de órgãos do governo. No entanto, apesar de não ser parte do sistema de ensino, os cursos de formação não escapam da "forma escolar" (Lahire, Vincent e Thin, 2001). Isso significa que se organizam como espaços separados, controlados, nos quais a "teoria" é separada da prática, entre outras características.

2.1 O espaço de formação de aeronautas em Campinas – SP

Foi realizado um levantamento sobre as escolas existentes na cidade de Campinas e o número aproximado de alunos matriculados nos dois cursos de Comissário de Voo e piloto comercial no mês de setembro de 2013. Atualmente, há seis

escolas de aviação civil na cidade. Cinco delas se localizam na mesma região de Campinas –SP, no bairro Guanabara. Dessas, três estão localizadas numa movimentada avenida, a Avenida Brasil, que liga a região central ao ponto mais alto da cidade, o Jardim Chapadão, um bairro considerado de classe média alta. Uma das escolas escola mantém outra unidade no Jardim do Trevo, bairro mais comercial, localizado na região sul da cidade. As escolas localizadas no Bairro Guanabara estão distribuídas geograficamente de seguinte forma:

Mapas 1 e 2: Distribuição geográfica das escolas em Campinas -SP



Fonte: Trajetos e distâncias simuladas no site Google Maps.

Essa região permite fácil acesso ao Aeroporto Campo dos Amarais, onde se localiza o Aeroclube de Campinas e outras escolas que oferecem os treinamentos de voo, isto é, a parte prática do curso de formação de pilotos. A partir de contato realizado por telefone com a Escola E no mês de setembro, fui informado que a mesma, não havia iniciado nenhuma turma em nenhum dos cursos até este momento e que não havia previsão para início dos cursos. Sua página na internet permanece ativa e lá são

anunciados cursos sem que se indique a data em que serão iniciados. Por essa razão, não discutirei as informações relativas a essa escola.

Tabela 1: Escolas, segundo um conjunto de características selecionadas– jul./set. 2013

Escolas	Ano de fundação	Custo CMS	Alunos CMS (no.)	Custo curso PP+PC	Alunos PC (no.)
A[4]	1986	R$ 2.300,00	75	R$ 4.410,00	0
B	2011	R$ 2.293,00	46	R$ 4.431,00	45
C	2001	R$ 2.163,00	54	R$ 4.046,00	0
D	1998	R$ 2.334,96	60	R$ 4.544,52	20
E[5]	2005	-	0	-	0

Fonte: Informações obtidas nas escolas pelo autor no período entre julho e dezembro de 2013. Legenda: CMS: – Curso de Comissário de Voo; PP: Curso de Piloto Privado; PC= Curso de Piloto Comercial.

Como podemos verificar na Tabela 1, os valores cobrados pelas diferentes escolas para cada curso não são muito diferentes. Isso pode indicar o caráter competitivo do mercado de formação de aeronautas, mas não diz muito sobre eventuais diferenças entre escolas. O que parece distinguir as escolas é a data de criação e, nesse momento atual, o número de alunos no curso de Comissário de Voo e a existência ou não de cursos de Piloto Comercial.

As conversas informais com alunos, instrutores e aeronautas empregados por empresas aéreas brasileiras, assim como a leitura de matérias de jornais, mostram que há uma percepção generalizada de que esteja ocorrendo uma crise no mercado da aviação. Isso talvez explique porque algumas escolas não abriram turmas de formação de pilotos no segundo semestre, como foi o caso das escolas A, C e E.

O fato de duas das escolas, neste momento, não ter alunos matriculados nos cursos de piloto comercial talvez possa ser explicado pelo cenário atual da aviação civil.

[4]O número de alunos apresentado na tabela corresponde ao total de alunos matriculados nas duas unidades.

[5]Não havia nenhuma turma em andamento na escola E no momento em que o contato foi feito(setembro/2013). Além disso, os valores dos cursos não foram informados.

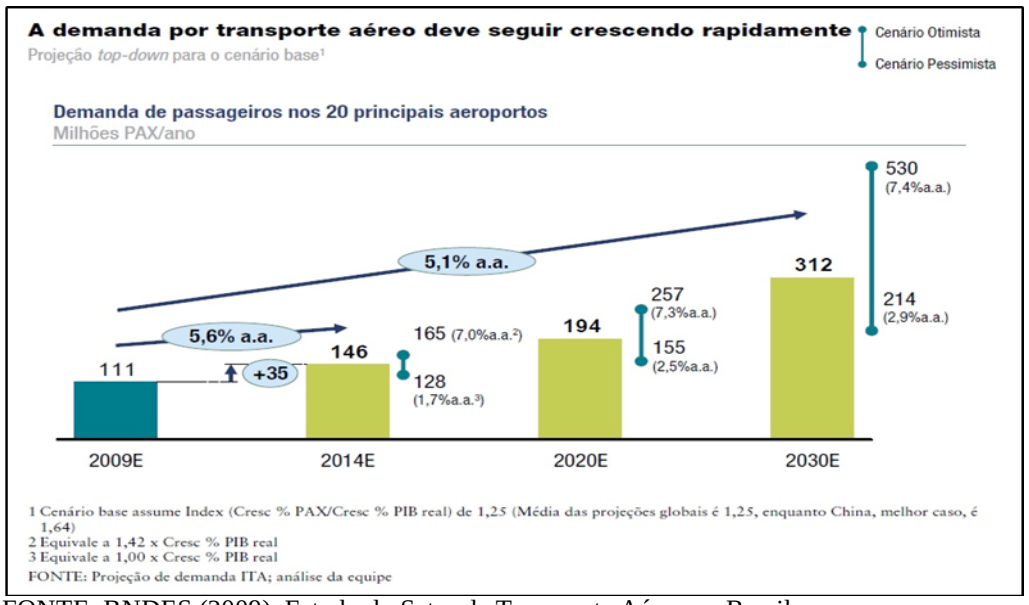
2.2. O panorama atual do mercado de Aviação Civil

Como já sinalizado neste trabalho, mercado de aviação civil passou por um período excepcional de expansão ao longo dos últimos anos. Porém, assim como diversos setores, o de transportes não está imune às crises cíclicas do próprio capital. Para Sérgio Bessa, professor da Fundação Getúlio Vargas consultado para uma matéria publicada no site do Jornal do Brasil (Lima, 2013), a aviação estaria entrando num período de "grande crise". Ele afirma que as duas maiores empresas de aviação civil no Brasil, juntas, teriam registrado no segundo trimestre de 2013 um prejuízo de cerca de R$ 8 milhões por dia e atribui esse resultado aos custos do dólar e do combustível.

O recente anúncio da maior empresa aérea do Brasil, a TAM, de um corte de até 1000 funcionários, teve repercussões importantes entre os aeronautas, que, apoiados pelo Sindicato dos Aeronautas de São Paulo, realizaram uma manifestação no aeroporto de Congonhas (SP), contra as demissões anunciadas, em julho de 2013 (Cerqueira, 2013).

Ao que parece, trata-se de uma crise inesperada, na medida em que se contrapõe à estimativa positiva sobre o crescimento deste mercado entre 2009 e 2030 presente no "Estudo do Setor de Transporte Aéreo do Brasil" apresentado pelo BNDES em 2010 e apresentada no gráfico abaixo.

Gráfico 3: Estimativa de crescimento da demanda por transporte aéreo (2009 - 2030)



FONTE: BNDES (2009), Estudo do Setor de Transporte Aéreo no Brasil.

As conversas que pude entabular com os alunos dos cursos de formação de aeronautas mostram que a situação do mercado de trabalho é vivida de maneira diferente por aqueles que estão inscritos no curso de Piloto Comercial e pelos que estão inscritos no curso de Comissário de Voo. Os primeiros expressam insegurança diante das dificuldades que acreditam que enfrentarão para conseguir um emprego. Relatam também conhecer muitas pessoas que não conseguiram ser absorvidos pelo mercado nesse último ano. Explicam que, para se precaver, estão fazendo cursos de curta duração oferecidos pela própria escola, com a intenção de aperfeiçoar sua formação e valorizar seus currículos. Entre esses cursos de curta duração, um dos mais populares entre os alunos é o de instrutor de voo, conhecido como Instrutor de Voo Avião (INVA). Esse curso habilita a pessoa formada a ministrar instrução prática a pilotos em formação em aeronaves homologadas pela ANAC. Ele é popular entre os alunos porque as horas usadas para instrução de outros são computadas como horas de experiência para o piloto instrutor. Dessa maneira, esse pode comprovar uma maior experiência no ar, o que é valorizado pelas empresas aéreas no momento do recrutamento dos pilotos, ao mesmo tempo em que recebe uma remuneração pelo trabalho realizado.

2.3 A formação: currículo e usos do espaço da linguagem.

Os cursos e formação de pilotos e de comissários de bordo oferecidos pelas escolas profissionalizantes em Campinas– SP estão organizados em duas partes– uma chamada de teórica e outra de prática – de acordo com os padrões mínimos de formação estabelecidos pela ANAC. Todo curso de comissário é realizado na mesma escola em uma única fase de aproximadamente quatro meses, tanto a parte teórica como a prática. Já o curso de piloto comercial é iniciado na escola que oferece o curso teórico, depois os alunos iniciam as aulas práticas em centro de formação prática de sua preferência. Alguns deles acumulam as aulas práticas do curso de piloto comercial com um curso teórico de piloto privado dado pelas escolas, no qual aprofundam seus conhecimentos nas áreas já estudadas. Esse curso é, portanto, considerado uma etapa mais avançada do curso de formação de pilotos. Para obter uma habilitação como piloto privado os alunos terão que fazer aulas práticas adicionais. As disciplinas de cada curso são listadas a seguir.

Comissário de Voo:

1. Parte Teórica

- Etiqueta e Comportamento
- Maquiagem
- Temas médicos
- Noções de psicologia
- Noções de direitos aeronáuticos
- Sobrevivência de selva e no mar
- Meteorologia
- Navegação
- Regulamentação de tráfego aéreo
- Conhecimentos gerais de aeronave
- Noções de direitos trabalhistas e previdenciários
- Regulamentação da profissão
- Prevenção e combate a incêndio
- Procedimentos de emergência

2. Parte Prática

- Sobrevivência na selva e no mar
- Prevenção e Combate a incêndio

Piloto Privado e Comercial:

1. Parte Teórica

- Conhecimentos técnicos de aeronaves e motores
- Regulamento de tráfego aéreo
  - Navegação
  - Teoria de voo/teoria de alta velocidade[6]
  - Meteorologia

1. Parte Prática: pilotagem de avião

Exercícios nos simuladores de voo podem e são usados na parte prática do curso de formação de pilotos, embora se constituam numa parte bem minoritária com relação às horas de voo que devem ser cumpridas. Algumas escolas possuem seus próprios simuladores. Como a escola analisada não dispõe de um simulador próprio, toda parte prática é realizada fora de suas dependências, em locais escolhidos pelos próprios alunos, sem relação direta com a escola.

Capítulo 3: O espaço das diferenças: comissários x pilotos

Pelo que foi possível verificar, os códigos e procedimentos da aviação civil são fortemente inscritos no cotidiano das escolas. Parece que isso está associado a um esforço de mobilizar os alunos para o curso e familiarizá-los com o que há de específico nessa ocupação. Tudo se passa como se houvesse um esforço para que os alunos sintam-se inseridos no mundo da aviação a partir do momento em que colocam os pés na escola.

Um dos dispositivos usados para isso é a decoração do espaço físico das escolas. Na escola B, por exemplo, uma das paredes da recepção é coberta por uma grande imagem que simula uma aeronave estacionada, incluindo os passageiros à espera de

[6] A disciplina de teoria de voo é substituída pela teoria de alta velocidade no curso de piloto comercial.

serem embarcados, e uma placa identificando aquele espaço como uma sala de embarque. A escola tem cinco salas de aulas, três no piso inferior e duas no piso superior. Todas essas salas têm nomes de fabricantes de aeronaves, como Boeing, Embraer, Airbus e outros, expostos nas portas das salas, as quais são customizadas com adornos que diferenciam as turmas.

Nas salas do curso de formação de piloto, por exemplo, há nas paredes diversas cartas de navegação ampliadas e reportagens de jornais e revistas específicas de aviação referentes à profissão. Na sala do curso de formação de Comissário de Voo aparece, logo na porta de entrada, uma enorme imagem de um avião. O lado de dentro da mesma porta está totalmente coberto pela imagem de uma cabine de passageiros. Isso se repete nas outras escolas visitadas. Como foi dito antes, uma delas chegou a montar a sala dos cursos de comissário de bordo como uma verdadeira cabine de passageiros, com poltronas reais de um avião.

O ponto talvez mais significativo com relação ao problema discutido nessa monografia– as escolhas profissionais – diz respeito às maneiras como se concretizam as diferenças entre comissários e pilotos.

Um primeiro elemento é o custo dos cursos de formação. Segundo informações obtidas na própria escola, e por meio do relato de alguns alunos, o gasto médio para se formar piloto comercial parece ser de R$ 100.000,00. Enquanto isso, para se formar comissário, o gasto médio é de R$ 5.00,00. A imensa diferença no investimento financeiro necessário para se obter cada uma dessas formações evidencia, desde já, a diferença na seletividade social de cada curso.

O outro aspecto que compõe as diferenças entre os dois grupos diz respeito a gênero. Na escola observada, as turmas de piloto privado são compostas por 25 alunos, dos quais apenas 4 são mulheres. Na segunda etapa do curso, as turmas de piloto são compostas por 22 alunos, não havendo nenhuma mulher.

O gênero, portanto, parece ser um elemento estruturante dessa profissão e parece

explicar, pelo menos em parte, a ausência de mulheres na turma de piloto comercial, segunda etapa da formação de pilotos. Quais seriam as barreiras existentes para sua presença na etapa mais avançada do curso?

Como mostra Jeon (2010), características masculinas bastante estereotipadas, descritas pelos adjetivos másculo, dominador, corajoso formavam o conjunto de atributos que um piloto necessariamente deveria possuir. Esta figura viril e de masculinidade ostensiva, criada a partir da referência à aviação militar na década de 1930 nos Estados Unidos, segundo o autor, seria tributária dos interesses de uma ciência eugênica que buscava a constituição de tipo ideal de homem e não teria tardado a se difundir no imaginário popular (JEON, 2010).

3.1 Desigualdades ocupacionais, desigualdades sociais

Um dos pontos bastante importantes para este trabalho diz respeito aos referenciais que os alunos dispõem das carreiras escolhidas e, principalmente, quais os elementos norteadores dessa escolha profissional. Por meio dos dados apreendidos nos questionários e da observação em campo, foi possível identificar alguns indicadores que distinguem os indivíduos dos dois grupos, e quando aliados à trajetória de escolarização e socialização destes sujeitos, parecem justificar as estratégias nem sempre visíveis no processo de escolha das profissões.

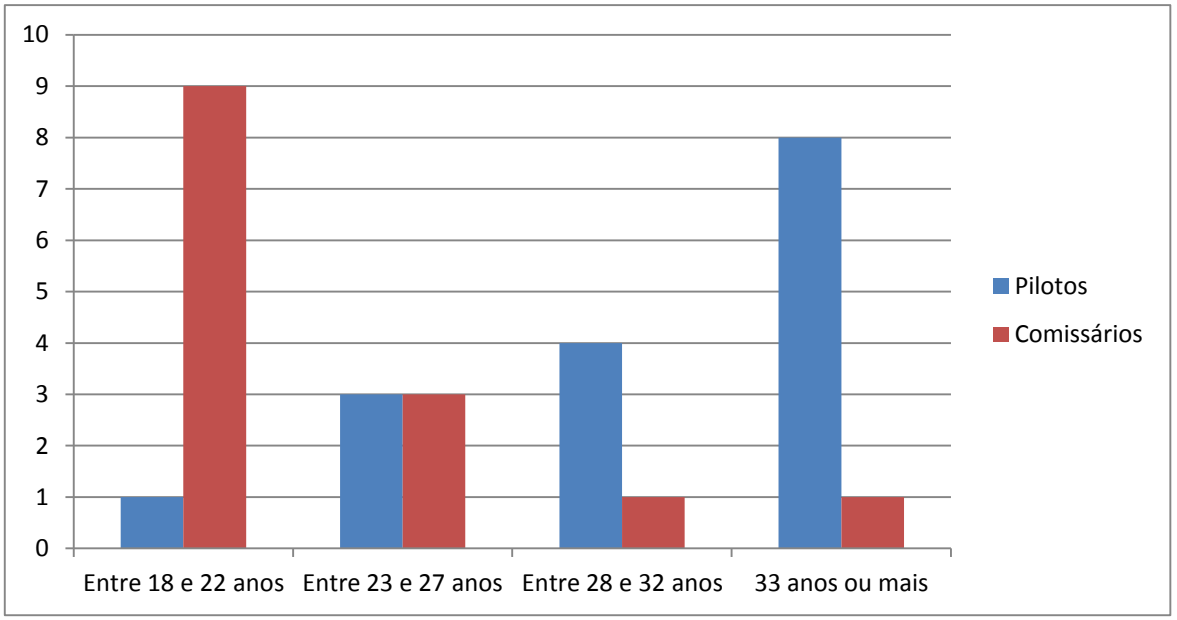
Foi possível identificar a existência de forte clivagem socioeconômica e de gênero nas carreiras dos aeronautas. O grupo de alunos do curso de piloto comercial é composto exclusivamente por 24 homens oriundos de grupos médios altos e que exercem atividade profissional em outra área de formação, tais como engenheiro mecânico e elétrico, administrador, advogado, técnicos de diferentes áreas, entre outros. Além disso, os pais e avós dos alunos de piloto apresentam maior nível de escolarização

com relação aos pais e avós dos comissários. A essa masculinização do curso de formação de pilotos corresponde a femininização do curso de Comissário de Voo

No curso de formação de comissário, entre os 46 alunos matriculados, apenas 6 eram homens. O grupo é, portanto, composto majoritariamente por mulheres, tendo a maioria delas o ensino médio completo ou algum curso técnico de curta duração e ocupando postos de trabalho não qualificado como vendedoras de loja, porteira, atendente em comércio, recepcionista, dona de casa entre outros.

Um outro ponto a chamar a atenção é a diferença de idade entre eles. Como se vê no gráfico 2, os comissários são em geral mais jovens, tendo a maioria entre 18 e 22 anos. Já os pilotos são em geral mais velhos, estando a maior parte na faixa entre 33 anos ou mais.

Gráfico 2: Idade dos alunos dos cursos de comissário de voo e piloto comercial



FONTE: informações obtidas pelo autor a partir de questionários aplicados nos cursos de piloto comercial e comissário de voo.

A diferença etária dos dois grupos mostra que o investimento nas respectivas carreiras foi feito em momentos distintos da vida dos alunos. Pôde-se constatar por meio das conversas informais e mesmo pelos próprios questionários que esse ingresso no

curso em momentos distintos não é arbitrário, ao contrário, esse efeito se deve às diferentes formas de investimento nas respectivas áreas.

A possibilidade de tornar-se piloto é apresentada pela maioria dos alunos como realização de um sonho. A profissão é tomada por alguns como uma opção de vida, como, de fato, uma escolha durável e bastante consciente. Alguns, por exemplo, afirmaram ter sentido um encantamento pela carreira desde muito cedo, e que mesmo a busca e atuação em outras áreas de formação como engenharia, direito e outras nunca eliminaram o anseio de um dia se tornarem piloto. Ao contrário, os esforços despendidos nas outras áreas parecem ter sido parte fundamental das estratégias para alcançarem esse sonho.

Em conversas informais, durante observação em campo, foi possível perceber que, diferentemente dos alunos do curso de comissário, diversos alunos do curso de piloto já apresentavam familiaridade com o trabalho na área em que estão se formando, não somente por terem realizado o curso de piloto privado, primeira etapa desta formação, mas, sobretudo por ser um plano que os acompanha há muitos anos. As condições atuais de trabalho de alguns alunos parece evidenciar os passos devidamente calculados para se alcançar o tão almejado sonho. Dois dos alunos, por exemplo, que atualmente trabalham como comissário de voo, dizem ser este apenas um degrau para alcançar a função de piloto, uma forma de angariar recursos para custear todo investimento nas horas práticas de voo.

Já para o grupo de comissários, esse mesmo encantamento também é descrito como realização de um sonho, embora pareça ter sido bem mais tardio e um tanto provisório. Alguns alunos indicaram ser uma escolha temporária com relação ao futuro profissional almejado. Algumas alunas que naquele momento trabalhavam como recepcionistas, vendedoras, atendentes entre outras ocupações, e afirmam que buscarão outras formações, tais como enfermagem, psicologia, letras entre outras áreas. Uma

delas, por exemplo, chega afirmar ter consciência de que a aviação é muito instável, e por isso buscará ainda uma segunda formação como garantia.

Há também um aluno no curso de comissário que inicialmente formou-se como piloto e, mesmo após ter realizado todas as etapas teóricas e práticas do curso de piloto, optou por fazer o curso de comissário como forma de aumentar suas chances de entrada no mercado da aviação. Segundo ele, mesmo que inicialmente tenha que se submeter ao trabalho de comissário de voo, ao menos já estará dentro da área e essa iniciativa favorecerá seu acesso a futuras oportunidades como piloto dentro da empresa que estiver trabalhando.

As expressões cuidar, zelar, servir, proteger e amor ao próximo são apontadas nos questionários como forma de descrever o significado profissão para os alunos. Uma delas define a profissão da seguinte forma: *"É ser um pouco de tudo. É ser mãe, enfermeira, psicóloga, amiga. É aprender a amar, ter paciência, liberdade; conhecimento de culturas. É ser apaixonada pelo que faz"* (sic). Esta percepção pode ser traduzida como uma espécie de identificação com as funções atribuídas ou mesmo restritas à própria mulher, uma espécie de *amor fati* (Bourdieu, 2011), sendo o trabalho de comissário um espaço possível e previsto ao exercício destas disposições.

De toda forma, há indivíduos em um e no outro grupo para quem a aviação civil parece ser, ao mesmo tempo, meio e fim quando pensam sobre o futuro profissional.

Com relação ao grau de formação dos alunos, apenas 5 deles cursaram ensino superior, mas se mostraram insatisfeitos com o retorno financeiro que o trabalho atual tem oferecido e por isso se dedicam à formação como comissário.

No que se refere aos referenciais que conduziram estes indivíduos às escolhas profissionais, os alunos do curso de comissário mencionam que amigos ou parentes comissários foram os pontos de contato deles com a profissão, enquanto os alunos da

turma do curso de piloto mencionam contato com parente ou amigo piloto. Essas diferenças no tipo de contato não parecem ser, portanto, aleatórias. Seus anseios evidenciam um ajustamento maior ou menor às próprias condições materiais, e os referenciais apresentados pelos alunos parecem corresponder aos limites circunscritos pelos diferentes tipos de capital dispostos por esses indivíduos.

3.2 Escola de aviação: um espaço para construção do aeronauta

Durante, aproximadamente, quatro meses foi possível acompanhar as turmas em formação em uma escola de aviação na cidade de Campinas-SP, registrando as observações em caderno de campo. Foram observadas três turmas do curso de formação de comissário e duas turmas do curso de formação de piloto comercial. As aulas eram ministradas, em sua maioria, por profissionais com vasta experiência de trabalho e em exercício na profissão.

Todas as turmas eram submetidas a testes diários, corrigidos no final da aula com o auxílio do instrutor de cada disciplina, que buscava~~m~~ avaliar a compreensão do conteúdo trabalhado em classe. Após finalizarem o curso, os alunos passaram por uma prova geral, com formato correspondente à prova oficial da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, que avaliava o conteúdo visto durante os quatro meses de curso. Somente os que obtiveram aproveitamento mínimo de 70% foram certificados pela escola e autorizados a realizar a prova da ANAC. Dos 41 alunos que realizaram a prova nas três turmas de comissário, 5 não alcançaram o desempenho mínimo, desses, 3 eram da turma do noturno. Dos 24 alunos das duas turmas de piloto, 8 não alcançaram o mínimo. Embora não tenha sido possível verificar, até o presente momento, em que turmas estes alunos estavam matriculados, a atendente da escola informou que a maioria reprovada era também do noturno.

Tanto os alunos do curso de piloto como os do curso de comissário que não alcançaram o aproveitamento mínimo deverão realizar o curso preparatório novamente em escola de sua escolha. A escola observada oferece um desconto de até 20% para os alunos que obtiveram índice de aproveitamento inferior a 70% e que optarem por refazer o curso naquela instituição. Porém, os alunos que alcançaram o aproveitamento igual ou superior a 70% no curso, apresentaram assiduidade, e não cometeram nenhuma infração com relação às regras e faltas, mas que forem reprovados na prova oficial da ANAC, são autorizados pela escola a refazer o curso sem qualquer custo. Essa possibilidade é apresentada aos alunos como forma de promover a qualidade dos cursos oferecidos.

Durante a observação das aulas foi possível conversar com os alunos sobre suas experiências imediatas no curso. Muitos deles, em ambos os cursos, comentavam sobre as dificuldades que sentiam com relação ao conteúdo das disciplinas. As dificuldades, no entanto, eram de ordem bem diferente e acompanhavam as clivagens entre os alunos. Enquanto os alunos do curso de comissário alegavam nunca terem sido expostos anteriormente a conhecimentos sobre navegação aérea, mecânica de aeronaves e meteorologia, e mostravam dificuldade para compreender os conceitos envolvidos no estudo desses conteúdos, alguns dos alunos do curso de piloto mostravam conhecer mais do que os próprios instrutores. Um deles chegou a apontar equívocos conceituais que, segundo ele, o faziam se sentir inseguro quanto à qualidade do curso.

Foi possível verificar também que o grupo dos alunos do curso de piloto reage de maneira muito segura ao conteúdo estudado e às exigências dos professores, inclusive apresentando suas dúvidas de maneira bastante desinibida e confiante durante as aulas. Ao contrário disso, na turma dos alunos do curso de comissário, mesmo em momentos mais descontraídos, muitos mostravam certa dificuldade em elaborar suas próprias dúvidas ou mesmo expô-las. Não eram raros os momentos em que se referiam ao conteúdo exposto como “aquela coisa” ou “aquele negócio”. Esse comportamento

parece revelar a relação que cada grupo pode estabelecer com o conteúdo técnico e também, com as autoridades pedagógicas (no sentido dado a esse termo por Bourdieu e Passeron (2012) e Lareau (2007)). As diferenças observadas no comportamento dos dois grupos permite visualizar, portanto, as consequências, em termos da construção de habilidades, modos de ser e se apresentar de uma educação familiar moldada pela classe social.

A escola de aeronautas, assim, aparece como uma instância de segundo grau, um lugar onde os alunos são chamados a desenvolver um conjunto de disposições para o trabalho que, necessariamente, irão se superpor às disposições construídas no interior das famílias. Tudo indica que, para os alunos do curso de piloto, as disposições necessárias estão em acordo com as que trazem de sua história, enquanto para os alunos do curso de comissário, a situação é mais conflituosa. Além disso, a insegurança dos alunos do curso de comissário parece ter efeitos concretos sobre seu destino profissional. Segundo um dos instrutores, mesmo após serem bem sucedidos nas provas finais da escola, alguns alunos deixam de prestar a prova oficial da ANAC. O instrutor acredita que essa dificuldade em finalizar o processo seja consequência de insegurança anterior à formação na escola.

3.3 Currículo e educação dos sentidos – observações sobre os manuais de etiqueta

A observação das aulas, das interações entre professores e alunos e do material instrucional indica que há um trabalho metódico voltado para os alunos com o objetivo de desenvolver neles a capacidade e o desejo de se adequar estética e moralmente ao modo de operar necessário no universo da aviação civil. É bastante evidente que os alunos do curso de comissário são submetidos a regras mais rígidas e que são avaliados mais frequentemente.

Em alguns momentos foi possível testemunhar uma das instrutoras admoestando algumas alunas por não estarem com maquiagem de acordo com o padrão estabelecido

pela escola, ou mesmo essas serem impedidas pelos próprios instrutores de entrar na sala de aula após os quinze minutos de tolerância instituídos pela escola em caso de atraso dos alunos. Os instrutores dos cursos de piloto se mostravam mais permissivos na cobrança de horários e não foi observado referência a regras de maquiagem para as alunas do curso de piloto ou mesmo impedimento de assistir aula em caso de atraso superior aos quinze minutos de tolerância.

A posição controlada do comissário se revela exemplarmente em uma das disciplinas do curso de formação, denominada Etiqueta, Postura e Comportamento Social[7], cujo objetivo explícito é ensinar os alunos a se portar em público, incluindo aí a forma de se sentar, de falar e de se apresentar aos outros de acordo com códigos de etiqueta valorizados socialmente. Uma evidência dessa diferença é o fato de que somente os alunos do curso de comissário são obrigados a ir para às aulas uniformizados, com trajes que eles mesmos devem comprar, e as mulheres maquiadas, como se já estivessem em exercício. Aos pilotos é garantida a frequência às aulas em roupas comuns.

Na primeira semana de aula, muito tempo de instrução é dedicado a trabalhar com os alunos do curso de comissário formas de comportamento e apresentação, sendo distribuído um manual com os códigos de etiqueta.

As alunas e alunos são instruídos sobre a forma de se maquiarem de acordo com as cores permitidas pela escola, sobre como se portarem, noções de postura, forma de se vestir e se apresentar; além de serem obrigados a ir para as aulas uniformizados e as mulheres maquiadas como se já estivessem em exercício. Esta disciplina não está presente nos cursos de piloto privado e comercial, cujos alunos não são obrigados a assistir aula uniformizados como se já estivessem trabalhando; tampouco, são avaliados em função de sua apresentação pessoal. É interessante notar que essa disciplina inexiste

[7] Disciplina oferecida por todas as escolas pesquisadas.

no Manual do Curso de Comissário[8] instituído pela ANAC, o que nos leva a inferir que a mesma foi criada pelas próprias escolas.

O manual de etiqueta distribuído aos comissários e a obrigatoriedade do uniforme são justificados pelo fato destes futuros profissionais trabalharem diretamente com o público. Porém, como se sabe, tanto comissários como pilotos circundam espaços em comum durante os momentos de trabalho, tal como hotéis, aeroportos e estão em constante contato com o mesmo público, vide alguns procedimentos como recepção e despedida de passageiros no embarque e desembarque em muitas empresas aéreas, nos quais estão sempre presentes o próprio piloto e uma comissária de voo.

Assim, por que essa disciplina recai apenas sobre os comissários? Seria um tipo de conhecimento que, supostamente, os pilotos já disponham? O que realmente se busca garantir por meio desta disciplina?

Verifica-se, assim, um esforço institucional bastante distinto na formação de um e de outro profissional. Algo do tipo já havia sido espontaneamente mencionado pelo proprietário de uma das escolas contatadas incialmente. Em conversa informal, ao explicar sobre a natureza do trabalho desenvolvido pela escola, afirmou que, além do conteúdo técnico, a escola tem a responsabilidade de *reeducar* os alunos do curso de comissário durante a formação. A observação das aulas e a análise do material mostram que esse ponto é levado bastante a sério.

A primeira semana do curso de comissário é dedicada à apresentação das disciplinas e de seus respectivos instrutores. Além disso, como parte do material didático, eles recebem um "guia de apresentação pessoal", que define como *Regras de Ouro* prescrições presentes sobre as maneiras adequadas de uso do uniforme fornecido pela escola e recebem também um *Manual de Etiqueta*, que define detalhadamente os protocolos de apresentação de si, as maneiras adequadas de usar o corpo, de controlar o

[8] Manual que regulamenta a grade curricular das escolas de viação Instituído pela atual ANAC.

volume da voz, de policiar a linguagem e, por fim, de se relacionar com clientes e outras categorias de pessoas dentro e fora do ambiente de trabalho.

Ao receberem os manuais, os alunos do curso de comissário assinam um documento que atesta o conhecimento e aceitação das regras que são válidas para o período de duração do curso. Eles devem vir às aulas de acordo com as indicações dos manuais, uniformizados, com os cabelos presos e/ou penteados e, no caso das mulheres, maquiadas de acordo com as instruções do manual.

Tudo isso é prescrito em nome da necessidade de se aumentar a qualidade no atendimento ao cliente. Parte do manual de etiqueta é dedicada a uma apresentação do que seriam as expectativas do cliente com relação ao tratamento a ser recebido no avião. O material chega, por exemplo, a citar dados de uma pesquisa de opinião pública que teria sido realizada pela Fundação Carlos Chagas, segundo a qual 65% das vendas não realizadas poderiam ser creditadas a problemas no atendimento, como, por exemplo, a indiferença do atendente com relação ao cliente. As referências que permitiriam localizar essa pesquisa não estão, no entanto, indicadas.

O manual de etiqueta reitera, além disso, o discurso constantemente dirigido aos alunos do curso de comissário em sala de aula com relação à necessidade de se respeitar a autoridade do comandante, do piloto e dos demais comissários que estão em posição hierárquica superior como, por exemplo, os chefes de cabine e os comissários mais antigos na empresa. Trata-se de um campo no qual as posições e limites são claramente definidos entre os colegas de trabalho e seus superiores, e a hierarquia parece ser a principal reguladora das relações de trabalho entre os dois grupos.

As formas consideradas como adequadas de atendimento e relacionamento apresentadas pelo manual de etiqueta estão atreladas a um conjunto de características que o comissário deve possuir ou adquirir. O documento analisado parece estabelecer uma relação necessária entre boas maneiras, apresentação pessoal e qualidades pessoais.

O apelo à harmonia, aos bons modos e à boa aparência parecem construir um discurso em que os códigos que os comissários devem dominar são equiparados a "virtudes", sejam elas psicológicas ou morais, como se verifica, por exemplo, no trecho abaixo extraído deste documento:

> *A etiqueta é a arte de boas maneiras e bons costumes. Um conjunto harmônico de atitudes, gestos, palavras, voz, fisionomia e traje. Traduz uma estreita relação entre a parte interior e exterior da pessoa e é necessário para mulheres e homens que buscam sucesso na vida privada, social e profissional [...] Mantenha sempre atitudes simpáticas com segurança e discrição, quer esteja em público, no lar ou no trabalho.* (Trecho extraído do Manual de Etiquetas, p. 02).

O preconceito social associado a essas observações é tão mais evidente quando se verifica que essas regras não são apresentadas aos alunos do curso de piloto, nem oralmente durante as aulas e muito menos sob a forma de um manual. Foi possível observar que o discurso dirigido aos alunos do curso de piloto é orientado para a produção da capacidade para o comando e para a superação constante de obstáculos presentes no trabalho em equipe circunscrito à cabine de comando.

Verifica-se, assim, que alguns elementos da construção histórica da identidade do piloto, mapeados por Jeon (2010), estão presentes na formação oferecida aos pilotos na escola analisada. A própria posição a que estão destinados na hierarquia confere a eles, portanto, clara supremacia e privilégios não desprezíveis na dinâmica de trabalho.

Em contraste, o discurso dirigido aos alunos do curso de comissário de voo é orientado para a produção da crença na necessidade imperiosa de se submeter aos protocolos e ao comando dos pilotos. Essa submissão decorre não apenas da necessidade de atender o público, mas também de questões de segurança, já que o protocolo definido

para enfrentamento das situações de risco coloca, outra vez, todo o poder decisório nas mãos dos pilotos.

O compromisso com a estética e com a formalidade exigidas pelo manual de etiqueta indica a tentativa de conformar esses sujeitos a um determinado modo de agir e pensar que permeará as diversas dimensões da vida do aluno. Em vários trechos, por exemplo, os manuais chegam a instruir sobre práticas de higiene pessoal, tais como escovar os dentes pela manhã, passar desodorante, cuidar do próprio hálito. A presença desse tipo de instrução nos faz perguntar se tem-se aí uma situação em que os alunos que procuram o curso de comissário são percebidos pelos formadores como "não civilizados" (Elias, 1994). Grande parte do material é dedicada a explicitar a necessidade de uma autovigilância rigorosa do corpo, justificando que a linguagem corporal projeta a imagem do indivíduo, e que esta deve ser equilibrada. Segundo o manual:

> *Todo gesto deve ser comedido, gracioso, harmonioso. Deve-se evitar mímica forte e caricata, o excesso de gesticulação, o falar "representando a cena". [...] O gesto diz muito da pessoa. O "torcer as mãos", pode ser de alegria ou aflição, o "morder os lábios", "coçar a cabeça", o "sentar e levantar" continuamente são sinais de nervosismo, ansiedade, impaciência, insegurança, falta de controle. Quanto mais educada e segura de si é a pessoa, menos uso ela faz de gesticulação* (Trecho extraído do Manual de Etiquetas, p. 02).

O nível de detalhamento das prescrições contidas no manual de etiqueta é bastante alto. Ele indica, de forma minuciosa, (i) as maneiras adequadas em que devem ser colocados pernas e braços quando os comissários estiverem sentados ou em pé, (ii) a forma apropriada de sentar e levantar, de pegar objetos no chão, abrir e fechar portas, a posição dos pés ao pisar num degrau, (iii) as posições do homem e da mulher ao

caminharem juntos, ao subirem ou descerem a escada juntos, etc. Promove-se, também, a necessidade de uma comunicação verbal adequada, afirmando-se que a voz revela muito sobre a pessoa e, sobretudo, que a voz equilibrada é sinal de uma personalidade ajustada. Os alunos são alertados a nunca falar demais, a ter cuidado com opiniões e não falar muito sobre si ou discutir sobre assuntos que não dominam, como se vê abaixo:

> *Falar, calar e tornar a falar no instante preciso. Dizer a palavra certa, na hora exata e no momento oportuno. Pensar antes de falar para não falar besteira [...] Nunca fale demais; cuidado com opiniões; não faça confidências a ninguém e não fale muito de si; não crie situações para conseguir intimidades com clientes; não discuta; não discuta política, religião, futebol, economia e assuntos que não domina [...]* (Trecho extraído do Manual de Etiqueta, p. 02).

Verifica-se, assim, que o manual tem como objetivo regular o comportamento dos alunos muito além do ambiente de trabalho. A minúcia com que as instruções são dadas revela a percepção, por parte dos formadores, de que os alunos participam de uma cultura bastante distinta daquela que a escola acredita ser necessária para esse profissional.

A adaptação dos alunos ocorre bem rapidamente. Nos primeiros dias, os professores reiteram várias vezes as regras presentes nos manuais. Embora alguns episódios de admoestação tenham sido registrados durante observação das aulas, esses momentos se tornaram cada vez menos frequentes ao longo do curso. Aliás, é bastante notável o empenho dos alunos em se apropriar destes conteúdos e em compreender e se adaptar à forma de funcionamento da profissão. Muitos deles chegam à escola com bastante antecedência e aproveitam para estudar e tirar dúvidas com os plantonistas. Vários deles, sobretudo as mulheres, utilizam desse tempo para se preparar para as aulas. Como

resultado, estão sempre perfeitamente uniformizadas, maquiadas e muito bem arrumadas de acordo com as regras dos manuais.

Considerações finais

Este trabalho de conclusão de curso buscou compreender, numa ótica possível, os principais elementos norteadores das escolhas pelas profissões de piloto privado e comercial e comissário de voo. As trajetórias de socialização e escolarização foram aqui tomadas como categorias de análise para compreender-se, em parte, os elementos norteadores dessas escolhas. Além disso, buscou-se investigar a gênese dessas ocupações, os espaços de formação, tal como se apresenta hoje em Campinas, SP, e estudar como foram constituídas as identidades dos aeronautas ao longo da história da aviação civil para melhor compreender as disposições exigidas aos indivíduos que se submetem a estas formações.

Este estudo foi dividido em dois momentos. O primeiro: por meio de pesquisa etnográfica e observação participante, com anotações em caderno de campo em uma escola privada de aviação civil dos cursos de piloto comercial e comissário de voo em formação teórica, entre agosto e novembro de 2013. O segundo: como forma de mapear o perfil socioeconômico, a trajetória de escolarização e socialização dos indivíduos, foram analisados 22 questionários da turma de piloto e outros 33 na turma de comissário, aplicados ao final do processo de formação na escola. As análises dos questionários e da observação participante apoiaram-se no referencial bourdieusiano e procurou estabelecer a relação entre a escolha profissional e as trajetórias sociais dos alunos, assim como compreender os efeitos desta formação na constituição da identidade profissional e pessoal destes sujeitos.

O ponto talvez mais significativo com relação ao problema discutido nessa pesquisa – as escolhas profissionais – diz respeito à maneira como a história da profissão, que retardou em muito entrada das mulheres nas carreiras de pilotos, as práticas de contratação das companhias aéreas e as diferenças de custos entre as duas formações, ao influenciar um ao outro, provoca uma forte clivagem econômica e de gênero nas carreiras dos aeronautas. Resulta daí o direcionamento de uma maioria de homens oriundos dos grupos médios altos para as carreiras de piloto e de uma maioria de mulheres oriundas dos grupos trabalhadores para as carreiras de comissário de voo.

Foi possível identificar que esta forte clivagem existente entre os dois grupos se encontra em consonância com a própria dinâmica hierárquica da profissão, principal reguladora das relações de trabalho na aviação civil, além de parecer previsível à escola, a qual exerce papel fundamental na legitimação destes papeis, por meio de estratégias pedagógicas que buscam reiterar os limites e espaços reservados a um e outro grupo. Afinal, o que justificaria a renúncia da escola a submeter os pilotos às mesmas normas e regulamentos?

Elas poderiam ser pensadas como "regras de um jogo" (Bourdieu, 1996) com o qual os pilotos estariam previamente familiarizados? Somente a percepção, por parte da escola, de que os alunos do curso de piloto apresentam uma experiência prévia e um domínio anterior desses códigos e dessas regras justificariam a não obrigatoriedade desta reeducação aos pilotos.

Pode-se inferir que o capital cultural é tratado como o principal elemento distintivo entre as duas categorias profissionais, e a escola parece exercer uma função homogeneizadora sobre as histórias desiguais dos alunos dos dois cursos. Não é espantoso que a conduta espontânea dos alunos de comissário em sala de aula tenha sido pouco a pouco substituída pela delicada e calculada forma de sentar e de dirigir-se às pessoas, pela contenção dos gestos e controle do volume da voz propostos pelos

manuais e ilustrados pelos instrutores. A adesão voluntária evidencia uma espécie de "boa vontade cultural" (Nogueira, 2009), que garante a conformidade do corpo e mente dos alunos às regras daqueles manuais. Este ajustamento revela certa tentativa, sem oposições visíveis, em adequar-se à métrica e padrão de um modo de apresentação de si exigido pela profissão, e que a escola, por meio de suas práticas pedagógicas, busca assegurar aos alunos de comissário.

Verificou-se a existência de uma série de atributos que parecem reafirmar as diferentes imagens construídas tanto dos pilotos como dos comissários. A justificativa de que os comissários trabalharão diretamente com o atendimento ao público, e por isso devem estar mais familiarizados com determinados códigos, seria questionável uma vez que os pilotos também estão em constante contato com o mesmo público; é protocolo, por exemplo, a presença de pilotos na recepção e despedida de passageiros no embarque e desembarque em muitas empresas aéreas.

Além disso, é inegável que ambos compartilharão espaços comuns quando estiverem exercendo o trabalho, tais como aeroportos e hotéis nos quais são hospedadas as tripulações. O próprio manual de etiqueta afirma inúmeras vezes, mas apenas para os comissários, ser imprescindível adotar uma postura adequada mesmo em diferentes espaços, tanto no convívio pessoal como no convívio profissional.

Desta forma, apenas a crença de que ocorre uma familiaridade prévia com os códigos exigidos de comportamento e postura explicariam a não imposição aos pilotos das mesmas obrigatoriedades, práticas e avaliações. Seria essa a "reeducação" a que o proprietário da primeira escola se referiu? Este último, por exemplo, oferece aos alunos e ex-alunos do curso de comissário certa assessoria com uma das instrutoras, formada em psicologia, para reforçar o domínio dos códigos de comportamento apreciados pelas empresas no momento que forem participar de alguma seleção. Sendo assim, considerando esse conteúdo restrito ao curso de comissário, a escola parece considerar

como “formação técnica” a educação dos sentidos, despendendo grande esforço na assimilação desse conteúdo pelos alunos.

O discurso dirigido aos estudantes do curso de piloto, captado tanto nos materiais, quanto no conteúdo e forma de apresentação desse nas aulas, é orientado para a produção de uma capacidade para o comando e de uma expectativa de serem servidos. Com relação aos futuros pilotos, valoriza-se, assim, a capacidade de liderança, a iniciativa, a autonomia na tomada de decisões, principalmente em situações de emergência. Em contraste, o discurso dirigido para os estudantes do curso de comissário de voo é orientado para a produção da crença na necessidade imperiosa (inclusive por razões de segurança) de seguir os protocolos e o comando dos pilotos.

Para os pilotos, no entanto, as instruções comunicadas são mínimas. Trata-se de comentários esparsos, soltos em uma aula ou outra, geralmente em referência a casos concretos, em que se faz referência ao porte e à apresentação que se espera de um piloto. Para os comissários, as instruções são altamente formalizadas e objeto de sanção. Elas e eles são instruídos minuciosamente sobre como se dirigirem aos pilotos e aos passageiros, como manter o corpo em termos de postura, de vestuário, de maquiagem, entre outros. Assim, é possível identificar o esforço institucional despendido pela escola de aviação em tornar menos distante os diferentes níveis de capital cultural dispostos pelos alunos, assim como garantir a sujeição destes a regras e regulamentos tão desiguais que, por meio da conformação rígida e controlada do corpo e mente, reiteram os espaços e limites permitidos a cada um dos dois grupos.

Como apresentado inicialmente, os motivos que levam indivíduos a dirigirem-se para uma ou outra profissão é uma questão que mobiliza muitos estudiosos, e são explicadas a partir de diferentes pontos de vista (Nogueria, 2013). Sendo assim, este trabalho contribui para ampliação destes questionamentos, contribuindo com um ponto de vista possível sobre os referenciais que mobilizam determinados indivíduos à busca

pelas profissões no campo da aviação civil. É necessário reiterar que as análises tecidas neste trabalho de conclusão de curso apresentam contribuições e limites bastante pertinentes ao processo de maturação vivenciado ao longo do curso de graduação. Outras pesquisas devem ser realizadas na busca em avançar na compreensão dos questionamentos aqui apontados.

Referências:

ALMEIDA, Maurício Libreti de; FERNANDEZ, Senira Anie Ferraz. "A formação de comissários de vôo no Estado de São Paulo". **Pesquisa em debate**. Unimarco, VII, nº 03, dez, 2005.

ALMEIDA, Ana Maria Fonseca. **Ultrapassando o pai: Herança cultural restrita e competência escolar.** Família e escola: trajetórias de escolarização em camadas médias e populares / Maria Alice Nogueira, Geraldo Romanelli, Nadir Zago (org). 5. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

BIDART, Claire. What does time imply? **The contribution of longitudinal methods to the analyses of the life course**. In: SAGE Journals. Disponível em:< http://tas.sagepub.com/content/22/2/254.refs>. Acesso em: 07 de mai. 2014.

BONAMINO, Maria Alicia Catalano de; OLIVEIRA, Lúcia Helena Gazólis de. **Estudos longitudinais e pesquisa na educação básica**. In: Linhas críticas. Revista da Faculdade de Educação - UNB. Disponível em:<http://seer.bce.unb.br/index.php/linhascriticas/article/view/8918>. Acesso em: 07 ALMEIDA, Ana Maria Fonseca. **Ultrapassando o pai: Herança cultural restrita e competência escolar.** Família e escola: trajetórias de escolarização em camadas médias e populares / Maria Alice Nogueira, Geraldo Romanelli, Nadir Zago (org). 5. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010 de Mai. 2014.

BOURDIEU, Pierre. **Razões Práticas: Sobre a teoria da ação.** Tradução: Maria Corrêa – Campinas, SP: Papirus, 1996.

_____ **O poder simbólico**. Tradução: Fernando Tomas (português de Portugal) – 15º ed. – Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2011.

_____ A formação do habitus económico. In: Revista da Faculdade de Letras do Porto. Disponível em: < http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/266.pdf>. Acesso em: 28 de abr. 2014.

BOURDIEU, Pierre; PASSERON, Jean-Claude. **A reprodução: elementos para uma teoria do sistema escolar.** Tradução de Reynaldo Bairão; revisão de Pedro Benjamin Garcia e Ana Baeta. 5. ed.- Petrópolis, RJ: Vizes, 2012.

BOURDIEU, Pierre. "Futuro de classe e causalidade provável". In: NOGUEIRA, M.A; CATANI, Afrânio (org.). **Escritos de Educação**. Petrópolis: Vozes, 2007.

_____. **A dominação masculina** / Pierre Bourdieu; tradução Maria Helena Kühner. – 10ª ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. Edital do processo de concessão de bolsas para formação de jovens pilotos para a aviação civil. In **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 06 Jan. 2010. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1569135/dou-secao-3-06-01-2010-pg-17/pdfView>. Acesso em 06 abr. 2013.

_____. **Anuário Estatístico de Transporte Aéreo de 2013**. Disponível em:< http://www2.anac.gov.br/estatistica/anuarios.asp>. Acesso em 13 out. 2014.

_____. Decreto-lei nº 21.713, de 27 de novembro de 1946. Lex: Convenção de Aviação Civil Internacional. Artigo 32. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/decretos/convencaoChicago.pdf>. Acesso em: 07 fev. 2013. Ditto.

_____. **Banco Nacional de Desenvolvimento. Estudo do setor de transporte aéreo do Brasil** – Relatório Consolidado. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/pesquisa/chamada3/relatorio_consolidado.pdf. Acesso em: 07. Nov. 2013.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. Regulamentação da profissão do aeronauta. Lei N° 7.183, de 5 de Abril de 1984. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/leis/lei7183%20.pdf>. Acesso em: 11. Nov. 2013.

_____. Agência Nacional de Aviação Civil. Manuais de Cursos da ANAC. Portaria DAC nº 1232/ DGAC, de 28 de Novembro de 2005. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/habilitacao/manualcursos.asp>. Acesso em: 12 nov. 2013.

CERQUEIRA, Renato S. "TAM demitirá até mil funcionários para contornar alta de custos". Folha.com. São Paulo, 30 jul. 2013. Disponível em: http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2013/07/1318962-tam-demite-ate-mil-funcionarios-apos-corte-na-oferta-de-voos.shtml. Acesso em: 09 nov. 2013.

ELIAS, Nobert. **O processo civilizador.** Tradução: Ruy Jungmann; revisão e apresentação, Renato Ribeiro. – Rio de Janeiro: Jorge Zahar. Ed., 1994. 2v.

FALCÃO, Nádia Maciel. "Aportes da sociologia de Pierre Bourdieu para o estudo das escolhas profissionais de jovens de origem popular". In: **I Seminário de Educação de Jovens e Adultos** - PUC/Rio, 2010, Rio de Janeiro.

JEON, Chihyung. **Technologies of the operator: Engineering the Pilot on the U.S and Japan , 1930-1960.** B.S., Electrical Engineering. Seoul National University, 2010.

HELMS, Henrique. Panoramada Aviação Civil Nacional de 1986 a 2006 e a Quebra da Varig. – Porto Alegre, 2010.

LAREAU, Annette. A Desigualdade Invisível: O Papel da classe social, na CRIAÇÃO DOS Filhos los FAMÍLIAS negras e Brancas. **Educ. rev.** , Belo Horizonte, n. 46, dezembro de 2007. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-46982007000200002&lng=en&nrm=iso. Acesso em 28 de abr. 2014.

LIMA, Caio. "Crise na Aviação Civil pode acabar com financiamento público". Jornal do Brasil. 21 Ago. 2013. Disponível em: <http://www.jb.com.br/economia/noticias/2013/08/21/crise-na-aviacao-civil-pode-acabar- com-financiamento-publico/>. Acesso em: 07 Nov. 2013.

NOGUEIRA, Maria Alice (1998), "A relação família-escola: novo objeto da sociologia da educação", Paideia, Fev-Ago

NOGUEIRA, Cláudio Marques Martins. "Limites da explicação da sociologia da educação: Considerações a partir de pesquisas sobre o processo de escolha do curso superior". **XII Congresso Brasileiro de Sociologia**. Disponível em: http://www.sbsociologia.com.br/portal/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=59&Itemid=171. Acesso em: 05 abr. 2013.

NOGUEIRA, Cláudio Marques Martins; NOGUEIRA, Maria Alice. "A sociologia da educação de Pierre Bourdieu: limites e contribuições". **Educ. Soc**., Campinas, v. 23, n. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101>. Acesso em 20 dez. 2012.

_____ **Bourdieu & Educação**. 3. ed. Belo Horizonte. Autêntica, 2009.

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

PAULLE, Bowen; HEERIKHUIZEN, Bart Van; EMIRBAYER, Mustafa. **Elias and Bourdieu.** In: SAGE Journal. Disponível em:< http://jcs.sagepub.com/content/12/1/69.full.pdf+html>. Acesso em: 07 de mai. 2014.

PRESTA, Sueli; ALMEIDA, Ana Maria F.. Fronteiras imaginadas: experiências educativas e construção das disposições quanto ao futuro por jovens dos grupos populares e médios. **Educ. Soc.**, Campinas, v. 29, n. 103, Ago. 2008 . Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-73302008000200006&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 29 abr. 2013.

PAIXÃO, Lea Pinheiro (2005), "O significado da escolarização para um grupo de catadoras de um lixão", Cadernos de Pesquisa, vol.35 (124): 141-170. RIBEIRO, Elones Fernando. A formação do piloto de linha aérea: caso Varig. O ensino

aeronáutico acompanhando a evolução tecnológica. PUC-RS. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Porto Alegre, 2008.

PINTO, Carvalho Victor. O marco regulatório da Aviação Civil: Elementos para a Reforma do Código Brasileiro da Aeronáutica. Consultoria legislativa do Senado Federal.Disponívelem:<http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/99289/texto42-victorcarvalhopinto.pdf?sequence=2>. Acesso em: 22 out. 2014.

SOUZA, Jessé. **A ralé brasileira: quem é e como vive** / Jessé Souza; colaboradores André Grillo ... [et al.] – Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

_____ **Os batalhadores brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora?** Jessé Souza; colaboradores Brand Arenari...[et al.] – Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.

VICENT, Guy; LAHIRE, Bernad; THIN, Daniel. Sobre a história e a teoria da forma escolar. **Educ. Rev.**, Belo Horizonte, n. 33, jun. 2001 . Disponível em < http://educa.fcc.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-46982001000100002&lng=pt&nrm=iso >. Acesso em 29 abr. 2013.

ZAMBADA, Pedro. "Profissões em alta: com salário de até R$ 16 mil reais, pilotos comerciais estão em falta". **Exame.com**, 17 jan. 2011. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/carreira/galerias/profissoes-em-alta/com-salario-de-ate-r-16-mil-pilotos-comerciais-estao-em-falta>. Acesso em: 07 jan. 2013.

ZAGO, Nadir (2000), "Processos de escolarização nos meios populares", in Nogueira, M. A.; Romanelli, G.; Zago, N. Família e escola: trajetórias de escolarização em camadas médias e populares. Petrópolis: Vozes.

STOCHERO, Tathiane. "Mulheres avançam no mercado da aviação e chegam a comando de voo". **G1 Brasil**. São Paulo, 24 out. 2011. Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2011/10/mulheres-avancam-no-mercado-da-aviacao-e-chegam-comando-de-voo.html. http://g1.globo.com/Noticias/Vestibular/0,,MUL80562-5604-2894,00.html>. Acesso em 07/02/2013.

VOGT, Evon Zartman. **On the Concepts os Structure and Process in Cultural Antropology**. In: American Anthropologist. Wiley Online Library. Disponível em:< http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1525/aa.1960.62.1.02a00020/pdf>. Acesso em: 07 de mai. 2014.

WACQUANT, Loïc. Esclarecer o Habitus. In: Revista da Faculdade de Letras do Porto. Disponível em: < http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/255.pdf>.Acesso em: 07 de mai. 2014.

V NEWS. "Crescimento na demanda aumenta procura por cursos no setor aeronáutico". **Viracopos Notícias**, Viracopos Portal de Serviços, 20 jul. 2011. Disponível em: <http://www.viracopos.com.br/noticias/aviacao/crescimento-na-demanda-aumenta-procura-por-cursos-no-setor-aeronautico>. Acesso em: 01 jan. 2013.

Anexo

UNICAMP

QUESTIONÁRIO

Prezado(a) aluno(a)

Solicitamos sua colaboração para a pesquisa de iniciação científica da Faculdade de Educação da Unicamp, sob o título: "Aeronautas no Brasil: um estudo sobre escolhas profissionais no campo da aviação". Sua participação é bastante importante para a realização desta pesquisa. As informações obtidas serão usadas exclusivamente para este estudo. Qualquer dúvida, poderá entrar em contato pelo e-mail: hg.leosantos@gmail.com, ou pelos telefones: (19) 98424-6283 / (19) 3521-5698. Agradecemos a atenção e tempo dedicados para responder o questionário abaixo:

Atenciosamente,

Hugo Marangoni Santos.

1. Sexo:
( ) Masculino
( ) Feminino

2. Idade: _____ anos completos

3. Estado Civil:
( ) Solteiro(a)
( ) Casado(a)
( ) Separado(a) / Divorciado(a)
( ) Viúvo(a)
( ) Outro. Qual? _____

3. Naturalidade:
( ) Brasileiro(a)
( ) Estrangeiro(a)
( ) Estrangeiro (a) naturalizado(a) Qual país?_____

4.Estado de origem: _____ e Município de origem: _____

5.Em que localidade da cidade seu domicílio se encontra?
( ) Bairro na periferia da cidade
( ) Bairro na região central da cidade
( ) Condomínio residencial fechado
( ) Conjunto habitacional (CDHU, COHAB, etc.)
( ) Região rural (chácara, sítio, fazenda, etc.)
( ) Outro: _____

6. Condição de moradia.
( ) Própria (quitada)
( ) Alugada
( ) Financiada
( ) Cedida
( ) Outros

7. Com quem você mora? (Por favor, assinale mais de uma alternativa se for necessário)
( ) Pais
( ) Cônjuge
( ) Companheiro (a)
( ) Filhos. Quantos: _____
( ) Sogros
( ) Parentes
( ) Amigos
( ) Sozinho (a)
( ) Outros: _____

8. Quantas pessoas moram com você?
( ) Nenhuma
( ) Um
( ) Dois
( ) Três
( ) Quatro
( ) Mais. Quantos ao todo? ____

9.Tem filhos? Quantos?
( ) Nenhum
( ) Um
( ) Dois
( ) Três
( ) Quatro
( ) Mais. Quantos ao todo? ____

10. Quantos filhos moram com você?
( ) Nenhum
( ) Um
( ) Dois
( ) Três
( ) Outros. Quantos?_____

11. Qual o seu grau de escolaridade?
( ) Ensino fundamental incompleto
( ) Ensino fundamental completo
( ) Ensino médio incompleto
( ) Ensino médio completo
( ) Ensino superior incompleto

( ) Ensino superior completo
( ) Especialização
( ) Mestrado
( ) Doutorado
( ) Pós-Doutorado

12. Você cursou/está cursando o ensino superior em universidade pública ou privada?
( ) Pública
( ) Privada
( ) Não cursei/não estou cursando ensino superior

13. Você já fez/faz algum outro curso profissionalizante? Se fez, por favor informe:
Que curso fez e em que escola:

O que o/a levou a escolher esse curso?

14. Atualmente você:
( ) Apenas estuda
( ) Trabalha e estuda
( ) Apenas trabalha
( ) Está desempregado (a)
( ) Está de licença ou incapacitado de estudar /trabalhar
( ) Está aposentado (a)
( ) Não trabalha nem estuda

15. No seu trabalho principal, você é:
( ) Empregado assalariado
( ) Profissional liberal
( ) Executivo
( ) É dono de negócio, empregador
( ) Trabalha em negócio familiar sem remuneração
( ) Não trabalho

16. Por favor, liste os dois últimos empregos remunerados.

1)Cargo_____

Ramo de atividade_____

Tempo aproximado que trabalhou_____

2)Cargo_____

Ramo de atividade_____

Tempo aproximado que trabalhou_____

16. Qual é a sua renda mensal familiar?
( ) Menos de 1 salário mínimo (até R$678)
( ) De um a dois salários mínimos (entre R$ 679 e R$1.356)
( ) De dois a cinco salários mínimos (entre R$1.357 e R$3.390)
( ) De cinco a dez salários mínimos (entre R$3.391 e R$6.790)

( ) De dez a quinze salários mínimos (entre R$6.791 e R$10.170)
( ) De quinze a vinte salários mínimos (entre R$10.171 e R$13.560)
( ) De vinte a quarenta salários mínimos (entre R$13.561e R$27.120)
( ) De quarenta a sessenta salários mínimos (entre R$27.121 e R$40.680)
( ) Mais de sessenta salários mínimos (acima de R$40.681)

18. Quantas pessoas (contando com você) vivem da renda da sua família?
( ) Uma
( ) Duas
( ) Três
( ) Quatro
( ) Mais. Quantas? ____

17. Quantas pessoas (contando com você) contribuem para a renda da sua família?
( ) Uma
( ) Duas
( ) Três
( ) Quatro
( ) Mais. Quantas? ____

19. Você já concluiu algum idioma em escola de línguas? (múltipla escolha)

( ) Sim, Inglês
( ) Sim, Espanhol
( ) Sim, Francês
( ) Sim, Italiano
( ) Sim, Alemão
( ) Sim, Japonês
( ) Sim, outro. Qual? _____
( ) Não

20. Você fez algum curso de idioma fora do Brasil?
( ) Não
( ) Sim, menos de 6 meses
( ) Sim, 1 ano
( ) Sim, mais de 1 ano

31. Com que frequência você tem acesso a estes meios de informação?

	Diariamente	Quase diariamente	Às vezes	Raramente	Nunca
Jornais	( )	( )	( )	( )	( )
Revistas	( )	( )	( )	( )	( )
Televisão	( )	( )	( )	( )	( )
Internet	( )	( )	( )	( )	( )
Livros	( )	( )	( )	( )	( )
Rádio	( )	( )	( )	( )	( )

32. Quantos livros em média você tem em casa?

( ) Nenhum
( ) Um livro
( ) De 2 a 5 livros
( ) De 6 a 10 livros
( ) De 11 a 15 livros
( ) De 16 a 20 livros
( ) De 21 a 30 livros
( ) Mais do que 30 livros

32. Você costuma ler no seu tempo livre?

( ) Sim
( ) Não
( ) Às vezes

33. Que tipo de leitura você faz?

( ) Jornal
( ) Revista em quadrinhos
( ) Romance
( ) Poesia
( ) Revista. Que tipo de revista? _____

21. Qual o grau de escolaridade do seu pai ?

( ) Ensino fundamental incompleto
( ) Ensino fundamental completo
( ) Ensino médio incompleto
( ) Ensino médio completo
( ) Ensino superior incompleto
( ) Ensino superior completo
( ) Especialização
( ) Mestrado
( ) Doutorado
( ) Pós-Doutorado
( ) Desconheço

22. Qual o grau de escolaridade da sua mãe ?

( ) Ensino fundamental incompleto
( ) Ensino fundamental completo
( ) Ensino médio incompleto
( ) Ensino médio completo
( ) Ensino superior incompleto
( ) Ensino superior completo
( ) Especialização
( ) Mestrado
( ) Doutorado
( ) Pós-Doutorado
( ) Desconheço

23. Qual o grau de escolaridade do seu avô ?

( ) Ensino fundamental incompleto
( ) Ensino fundamental completo
( ) Ensino médio incompleto
( ) Ensino médio completo
( ) Ensino superior incompleto
( ) Ensino superior completo
( ) Especialização
( ) Mestrado
( ) Doutorado
( ) Pós-Doutorado
( ) Desconheço

24. Qual o grau de escolaridade da sua avó ?

( ) Ensino fundamental incompleto
( ) Ensino fundamental completo
( ) Ensino médio incompleto
( ) Ensino médio completo
( ) Ensino superior incompleto
( ) Ensino superior completo
( ) Especialização
( ) Mestrado
( ) Doutorado
( ) Pós-Doutorado
( ) Desconheço

25. Qual é/foi a ocupação de seu avô? Caso seja aposentado, qual foi sua última ocupação?

26. Qual é/foi a ocupação de sua avó? Caso seja aposentada, qual foi sua última ocupação?

24. Você pratica alguma atividade física? Se sim, que tipo de atividade e frequência?

25. O que você gosta de fazer nas horas livres?

---

26. Com que frequência você vai:

	Semanalmente	Ao menos 1 vez por mês	Ao menos 1 vez ao ano	Nunca
Ao cinema	( )	( )	( )	( )
Ao teatro	( )	( )	( )	( )
Ao museu	( )	( )	( )	( )
Ao shopping	( )	( )	( )	( )
Ao parque	( )	( )	( )	( )
A bares ou boates	( )	( )	( )	( )

27. Quantas vezes você viajou de avião?
( ) Nunca
( ) Uma vez
( ) Duas vezes
( ) Muitas vezes

28. Já esteve fora do país?
( ) Não
( ) Sim, a trabalho.
( ) Sim, a passeio
( ) Sim, em outras condições:_____

29. Você tem ou teve contato com algum aeronauta?
( ) Não
( ) Sim, amigo
( ) Sim, vizinho
( ) Sim, família. Qual o grau de parentesco?_____

30. Como ficou sabendo desta escola de formação de aeronautas? Houve alguma indicação? Se sim, qual?

31. Qual o motivo de ter escolhido esta escola para realizar o curso?
32. Em que momento da sua vida você decidiu se comissário(a) de voo / piloto?
33. Qual a relevância desta formação para sua vida pessoal e profissional?
34. Qual a opinião da sua família sobre sua escolha neste curso?35. Além desta formação, pretende ter alguma outra formação técnica ou acadêmica? Se sim, por quê?
36. Para você, o que significa ser piloto /comissário(a) de voo?

---

37. Caso você queira fazer algum comentário, observação ou sugestão, esse espaço foi reservado para isso.

Gostaríamos muito de contar com sua colaboração na segunda parte da pesquisa. Podemos entrar em contato? Se concordar, por favor, deixe o seu telefone e e-mail e/ou outras formas de contato que você utiliza.

Muito obrigado por sua colaboração!