

textos para  
discussão

**gema**a

**15/**

Gênero e Raça nas  
Revistas de Bordo

**João Feres Júnior**

Professor IESP-UERJ

**Cleissa Regina Martins**

Pesquisadora IESP-UERJ

## **Expediente**

Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ

Instituto de Estudos Sociais e Políticos – IESP

## **Grupo de Estudos Multidisciplinares da Ação Afirmativa**

<http://gema.iesp.uerj.br>

[gema@iesp.uerj.br](mailto:gema@iesp.uerj.br)

## **Coordenadores**

João Feres Júnior

Luiz Augusto Campos

## **Pesquisadoras Associadas**

Marcia Rangel Candido

Anna Carolina Venturini

## **Assistentes de pesquisa**

Luna Sassara

Poema Eurístines

Natalia Leão Siqueira

Marcell Machado dos Santos

Cleissa Regina de Oliveira Martins

Raissa Rodrigues

## **Capa, layout e diagramação**

Luiz Augusto Campos

Marcia Rangel Candido



# 15/ textos para discussão **gemaa**

## Gênero e Raça nas Revistas de Bordo

**João Feres Júnior** Professor IESP-UERJ  
**Cleissa Regina Martins** Pesquisadora IESP-UERJ

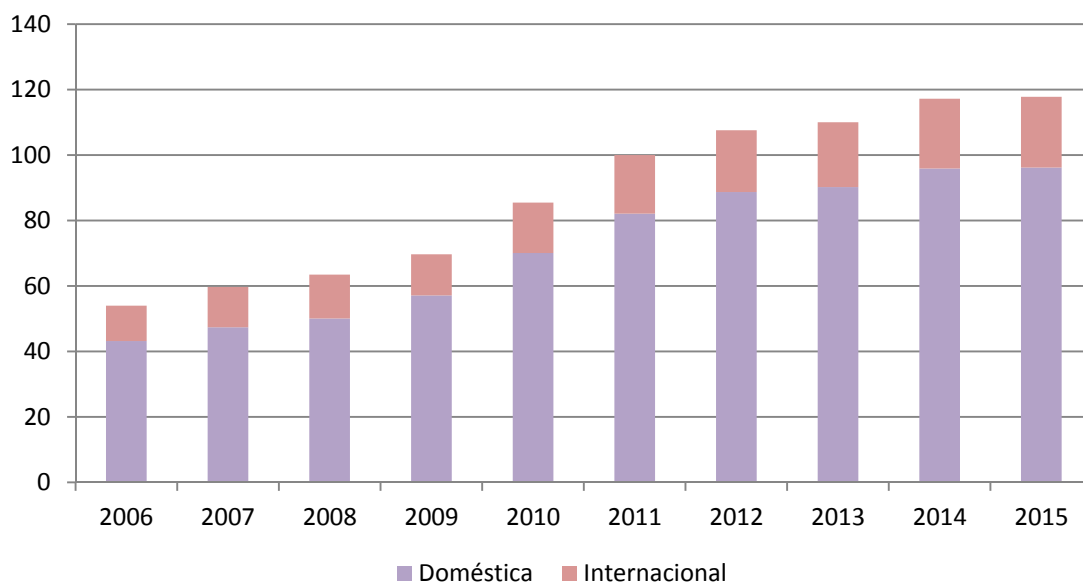
Este texto discute as representações de raça e gênero em revistas de bordo de três companhias aéreas brasileiras (Gol, TAM e Azul) e uma colombiana que opera no Brasil (Avianca), todas publicadas no ano de 2015. O crescimento e democratização dos serviços de transporte aéreo nas últimas décadas tornou a clientela da aviação doméstica mais diversa. Será que esta diversidade se espelha nos bens culturais produzidos para atender essa clientela, mais especificamente, nas revistas de bordo? Tentamos responder essa questão comparando o perfil dos seres humanos representados nas fotografias e desenhos das revistas com o perfil racial e de gênero da população brasileira e da população que usa esses serviços. Os resultados mostram que há distorção acentuada nas representações em relação aos dois universos.

### Introdução

Num país de proporções continentais como o Brasil, a aviação comercial é de extrema importância para o transporte de bens e pessoas. Contudo historicamente o acesso a este serviço esteve restrito às classes mais abastadas, particularmente do Sudeste. Viajar de avião era, até pouco tempo, e ainda é em certa medida, sinal de status social e distinção. Nas últimas décadas, contudo, o setor teve um crescimento robusto e se democratizou, como mostra o gráfico a seguir:



**Gráfico 1:** Evolução no número de passageiros pagos transportados de 2006 a 2015 (em milhões)



Fonte: ANAC

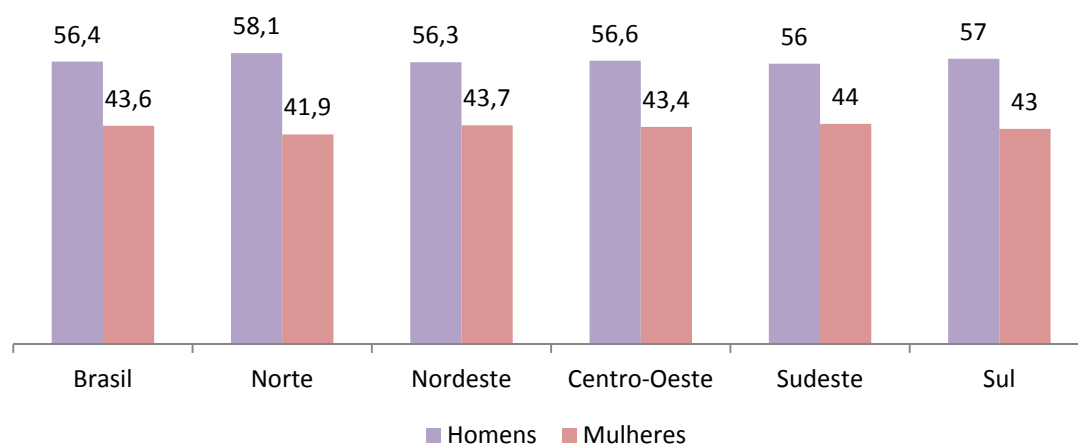
Como podemos notar, o número de passageiros pagos transportados aumentou em 118% no período de 10 anos. Para se ter uma base de comparação, entre 2000 e 2010 a população brasileira cresceu 11,7%, ou seja, o transporte aéreo de passageiros cresceu dez vezes mais do que a população.

As evidências de democratização do transporte aéreo nos últimos anos também são aparentes no custo das passagens. O Anuário do Transporte Aéreo de 2015, feito pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), mostra que, em 2015, 57,5% dos assentos comercializados em voos domésticos tiveram tarifas inferiores a R\$ 300,00; pouco mais que em 2014, quando esse número foi de 54,4%, e ainda mais que em 2006, quando apenas 18,7% das tarifas estiveram abaixo do preço referido. Em 2015, assentos comercializados com tarifas inferiores a R\$ 100,00 representaram 11,4% do total, em 2014 eles foram 9,1%, e em 2006 4% das vendas. Já entre as tarifas mais altas, o ano de 2015 teve apenas 0,6% de tarifas aéreas domésticas superiores a R\$ 1.500,00, contra 1% em 2014 e 5,6% em 2006. Em

suma, todos esses dados apontam para uma abertura crescente do transporte aéreo a parcelas da população de menor renda.

No que toca o perfil racial da população brasileira, principal usuária do serviço, segundo o IBGE (2015), ela é composta de 54% de pretos e pardos e 45,2% de brancos. Também sabemos que 51,6% são mulheres e 48,4% homens. Quanto ao perfil dos passageiros, a Secretaria de Aviação Civil lançou, em 2015, o *Relatório Executivo O Brasil que Voa*, com o objetivo de analisar o público que utiliza o transporte aéreo. O Relatório contém dados coletados no ano de 2014 nos 65 aeroportos brasileiros que, no mesmo ano, representaram 97,9% de toda a movimentação de passageiros do serviço aéreo no país. Entre as características socioeconômicas dos passageiros contidas no *Relatório*, reproduzimos abaixo dados sobre gênero:

**Gráfico 2:** Gênero - voos domésticos (%)



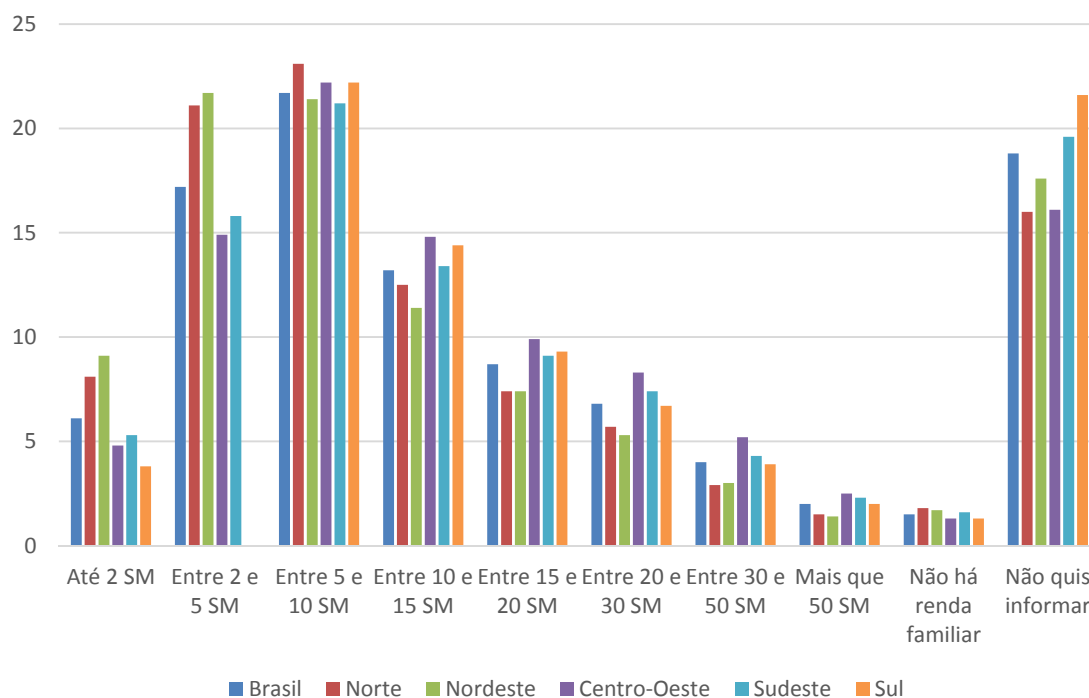
Fonte: Secretaria de Aviação Civil

Os homens são a maioria entre quem utiliza o transporte aéreo no país em voos domésticos. Tanto no país como em todo quanto nas diferentes regiões, eles são o maior grupo dos passageiros, sempre com uma vantagem de mais de 12% sobre as

mulheres. No entanto, nos voos internacionais, homens e mulheres estão igualmente representados.

Quando olhamos para a renda, um padrão claro se delineia.

**Gráfico 3:** Renda familiar mensal – voos domésticos (%)<sup>1</sup>

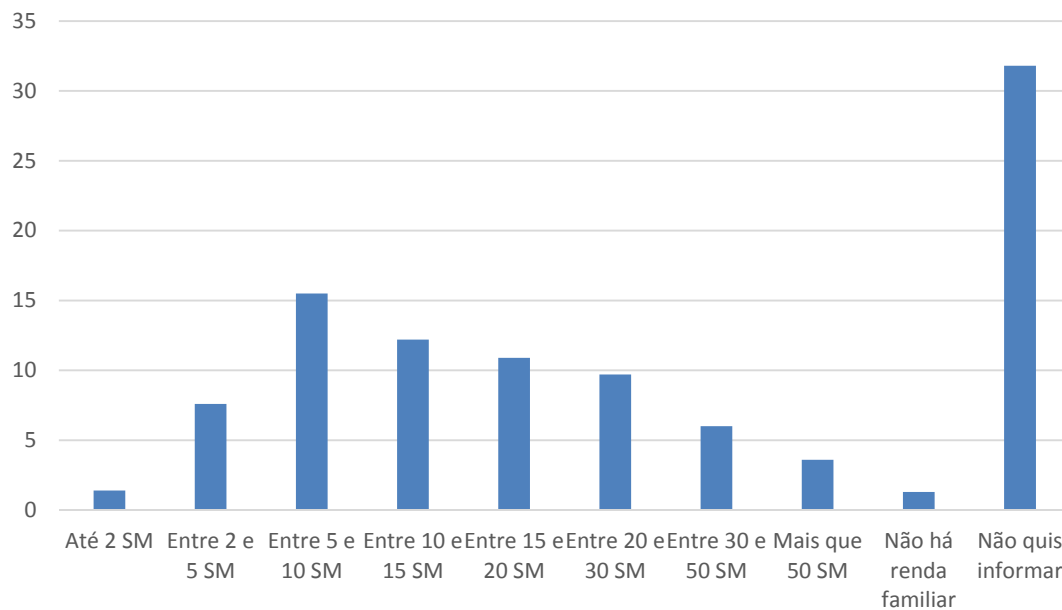


Fonte: Secretaria de Aviação Civil

A distribuição de passageiros é inclinada em direção aos grupos de baixa renda, em que pese a proporção relativamente alta dos que não quiseram declarar renda. Tanto que o grupo mais numeroso está na faixa de 5 a 10 salários mínimos, enquanto que aqueles que recebem de 2 a 5 salários mínimos superam numericamente o grupo cuja renda é entre 10 e 15 salários mínimos, 2º e 3º grupos mais representados. Por fim, há também uma proporção expressiva de passageiros na faixa de mais baixa renda, 6,2% do total, na média nacional.

Vejamos agora o perfil dos passageiros de voos internacionais.

<sup>1</sup> Nessa época um salário mínimo correspondia a R\$724,00.

**Gráfico 4: Renda Familiar Mensal - voos internacionais (%)**

*Fonte: Secretaria de Aviação Civil*

Como era de se prever, o perfil de usuários dos voos internacionais é mais elitizado. Contudo, é importante notar que o grupo mais representado, além daqueles que não quiseram informar renda, foram novamente os que ganham entre 5 e dez salários mínimos, com participação expressiva também daqueles que ganham entre 2 e 5 salários mínimos. Ou seja, a despeito de não termos uma série anual para comprovar um padrão histórico de democratização, podemos comprovar que o perfil dos passageiros de voos nacionais é bastante democratizado e mesmo nos voos internacionais identificamos traços de democratização, entendida como a inclusão de faixas de renda mais baixas no serviço.

## Metodologia

Os dados da pesquisa foram coletados de revistas de bordo de três companhias aéreas brasileiras: Azul, Gol e TAM. As edições analisadas foram publicadas nos meses de abril, maio e junho de 2015, isto é, para cada companhia analisamos 3 revistas. Para efeito de controle, adicionamos mais uma revista de uma companhia Colombiana que opera no Brasil, a Avianca. Todas as figuras humanas que apareceram em fotos, desenhos e gravuras foram consideradas na análise,

independentemente de serem desenhos ou fotos ou se estavam em propagandas ou reportagens. A tabela 1 mostra o número de personagens observados em cada revista.

Tabela 1: Pessoas representadas em cada revista

Revista	N	%
Azul	1.238	32,7
TAM	1.285	33,9
Gol	834	22,0
Avianca	431	11,4
Total	3788	100,0

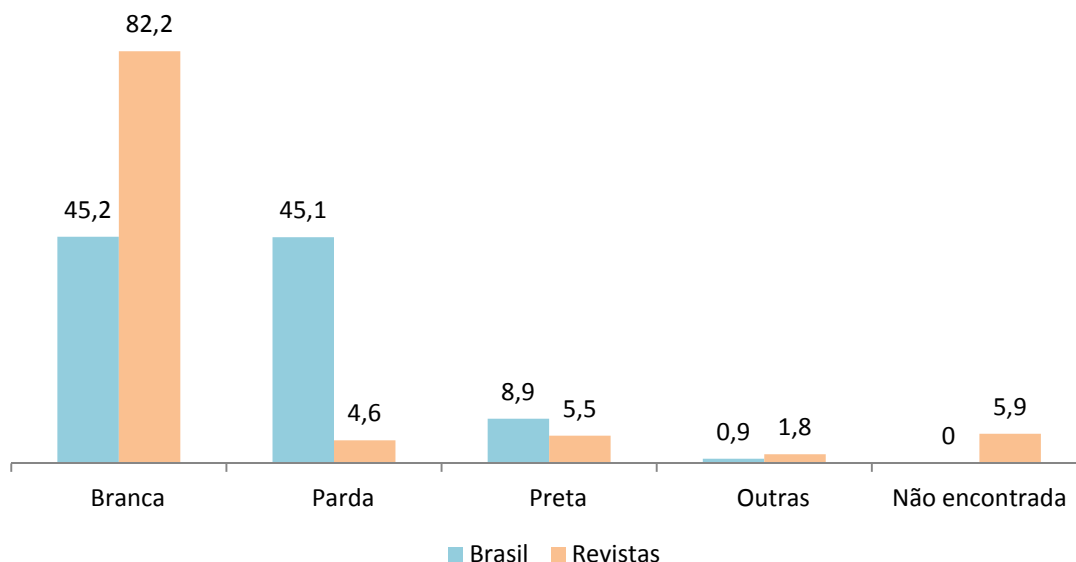
Fonte: GEMAA.

Para definir a raça dos personagens utilizamos um procedimento de heteroclassificação. Cada pesquisador aferiu a cor do personagem observado de acordo com as categorias do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE): branca, preta, parda, amarela e indígena. Nos casos de dúvida a cor do personagem foi aferida por mais de um pesquisador. Uma vez que o único critério para contagem da personagem era sua aparição na revista, algumas variáveis têm um grande percentual na categoria *não encontrado*, pois a personagem aparecia num tamanho muito pequeno, de costas ou com o corpo muito coberto, para ser identificado claramente.

## Resultados

Ainda que a cor dos personagens tenha sido aferida de acordo com as cinco categorias utilizadas pelo IBGE, nos resultados as categorias *indígena* e *amarelo* foram agregadas como *outros*, por conta de sua baixa presença nas estatísticas finais. Ao compararmos a distribuição racial da população brasileira com os personagens nas revistas de bordo vemos que há uma sub-representação de pretos e pardos e uma sobrerrepresentação de brancos, cuja aparição nas revistas é quase duas vezes maior que na população, como mostra o gráfico 1.



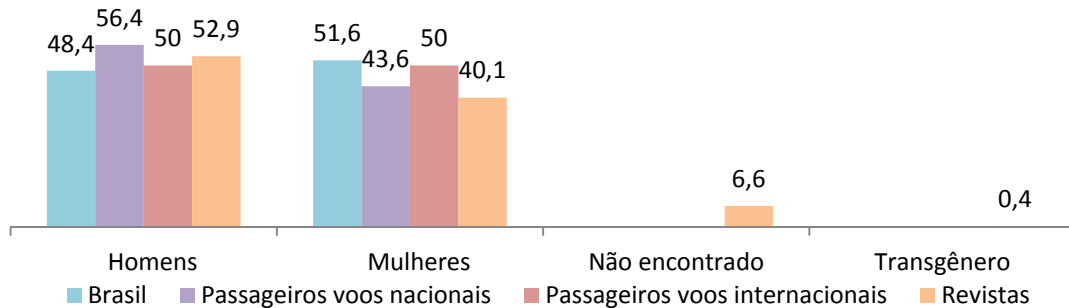
**Gráfico 1: Cor/Raça na População Brasileira x Revistas (%)**

Fonte: GEMAA

A representação de pardos é 10 vezes menor nas páginas das revistas em comparação à população geral do nosso país, enquanto que os pretos são duas vezes menos representados nessa mídia.

Podemos analisar também a variável gênero tomando como base a distribuição dos passageiros em voos domésticos e internacionais, aferida no Relatório Executivo *O Brasil que Voa*, já citado anteriormente. As mulheres estão subrepresentadas em comparação à população brasileira (51,6%), e também à sua proporção entre os passageiros em voos internacionais (50%), sendo somente 40,1% dos personagens nas revistas. Tal marca se aproxima de sua participação nos voos nacionais, de 43,6%. Notamos também a presença de personagens *transgênero*, que correspondem a apenas 0,4% do total, como revela o gráfico abaixo:

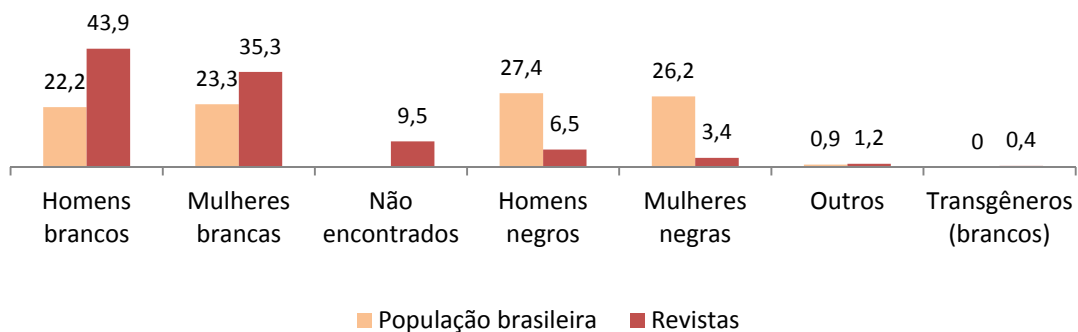
**Gráfico 2:** Gênero na População Brasileira x Passageiros x Revistas (%)



Fonte: GEMAA

Ao combinar cor e gênero constatamos que as mulheres negras são as mais subrepresentadas em relação à sua parcela na população (26,2%), sendo apenas 3,4% das personagens nas revistas; seguidas pelos homens negros que são 6,5% nas revistas para 27,4% de participação na população.<sup>2</sup> As mulheres e os homens brancos estão superrepresentados e é importante mencionar que os 0,4% de personagens transgênero são todos brancos.

**Gráfico 3:** Grupos de cor e gênero (%)

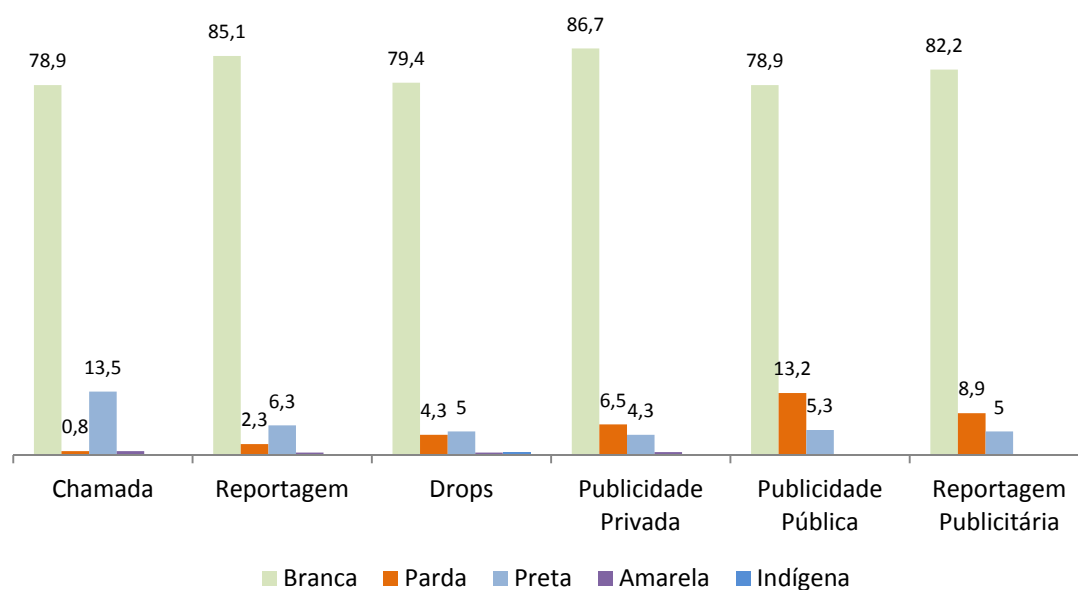


<sup>2</sup>Atribuimos a categoria “negro” ao conjunto de pretos e pardos, cujas estatísticas estão muito próximas. Tal agregação tem por fim a melhor observação dos resultados.

Fonte: GEMAA

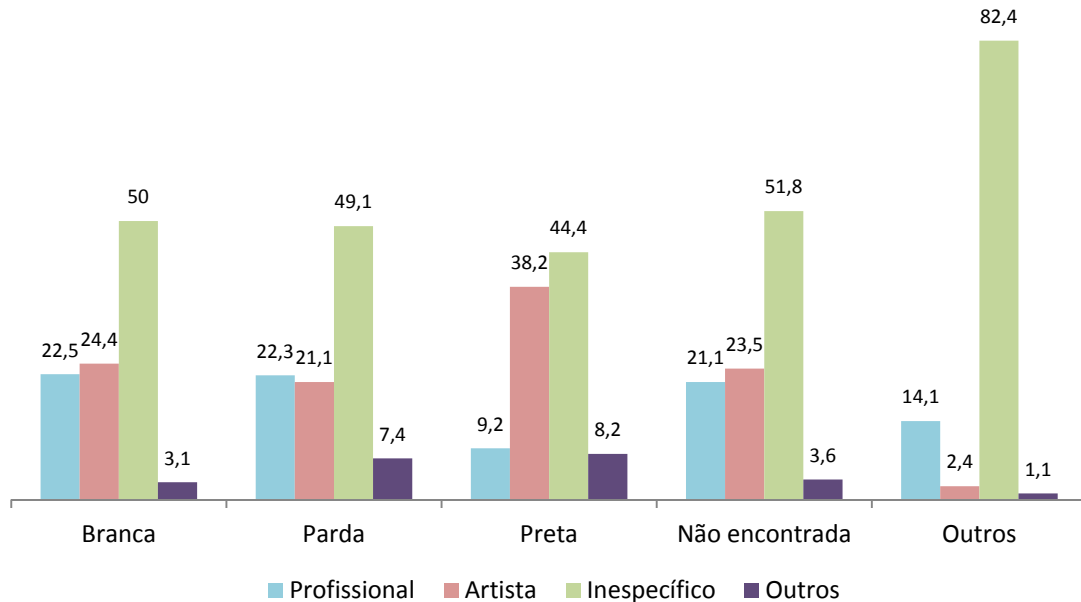
As revistas de bordo, ao modo das revistas comerciais de variedades, são divididas em seções. Analisamos as que mais se repetiam nos volumes selecionados. Ao final, tivemos seis categorias, mostradas no gráfico (4) abaixo, relacionadas à cor dos personagens.

**Gráfico 4:** Tipo de texto x Cor/Raça (%)



Fonte: GEMAA

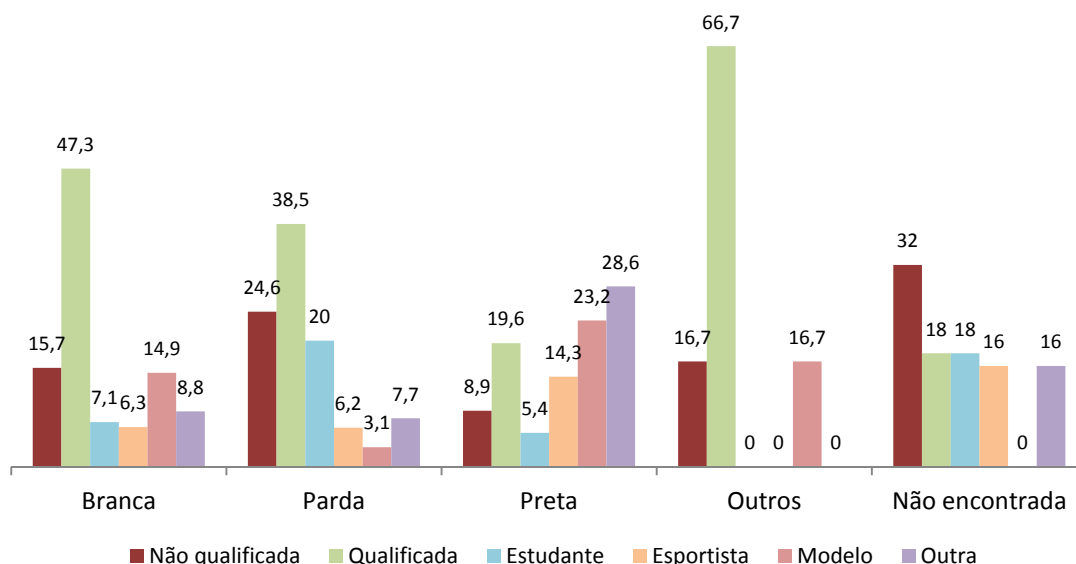
Os personagens pardos aparecem principalmente na Publicidade Pública (13,2%), o que pode indicar uma tentativa do governo de representar o maior grupo racial da população do país, ainda que mesmo nessa categoria eles sejam severamente subrepresentados. Os pretos aparecem mais nas chamadas – imagens em páginas como o sumário, que introduzem o conteúdo que está por vir – (13,5%) e nas reportagens (6,3%), dado que parece estar relacionado à ocupação dessas pessoas. O gráfico 5 mostra que 38,2% dos pretos que aparecem são artistas, enquanto que para os outros grupos raciais há um equilíbrio maior entre a representação enquanto artistas e profissionais.

**Gráfico 5:** Atividade x Cor/Raça (%)

Fonte: GEMAA

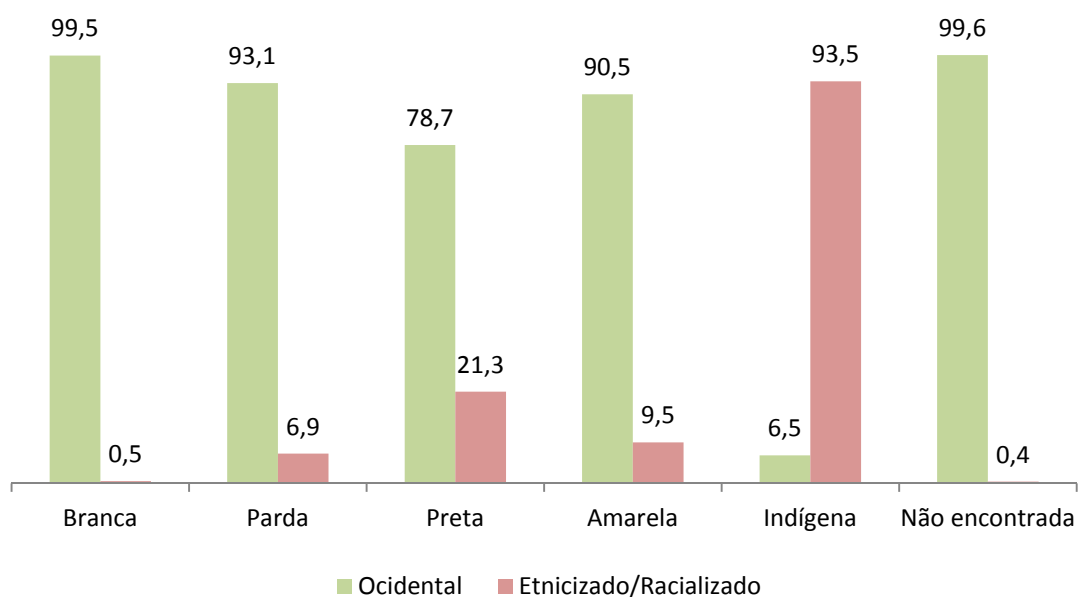
Freqüentemente não foi possível identificar o ramo de atividade ou profissão da pessoa fotografada ou representada. Também é de se esperar que artistas sejam sobre-representados em revistas de variedades como essas. Feitas essas ressalvas, é significativo notar o desequilíbrio racial dos seres humanos representados nas páginas das revistas, o qual afeta os pretos, em particular.

No gráfico 6, vemos que são as profissões qualificadas – aquelas que precisam de educação formal para serem exercidas e que comumente são melhor remuneradas, como pessoa de negócios, engenheiro, químico, professor, etc – que mais aparecem entre quase todos os grupos raciais encontrados. Os pretos, porém, são principalmente representados como modelos (23,2%) e são o grupo mais representado como esportistas (14,3%). Os pardos, curiosamente, são os que mais são representados como estudantes (20%) e menos como modelos, apenas 3,1%, mas tal resultado por estar enviesado pelo fato de aparecerem mais em propagandas governamentais.

**Gráfico 6:** Profissão x Cor/Raça (%)

Fonte: GEMAA

A maneira como os indivíduos e grupos humanos são representados revela bastante a identidade daquele que faz a representação, isto é, a mirada que constitui o Eu e os Outros. Utilizamos o par de conceitos opostos “ocidentalizado vs. etnicizado” para tentar capturar a alterização da raça em termos culturais, isto é, se pessoas vestidas ou engajadas em comportamentos não-ocidentais estão associadas a diferentes grupos de cor ou raça. Por ocidentalizado tomamos todas as pessoas representadas em atividades normais de trabalho ou lazer, com roupas sem qualquer caracterização de especificidade cultural, já o etnicizado é aquele indivíduo que se apresenta em trajes e/ou comportamentos “exóticos”, claramente não ocidentais.

**Gráfico 7: Representação x Cor/Raça (%)**

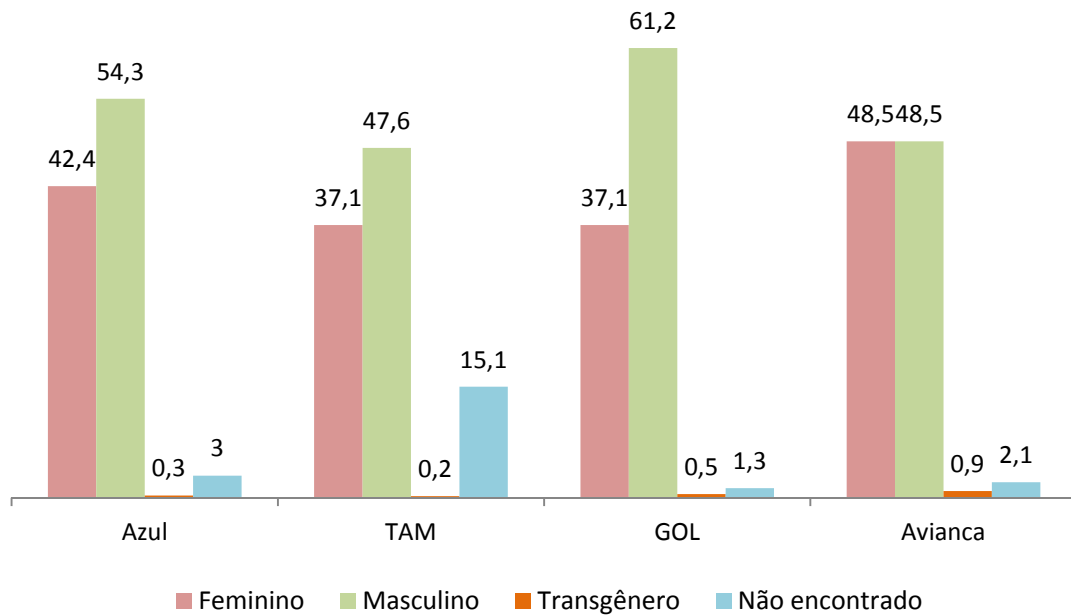
Fonte: GEMAA

A proporção de brancos “ocidentais” é praticamente 100%, isto é, esse grupo humano não é objeto de etnicização nas páginas das revistas de bordo. O que salta aos olhos é a sobrerrepresentação de pardos e particularmente de pretos como etnicizados. Ou seja, as revistas têm uma propensão forte colocar poucos pretos em suas páginas e, quando colocam, eles frequentemente aparecem como indivíduos etnicizados, marcados pela alteridade cultural.

### Diferentes companhias, diferentes representações

Nessa seção investigamos comparativamente os perfis de representação de gênero e raça nas revistas de diferentes companhias. O gráfico 8, abaixo, mostra que a revista da Gol é a que mais superrepresenta homens (61,2%), ao passo que a Avianca tem uma proporção equilibrada de homens e mulheres.

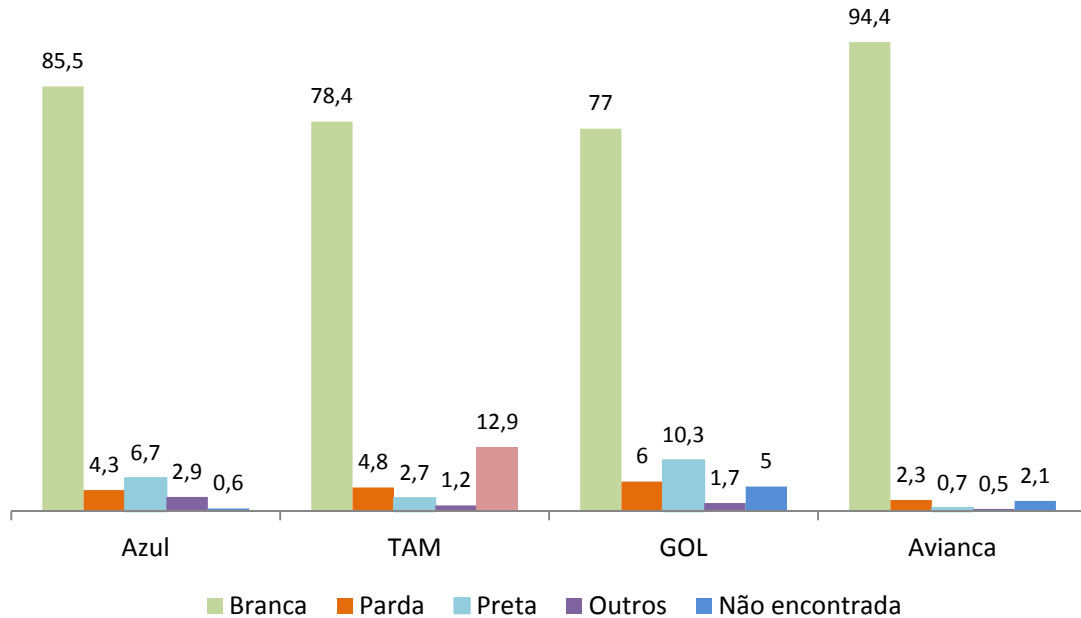


**Gráfico 8: Revistas x Gênero (%)**

Fonte: GEMAA

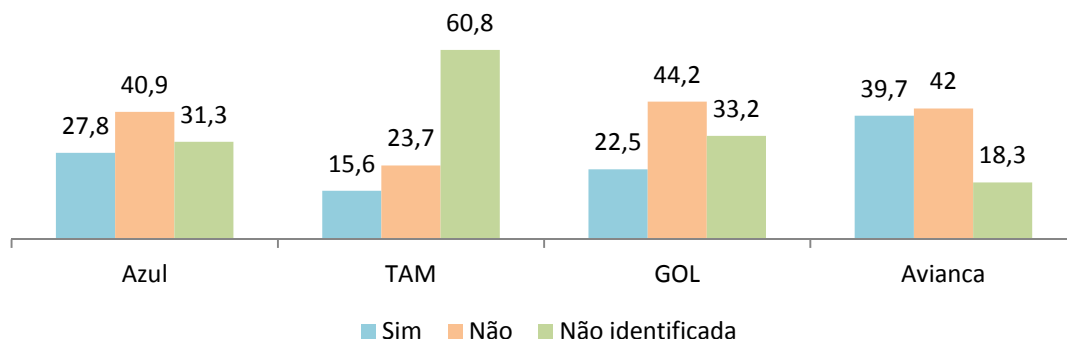
No gráfico 9 vemos que, se por um lado a Gol é a companhia que mais contém homens nas páginas de suas revistas de bordo, é também a que mais representa pretos (10,3%). As três companhias brasileiras têm distribuições raciais parecidas, com aguda sub-representação de pardos. A Avianca, única companhia estrangeira, tem praticamente só brancos em suas revistas, apesar da constituição racial da Colômbia, seu país de origem e segundo país da América Latina com maior porcentagem de negros, ser muito similar à do Brasil. Em outras palavras, distorção aguda se dá se tomarmos tanto o país de origem como o de operação da companhia.

**Gráfico 9: Revistas x Cor/Raça (%)**



Fonte: GEMAA

Uma das características importantes da branquidade, que inclusive compõem discursos de supremacia ariana, é a supervalorização de características fenotípicas próprias do norte da Europa, dos “superbrancos” ou “branco total”. Classificamos nessa categoria os personagens loiros, ruivos e/ou com olhos azuis ou verdes, características incomuns mesmo entre os brancos brasileiros e que muitas vezes não podem ser observadas nas fotografias.

**Gráfico 10:** Revistas x Branco total (%)

Fonte: GEMAA

Não há estimativas confiáveis para a proporção de superbrancos no Brasil, mas é sabido que em Portugal aproximadamente 11% da população é loura ao nascer. Sendo que os portugueses são o principal grupo europeu que imigrou para o Brasil e que africanos subsaarianos e indígenas não apresentam essa característica fenotípica, é de se esperar que a proporção de louros na população brasileira seja ainda menor (Coon, 1972). Some-se a isso o fato de que a imensa maioria das pessoas que nascem louras se tornam castanhas no decorrer da vida, dado que diminuiu ainda mais a proporção de pessoas com essa característica na população. Dito isso, há duas maneiras de ler os dados acima. Na primeira, mais conservadora, podemos agregar os não identificados à categoria não-superbranco. Ainda assim, a proporção de superbrancos seria de aproximadamente um quarto nas revistas da Gol e Azul, ou seja, bastante alto. A Avianca está em outro patamar de branquidade, com 40% de superbrancos em suas páginas – tais índices não são naturais nem nos países do norte da Europa, onde a porcentagem de louros é mais alta.

Se adotarmos outra interpretação, e descontarmos a proporção de não identificados, ou seja, compararmos somente aqueles explicitamente superbrancos ou não, o resultado se altera parcialmente. Tal comparação faz sentido, pois as pessoas não identificadas são geralmente aquelas que aparecem tão pequenas ou de soslaio na foto que sequer é possível determinar sua cor de pele ou cabelo. Os identificados são aqueles que estão claramente representados nas fotografias, ou seja, cuja identificação não é duvidosa. Quando fazemos essa operação, mesmo as

revistas da TAM, que eram as que proporcionalmente menos superbrancos tinham saltam para 66% de pessoas nesta categoria, ou seja, para cada dois superbrancos temos três não-superbrancos – uma representação populacional totalmente distorcida. Enquanto na Azul a proporção é similar à da TAM, a Gol obtém um escore de 1 para 2. Por fim, a Avianca continua a liderar também nessa metodologia de comparação, com uma proporção de quase 1 para 1, que é uma distorção aguda para qualquer população do planeta, quanto mais para as de países como Brasil e Colômbia.

## Considerações Finais

Nesse texto para discussão mostramos primeiramente que houve clara democratização dos serviços de transporte aéreo de pessoas em nosso país, tanto no que diz respeito ao número bruto de passageiros transportados quanto na distribuição desses passageiros por faixas de renda. Também descobrimos não haver grande desproporção de gênero nos passageiros de voos domésticos e praticamente nenhuma em voos internacionais. Não pudemos auferir os dados de raça, contudo, por não haver fontes confiáveis disponíveis para tal.

Ao examinarmos o perfil dos seres humanos retratados nas revistas de bordo, tendo como pano de fundo de comparação dados sobre o transporte aéreo de passageiros e sobre a população brasileira em geral, notamos uma série de distorções. Primeiro uma super-representação de brancos nas fotografias e desenhos, e correspondente sub-representação de pretos e pardos, sendo que a de pardos é aguda, correspondendo a um décimo de sua representação na população do país.

No que toca a proporção de gênero notamos uma ligeira distorção nas representações das revistas em relação à população do país, da ordem de 20%, mas quase nenhuma em relação à proporção de gênero dos passageiros em voos nacionais. Isto é, as revistas representam bem os clientes das companhias em voos nacionais no quesito gênero, pelo menos nesse plano quantitativo e genérico da análise.

Se agregarmos pretos e pardos como negros, e compararmos os quatro grupos populacionais principais, homens negros, mulheres negras, mulheres brancas e homens brancos, notamos de cara que eles, homens, são quase equivalentes em proporção, variando do extremo inferior de 22,2% para homens brancos para o superior de 27,4% para homens negros, na população geral. Ao adicionarmos as proporções de representação nas revistas constatamos a cor é o principal fator de desigualdade, com os brancos de qualquer gênero sendo super-representados e os negros subrepresentados. E a diferença é brutal. Entre os homens, os brancos são mais de 8 vezes mais representados que os negros, e as brancas são quase 12 vezes mais representadas que as negras. Tais proporções dispensam maiores comentários.

Quando desagregamos os tipos de matéria ou texto das revistas em relação à representação de raça outro dato digno de nota surge. A presença de pardos e pretos se dá majoritariamente nas publicidades e não no material “jornalístico” produzido pelas revistas. A conclusão é simples, porém chocante. O material jornalístico praticamente só trata de brancos.

A análise da variável ocupação revela uma sutileza. É fato que revistas de variedades como essas tendem a dar bastante visibilidade a atividades artísticas. De fato, artistas são frequentemente representados em todas as categorias de raça. Contudo, enquanto brancos e pardos exibem proporções similares de artistas se comparados a outros profissionais, um pouco superior a 20%, e numa proporção aproximada de 1 para 1 com outros profissionais, pretos atingem a marca de quase 40% de artistas, quatro vezes superior às vezes em que aparecem como profissionais.

Quando dissecamos as profissões, notamos que os brancos lideram na proporção de profissionais qualificados, com os pardos não muito atrás e os pretos severamente subrepresentados, com menos de metade da proporção dos brancos nessa categoria. A super-representação expressiva dos pretos se dá nas profissões de esportista e modelo.

Essas marcações de cor associadas às atividades e profissões apontam para a exotização dos pretos em particular, interpretação corroborada pela análise da

etnicização dos personagens. Enquanto que brancos são praticamente sempre representados como ocidentais e pardos muito frequentemente, pretos alcançam mais de 20% de representações etnicizadas, um quesito no qual os indígenas são campeões. Tais dados de análise quantitativa apontam para a necessidade um exame mais detalhado dessa representação que infelizmente não podemos fazer no presente trabalho.

Quando comparamos as companhias no quesito representação de raça, notamos que as brasileiras estão mais próximas entre si, mostrando viés consistente em prol dos brancos, ao passo que a Avianca lidera na super-representação de brancos. A forte presença de superbrancos foi notada nas revistas de todas as companhias, mas novamente a Avianca se destacou nesse quesito, atingindo uma proporção de quase 40% do total de brancos retratados.

Esse estudo preliminar aponta para a presença de graves distorções na representação dos seres humanos em revistas de bordo no que toca particularmente o quesito cor de pele ou raça. Há traços inequívocos de branquidade nessas práticas de representação, particularmente se esse conceito é entendido como a normalização do branco vis-a-vis a exclusão ou exotização dos não-brancos. Identificamos as duas coisas nesse material. No nosso entender, é impossível atingirmos uma sociedade mais igualitária e inclusiva se essas práticas de representação enviesada não forem revisadas o quanto antes.

## Referências:

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Anuário do Transporte Aéreo 2015, volume único, 1. edição, Agência Nacional de Aviação Civil, 2015.

CANDIDO, Marcia Rangel; CAMPOS, Luiz Augusto & FERES JÚNIOR, João. “A Cara do Cinema Nacional”: gênero e raça nos filmes nacionais de maior público (1995-2014)”. Textos para discussão GEMAA, n. 13, 2016, pp. 1-20.

COON, Carleton S. (1972), *The races of Europe*. Westport, Conn., Greenwood Press.



INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD 2015). Rio de Janeiro: IBGE, 2015. Disponível em:

[ftp://ftp.ibge.gov.br/Trabalho\\_e\\_Rendimento/Pesquisa\\_Nacional\\_por\\_Amostra\\_de\\_Domicilios\\_anual/2015/Sintese\\_Indicadores/Indicadores/](ftp://ftp.ibge.gov.br/Trabalho_e_Rendimento/Pesquisa_Nacional_por_Amostra_de_Domicilios_anual/2015/Sintese_Indicadores/Indicadores/)>Acesso em: 23 de junho de 2017.

PAIXÃO, Marcelo. 500 anos de solidão: ensaio sobre as desigualdades raciais no Brasil. Editora Appris, Rio de Janeiro, 1. Ed. 2013.

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Relatório Executivo O Brasil que Voa. Brasília: SAC/PR, 2015.

## Como citar

Feres Júnior, João e Martins, Cleissa Regina. Gênero e Raça nas Revistas de Bordo. *Textos para discussão GEMAA*, n. 15, 2017, pp. 1-19.