

**CENTRO FEDERAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA CELSO SUCKOW DA  
FONSECA  
DEPARTAMENTO DE LÍNGUAS ESTRANGEIRAS APLICADAS DO ENSINO  
SUPERIOR  
LÍNGUAS ESTRANGEIRAS APLICADAS ÀS NEGOCIAÇÕES INTERNACIONAIS**

**ANA JÚLIA MALEZON RODRIGUES DA COSTA**

**O TRABALHO DA COMISSÁRIA DE VOO: UMA ANÁLISE DE  
PROCESSOS DE RENORMATIZAÇÃO ATRAVÉS DO DISCURSO  
MIDIÁTICO**

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO**

**RIO DE JANEIRO**

**2022**

**ANA JÚLIA MALEZON RODRIGUES DA COSTA**

**O TRABALHO DA COMISSÁRIA DE VOO: UMA ANÁLISE DE  
PROCESSOS DE RENORMATIZAÇÃO ATRAVÉS DO DISCURSO  
MIDIÁTICO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Línguas Estrangeiras Aplicadas às Negociações Internacionais, do Departamento de Línguas Estrangeiras Aplicadas do Ensino Superior, do Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca.

Orientador: Prof. Dr. Leandro da Silva Gomes Cristóvão

**RIO DE JANEIRO**

**2022**

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central do CEFET/RJ

C837 Costa, Ana Júlia Malezon Rodrigues da  
O trabalho da comissária de voo: uma análise de processos de  
renormatização através do discurso midiático / Ana Júlia Malezon  
Rodrigues da Costa. — 2022.  
43f. : il. ; enc.

Projeto Final (Graduação) Centro Federal de Educação  
Tecnológica Celso Suckow da Fonseca, 2022.

Bibliografia : f. 42-43

Orientador: Leandro da Silva Gomes Cristóvão

1. Comissários de bordo. 2. Mulheres - Emprego. 3. Uniformes.  
4. Comunicação de massa. I. Cristóvão, Leandro da Silva Gomes  
(Orient.). II. Título.

CDD 387.740440981

Elaborada pela bibliotecária Tania Mello – CRB/7 nº 5507/04

## AGRADECIMENTOS

Tenho certeza de que esses parágrafos não são capazes de refletir a gratidão que tenho a todas as pessoas que de alguma forma fizeram parte dessa importante fase de minha vida. Assim, já me desculpo pelos nomes que não estão presentes entre essas palavras. No entanto, todos estarão para sempre em minha memória quando eu me lembrar dessa época com extrema nostalgia.

Agradeço ao meu orientador Prof. Dr. Leandro Cristóvão. Certamente não me sentia capaz de escrever este trabalho quando o comecei, mas suas palavras e sua sabedoria me guiaram e me deram a motivação necessária para concluí-lo. Obrigada por me mostrar a empatia e a sensibilidade que irão transformar o mundo.

Aos amigos que o CEFET me deu, em especial a Maria Eduarda, Carolina, Isadora, Maria Luísa, Letícia, Michelle, Lívia, Jacqueline, Mariana, Layza e Débora, pelo companheirismo ao longo desses cinco anos, por cada risada e cada surto que já compartilhamos e por não me deixarem desistir da graduação. Obrigada por estarem lá por mim nos melhores e piores momentos.

Aos amigos que já me acompanhavam antes da faculdade e puderam assistir o meu amadurecimento de longe, pelos momentos de descontração em finais de período muito estressantes.

A Coordenação do Curso, pela cooperação.

Gostaria de deixar registrado também, o meu reconhecimento à minha família, pois hoje sou o reflexo do apoio e educação que me deram. Tudo o que eu conquistei e ainda irei conquistar, eu devo a vocês.

Enfim, a todos os que por algum motivo contribuíram para a realização desta pesquisa.

“Costumo dizer que ninguém é médico, militar ou padre por acaso. Do mesmo modo, as nossas escolhas sobre o objeto, o objetivo da pesquisa estão fortemente relacionadas à nossa identidade e, conseqüentemente, à nossa motivação para a pesquisa. Somos diferentes e nossas escolhas refletem nossas diferenças.”

(OLIVEIRA, Maria do Carmo L; 2013)

## RESUMO

COSTA, Ana Júlia Malezon Rodrigues da. **O trabalho da comissária de voo: uma análise de processos de renormatização através do discurso midiático.** 2022. 43. Trabalho de Conclusão de Curso – Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca. Rio de Janeiro. RJ, 2022.

Este estudo objetiva identificar as renormatizações presentes no trabalho da comissária de voo, a partir de uma aproximação aos estudos em Linguagem e Trabalho, bem como entender que aspectos contribuíram para a criação das normas orientadoras dessa profissão. A partir da análise de conteúdos midiáticos, verificou-se a existência de incongruências entre o trabalho prescrito e o trabalho de fato realizado. Constatou-se o gênero enquanto fator de forte influência no estabelecimento dessas normas, uma vez que ocorre a docilização dos corpos dessas profissionais em favor da manutenção de seu *status*, implicando na perpetuação do padrão hegemônico vigente de feminilidade, que se mostrou idealizado. Assim, observou-se que o discurso midiático destaca alterações nos uniformes dessas profissionais como uma possível renormatização nessa carreira.

**Palavras-chave:** Comissária de Voo. Trabalho Feminino. Uniforme. Docilização dos corpos.

## ABSTRACT

COSTA, Ana Júlia Malezon Rodrigues da. **Flight Attendant's work:** an analysis of the restandardizations through media's discourse. 2022. 43. Trabalho de Conclusão de Curso - Federal Center of Technological Education – Rio de Janeiro. RJ, 2022

This study aims to identify the restandardizations present in flight attendant's work, from an approach to Language and Work studies, as well as to understand which aspects contributed to the creation of this profession's standard guidelines. From the analysis of mediatic content, it has been verified the existence of incongruities between the prescribed work and the performed work. Gender was understood as a factor of strong influence in the establishment of these standards, since the docilization of the bodies of these professionals occurs in favor of maintaining their status, implying the perpetuation of the prevailing hegemonic standard of femininity, which proved to be idealized. Thus, it was observed that the media discourse highlights changes in the uniforms of these professionals as a possible restandardization in this career.

**Keywords:** Flight Attendant. Feminine Work. Uniform. Docilization.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1: Cena retirada do seriado “Immediate Boarding: Flying High” .....</b>	<b>14</b>
<b>Figura 2: Propaganda da British United Airlines na revista Flap Internacional .....</b>	<b>17</b>
<b>Figura 3: Propaganda da Braniff International na revista Flap Internacional .....</b>	<b>18</b>
<b>Figura 4: Uniforme antigo da SkyUp Airlines .....</b>	<b>35</b>
<b>Figura 5: Uniforme novo da SkyUp Airlines .....</b>	<b>36</b>

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>A AVIAÇÃO CIVIL E A COMISSÁRIA DE VOO .....</b>	<b>12</b>
<b>3</b>	<b>GÊNERO, TRABALHO E LINGUAGEM .....</b>	<b>20</b>
<b>4</b>	<b>ANÁLISE .....</b>	<b>27</b>
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>39</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Por muito tempo, a aviação civil foi completamente elitizada. Os reflexos disso ainda podem ser observados à medida em que a atividade está repleta de normas, regulamentos e códigos de conduta, que visam manter a organização e o controle da área. Desde o uso dos uniformes durante o trabalho, até a forma de caminhar ou servir um copo de água, os tripulantes de uma aeronave cumprem protocolos em tudo que fazem durante seu expediente, buscando mostrar um padrão de excelência para o passageiro. Essa normatização começa a ser apresentada na formação desses profissionais em cursos, e é posta em prática no dia a dia de trabalho.

No que tange ao trabalho das comissárias de voo, inicialmente, as companhias aéreas contratavam apenas enfermeiras jovens, consideradas de boa aparência, pois buscavam transmitir aos passageiros a sensação de cuidado, segurança e conforto, transparecendo a ideia de “anjos da guarda” e a noção de proteção. Com a universalização do cinema, principalmente nas décadas de 60’ e 70’, começou-se um processo de retratação midiática das comissárias como estratégia de mercado para expandir o alcance da aviação civil dentre a população. Dessa forma, passaram a ser mais valorizadas as características físicas e comportamentais ligadas à noção de feminilidade, pois a profissão sofreu um processo de glamourização, já que o contexto da aviação civil era quase exclusivo às elites. Assim, “o uniforme tornou-se o principal símbolo de glamour da aviação” (FARIAS, 2010, p.3) e “as aeromoças apareciam nas propagandas como protótipo de uma feminilidade ideal”. (FARIAS, 2010, p.4).

Parece ilógico pensar em aviação e não pensar em mobilidade. Afinal, o avião é, antes de tudo, um meio de transporte, que tem como finalidade levar pessoas de um ponto a outro. Sabe-se que a mobilidade dos corpos, em muitas culturas, está diretamente atrelada às noções dos papéis sociais de gênero. Isso se torna perceptível principalmente ao entender a divisão sexual do trabalho e o incentivo à vida pública aos homens, ao mesmo tempo que às mulheres, houve o incentivo à vida privada, como cuidadoras do lar e mães. Ao homem, atribuíram-se as características de mobilidade e atividade, enquanto à mulher, a estabilidade e a passividade. (FRAGA; ROCHA-DE-OLIVEIRA, 2017).

Desde seu surgimento, a carreira de comissária de voo foi de encontro a esse padrão muito comum na sociedade, mais especificamente do continente americano, onde foi criada a atividade. O cargo, que a princípio era exclusivamente feminino, desafiava a noção de que a

mobilidade era um atributo exclusivamente masculino, ao ceder às mulheres a oportunidade de trabalhar viajando pelo mundo. Porém, apesar de significativo progresso em rumo à democracia de gênero, ainda é possível observar algumas questões que levam a questionar se realmente houve um avanço nesse sentido.

Os conceitos de masculinidade e feminilidade, bem como os valores que os compõem, foram construídos historicamente e são passíveis à mudança (CONNEL; MESSERSCHMIDT, 2013). No entanto, a existência desses pode representar limitações no exercício de uma carreira. (FRAGA; ROCHA-DE-OLIVEIRA, 2017). Mesmo presenciando uma ocupação cada vez maior das mulheres no mercado de trabalho, notou-se que por muitos anos, elas ocuparam quase sempre posições secundárias ou que retratassem características normalmente ligadas à maternidade, como cuidado e educação (LOURO, 1997). A comissária, por exemplo, era vista como anfitriã, e não como uma agente de segurança, conforme prevê as normatizações dessa profissão. Tal perspectiva ocasionou no incentivo de práticas e comportamentos pertinentes ao ideal de uma anfitriã, práticas essas que podem comprometer o desempenho da profissional nos procedimentos-padrão de segurança.

A partir da ótica de poder e disciplina do filósofo francês Michel Foucault, é possível estabelecer uma conexão entre as estratégias de docilização dos corpos e as normas orientadoras que fazem parte do cotidiano desses profissionais da aviação civil. Diversas condutas foram elaboradas levando em consideração interesses comerciais das companhias aéreas, atribuindo às comissárias o papel de representantes dos ideais relacionados à noção do gênero enquanto caracterizador do corpo social. Isso quer dizer que sua presença nos voos foi estrategicamente planejada para captação de mais clientes.

À medida em que os aeronautas são treinados a reproduzir uma performance baseada não só no cargo que ocupam dentro da empresa, mas também em seus gêneros, desempenham um conjunto de normas que são anteriores a cada um deles. Desse modo, observa-se uma separação, desde o uso dos uniformes até as posturas adotadas pelos funcionários, na qual pilotos e copilotos, homens ou mulheres, reproduzem comportamentos mais próximos à ideia de masculinidade, enquanto comissárias e comissários de voo apresentam, no geral, características mais ligadas à feminilidade, ainda que haja separação de gênero dentro dessa função também.

Assim, este trabalho busca entender, por meio de uma análise de conteúdos midiáticos, como um possível processo de releitura das normas orientadoras da atuação profissional vêm acontecendo no contexto da profissão das comissárias de voo. Busca-se compreender, por meio

dos conceitos aqui apresentados, que elementos no contexto histórico da aviação civil contribuíram para a criação das normas que hoje vêm sendo substituídas e de que forma essa substituição vem sendo retratada. Entende-se a relevância desse tipo de análise pois não há abundância de pesquisas que permitam essa reflexão, além de contribuir para um melhor entendimento da identidade e função de um comissário de voo, que tem sido erroneamente interpretado pelas pessoas, tornando a sua principal função invisível aos olhos dos passageiros.

A seguir, é apresentada a pesquisa, dividida em três capítulos. O capítulo 2 consiste em uma contextualização histórica da aviação civil comercial, focando no papel da comissária de voo enquanto um corpo dócil, segundo os conceitos de Michel Foucault. O capítulo 3, de propósito mais teórico, faz uma apresentação dos estudos em Linguagem e Trabalho, apresentando especialmente os conceitos de *normas antecedentes* e *renormatização*, relacionando-os com o conceito de gênero, bem como com a docilização proposta por Foucault. Busca-se com ele entender as relações entre gênero, trabalho e linguagem, tendo em conta a ideia da criação de normas antecedentes que permeiam a profissão, fundamentadas em questões de gênero, caracterizando o trabalho prescrito, e a renormatização provocada pelas singularidades de cada agente, além dos fatores históricos, sociais e linguístico-discursivos que impactam no trabalho realizado.

Por fim, o capítulo 4 elabora uma pesquisa documental, com análise de conteúdos midiáticos de imprensa, a fim de perceber o modo como essa possível renormatização da profissão vem acontecendo, relacionando a teoria à prática.

## 2. A AVIAÇÃO CIVIL E A COMISSÁRIA DE VOO

Quando se é perguntado “qual superpoder você gostaria de ter?”, comumente se ouve “voar” como resposta. Desde o século XVIII, o ser humano vem buscando formas de realizar esse desejo e aperfeiçoá-lo com novas tecnologias. Na França de 1783, foi realizado o primeiro voo de um balão de ar quente não tripulado. Seus criadores provavelmente não imaginavam que aquele voo de dez minutos viria a ser responsável pelo emprego de milhões de pessoas ao longo da história. Séculos depois, em 23 de outubro de 1906, Alberto Santos Dumont fez um marco na humanidade. O primeiro voo do 14-bis, avião criado por ele, caracteriza o surgimento da aviação, peça-chave na disseminação da globalização, pois foi o instrumento que permitiu o encurtamento de distâncias, conectando países e pessoas por muitas décadas.

A profissão de comissária de voo, por sua vez, só foi criada anos depois, em 1930. Ellen Church, uma enfermeira apaixonada pela aviação, adquiriu sua licença de piloto e sonhava em atuar na área. Porém, esse cargo ainda não era cedido às mulheres naquela época. Então, ela sugeriu a um executivo da Boeing Air Transport, hoje conhecida como United Airlines, que fossem postas enfermeiras a bordo, pois dessa forma, poderiam auxiliar em caso de emergências, já que tinham conhecimentos em primeiros socorros. Além disso, ajudariam a tranquilizar as pessoas, visto que as aeronaves ainda eram tecnologicamente inferiores e, por isso, voavam em baixas altitudes, o que causava muitas turbulências, gerando pânico em muitos passageiros inexperientes. A empresa contratou, então, Ellen e mais sete enfermeiras, que ficaram conhecidas como as “oito pioneiras”, para executar a tarefa. Após a experiência ter sido bem-sucedida, outras companhias também começaram a contratar comissárias para seus voos.

Com o passar dos anos, cada vez mais se procurou aprimorar as tecnologias do transporte aéreo. No período entre Guerras e durante a Segunda Guerra Mundial, houve intenso investimento no setor. Afinal, cada país buscava manter seus armamentos mais eficientes e tecnologicamente mais avançados que os dos seus adversários, caracterizando uma verdadeira corrida armamentista. Nesse período, diversas melhorias foram alcançadas, como a substituição da madeira por metal na estrutura do avião, o que permitiu aos aviões alcançar altitudes mais elevadas, diminuindo a ocorrência de turbulências.

A princípio, possuir diploma de enfermeira era um requisito para ocupar a posição de comissária. No entanto, diversas delas foram convocadas para servir durante a Guerra, a bordo dos aviões militares, desfalcando as tripulações. Isso fez com que as companhias aéreas percebessem a necessidade de modificar os pré-requisitos para o cargo. Assim, não se fazia

mais necessário possuir a graduação em enfermagem, porém outros requisitos passaram a ser muito valorizados, como a aparência física e comportamental, o que pode ser explicado analisando os ideais perpetuados mundialmente após o fim da Guerra, em 1945.

Com a vitória dos Aliados sobre o Eixo, internacionalmente, os ideais liberais de cooperação deram lugar aos antigos ideais realistas, mais focados no poder e na conquista relativa, analisando de modo geral. Dessa forma, a grande guerra mundial deixou de ser evidentemente bélica, tornando-se mais sutil, denotada por meio dos avanços tecnológicos e influências culturais. A partir daí, o país hegemônico não mais seria o que possuísse o maior exército, ou as mais ameaçadoras armas, mas sim o que tivesse mais influência sobre outros países em áreas consideradas banais, mas que fazem com que o país entre em uma posição de destaque internacional. Afinal, dentro do contexto capitalista, uma indústria com forte presença em países que, por sua vez, se tornam aliados vale mais do que grande poder bélico, que pode representar uma ameaça em potencial a outros países.

Em um cenário em que se tornava cada vez mais importante a integração internacional, a aviação civil encontrou espaço para crescer, já que o avião é o meio de transporte mais eficiente e acessível no encurtamento de distâncias. Além de oferecer o serviço aéreo aos passageiros, muitas das diversas companhias aéreas comerciais que surgiram começaram a oferecer também serviço de transporte de cargas. Este trabalho, no entanto, mantém seu foco no serviço de transporte de pessoas, e mais especificamente, no papel dos comissários de voo nesse serviço.

Por se tratar de uma nova tecnologia, o avião não era percebido como seguro por muitas pessoas. Assim, as companhias aéreas se viram em meio ao desafio de conquistar clientes, mostrando que o meio de transporte era não somente seguro, como também a melhor opção para aquele cliente em potencial. É possível afirmar que a universalização do cinema, e principalmente Hollywood, tiveram grande impacto na aviação civil. Com o intuito de trazer a aviação para mais perto do imaginário da população e torná-la uma opção viável para as pessoas, o avião passou a fazer parte da cultura popular, sendo muito representado em conteúdos midiáticos (FARIAS, 2010).

Era comum encontrar em filmes e séries um elegante executivo viajando de primeira classe, sendo atendido pela esbelta “aeromoça”, como eram comumente chamadas as comissárias, bebendo das mais refinadas bebidas e sendo servido com banquetes. Eram utilizados diversos recursos visuais para chamar a atenção dos telespectadores e convidá-los a

experienciar aquele padrão de vida apresentado, ainda que fosse baseado em idealizações para despertar o desejo, prática muito comum das propagandas.

Por exemplo, o seriado de televisão “*Immediate Boarding: Flying High*” (em português: “Embarque Imediato”) de 1978, acompanha a trajetória de três comissárias de voo de Los Angeles e suas aventuras em suas vidas pessoais e profissionais. É importante ressaltar que as três comissárias em questão acompanham o padrão de beleza hegemônico da sociedade e época em que estão inseridas, nesse caso, a norte-americana dos anos 70: mulheres brancas, de traços finos e magras, sendo consideradas notoriamente bonitas.

O episódio 1 tem aproximadamente 90 minutos de duração e apresenta as três protagonistas: Pam, Lisa e Marcy que acabam de se juntar à equipe da Sun West Airlines. Esse episódio também protagoniza Paul, psicólogo recém-divorciado e passageiro da companhia. Paul está acompanhado de seu colega, que trabalha nas áreas administrativas da empresa aérea, e o incentiva a superar a tristeza de ter se separado de sua ex-esposa ao convidar as comissárias desse voo para sair.

Diversos recursos visuais utilizados ao decorrer desse episódio enfatizam o corpo dessas atrizes que estão representando as comissárias, ao colocá-las em uma posição de objeto de desejo, não só de Paul, mas também do público-alvo a quem a série se destina. Desde o uniforme com decote até as piadas sugestivas, como é o caso do minuto 43’ do primeiro episódio, em que Pam se inclina para ajustar a janela do assento de Paul e ele esboça um sorriso ao encarar seu corpo, objetificando-o:

**Figura 1: Cena retirada do seriado “Immediate Boarding: Flying High”<sup>1</sup>**



<sup>1</sup>Fonte: Immediate Boarding: Flying High. Episode 1. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=MNeRjFL3itc>. Acesso em: jun. 2022.

As muitas estratégias de captação de clientes geraram uma supervalorização da atividade, transformando o avião em uma completa experiência, muito além de somente um meio de transporte. Devido aos altos custos de manutenção e, por sua vez, valor elevado, por muito tempo foi uma atividade exclusiva às elites. Dessa forma, as companhias aéreas buscavam atrativos direcionados a esses clientes. Conforto, fartura no serviço de bordo, entretenimento e brindes são alguns dos elementos que foram enfatizados a fim de convencer os consumidores a escolher uma ou outra determinada companhia.

Essa percepção glamourizada seria mais compreensível ao analisar, por exemplo, o caso de navios transatlânticos, pois eles mesmos já se caracterizam como o fim de uma viagem. Isso quer dizer que quando uma família compra passagens para um cruzeiro, já esperam que o navio sirva como atração e não só como um meio de transporte para chegar a algum lugar, até porque, nesse estilo de viagem, só se passam poucos dias em cada cidade. O navio, além de ser um meio de transporte, é também hotel, restaurante, piscina, bar, teatro, spa, cassino e mais. Já o avião, mesmo oferecendo serviço de bordo e entretenimento, além de todas as comodidades que uma primeira classe pode oferecer, por exemplo, continua sendo um meio de transporte para chegar ao destino da viagem, que pode ser outra cidade ou outro país.

Assim, é interessante observar como o avião se difere de outros meios de transporte e compartilha com o navio a característica glamourizada nesse sentido, mesmo que não seja caracterizado como o fim da viagem, mas sim como um meio utilizado para chegar a algum lugar. Vale ressaltar que essa glamourização não se limita somente à primeira classe ou à classe executiva. Ainda que a classe econômica apresente, atualmente, maior acessibilidade a outras camadas sociais, que não somente à elite, a aviação sustenta um *status* maior que o de uma viagem de trem ou ônibus.

Nesse processo, não só a atividade aérea foi idealizada, mas também seus profissionais que compõem as tripulações técnica: piloto e copiloto, e comercial: comissários. De acordo com Farias (2010, p.4)

A exploração midiática da imagem das aeromoças para popularizar os serviços aéreos foi uma estratégia mercadológica altamente rentável, a qual atingiu seu ápice nos anos 1960 e 1970. Sob os efeitos da influência midiática, as aeromoças apareciam nas propagandas como protótipo de uma feminilidade ideal, escondendo as dificuldades inerentes à profissão.

Antigamente, muitas empresas se referiam a essas profissionais como *air hostesses* ou em português, anfitriãs do ar. É interessante observar esse detalhe pois, *hostess*, na atualidade, é um termo comumente utilizado para a função de recepcionista em restaurantes, profissional

que dá as boas-vindas, além de verificar reservas e direcionar os clientes às suas respectivas mesas. A função da comissária, a princípio, foi planejada para recepcionar passageiros, direcionando-os aos seus assentos e auxiliando-os durante o voo, trazendo bebidas, comida e sanando dúvidas. Dessa forma, parecia muito apropriado o termo designado, considerando o contexto da mulher no mercado de trabalho, como afirma Louro (1997, p.17)

Suas atividades, no entanto, eram quase sempre (como são ainda hoje, em boa parte) rigidamente controladas e dirigidas por homens e geralmente representadas como secundárias, “de apoio”, de assessoria ou auxílio, muitas vezes ligadas à assistência, ao cuidado ou à educação.

Entretanto, essa visão simplista da “anfitriã” impacta na compreensão do que realmente significa ser comissária de voo. A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017<sup>2</sup>, que dispõe dos tripulantes de aeronaves e da sua classificação define que:

Art. 8º Os tripulantes de cabine, na função de comissários de voo, são auxiliares do comandante encarregados do cumprimento das normas relativas à segurança e ao atendimento dos passageiros a bordo, da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais e de outras tarefas que lhes tenham sido delegadas pelo comandante.

Dentre as funções da profissão, além de realizar o serviço de bordo e zelar pelo bem-estar dos passageiros, também estão checar os equipamentos de segurança e emergência da aeronave e atuar em caso de emergência a bordo, segundo treinamentos recebidos em primeiros socorros, combate ao fogo e sobrevivência em caso de queda. Segundo o Manual do Curso Comissário de Voo (2005, p. 25), o currículo básico do curso define como “emergências a bordo que requerem a atuação do comissário de voo”:

Despressurização de cabine; fogo a bordo; transporte de artigos perigosos na cabine; evacuação de emergência; turbulência; emergências clínicas; emergências traumáticas; atos de interferência ilícita contra a aviação civil; utilização, a bordo, de equipamentos eletrônicos portáteis que interferem nos sistemas de comunicação e de navegação da aeronave; e embarque ou desembarque de passageiros simultâneo ao abastecimento da aeronave.

Porém, a imagem historicamente construída da “aeromoça”, pela mídia com fins comerciais, a coloca em uma posição inferior à sua verdadeira função enquanto uma agente da

---

<sup>2</sup> Essa lei revogou a sua antecessora, Lei nº 7183, de 5 de abril de 1984, Art. 6º, que dispunha acerca dos tripulantes da aeronave e suas respectivas funções. A função do comissário de voo, descrita na lei, permaneceu inalterada. A única alteração foi a subdivisão da equipe entre tripulação de voo e tripulação de cabine, que antes era integrada e chamada apenas de tripulação.

segurança do avião. Na imagem a seguir, é evidenciada uma propaganda de 1970, na revista de aviação Flap Internacional, exemplificando a ideia citada:

**Figura 2: Propaganda da British United Airlines na revista Flap Internacional<sup>3</sup>**

**Há 32 vôos semanais para por isso, temos que ser a**

Para fazer frente a tão grande concorrência, sômente existe um caminho: isso mesmo - temos que ser a melhor! Portanto, oferecemos-lhe o mais moderno jato - o VC-10 da BUA. E as mais lindas, inteligentes e eficientes aeromoças.

E refeições e bebidas que o farão desejar possuir cadeira cativa em nosso avião. O que ganhamos com isso? Bem, se Você ficar tão impressionado quanto desejamos, na certa, vai preferir viajar sempre conosco. Exijir BUA

**BUA - Europa · África ·**

**a Europa. 2 são da BUA... melhor!**

ao consultar o seu Agente de Viagem. Mas, depois, não guarde segredo. Conte aos seus amigos porque preferiu a BUA. Afinal de contas, eles também merecem o melhor.

**América do Sul**

A linha aérea que tem que ser a melhor.








Analisando esse anúncio, observa-se a supervalorização do serviço de bordo, utilizando-o como apelo, na frase “refeições e bebidas que o farão desejar cadeira cativa em nosso avião”. Além disso, há a utilização da figura da mulher comissária enquanto cartão postal da empresa, tanto por elementos discursivos, como em “as mais lindas, inteligentes e eficientes aeromoças”, quanto por elementos visuais, nesse caso as três fotografias que compõem a propaganda. Assim, é possível perceber como o corpo feminino é utilizado estrategicamente visando a captação de clientes do público masculino, o que pode ser caracterizado enquanto uma forma de objetificação da mulher. Essa estratégia se torna ainda mais evidente no anúncio a seguir, retirado de outra edição da revista Flap Internacional, de 1972:

<sup>3</sup>Fonte: Revista *Flap Internacional*. Volume II, 1970, Ed. 5, pág. 6 e 7. Disponível em: <https://www.revistaflap.com.br/revistas/flap-volume-ii-1970-edicao-5/>. Acesso em: ago. 2021.

**Figura 3: Propaganda da Braniff International na revista Flap Internacional<sup>4</sup>**



**É preciso algo mais do que hot pants de Pucci para que um executivo pertença ao Clan.**

E eu me ponho em seu lugar.  
Quando se viaja um dia em cada dois, não há Pucci, nem pernas bonitas que sejam suficientes.  
E eu sei que você, viajando para realizar grandes negócios, necessita mesmo é estar tranquilo.  
Saber por exemplo, que o Clan tem sempre para lhe oferecer frequências convenientes e chegadas no horário.  
Que pôde à sua disposição para seu maior conforto os nossos clubes privados nos Aeroportos.  
Eu sei que o que você necessita nas suas viagens é descansar.  
E deixar-se levar.

**Deixe-se levar pelo Clan da Braniff!**

Braniff International



O anúncio mostrado sugere, textual e visualmente, que a comissária, e suas pernas por sua vez, sejam atração para executivos durante os voos. Essa insinuação, além de degradante para a mulher, pois reforça a ideia criticada por Louro (1997), de que a mulher seria “secundária”, interfere na compreensão da comissária enquanto agente de segurança. “Elas conseguiram voar, mas no processo as companhias reivindicaram propriedade sob seus corpos e passaram a comercializar sua feminilidade” (WHITELEGG, 2007, p. 35).

Michel Foucault, filósofo francês e pesquisador da área de estudos em poder, gênero e sexualidade, teorizou em seu livro *Vigiar e Punir* acerca do conceito de docilização dos corpos. Segundo ele, corpo dócil é aquele “que pode ser submetido, que pode ser utilizado, que pode

<sup>4</sup> Fonte: Revista *Flap Internacional*. Volume II, 1972, Ed. 13, pág. 43. Disponível em: <https://www.revistaflap.com.br/revistas/flap-volume-ii-1972-edicao-13/>. Acesso em: ago. 2021

ser transformado e aperfeiçoado” (FOUCAULT, 1997, p.134). Sob sua ótica, estruturas de poder se utilizam dos corpos que estão sob o seu domínio, corpos esses passíveis de influência, manipulando-os para a manutenção de benefícios próprios, ainda que de forma sutil, por meio de artifícios disciplinadores. É possível estabelecer uma conexão entre sua teoria e as representações das comissárias anteriormente apresentadas. Esse teórico, bem como as relações entre gênero, trabalho e linguagem e a forma como são percebidas no contexto da aviação civil e da atuação de comissários de voo serão desenvolvidos no capítulo a seguir.

### 3. GÊNERO, TRABALHO E LINGUAGEM

Sabe-se que o gênero é um importante fator de influência na análise de qualquer assunto a respeito da sociedade. Entretanto, é um tema que só começou a ser abordado com maior profundidade e criticidade no século XX, quando surgiram os *estudos da mulher*. Esses acompanharam as mudanças sociais, culturais e discursivas promovidas pelos movimentos feministas, ao passo que “focalizaram áreas, temas e problemas que não habitavam o espaço acadêmico, falaram do cotidiano, da família, da sexualidade, do doméstico, dos sentimentos” (LOURO, 1997, p.19)

Ao abordar tantos temas que envolvem as singularidades de cada indivíduo, esses estudos se tornaram essenciais para compreender o papel da mulher na sociedade e a sua inserção no mercado de trabalho, afinal “não há como analisar carreira sem considerar os aspectos de gênero envolvidos, direta ou indiretamente, em suas definições” (FRAGA; ROCHA-DE-OLIVEIRA, 2017, p.3).

Fraga e Rocha-de-Oliveira (2017, p.4) comentam sobre a essencialidade do gênero nesse debate:

Ainda que existam diferenças de uma sociedade para outra, e que as condutas esperadas e identificadas como “do masculino e do feminino” mudem ao longo da construção histórica, em qualquer sistema social há expectativas quanto a forma de ser homem ou mulher, no que se refere ao seu papel em um grupo social.

Desse modo, as expectativas criadas em torno do gênero influenciam no julgamento do que é adequado para uma ou outra profissão. Historicamente, algumas profissões passaram a ser vistas como “femininas”, como é o caso, por exemplo, das enfermeiras, professoras e comissárias de voo. Isso não significa que não haja homens exercendo essas funções, ou que não seja recomendado que eles o façam. Significa dizer que essas carreiras, no imaginário sociocultural, estão atreladas à figura da mulher enquanto cuidadora, educadora e símbolo de glamour e beleza.

Louro (1997, p.24) aponta que:

A pretensão é, então, entender o gênero como constituinte da *identidade* dos sujeitos. E aqui nos vemos frente a outro conceito complexo, que pode ser formulado a partir de diferentes perspectivas: o conceito de identidade. (...) compreendemos os sujeitos como tendo identidades plurais, múltiplas; identidades que se transformam, que não são fixas ou permanentes, que podem, até mesmo, ser contraditórias.

Isso se dá porque “as identidades estão sempre se construindo, elas são instáveis e, portanto, passíveis de transformação”, “afinal não existe *a mulher*, mas várias e diferentes mulheres que não são idênticas entre si” (LOURO, 1997, p.27 e p.32). Compreender que características como o gênero não determinam a identidade, mas a constituem, é entender que uma profissão não deve ser determinada pelas características hegemônicas pautadas no gênero da maioria dos profissionais que a exercem, já que as singularidades de cada indivíduo fazem com que cada um performe esse mesmo gênero de formas distintas.

No entanto, considerando as relações de poder que compõem as relações humanas e os processos de docilização a que são submetidos os corpos nos cotidianos sociais, entende-se que cada sujeito, estando em uma posição privilegiada de poder, dociliza corpos, ou seja, os transforma com um fim, o de torná-los mais úteis em alguma escala. Essa docilização se dá por meio de artifícios disciplinadores que são utilizados pelo sujeito hierarquicamente superior, visando a convencer (e, eventualmente, a oprimir) o indivíduo que está na posição de objeto, ou seja, suscetível à influência, de forma a moldá-lo para fazê-lo caber no papel necessário àquele esquema planejado (FOUCAULT, 1997).

Margareth Rago (2010), em seu texto *Trabalho feminino e sexualidade*, aborda a presença feminina na indústria fabril do século XIX, na qual mulheres e crianças trabalhavam por muitas horas sob condições precárias. Por meio de um levantamento de dados e pesquisas, a autora mostra, em números, a presença predominante das mulheres operárias em alguns setores da indústria, como era o caso da indústria têxtil. Porém, no decorrer do século XX, ganhou força o movimento de incentivo à exclusão das mulheres do mercado de trabalho, sob o pretexto de que as crianças precisavam de uma mãe em casa para as guiarem para um bom caminho, alinhando a figura feminina às noções de cuidado e educação.

Sobre a falta de incentivo à luta feminina por melhores condições de trabalho e incentivo demasiado ao abandono à carreira profissional, Rago (2010, p.585) afirma:

Muito influenciadas pelo filósofo francês Jean-Jacques Rousseau, pelo pensamento médico vitoriano e por concepções religiosas, as elites intelectuais e políticas do começo do século XX procuraram redefinir o lugar das mulheres na sociedade, justamente no momento em que a crescente urbanização das cidades e a industrialização abriam para elas novas perspectivas de trabalho e de atuação.

Seria um tanto inocente ignorar a interpretação de que essa exclusão das mulheres do ambiente profissional abriu espaço para o crescimento dos homens nesse mercado. Ainda que com o movimento em direção à vida exclusivamente privada, elas tenham melhorado sua qualidade de vida, não mais trabalhando em jornadas extensas por uma baixa remuneração,

perderam a oportunidade de conquistar seus direitos trabalhistas e as condições dignas de trabalho na mesma proporção que os homens da época conquistaram.

Para retirar as crianças do contexto fabril, proporcionando a elas a infância que realmente deveriam ter, fez-se necessária a forte presença de uma figura familiar, que representasse os sentidos de cuidado e educação. Assim, as elites intelectuais do século XX elegeram a figura materna como a primordial para tal trabalho. Como as jornadas nas fábricas eram longas, não haveria tempo suficiente para que a mulher cumprisse tal papel na estrutura familiar planejada. A solução ideal seria, então, a renúncia feminina à vida profissional e pública e a adoção à vida privada (RAGO, 2010).

Propagando o ideal da mulher mãe, dona de casa e esposa atenciosa, e fazendo com que as próprias mulheres aspirassem a essas ideias, a elite intelectual, composta por homens, diminuía a competição em potencial no mercado de trabalho, livrando-se de tarefas domésticas que poderiam ser vistas como distrações ou empecilhos ao seu sucesso profissional, delegando-as à outra pessoa, além de garantir a submissão do gênero que passaria a ser visto como *o outro*, o adjacente ou o coadjuvante.

Nesse sentido, é oportuna a referência ao conceito de *disciplina* apresentado por Foucault (1997, p.135), para quem:

O momento histórico das disciplinas é o momento em que nasce uma arte do corpo humano, que visa não unicamente o aumento de suas habilidades, nem tampouco aprofundar sua sujeição, mas a formação de uma relação que no mesmo mecanismo o torna tanto mais obediente quanto é mais útil, e inversamente. Forma-se então uma política das coerções que são um trabalho sobre o corpo, uma manipulação calculada de seus elementos, de seus gestos, de seus comportamentos

Assim, definidos os modelos ideais e atribuindo o papel a cada ser humano com base em uma característica, nesse caso o gênero, faz-se essencial a esquematização de estratégias que influenciem os indivíduos a permanecerem “no papel” e a performarem de acordo com o que foi planejado. Esse processo de convencimento, que pode ser visto como manipulação, começa ainda na infância. Ao delimitar brincadeiras, roupas e gostos “de menina” e “de menino”, ensina-se à criança que existe uma diferença de papéis pautada no gênero que a ela foi atribuído quando nasceu. Esse fenômeno pode ser interpretado como um método de disciplina, segundo a teoria de Foucault. Afinal, disciplinar não é apenas punir, mas ensinar de forma eficiente, garantindo a obediência e a perpetuação do ensinamento. Acerca disso, Louro (1997, p.41) escreve:

Homens e mulheres certamente não são construídos apenas através de mecanismos de repressão ou censura, eles e elas se fazem, também, através de práticas e relações que

*instituem* gestos, modos de ser e de estar no mundo, formas de falar e de agir, condutas e posturas *apropriadas* (e, usualmente diversas). Os gêneros se produzem, portanto, nas e pelas relações de poder.

Ao voltarmos o olhar para a prática profissional que é objeto de análise na presente pesquisa, é possível entender o gênero como um fator determinante para a elaboração das normas que conduzem a prática profissional das comissárias de voo. Isso se torna visível na observação dos uniformes, por exemplo. Seguindo a linha do luxo e glamour, o design escolhido para os uniformes das comissárias, composto por saia lápis, blazer, salto alto, maquiagem completa, coque bem preso e unhas bem-feitas, reforça a preocupação com a beleza e a vaidade, que desde a primeira infância é incentivada nas mulheres. Esses atributos também foram explorados pela mídia como estratégia comercial, conforme afirmam Fay e Oliveira (2010, p.3):

São aspectos explorados pelos anúncios publicitários que se utilizam, predominantemente da imagem da mulher, mostrando-a como símbolo de riqueza, de um ser que se envolve com futilidades nas suas viagens de lazer ou ainda, no terno papel da protetora mãe e enfermeira na função de comissária.

A partir do momento em que a profissão se estendeu também aos homens, criou-se um estigma em torno dos que exercem essa carreira, visto que já era tida como “feminina” no imaginário popular. É possível que isso se dê também devido ao fato de a temática de gênero e sexualidade não ser tão corriqueira ao ponto de todas as pessoas entenderem que um não é sinônimo do outro. Judith Butler afirma que “é crucial manter uma conexão não-causal e não-reduzitiva entre gênero e sexualidade” (BUTLER, 1996, p.198 *apud* LOURO, 1997, p.28). No entanto, é muito comum encontrar no senso comum a ideia de que o homem que possui características tidas como mais “femininas” necessariamente também sente atração por outros homens, e isso se estende também para o exercício da profissão.

Ao ver um homem performando seu gênero de forma não hegemônica, nesse caso executando o serviço que seria considerado “de mulher”, em uma profissão que é conhecida pela preocupação com a aparência e a elegância, o senso comum taxa esse homem, atrelando-o a identidades de homossexualidade. Por existir essa crença de que existem comportamentos que são gênero-determinantes, cria-se uma divisão do que é “normal” e o que é “diferente”, baseado no perfil hegemônico em vigor. Ainda que um comissário de voo se reconheça enquanto heterossexual, terá sua sexualidade questionada pelo simples fato de não seguir o padrão tido como “ másculo”, podendo, inclusive, vir a ser vítima dos preconceitos que atormentam a população LGBTQIAP+. Assim, Louro (1997, p.48) comenta:

O que venho comentando aqui com relação às mulheres também pode ser pensado em relação aos homens. Como já observamos, a concepção fortemente polarizada dos gêneros esconde a pluralidade existente em cada um dos pólos. Assim, aqueles homens que se afastam da forma de masculinidade hegemônica são considerados *diferentes*, são representados como *o outro* e, usualmente, experimentam práticas de discriminação ou subordinação.

Ao tomar um padrão como base - o hegemônico - tudo que se difere dele passa a ser visto como *o outro* seguindo a lógica da alteridade, na qual um é o que o outro não é. Na sociedade ocidental, na qual o hegemônico é o masculino, branco, heterossexual e cristão (LOURO, 1997), todos que não estão classificados segundo essas categorias passam a ser vistos como *os outros*. No entanto, é possível compreender que “a atribuição da diferença é sempre historicamente contingente” (LOURO, 1997, p.50), o que significa dizer que os conceitos de “normal” e “diferente” são relativos, podendo variar de acordo com o contexto em que se aplicam.

Assim, surgem muitas críticas a essa visão, principalmente por reforçar a binaridade que envolve a dicotomia homem-mulher, como Louro (1997, p.34) afirma:

Mulheres e homens, que vivem feminilidades e masculinidades de formas diversas das hegemônicas e que, portanto, muitas vezes não são representados/as ou reconhecidos/as como “verdadeiras/verdadeiros” mulheres e homens, fazem críticas a esta estrita e estreita concepção binária.

Para os fins analíticos da presente pesquisa, faz-se necessário observar considerações linguísticas envolvidas em contextos profissionais. Desse modo, apresenta-se aqui uma breve revisão de algumas conclusões da área de estudos em Linguagem em Trabalho.

A linguística é uma ciência que se propõe a compreender os processos em torno das ações, discursos, pensamentos e reações dos indivíduos sociais, de forma a criar relações com outros aspectos que permeiam o cotidiano do ser, como os aspectos socioculturais, por exemplos. As relações que se dão em ambientes profissionais não estão fora do radar dos estudos da linguagem. Pensa-se que não procede a ideia de separar linguagem e trabalho, como se os dois termos não caminhassem juntamente para a compreensão do papel social do ser humano no ambiente profissional. Segundo Souza-e-Silva (2002, p. 61), fazendo menção ao estudo de Josiane Boutet, “na história da humanidade, a atividade de linguagem e a atividade de trabalho estão estreitamente ligadas”.

Maria Cecília Pérez de Souza-e-Silva (2002), em seu texto *A dimensão linguageira em situações de trabalho*, busca entender como seria possível compreender o trabalho por meio do uso da linguística, ou seja, de que modo a utilização da linguagem impacta no cotidiano

profissional e nas relações funcionário-cliente, bem como empregado-patrão e entre colegas de trabalho. A partir de uma análise do modelo taylorista de organização do trabalho, a autora compreende que a linguagem é vista como um fator de produtividade. Desse modo, a conversa era vista como perda de tempo e distração, se diferenciando das relações de trabalho contemporâneas, que buscam melhorar a comunicação e a relação interpessoal, já que “a diversidade da força de trabalho, por exemplo, agravou as dificuldades de comunicação interpessoal/cultural no ambiente profissional”, como afirma Oliveira (2013, p.146)

Os estudos em Linguagem e Trabalho buscam, portanto, compreender de que formas as singularidades impactam na execução das atividades profissionais, contribuindo assim, para a produção de “conhecimento de relevância social” (OLIVEIRA, 2013, p.145). Ainda que seja uma área pouco divulgada, seu reconhecimento vem crescendo ao passo que pesquisas em análise do discurso, voltadas para o contexto empresarial, têm ganhado destaque no meio acadêmico, agregando dados para os estudos organizacionais que são levados às empresas. Ao analisar as situações laborais pela ótica da linguagem, é possível perceber padrões nos discursos e práticas dos indivíduos que evidenciam a estrutura organizacional e o modo como as relações se constroem, além de identificar de que forma esses padrões dialogam com o contexto socio-histórico-cultural analisado. Oliveira (2013, p.145) comenta que “Para um linguista aplicado, um problema atraente é aquele que leva à reflexão sobre uma prática, ajudando-nos a entender como, na e por meio da linguagem, está sendo construída não só a empresa, mas o país, a sociedade.”

Souza-e-Silva (2002) aponta dois termos orientadores que aprofundam o entendimento nessa temática. Os conceitos de *norma antecedente* e *renormatização* servem de base para a construção desse trabalho, à medida que denotam a influência dos aspectos discursivos e socioculturais na execução da função profissional.

Entende-se como *norma antecedente* o trabalho prescrito, aquele que é pensado anterior ao indivíduo, a idealização da função e da carreira. Para registro dessa norma, criam-se manuais de procedimentos, condutas, instruções de boas práticas, padrões de uso do uniforme, e até mesmo uso de bordões durante um atendimento, por exemplo. Cria-se então, pela linguagem, um padrão de profissional no imaginário dos gestores, e a equipe de recrutamento parte em busca de selecionar os candidatos ideais para ocuparem essas vagas de acordo com o perfil desejado. No entanto, a história de cada indivíduo, assim como as experiências de vida, os sentimentos, grau de instrução, suas práticas discursivas, entre outros pontos, influenciam em como o profissional recebe essas normas, as interpreta e as reelabora.

Desse modo, ocorre a *renormatização* da profissão, quando o indivíduo adapta a norma de acordo com a sua realidade, percepção, capacidade e preferência. Essa é a grande diferença entre um trabalho executado por uma série de máquinas e um trabalho executado por uma equipe de seres humanos. As relações interpessoais influenciam na forma de execução do trabalho, de forma que “cada agente, com sua história, tem de reconstruir suas próprias normas para se ajustar rapidamente às particularidades de cada demanda.” (SOUZA-E-SILVA, 2002, p.72)

Entre o trabalho prescrito e o trabalho de fato realizado, encontra-se esse processo de *renormatização*. Essa pesquisa focaliza então, a *renormatização* do trabalho das comissárias de voo, buscando compreender de que forma as normas foram e vêm sendo adaptadas e transformadas para configurar o trabalho realizado hoje. Entre os aspectos observados, atenta-se também a como as *renormatizações* em curso produzem sentidos relacionados a questões de gênero.

#### 4. ANÁLISE

Ao analisar uma profissão, é de extrema importância abranger a perspectiva de todos os agentes inseridos nesse contexto. Faz-se necessário expandir o olhar, de forma a compreender todos os níveis que estruturam as configurações hierárquicas dessa profissão, garantindo um melhor entendimento das interações e relações de poder. Somente enxergar a atuação de um funcionário pela ótica do empregador não satisfaz, nem abarca, de maneira completa o entendimento de todas as particularidades do trabalho que ele exerce, assim como não é suficiente somente a ótica do empregado, muito menos só a do senso comum da população acerca daquela profissão.

A realidade de uma profissão se faz a partir do cotidiano de quem exerce a mesma, ou seja, a partir da ótica daquela pessoa que assume o cargo. Porém, sabendo que os métodos coercitivos da disciplina “permitem o controle minucioso das operações do corpo” e “realizam a sujeição constante de suas forças e lhes impõe uma relação de docilidade-utilidade”, como afirma Foucault (1997, p. 135), torna-se impossível retirar do debate a visão dos níveis mais altos da hierarquia, como a do supervisor e do empregador, já que a sua ação é o que gera a reação de cada profissional, fomentando a renormatização do trabalho exercido.

Com o objetivo de aprofundar o assunto e trazer exemplos práticos do que vem sendo discutido, busquei encontrar conteúdos midiáticos, como artigos, reportagens, e peças publicitárias, que contivessem relatos pessoais e/ou demonstrassem a influência dos padrões de gênero no exercício da profissão de comissária de voo. Para isso, a barra de pesquisa do Google e o Google Acadêmico foram as principais ferramentas de busca. As palavras-chave utilizadas centravam-se no perfil profissional da comissária de voo, a fim de encontrar textos que discorressem acerca da rotina de trabalho e perspectivas das profissionais inseridas nesse meio.

Além disso, procurei utilizar palavras que aludissem a símbolos caracteristicamente remetidos à carreira, como por exemplo: “uniforme comissária de voo” e “etiqueta comissária de voo”, além de termos que me permitissem encontrar relatos que dessem destaque ao gênero, como: “carreira aeromoça”, “rotina aeromoça”, “trabalho aeromoça”, e por fim, “assédio aeromoça”. Ao utilizar a palavra “aeromoça”, em vez de “comissária”, eu acreditava estar influenciando a busca para obter resultados que atendessem ao meu objetivo de pesquisa, já que esse termo carrega estigmas que ligam a profissão à visão idealmente feminilizada que se tem dela.

A busca pelo material foi realizada durante o mês de agosto de 2021, em que se iniciou a orientação do presente trabalho. No entanto, não se limitou somente a esse mês, à medida que a pesquisa por novas fontes se manteve constante durante todo o desenvolvimento do trabalho. Dessa forma, foram selecionados também conteúdos divulgados após essa data.

Três reportagens foram escolhidas para serem abordadas nesse capítulo de análise. Optei por esses textos em detrimento de outros, visto que eles contêm relatos pessoais de comissárias e ex comissárias, dando voz a essas profissionais, em vez de destacar somente a visão e os interesses das companhias aéreas.

Tendo encontrado diversos relatos, que não são iguais, mas apresentam muitas semelhanças entre si, foi considerado que a melhor metodologia para esse trabalho seria a Análise de Conteúdo, que “diferente da análise de discurso, não tem como foco principal o sujeito que produz e as condições de produção do discurso” (BORTOLINI, 2012, p. 33). Desse modo, o foco não estava em cada uma das comissárias enquanto pessoas únicas e singulares, nem nas suas experiências de vida e motivos os quais as levaram individualmente a esse discurso. O objetivo dessa análise é achar, nesses discursos, um ponto de encontro, levando em consideração o contexto sociocultural em que essas profissionais estão inseridas.

Após a seleção dos conteúdos, foi possível encontrar enquanto ponto convergente a origem determinante em todos os relatos: o gênero das funcionárias. Entendeu-se que todas as experiências relatadas estavam intrinsecamente ligadas ao fato de serem mulheres. Assim, foram pensadas algumas categorias de observação do conteúdo que permitissem o diálogo com os temas aqui previamente abordados: as normas antecedentes reguladoras do trabalho exercido, a influência da ideia hegemônica do papel social da mulher na criação e execução dessas normas, a maneira como essas profissionais são percebidas por agentes externos e o modo como uma possível renormatização da profissão vem acontecendo.

A primeira reportagem escolhida, que será referida aqui como Texto 1, foi publicada no website da BBC Capital, em 15/03/2018, escrita por Caroline Bullock. Intitulada **Como uniforme afeta saúde e trabalho de comissárias de bordo: “Temos de parecer bonecas infláveis”**<sup>5</sup>, o texto acompanha o depoimento de algumas ex-comissárias de voo acerca de situações vivenciadas em seu contexto de trabalho que evidenciaram o sexismo com o qual essas profissionais são percebidas e tratadas.

---

<sup>5</sup> Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/vert-cap-43322404>

O primeiro relato é de Jade, uma ex-comissária da Virgin Atlantic. Ela comenta sobre as diferenças de condições em que o treinamento é ministrado e como seria realmente praticado no cotidiano. Durante o treinamento, realizado em terra com uniforme composto de calça social e blusa, as comissárias exercitam técnicas de primeiros socorros, assim como de combate ao fogo, que muitas vezes exigem que elas agachem ou fiquem de joelhos. Essa movimentação, prática de ser executada quando se está usando calças, acaba sendo limitada com o uso da saia, se tornando um empecilho para a execução correta dos procedimentos, como observado por Jade:

“Isso me incomodava, porque poderia dificultar o atendimento em caso de emergência e poderia mostrar demais (do meu corpo) ... O que vira mais alguma coisa para se preocupar em uma situação de pressão”.

Observo que essa preocupação não é ilógica, tampouco exclusiva a essa profissão. Atualmente trabalho em um hotel, no qual a utilização de uniformes é obrigatória. Esses uniformes são separados por gênero, e no meu setor, o feminino é composto de saia, blusa e blazer, assim como sapatilha ou salto e cabelo preso em um coque. Por se tratar de um hotel de luxo, é compreensível que os uniformes façam parte da identidade visual da marca, assim como os uniformes das comissárias de voo compõem a visão que as companhias aéreas desejam transmitir aos passageiros. Porém, apesar de elegante, o uniforme muitas vezes se mostra pouco prático no dia a dia de trabalho.

Recentemente, me voluntariei para integrar a Brigada Voluntária de Incêndio da empresa. Nesse treinamento, que inclui primeiros socorros e combate ao fogo, com a utilização de extintores e mangueira de incêndio, aprendemos várias técnicas que incluem movimentos de agachamento e até rastejo. Assim como a comissária relata nesse trecho, o treinamento foi feito utilizando calças, porém, em uma situação real de emergência, eu teria que realizar os mesmos movimentos utilizando saia.

Diferentemente das comissárias, realizar reanimação cardiopulmonar não é algo que é esperado da minha atual profissão, é apenas algo que eu voluntariamente escolhi aprender para estar mais preparada em casos de emergência. Porém, é esperada das comissárias a atuação imediata caso haja qualquer situação emergencial, visto que isso faz parte das atribuições do cargo, tornando-se ainda mais incoerente a obrigação do uso de saias, que podem inclusive impedir que o procedimento seja feito corretamente, devido ao desconforto. Jade denota sua insatisfação com a falta de coerência da realidade do trabalho exercido em relação ao treinamento ministrado:

Para Jade, era só mais um exemplo de como os aspectos práticos de seu emprego não batiam com o restrito código de vestimenta exigidos pela imagem pública da companhia.

Trazendo de volta o tema discutido por Souza e Silva (2002), é possível perceber, nessa fala, o código de vestimenta como exemplo de *norma antecedente*, enquanto a reclamação sobre ele se mostra como exemplo de um embate entre a norma e o trabalho real. Isso significa dizer que no planejamento dessa carreira, determinou-se que as comissárias deveriam seguir um código de vestimenta idealizado, porém esse código de vestimenta se mostrou pouco prático no dia a dia da profissão devido às atribuições do próprio cargo. Ao precisar colocar em prática tudo que foi aprendido para exercer sua função, a ex-comissária observou que o uniforme a limitava.

A empresa, criadora dessas normas, no entanto, pareceu não perceber a mesma urgência que suas funcionárias viam no tema. A repórter relata que apesar das inúmeras reclamações com relação ao uniforme e à estigmatização que ele perpetua, pouco foi feito a respeito. O uniforme continuou sendo defendido pela empresa, priorizando a manutenção do *status quo* de ser uma comissária, em detrimento do conforto. A empresa liberou o uso de calças no lugar das saias, e apesar de ser um significativo progresso, o uso do salto alto obrigatório foi mantido. A jornalista Caroline relata:

A insistência em um código de vestimenta, por exemplo, que perpetua estereótipos de gênero, para parte da tripulação das companhias aéreas parece anacrônico – e mesmo assim ele persiste. Em um e-mail enviado à BBC, um porta-voz da Virgin Atlantic disse que o “icônico” uniforme da companhia passou por vários testes em termos de conforto e segurança e afirmou que as comissárias podem usar calças, caso prefiram.

Assim, é visível que não é suficiente se ater somente à visão dos níveis mais altos da hierarquia, nesse caso, da empresa. A equipe que elabora os uniformes não os utiliza nem exerce as mesmas funções que as pessoas que de fato o utilizam exercem. Desse modo, apesar de sua visão também ser importante, não é o bastante para determinar se o uniforme escolhido de fato é adequado ou não.

A ex-comissária comenta ainda sobre como a tal imagem defendida atrapalha no entendimento das verdadeiras atribuições do cargo. Como dito anteriormente, as comissárias de voo são treinadas para atuar em prol da segurança dos passageiros em casos de emergências a bordo. Durante um voo, a autoridade máxima é o comandante da aeronave. No entanto, em caso de queda e evacuação da aeronave, a autoridade a ser seguida é da tripulação de cabine: os comissários, visto que seu treinamento em sobrevivência e primeiros socorros é mais extenso

que o dos pilotos, como prevê o Manual do Curso de Comissário de Voo (MCA 58-11), publicado pela Agência Nacional de Aviação Civil (2005).

Jade faz uma crítica à forma sexualizada com a qual as comissárias são muitas vezes tratadas, desabafando que era esperado que sua aparência fosse semelhante à de uma boneca inflável, ou seja, se mantendo intacta independente da situação:

“Um homem me disse uma vez que eu era linda mas, “não tinha muita coisa na cabeça”, só porque ele achou que eu não havia trazido sua bebida rápido o bastante”, diz Jade. “Como podemos esperar que os passageiros nos levem a sério, como pessoas que potencialmente podem salvar suas vidas, quando temos que manter uma aparência de boneca inflável?”

Fay e Oliveira, em seu texto *As mulheres que vestem terno x as mulheres que vestem saia*, discorrem acerca da utilização da imagem feminina como objeto de propaganda e da hipersexualização iminente que se sucede disso. “Os anúncios que representam a mulher como objeto/imagem fazem incisivos convites ao consumidor atrelando a imagem feminina ao apelo sexual.” (2010, p. 3) Essa hipersexualização atinge diversas profissões, principalmente enfermeiras, e também as comissárias de voo. Outros aspectos ainda contribuem para que isso ocorra na aviação, como a popularização do Mile High Club<sup>6</sup>, por exemplo, transformando o avião em um objeto de fetiche e as comissárias de voo, por muitas vezes, em objeto de desejo de diversos passageiros.

A reportagem também menciona os comentários da consultora de leis trabalhistas, Emma O’Leary, que defende que as companhias aéreas revejam a obrigatoriedade do uso de maquiagem e saltos altos para comissárias de voo. Para ela, a dicotomia homem-mulher ainda se encontra visivelmente presente no ramo da aviação, à medida que as empresas procuram manter a divisão binária no que tange ao visual dos seus funcionários, o que pode se tornar restritivo e limitante em diversos níveis:

“As companhias aéreas tipicamente têm aquela visão enraizada de que as mulheres precisam ter uma certa aparência e os homens outra, mas isso é antigo, não somos secretárias dos anos 1950”, diz O’leary. “Sim, você precisa ter uma boa aparência para o público e os passageiros, mas isso pode ser feito de uma forma inteligente, sem roupas restritivas e específicas em termos de gênero”.

O filósofo Jacques Derrida aponta que “o pensamento moderno foi e é marcado pelas dicotomias” (*apud* LOURO, 1997, p. 31) e pela fala de O’Leary, é possível perceber que essa

---

<sup>6</sup> O Mile High Club é um clube secreto popularmente conhecido por sua filiação se dar por meio da realização e finalização de relação sexual durante um voo, acima de 5 mil pés de altitude, segundo informações no site oficial do clube. Disponível em: <https://milehighclub.com/how-to-join/>

dicotomia homem-mulher ainda se encontra muito presente no pensamento contemporâneo também. Durante a formação de sua identidade, o ser humano é exposto a diversos mecanismos de dominação que moldam o seu pensamento, incutindo as dicotomias na sua concepção da realidade, sendo uma delas a da binaridade do gênero, por exemplo. Abandonar as ideias que foram ensinadas durante todo esse processo de formação como certas, de que as mulheres deveriam aparentar uma forma e os homens outra, após a fase adulta requer um complexo processo de desconstrução. (LOURO, 1997)

O Texto 2: **“Gorda demais para voar”**: as mulheres russas lutam contra discriminação de gênero no trabalho<sup>7</sup> é uma reportagem da BBC News, escrita por Sarah Rainsford, em 18/09/2017, em Moscou. Esse texto apresenta o relato de uma comissária que teve seu salário diminuído devido ao seu peso. Segundo ela, a empresa Russa monitorava suas funcionárias de forma que se o peso delas estivesse acima do limite desejado pela empresa, elas perdiam direito ao seu bônus, diminuindo seu salário.

A matéria acompanha o relato de Evgenia Magurina, que trabalhava para a Aeroflat, maior empresa aérea da Rússia. Ela conta que a empresa adotou uma nova política na época, na qual o bônus salarial de cada comissária estaria vinculado ao tamanho de seus uniformes, a fim de estimular que as funcionárias se mantivessem em boa forma para receberem bônus salariais mais altos. No entanto, Evgenia não se encaixava no padrão de corpo visto como “ideal” pela companhia, e por isso, teve seu salário reduzido em 30% com o corte do bônus. Ela comenta:

“Eu fiquei em estado de choque. Não fazia sentido. Como eles poderiam cortar os rendimentos por causa disso?”, diz a comissária de bordo em seu apartamento em Moscou, perto do aeroporto. “Eles disseram que o ‘sucesso’ de uma aeromoça depende do tamanho dela, e isso realmente me ofendeu”, conta ela, ressaltando que na época tinha sete anos de experiência na companhia aérea.

É possível estabelecer aqui uma conexão com o que foi previamente apresentado no capítulo 2: muitas companhias aéreas se aproveitaram da imagem glamourosa que a comissária de voo transmitia aos passageiros para perpetuar o ideal luxuoso que permeava a aviação, propagando assim, todos os padrões hegemônicos presentes nos respectivos contextos culturais em que estavam inseridos. Nesse caso, pode-se observar o padrão que define a magreza enquanto parâmetro guiando as diretrizes da empresa a ponto de penalizar as funcionárias que não se adequavam a esse ideal.

---

<sup>7</sup> Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-41296946>

Evgenia continua sua declaração, dizendo que confrontou seus patrões acerca do ocorrido, mas nem mesmo os sete anos de experiência foram suficientes para que a companhia não cortasse seu bônus, além de trocar sua escala, removendo-a dos voos mais lucrativos por não estar dentro do limite máximo de manequim definido pela empresa:

Então, em outubro, ela notou que seu bônus tinha sido cortado. Na época, ela também foi removida de voos mais lucrativos e de longa distância. Quando confrontou seus patrões, foi informada de que não estava dentro dos limites máximos de manequim que a Aeroflot tinha estabelecido para a equipe de cabine: tamanho 48 russo – equivalente ao 14 britânico, 12 americano e 42 brasileiro, espanhol, italiano e francês.

Entende-se, então, que houve um embate entre a *norma antecedente* e o trabalho de fato realizado, assim como ocorreu com Jade<sup>8</sup>. Têm-se aqui duas profissionais exercendo a mesma função, em empresas e continentes diferentes, porém enfrentando o mesmo desafio: o de superar a feminilidade enfatizada perpetuada nessa profissão.

O Texto 1 contém um comentário da Smith and Baker, uma firma advocatícia dos Estados Unidos, explicando o que caracteriza um uniforme enquanto discriminatório:

Para que um código de vestimenta seja considerado discriminatório, um sexo em específico precisa ser desfavorecido, segundo Smith and Baker.

Como as *normas* apresentadas nos Textos 1 e 2 foram impostas somente às funcionárias do sexo feminino, causando uma redução de sua produtividade e/ou limitação do exercício de sua função na empresa, enquanto não se aplicava aos funcionários do sexo masculino, é possível perceber essas *normas* enquanto discriminatórias, como afirmam os advogados mencionados. Evgenia expõe sua indignação, se questionando como seria se essas mesmas normas fossem impostas em outras profissões, como a juízas ou a médicas. Assim como a aparência não influencia no bom desempenho dessas profissionais, não deveria influenciar também no desempenho das comissárias, já que sua principal função é de socorrista, lembra ela:

“Eles colocaram a aparência em primeiro lugar. Mas as aeromoças são socorristas acima de tudo”, insiste. “Imagine se eles usassem os mesmos requisitos para juízes ou médicos? Seria um absurdo.”

Quando comparadas às mulheres pilotos, por exemplo, já não se vê mais as mesmas preocupações. O debate passa a ser outro: por estarem inseridas em um contexto predominantemente masculino, não se observa mais o parâmetro da feminilidade enfatizada, mas sim um incentivo à sua minimização. “Nessa posição não consolidada, em que as mulheres

---

<sup>8</sup> Comissária mencionada no Texto 1.

são minoria e competem com os homens, não há investimento na imagem da feminilidade ideal” (FARIAS, 2010, p. 4).

Enquanto às comissárias foram atribuídas peças de vestuário ligadas ao estereótipo hegemônico de feminilidade, guiadas pelos preceitos da moda e padrão de beleza vigente, às pilotos foi atribuído um uniforme semelhante ao masculino. “Ocupando posições antagônicas, os uniformes reforçam as diferenças de status e de gênero culturalmente determinadas, bem como as expectativas sociais que recaem sobre elas.” (FARIAS, 2010, p. 4).

Quando confrontados, os advogados da companhia aérea apresentaram uma defesa que se mostrou bastante contraditória. Defenderam que o sobrepeso no avião geraria mais custos à empresa, no entanto, coincidentemente ou não, essa preocupação só se mostrou vigente em relação às comissárias de voo. Não houve a mesma exigência de manequim em relação aos pilotos da aeronave, porém eles também são tripulantes e, portanto, seu sobrepeso supostamente também deveria influenciar nos gastos da companhia. A jornalista reportou as alegações:

Os advogados da Aeroflot tentaram defender o corte em seu bônus, argumentando que cada quilo a mais no avião gera um custo extra à companhia aérea. Eles também alegaram que sua política era baseada em corredores estreitos de aeronaves e que pensou na saúde de sua tripulação, e não apenas em sua aparência.

Nos dois textos apresentados neste capítulo foi possível observar como as ideias hegemônicas do papel social da mulher influenciam na performance da profissão das comissárias de voo, caracterizando as *normas antecedentes* dessa profissão, além de influenciar na forma com que agentes externos as percebem. Foi abordada também a insatisfação dessas profissionais com a forma discriminatória com a qual vêm sendo tratadas e com o fato de o visual da “aeromoça” não ser compatível com a responsabilidade do cargo, mostrando a comissária de voo como além de um corpo docilizado.

A próxima reportagem, no entanto, mostra um possível processo de *renormatização* dessa carreira, mostrando como a forma com que as comissárias e as companhias aéreas enxergam o trabalho realizado e o corpo social da comissária teve impacto a ponto de reescrever as *normas* prescritas. É um exemplo de solução para um dos problemas apresentados pelas comissárias dos textos anteriores, e que abre portas para uma possível reforma futura no setor.

O texto 3 é uma reportagem escrita por Margaryta Chornokondratenko e Sergiy Karazy, da Reuters, uma agência de notícias britânica. O texto foi traduzido para o português e publicado na seção Business do portal da CNN Brasil, no dia 11/10/2021. A matéria recebeu o

título de **Companhia troca salto alto por tênis e aposenta saia de aeromoças**<sup>9</sup> e relata a mudança que a SkyUp Airlines, empresa ucraniana, fez no visual de suas comissárias de voo.

O antigo uniforme, composto de saia, blazer e salto alto, seguindo a linha conservadora, muito criticada por diversas funcionárias, foi substituído por um novo uniforme que visa o conforto dessas profissionais sem perder a elegância tradicionalmente conhecida. Composto de calça e blazer, a grande novidade foi a troca do sapato: agora, as comissárias da empresa calçam um par de tênis Nike branco. As duas figuras a seguir mostram a diferença entre os dois visuais:

**Figura 4: Uniforme antigo da SkyUp Airlines<sup>10</sup>**



<sup>9</sup> Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/companhia-troca-salto-alto-por-tenis-e-aposenta-saia-de-aeromocas/>

<sup>10</sup> Fonte: SundayWorld, 2021. Disponível em: <https://www.sundayworld.com/news/comment/roisin-gormans-open-letter-on-airline-uniforms-40944711.html>. Acesso em: mai. 2022

**Figura 5: Uniforme novo da SkyUp Airlines<sup>11</sup>**



Mesmo com a modernização do uniforme, a identidade visual da marca foi mantida. As comissárias continuaram utilizando as cores da empresa e mantiveram o lenço característico, porém agora, utilizando-o de forma mais prática e confortável, preso junto ao blazer, em vez de ao redor do pescoço.

A reportagem registrou alguns comentários das comissárias dessa companhia sobre a mudança dos uniformes. Elas se mostraram muito satisfeitas por não precisarem mais passar horas sobre os saltos altos e não precisarem mais lidar com os inchaços e dores após longas jornadas de trabalho. A comissária Denysenko ainda complementou sua fala com uma exemplificação prática de como o novo uniforme se mostrou mais adequado à sua função, mencionando a possibilidade de o salto alto causar danos ao mecanismo inflável que é acionado nas portas de emergência para escape da aeronave, além da dificuldade que teriam para nadar com o uniforme antigo:

“Os sapatos de salto alto estão lindos, não discuto com isso, mas os pés sofrem e incham ao final do voo. Os tênis são absolutamente incríveis”, disse Denysenko à Reuters. “Deus nos livre, mas se a tripulação tiver que fazer um pouso na água e uma evacuação, os saltos podem danificar a escada e não será muito confortável nadar com uma saia”, acrescentou a aeromoça.

---

<sup>11</sup> Fonte: CNN Brasil, 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/companhia-troca-salto-alto-por-tenis-e-aposenta-saia-de-aeromocas/>. Acesso em: mai. 2022

Zoryana, outra comissária da companhia, também deixou seu comentário de aprovação à mudança, mostrando como a escolha pelos tênis se mostra mais compatível com os tempos contemporâneos, já que são a nova tendência no mundo da moda:

“Se o mundo inteiro e todos os fashionistas usam tênis, por que não trazê-lo para a aviação?” disse Zoryana, comissária de bordo.

O texto, além de destacar a forma como a mudança foi recebida pelas funcionárias, mostra também a visão da companhia e a motivação para a decisão. Os jornalistas relatam que a companhia realizou uma pesquisa para compreender melhor a história dos uniformes de sua tripulação e assim, optaram por substituir o visual considerado “conservador” por um mais moderno e condizente com a época atual, substituindo também os coques e rabos de cavalo por tranças.

Marianna, chefe do departamento de marketing da empresa, deu seu depoimento ao jornal, justificando a troca do uniforme por reconhecerem que o anterior não era adequado às funções das comissárias no que se refere à segurança do voo, além de perpetuar a imagem romantizada da “aeromoça”, imagem essa capaz de descreditar a essencialidade de sua função no voo, como visto nos textos anteriores:

“Descobrimos que, apesar da imagem de uma comissária de bordo feminina ser muito romantizada, seu trabalho exige muito treinamento físico”, disse a chefe do departamento de marketing da SkyUp Airlines, Marianna Grygorash.

Apesar de a mudança no uniforme, priorizando, pela primeira vez, o conforto da profissional em detrimento da imagem difundida pela empresa, da mulher ideal, se mostrar um progresso significativo na melhora da qualidade das condições de trabalho dessas profissionais, ainda existem muitos estigmas, que rodeiam a profissão, a serem quebrados.

Essa nova diretriz definitivamente terá grandes impactos no exercício da função das comissárias dessa empresa, que tem grande potencial para se tornar um exemplo a ser seguido no ramo. No entanto, é essencial entender que ainda existem outras ações a serem tomadas para que se atinja a igualdade de gêneros nesse contexto. Muitas ideias ainda precisam ser desconstruídas, como o próprio uso da palavra “aeromoça”, por exemplo, que ainda carrega consigo a mesma conotação da “anfitriã do ar”, e não da agente de segurança.

Não será o bastante mudar o uniforme das comissárias enquanto a sociedade não mudar a forma como enxerga essas mulheres. Oliveira (2013, p. 145) defende a importância do papel que a Linguística Aplicada tem nesse cenário, uma vez que um linguista possui o “ferramental

teórico sobre interação para produzir conhecimento que agregue valor ao campo da gestão e que tenha relevância prática.”, tendo a capacidade (e o dever) de “fazer uma Linguística Aplicada aplicável, isto é, (..) assumir o compromisso de produzir conhecimento de relevância social”.

Embora o bacharelado em Línguas Estrangeiras Aplicadas às Negociações Internacionais não seja um curso que caracteristicamente forma linguistas, sou uma profissional em formação preocupada com os usos da linguagem e com suas respectivas produções de sentidos na vida social. Ao estar em um curso que visa fornecer embasamento teórico suficiente para entender a internacionalização em diversos contextos, aprendi a analisar qualquer assunto por mais de uma ótica, inclusive a sociocultural, entendendo o papel de destaque que a linguística detém nesse debate. O profissional LEANI tem muito a contribuir com os estudos que observam a linguagem no e sobre o trabalho, à medida que a interação articulada entre seus cinco núcleos de conhecimento (Negociações Internacionais; Cultura e Linguagens; Línguas Estrangeiras; Administração, Economia e Direito; e, Turismo e Eventos.) o permite ampliar o tema, enxergando-o por diversas perspectivas.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme indicado no capítulo 1, que corresponde à introdução, o presente trabalho objetivou observar a profissão da comissária de voo por uma ótica linguística e sociocultural, de forma a compreender em que medida os discursos mostram que as normas antecedentes que permeiam essa carreira vêm sendo reformuladas. As principais perguntas orientadoras da pesquisa buscam entender quais acontecimentos históricos no contexto da aviação impactaram na formulação dessas normas e de que forma a reformulação vem sendo retratada.

No capítulo 2, foram contextualizados os surgimentos da aviação e da carreira de comissária de voo, sinalizando como o período pós-Guerra e a difusão do Cinema, ao universalizar ideais liberalistas, contribuíram para que o avião se tornasse um símbolo de luxo, fazendo da comissária seu ícone. Ao utilizar a imagem da profissional como “capa” da empresa, as companhias aéreas transformaram suas comissárias em garotas propaganda além dos anúncios. A partir da docilização de seus corpos, criou-se um padrão que modela até hoje a sua forma de agir, se vestir, falar e ser. Ser uma comissária ainda carrega um estigma de elegância que beira à perfeição, o que foi identificado como um problema, já que isso cria expectativas irreais em torno dessas mulheres e, conseqüentemente, transfere o foco da sua atuação enquanto agente de segurança para a ênfase no incentivo à feminilidade extrema, por muitas vezes invisibilizando a extensão da sua profissão para além de uma atendente.

O capítulo 3 apresentou, por meio dos conceitos teóricos, as relações entre trabalho, gênero e linguagem, mostrando como os papéis de gênero influenciam na atuação da mulher no mercado de trabalho. Ao abordar a divisão sexual do trabalho, foi possível entender que a ótica que torna a dicotomia Homem-Mulher proporcional à dicotomia Público-Privado, contribuiu para que à mulher fossem socialmente atribuídos cargos “secundários”, sempre de apoio a um cargo principal, que seria desempenhado por um homem. Essa ideia vem sendo quebrada ao longo dos anos, à medida que as mulheres têm conquistado cada vez mais protagonismo no mercado de trabalho. Porém, apesar de antiquada para o pensamento contemporâneo, ainda exerce grande influência na percepção social acerca das comissárias de voo, uma vez que contribui com a difusão da ideia da “aeromoça”, o que por sua vez, faz com que a ideia da agente de segurança permaneça encoberta.

Já no capítulo 4, foi realizada uma análise de três reportagens que visam dar voz a algumas profissionais desse meio, enfatizando temas que abordam o corpo das comissárias, focando principalmente nos seus uniformes. Duas delas tratam da visão que as comissárias

entrevistadas têm das regras acerca do uso estrito do uniforme e às exigências de peso e aparência das companhias aéreas mencionadas no texto. A última, no entanto, mostra como essa norma do uniforme formal e feminilizado - que, conforme aqui argumentado, é incondizente com as principais funções dessas profissionais - pode estar sendo reescrita, ao adaptar a roupa exigida, priorizando o conforto e a segurança no lugar da elegância, assim, convergindo com as noções de superficialidade e futilidade que comumente são atribuídas às mulheres e, por vezes, às profissões majoritariamente femininas.

Dessa forma, os discursos mostram que as normas antecedentes que ditam essa profissão estão sendo reformuladas também quando se fala sobre os uniformes e quanto à sua adequação no entendimento do que é ser uma comissária de voo. Quando a substituição do salto alto por tênis, assim como a da saia por calças, influencia no entendimento que se tem dessas profissionais, ou seja, quando essa mudança mostra que sua atuação ultrapassa os limites socialmente impostos por seu gênero, entendemos que essa substituição no uniforme representa muito mais do que apenas uma troca de vestimenta. Assim, agimos como linguistas que visam a aplicação prática da análise dos discursos, mostrando como detalhes não se limitam a permanecer apenas detalhes, e podem, inclusive, contribuir significativamente para a transformação de um contexto.

Por fim, sabendo que o gênero é um dos elementos que formam a identidade do indivíduo e que as identidades são fragmentadas e plurais, como afirma Guacira Lopes Louro (1997), a profissão também pode ser considerada constituinte dessa identidade, uma vez que ela insere o sujeito em meios e em situações de vivência específicos. Diferentemente do que se acreditava nas teorias difundidas durante a Revolução Industrial, que enxergavam o trabalho pela ótica da produção, entendendo-o como uma forma de geração de valor agregado, na visão pós-moderna, o trabalho vai além da capacidade profissional ou da produtividade de alguém, passando a ser percebido também pela ótica sociocultural.

É importante ressaltar que esse trabalho não foi suficiente para esgotar o tema. Diversas pesquisas ainda podem ser feitas acerca do trabalho das comissárias de voo, visto que é um tema pouco abordado. Um exemplo de tópico que pode iniciar uma nova discussão é a novidade divulgada pela Azul Linhas Aéreas na primeira semana de julho de 2022<sup>12</sup>. Agora, comissários

---

<sup>12</sup> Reportagem intitulada “Azul libera tatuagem e piercing à mostra para pilotos e comissários.” Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/07/08/azul-libera-tatuagem-e-piercing-a-mostra-para-pilotos-e-comissarios.ghtml>

e pilotos podem mostrar tatuagens e piercings, o que antes era proibido e na maioria das empresas ainda é, inclusive sendo considerado um grande tabu na aviação, mesmo que para muitas pessoas a tatuagem represente a cultura e a religião, ultrapassando os limites estéticos.

Assim como o gênero e a profissão são constituintes da identidade do sujeito, entendo que os objetos de pesquisa também o são. Cada pesquisador procura analisar, entender e/ou argumentar acerca daquilo que o interessa. Encontrei na aviação civil a minha paixão ainda adolescente. Ao concluir o ensino médio, minha primeira decisão foi realizar minha matrícula no curso de comissária de voo, onde estudei durante um ano. Apesar de ainda não ter entrado nesse mercado de trabalho, o sonho permanece e a escolha desse tema foi uma forma de mantê-lo vivo, uma vez que a aviação é constituinte da minha identidade.

## REFERÊNCIAS

- BORTOLINI, Alexandre. **Diversidade sexual na escola: currículo e prática pedagógica**. Orientador: Prof<sup>a</sup>. Vera Maria Candau. 2012. 117 f. Dissertação (Mestrado) - 2021, Rio de Janeiro, 2012.
- BRASIL. Lei nº 13475, de 28 de agosto de 2017. Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta; e revoga a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.
- BULLOCK, Caroline. **Como uniforme afeta saúde e trabalho de comissárias de bordo: “Temos de parecer bonecas infláveis”**. BBC Capital. 15 de mar. 2018. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/vert-cap-43322404>>.
- CHORNOLONDRATENKO, Margaryta; KARAZY, Sergiy. **Companhia troca salto alto por tênis e aposenta saia de aeromoças**. CNN Brasil. 11 de out. 2021. Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/business/companhia-troca-salto-alto-por-tenis-e-aposenta-saia-de-aeromocas>>
- COMANDO DA AERONÁUTICA. Departamento de Aviação Civil. **Manual do Curso Comissário de Voo**. (MCA 58-11) Diário Oficial da União nº 235, de 08 de dezembro de 2005. Brasília, DF, dez. 2005.
- CONNELL, Robert W.; MESSERSCHMIDT, James W. **Masculinidade hegemônica: repensando o conceito**. Revista Estudos Feministas. 2013.
- FARIAS, Rita de Cássia Pereira. **Uniforme de trabalho e a emancipação feminina: das companhias aéreas à siderurgia**. História e cultura de moda, 2010.
- FAY, Cláudia M.; OLIVEIRA, Geneci G. **As mulheres que vestem terno x as mulheres que vestem saias**. Florianópolis: Fazendo Gênero 8, p.3, 2010.
- FOUCAULT, Michel; **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Tradução de Raquel Ramallete. Petrópolis: Vozes, 1997.
- FRAGA, Aline Mendonça; ROCHA-DE-OLIVEIRA, Sidinei. **Masculinidades e Feminilidades: projetos de gênero em carreira**. Florianópolis: Seminário Internacional Fazendo Gênero 11 & 13th Women's Worlds Congress, 2017.
- LOURO, Guacira Lopes; **Gênero, sexualidade e educação: uma perspectiva pós-estruturalista**. Petrópolis: Vozes, 1997.
- OLIVEIRA, Maria do Carmo Leite de. **Linguística Aplicada a Contextos Empresariais: uma entrevista com maria do carmo leite de oliveira**. Rio de Janeiro: ReVEL, v.11, n. 21, 2013. [www.revel.inf.br]
- RAGO, Margareth. **Trabalho feminino e sexualidade**. In: PRIORE, Mary Del. (org.). História das mulheres no Brasil. 9. ed. São Paulo: Contexto, 2010. p. 578-606.
- RAINSFORD, Sarah. **“Gorda demais para voar”**: as mulheres russas lutam contra discriminação de gênero no trabalho. BBC News, Moscou. 18 de set. 2017. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-41296946>>.
- REVISTA FLAP INTERNACIONAL
- SOUZA-E-SILVA, M. Cecília. **A dimensão linguageira em situações de trabalho**. Seminário de Pesquisa “Aquisição e Desenvolvimento de Linguagem e Cognição” e “Práticas de Linguagem e Discursividade: Caminhos da Linguística Aplicada”, 2002.

WHITELEGG, Drew. **Working the skies:** the fast-paced, disorienting world of the flight attendant. New York: NYU Press, 2007.