

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS/GV
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO**

Tainara de Oliveira

**O impacto da pandemia da COVID-19 nos profissionais do aeroporto de
Governador Valadares-MG**

Tainara de Oliveira

**O impacto da pandemia da COVID-19 nos profissionais do aeroporto de
Governador Valadares-MG**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Instituto de Ciências Sociais Aplicadas/GV da Universidade Federal de Juiz de Fora como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Administração.

Orientador: Prof. Dr. Denis Alves Perdigão

Governador Valadares

2022

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração automática da Biblioteca Universitária da UFJF, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Oliveira, Tainara.

O impacto da pandemia da COVID-19 nos profissionais do aeroporto de Governador Valadares-MG / Tainara Oliveira. -- 2022.
36 f.

Orientador: Denis Alves Perdigão

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Campus Avançado de Governador Valadares, Instituto de Ciências Sociais Aplicadas - ICSA, 2022.

1. Companhias Aéreas. 2. Covid-19. 3. Governador Valadares. I. Perdigão, Denis Alves , orient. II. Título.

Tainara de Oliveira

**O impacto da pandemia da COVID-19 nos profissionais do aeroporto de
Governador Valadares-MG**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Instituto de Ciências Sociais Aplicadas/GV da Universidade Federal de Juiz de Fora como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Administração.

Aprovada em 22 de fevereiro de 2022

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Denis Alves Perdigão - Orientador
Universidade Federal de Juiz de Fora

Prof. Dra. Juliana Goulart Soares do Nascimento
Universidade Federal de Juiz de Fora

Prof. Dr. Leonardo Lemos da Silveira Santos
Universidade Federal de Juiz de Fora

Dedico este trabalho ao meu avô Manoel (*in memoriam*), que com certeza está orgulhoso ao ver a primeira neta se formando na faculdade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por me sustentar e não me abandonar nos momentos em que não acreditei que fosse capaz, por cuidar tão bem de mim mesmo sem eu merecer e me permitir realizar todos os meus sonhos.

Agradeço aos meus pais Nelma e Elias por todo amor dedicado a mim, por todo o esforço que fizeram para que o estudo fosse prioridade na minha vida. Agradeço por nunca desistirem de mim, por todo apoio ao longo desses anos e por todos os ensinamentos que me tornaram quem eu sou hoje, obrigada!

Agradeço ao meu marido Patrick por tudo que fez por mim ao longo desses 8 anos que estamos juntos e principalmente por todo apoio que recebi desde que cheguei em Governador Valadares, por todo amor e paciência ao longo de toda minha graduação. Por todas as vezes que estive ao meu lado, nos momentos bons e ruins, obrigada!

Agradeço aos meus irmãos Elias Junior, Maria Eduarda, Isabella Vitória e João Miguel por serem o motivo pelo qual eu nunca desisti, por vocês eu quero sempre ser alguém melhor e dar o melhor exemplo, eu amo vocês!

Agradeço a todos os meus amigos de longa data, em especial a minha melhor amiga Daniela, por todos os conselhos e por todas as vezes que estive ao meu lado quando precisei. Agradeço também aos amigos que conquistei ao longo desses anos, em especial a Hozana, Lucas e Mariana por dividirem comigo todos os momentos, bons e ruins da graduação, sem vocês eu não teria chegado tão longe, obrigada!

Por fim, agradeço ao meu orientador Prof. Dr. Denis por todo apoio durante a elaboração deste trabalho, por dividir todo seu conhecimento e compartilhar comigo a paixão pela aviação, o que fez toda a diferença para que este trabalho fosse concluído.

“Se o seu tempo vale alguma coisa, viaje de avião. Se não, você pode muito bem andar! ”

(Will Rogers, 1930)

RESUMO

O presente estudo tem como principal foco abordar os impactos da pandemia no setor aéreo brasileiro, identificando os efeitos causados nos trabalhadores do setor, com foco no aeroporto de Governador Valadares - MG. Para tanto, foi necessário conhecer os profissionais do aeroporto e identificar os impactos causados pela pandemia do Covid-19 nesses profissionais, bem como analisar as ações tomadas frente aos impactos identificados. A presente pesquisa justifica-se pela necessidade de entender como os trabalhadores do setor foram afetados e entender a importância deste setor para o enfrentamento da COVID-19. O presente estudo consiste em pesquisa de caráter qualitativa, a partir da coleta de dados através de documentos e entrevista semiestruturada. Com o levantamento de informações ao longo da pesquisa e da análise das informações, foi possível concluir que a perda de funcionários tende a acarretar transtornos significativos, uma vez que a contratação de substitutos requer busca por pessoas qualificadas e treinamento, exigindo muito tempo para adequação dos processos. Diante desse cenário, os responsáveis pelo aeroporto do município optaram pela manutenção da equipe, por acreditarem que a crise poderia ser superada, optou-se pela manutenção de toda a equipe, por meio de escalonamento, evitando aglomeração.

Palavras-chave: Companhias Aéreas. Covid-19. Governador Valadares.

ABSTRACT

The main focus of the present study is to address the impacts of the pandemic on the Brazilian air sector, identifying the effects on workers in the sector, focusing on the Governador Valadares - MG airport. To do so, it was necessary to get to know the airport professionals and identify the impacts caused by the Covid-19 pandemic on these professionals, as well as analyze the actions taken in the face of the identified impacts. The present research is justified by the need to understand how workers in the sector were affected and to understand the importance of this sector in dealing with COVID-19. The present study consists of qualitative research, based on data collection through documents and semi-structured interviews. With the collection of information during the research and analysis of the information, it was possible to conclude that the loss of employees tends to cause significant inconvenience, since the hiring of substitutes requires the search for qualified people and training, requiring a lot of time to adapt the employees. Law Suit. Faced with this scenario, those responsible for the municipality's airport chose to maintain the team, believing that the crisis could be overcome, it was decided to maintain the entire team, through staggering, avoiding agglomeration.

Keywords: Airlines. Covid-19. Governador Valadares.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	– Hidroavião Dornier-Wal, usado pela Condor Syndikat em seu primeiro voo.....	15
Figura 2	– Campo de Aviação no Bairro de Lourdes na década de 50.....	19
Figura 3	– Campo de Aviação no Bairro de Lourdes na década de 50.....	19
Figura 4	– Atual Aeroporto de Governador Valadares.....	20
Figura 5	– Prospecção pós-reforma do aeroporto divulgada pelo Minfra.....	21
Figura 6	– Dados do transporte aéreo doméstico em maio de 2020.....	22
Figura 7	– Dados do transporte aéreo doméstico em maio de 2021.....	23
Figura 8	– Movimentação de passageiros no Aeroporto de Governador Valadares em 2020.....	26
Figura 9	– Movimentação de passageiros no Aeroporto de Governador Valadares em 2020.....	27
Figura 10	– Movimentação de aeronaves no aeroporto de Governador Valadares em 2020.....	28
Figura 11	– Movimentação de cargas no aeroporto de Governador Valadares em 2020.....	28

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	–	Funcionários do Aeroporto de Governador Valadares - MG.....	29
----------	---	---	----

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 REFERENCIAL TEÓRICO	14
2.1 O SETOR DE TRANSPORTE AÉREO BRASILEIRO	14
2.2 OS TRABALHADORES DO SETOR	18
2.3 O AEROPORTO DE GOVERNADOR VALADARES	18
2.4 A PANDEMIA DA COVID-19 E SEU IMPACTO NO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO	21
3 METODOLOGIA	24
4 DESCRIÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS	26
4.1 IMPACTOS CAUSADOS PELA PANDEMIA DA COVID-19 NO AEROPORTO DE GOVERNADOR VALADARES - MG	26
4.2 PROFISSIONAIS DO AEROPORTO DE GOVERNADOR VALADARES - MG	28
4.3 IMPACTOS CAUSADOS PELA PANDEMIA DA COVID-19 NOS FUNCIONÁRIOS DO AEROPORTO DE GOVERNADOR VALADARES-MG DE ACORDO COM A PERCEPÇÃO GERENCIAL DA INSTITUIÇÃO E AS AÇÕES TOMADAS FRENTE A ESSES IMPACTOS	30
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
REFERÊNCIAS	34

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho traz como tema os impactos da pandemia no setor aéreo brasileiro e aborda os efeitos causados nos trabalhadores do setor, com foco no aeroporto de Governador Valadares-MG.

A partir da declaração oficial de pandemia envolvendo a COVID-19 pela Organização Mundial da Saúde (OMS), no dia 11 de março de 2020, houve o fechamento de inúmeras fronteiras para estrangeiros e, em consequência, foram fechados os aeroportos para a realização de operações de caráter internacional, o que acarretou o cancelamento de voos, realização de viagens com jatos carregando poucos passageiros, além de frotas completas de aviões parados. Os aeroportos que permaneceram em funcionamento passaram a ter de cumprir um conjunto de formalidades e exigências alfandegárias de imigração e saúde, com regulamentação diferenciada, com base nas normas e decisões de cada país (DECEA, 2019).

Diante da pandemia da COVID-19, o setor de aviação civil experimentou queda nas operações. No Brasil, houve uma queda significativa nas movimentações aéreas quando comparados os anos de 2019 e 2020. Em um primeiro momento, devido ao fechamento das fronteiras, que afetou as operações internacionais e posteriormente, com o aumento dos casos confirmados da doença e o medo de contaminação que atingiu a população. Cerca de 80% da malha aérea mundial foi afetada, gerando uma crise no setor de aviação civil mundial. São elevados os custos que possuem as companhias aéreas na realização de suas operações, o que fez com que grande parte delas experimentassem intensas dificuldades financeiras, levando muitas empresas a promoverem uma significativa redução em suas atividades. Frente a esse contexto, levantou-se o seguinte questionamento: Como a pandemia da COVID-19 impactou os profissionais do setor aéreo no aeroporto de Governador Valadares - MG?

O trabalho teve como objetivo principal analisar os impactos causados pela pandemia da COVID-19 nas atividades profissionais dos trabalhadores do aeroporto de Governador Valadares, no ano de 2020. Como objetivos específicos buscou-se:

- Apresentar os impactos causados pela pandemia da COVID-19 no setor aéreo brasileiro;
- Identificar os profissionais do aeroporto de Governador Valadares - MG;
- Identificar os impactos causados pela pandemia da COVID-19 no aeroporto de Governador Valadares - MG;
- Identificar os impactos causados pela pandemia da COVID-19 nos funcionários do aeroporto de Governador Valadares - MG de acordo com a percepção gerencial da instituição, bem como analisar as ações tomadas frente aos impactos identificados.

O Brasil e o mundo enfrentam uma de suas piores crises na saúde e na economia em razão da pandemia da COVID-19, além dos profissionais da saúde, os profissionais do setor aéreo são cruciais para o enfrentamento desta situação de adversidade. Sem o trabalho desses profissionais, não há como transportar, com a urgência necessária, medicamentos, vacinas, equipe médica e insumos aos locais mais distantes. Sendo assim, a pesquisa justifica-se por ser necessário compreender como a pandemia afetou os profissionais deste setor para que dessa forma seja possível que eles continuem exercendo suas funções com êxito no combate à COVID-19, visto que, inúmeras pessoas tendem a viajar com frequência para encontrar familiares, amigos, lazer, atividades laborais, dentre outras. Com o invento dos aviões, a humanidade experimentou relevantes mudanças no seu cotidiano, o que acabou por interligar culturas e povos em um curto lapso temporal.

O mundo globalizado trouxe mudanças para a forma como a sociedade vive e como consequência, as atividades de comércio e viagens acabaram se tornando propagadores de doenças, o que acabou sendo impactado pela COVID-19, provocando alterações na quantidade de viajantes, destinos, visando minimizar as possibilidades de contaminação, cabendo aos viajantes o cumprimento de medidas protetivas. Levando-se em consideração que os aviões são considerados a forma de transporte mais segura, por estar o mundo vivendo tempos tão difíceis para a aviação, devido ao novo Coronavírus, pode colocar em risco a saúde e a vida dos passageiros, e em consequência todo o segmento de transporte aéreo.

A presente pesquisa foi construída a partir de uma revisão de literatura qualitativa e de caráter bibliográfico, cujo desenvolvimento se deu por meio de revistas, periódicos e artigos, selecionados em sites de bancos de dados e livros. O período do material varia entre os anos de 2000 a 2021. Dentre as principais obras e autores que abordam o assunto de maneira contributiva e enriquecedora, destacam-se Abreu (2008), Fajer (2009), Oliveira (2007) e Castro (2019).

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Neste capítulo são abordados os principais assuntos que embasam e discutem a temática proposta neste trabalho, sendo abordados os autores de maior destaque e suas ideias, trazendo um contexto válido para defesa das ideias discutidas.

2.1 O SETOR DE TRANSPORTE AÉREO BRASILEIRO

O setor de transporte aéreo no Brasil, ainda que recente, passou por mudanças consideráveis em sua estrutura e funcionamento ao longo dos anos (HELMS, 2010). Para contextualizar tais mudanças, é importante salientar o que o Código Brasileiro de Aeronáutica, disposto na Lei 7.565/86, define sistema como sendo um “conjunto de órgãos e elementos relacionados entre si por finalidade específica, ou por interesse de coordenação, orientação técnica e normativa, não implicando em subordinação hierárquica” (BRASIL, 1986). Portanto, o setor do transporte aéreo é definido como um sistema composto por organizações, pertencentes a pessoas jurídicas de direito público e pessoas físicas e/ou jurídicas de direito privado que possuam como atividade de atuação o transporte aéreo (ABREU, 2008).

A fundação do Aero Club Brasileiro (atualmente chamado Aeroclub do Brasil), em 14 de outubro de 1911, é considerada o berço da aviação brasileira, sendo o primeiro a ser inaugurado no país. O primeiro campo de aviação do Aeroclub foi construído onde hoje se encontra a Base Aérea dos Afonsos no Rio de Janeiro-RJ e pertence a Força Aérea Brasileira. A Escola Brasileira de Aviação funcionou nesse local até o ano de 1919, quando o Exército Brasileiro precisou das instalações para inaugurar sua própria Escola de Aviação Militar. O Aeroclub voltou a ter um campo somente em 1936, em Manguinhos-RJ, onde funcionou até o final da década de 1950 (AEROCLUBE DO BRASIL, 2021). Em 1968, através da Lei 5.404, o Aeroclub foi finalmente reconhecido como um marco histórico da aviação brasileira:

§ 2º O Aeroclub do Brasil, fundado em 14 de outubro de 1911 e primeira entidade da aviação brasileira com existência legal, por seu pioneirismo e pela implantação da mentalidade aeronáutica a que deu curso, é considerado integrante das tradições nacionais na área aeronáutica (BRASIL, 1968).

Apesar do reconhecimento, o Aeroclub voltou com suas atividades somente em 1972, no Aeródromo de Jacarepaguá, onde permanece desde então. Em 1912, foi realizado o primeiro pedido para exploração do transporte de cargas e correspondências no país. Mas apenas em 1918 a autorização foi concedida e estabelecia que o serviço fosse executado sem monopólio

ou privilégio (CNT, 2015).

No dia 1º de janeiro de 1927, com o intuito de convencer o Governo Federal que o transporte aéreo era seguro, foi realizado pela Condor Syndikat o voo que ficou conhecido como sendo “o início da aviação comercial do Brasil”. O voo levou o então ministro da Viação e Obras Públicas, Victor Konder, para Santa Catarina. Em 26 de janeiro de 1927, a empresa tornou-se a primeira empresa aérea a adquirir concessão para transportar passageiros e correspondências na rota entre o Rio de Janeiro e Porto Alegre (SMITH, 2002).

Entretanto, somente no dia 3 de fevereiro de 1927 a Condor Syndikat realizou o primeiro voo comercial transportando passageiros em um hidroavião, modelo Dornier-Wal, chamado Atlântico.

Figura 1 - Hidroavião Dornier-Wal, usado pela Condor Syndikat em seu primeiro voo



Fonte: Varig-Airlines (2019).

Com o aumento na demanda de passageiros, percebeu-se a necessidade de fiscalizar o transporte aéreo. Então, em 1931, foi criado o Departamento de Aeronáutica Civil. Em setembro de 1969, seu nome foi modificado para Departamento de Aviação Civil (DAC), permanecendo sob o Comando da Aeronáutica até março de 2006, quando foi substituído pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2021). Em 1938, foi criado o Primeiro Código Brasileiro do Ar por meio do Decreto-Lei nº 483. Este foi revogado em 1966 pelo Decreto-lei nº 32, que ficou conhecido como o Segundo Código Brasileiro do Ar, que, por sua vez, em 1986 foi revogado pela Lei nº 7.565, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, atualmente em vigência (BARROS, 2017).

A partir de 1940, o setor de transporte aéreo no país passou por fortes mudanças. Segundo Silva (2006), essas mudanças foram impulsionadas “em função das aeronaves americanas excedentes de guerra, adquiridas a baixo custo e em boas condições de financiamento, o que permitiu o surgimento de inúmeras empresas aéreas, quase todas funcionando, no entanto, com estrutura econômica precária” (SILVA, 2006).

Com o aumento de aeronaves no espaço aéreo, houve mudanças no que diz respeito à regulação do setor. Em 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica por meio do Decreto-Lei nº 2.961. A partir da criação do Ministério, o Departamento de Aeronáutica Civil deixou de ser um órgão civil e se tornou um órgão militar (BARROS, 2017), conforme instituído em seu artigo 14, que diz: “São transferidos para o Ministério da Aeronáutica ficando a ele desde logo incorporados, a Diretoria de Aeronáutica do Ministério da Guerra, a Diretoria de Aviação do Ministério da Marinha e o Departamento de Aeronáutica Civil do Ministério da Viação e Obras Públicas” (BRASIL, 1941).

Em razão do grande número de empresas aéreas no mercado, em 1950 o setor passou por momentos difíceis que resultaram em falências e fusões. Na década de 1960, devido a uma crise econômica que afetou a aviação civil, o governo federal interveio dando assistência para que novas fusões fossem realizadas e o transporte aéreo brasileiro passou a contar com apenas quatro companhias aéreas: VARIG, VASP, Transbrasil e Cruzeiro do Sul (FAJER, 2009).

A partir dessa intervenção, Helms (2010) afirma que “houve uma regulação estrita nos anos de 1960 até meados da década seguinte, uma regulação mais intensa de 1975 até a primeira metade da década de 1980 e uma regulação menos intensa, [...], a partir do início dos anos 1990” (HELMS, 2010). Para Oliveira (2007), a primeira e a última fase são vistas como as mais importantes:

O setor de transporte aéreo no Brasil passou por duas grandes reformas regulatórias ao longo dos últimos 35 anos: a introdução da regulação estrita (“competição controlada”), associada a mecanismos de desenvolvimento regional, entre o final dos anos 1960 e início da década de 1970, e a política de “flexibilização”, introduzida no início da década de 1990. Ao longo dessas quatro décadas de políticas governamentais para o setor, esses foram os dois marcos regulatórios mais notáveis e capazes de influenciar ainda hoje o debate sobre a regulação do setor (OLIVEIRA, 2007, p 134).

O período regulatório compreendido entre 1973 a 1986 é apresentado por Oliveira (2007) como sendo o período da “regulação com política industrial”, onde o objetivo do governo foi a instalação de instrumentos de regulação e políticas de desenvolvimento voltadas para controlar os preços e a quantidade de voos, bem como, a proibição da entrada de novas companhias aéreas.

A expressão “transporte aéreo” remete a um pensamento equivocadamente de se tratar somente de transporte de passageiros, devido a sua relevância hoje em dia (NOVAES, 1993). Mas, a aviação civil, desde seus primórdios no início do século XX, trouxe, também, mudanças significativas para o setor de transportes de cargas, já que o principal meio de transporte de pessoas, cargas e correspondências era, até então, por via terrestre e fluvial. O sistema como um todo tornou-se indispensável. Os desenvolvimentos tecnológicos, bem como, o estímulo do setor público e privado levou a uma revolução do comércio mundial (HORONJEFF *et al.*, 2010; SMITH, 2002).

Salgado *et al.* (2010) ressalta que o transporte aéreo é um setor considerado pelo governo e por analistas como ‘estratégico’ devido a certas características, como, inserção internacional do país, importância na economia, impactos no crescimento econômico, geração de investimentos, etc.

O tráfego internacional de passageiros e cargas é um fator importante para inserir o país em relações geopolíticas, além de fortalecer o desenvolvimento da economia, já que em momentos de crescimento econômico o fluxo de viagens cresce mais que a renda, beneficiando não só o transporte aéreo como também setores diretamente ligados, como é o caso do setor de turismo (SALGADO *et al.*, 2010).

O setor aéreo se expandiu por possuir uma capacidade de oferecer velocidade nas entregas de mercadorias e transporte rápido de passageiros (SMITH, 2002), tornando-se indispensável para as transações internacionais.

Em um relatório sobre o contexto econômico da aviação civil apresentado pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) no ano de 2019, mostra que o setor de transporte aéreo emprega cerca de 65,5 milhões de pessoas em todo o mundo, sendo 10,2 milhões de empregos diretos. As empresas aéreas, serviços de navegação aérea e os aeroportos geram em torno de 3,5 milhões de empregos. Já o setor de fabricação de aeronaves e sistemas emprega quase 1,2 milhões de pessoas. A aviação ainda proporciona por volta de 55,3 milhões de empregos indiretos ligados ao turismo. No ano de 2016, a aviação gerou em torno de 37 milhões de empregos ligados ao turismo, o que promoveu uma colaboração no PIB mundial de aproximadamente 897 bilhões de dólares (ICAO, 2019).

As previsões para o futuro do setor indicam que o fluxo de passageiros e cargas mais que dobre nos próximos vinte anos, além de proporcionar até 2036 cerca de 98 milhões de empregos e gerar por volta de 5,7 trilhões de dólares no PIB, indicando um aumento de 110% se comparado ao ano de 2016 (ICAO, 2019). É importante ressaltar que as previsões são de 2019, e devido a pandemia por COVID-19, podem sofrer mudanças que serão apresentadas.

2.2 OS TRABALHADORES DO SETOR

Os trabalhadores do setor aéreo são divididos em duas categorias: os aeronautas e os aeroviários. O aeronauta é o profissional que desempenha suas funções a bordo da aeronave, mediante contrato de trabalho. Já o aeroviário é o profissional que desempenha suas funções para a empresa aérea em solo (CNT, 2015).

A legislação da profissão de aeronauta foi instituída através da Lei 7.183/84 e, em 2017, a regulamentação passou a ser feita pela Lei 13.475/17 que revogou a lei anterior. A Lei regula o exercício das profissões de piloto e copiloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo e estabelece as competências para cada profissional, além de dispor de regras no que se refere a direitos trabalhistas (BRASIL, 2017).

O Decreto 1.232/62, denomina o aeroviário como sendo o trabalhador que, não sendo aeronauta, exerce função remunerada nos serviços terrestres das empresas aéreas. São também considerados aeroviários os profissionais que exerçam função remunerada em aeroclubes, escolas de aviação civil, bem como, prestadores de serviço de natureza permanente na conservação, manutenção e despacho de aeronaves (BRASIL, 1962).

2.3 O AEROPORTO DE GOVERNADOR VALADARES

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, “o sistema aeroportuário é constituído pelo conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronave, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades (BRASIL, 1986).” Portanto, são considerados aeroportos os aeródromos públicos que possuem instalações que proporcionam fácil acesso às operações das aeronaves e de embarque e desembarque de passageiros e cargas (BRASIL, 1986).

Por volta de 1941 a 1950 foi construído o Campo de Aviação localizado no Bairro de Lourdes (FAMÍLIA LANA, 2014), este que veio a ser o primeiro aeródromo de Governador Valadares. O mesmo foi interdito alguns anos depois por estar muito próximo às casas, o que colocava a segurança dos voos em risco, principalmente nas decolagens e pousos.

No entanto, já havia uma obra de um novo aeroporto que estava parada. Então, em 1959 através da instituição do “Código Municipal” que estabelecia um plano de obras, a construção foi retomada e um novo aeroporto começou a ser construído afastado do perímetro urbano (SANTOS, 2014).

Figura 2 - Campo de Aviação no Bairro de Lourdes na década de 50.



Fonte: Harley Cândido (2021).

Figura 3 - Campo de Aviação no Bairro de Lourdes na década de 50.



Fonte: Harley Cândido (2021).

O novo aeroporto foi inaugurado em 1966. Ele possui em seu sítio aeroportuário um terminal de passageiros com cerca de 555 metros quadrados, estacionamento, além de uma pista de decolagem com 1400 metros de comprimento e 300 metros de largura asfaltada. O Aeroporto Coronel Altino Machado está localizado a cerca de 7 km do centro da cidade, opera somente durante o dia, com voos regulares e ponto de venda de passagens da Azul Linhas Aéreas. A gestão do aeroporto é realizada pela Prefeitura Municipal de Governador Valadares (LABTRANS, 2016).

Figura 4 - Atual Aeroporto de Governador Valadares.



Fonte: Harley Cândido (2021).

Pensando em melhorar o funcionamento do aeroporto, teve início em outubro de 2020 uma reforma para sua ampliação. As obras são destinadas à construção de um novo terminal de passageiros, pátio de aeronaves, central de resíduos, seção contra incêndios, recuperação da pavimentação da pista, ampliação da sala de coordenação de tráfego aéreo, além da aquisição de novos equipamentos para auxiliar a navegação aérea, permitindo a operação com aeronaves maiores. A obra tem um investimento de R\$35,9 milhões custeado pelo Ministério da Infraestrutura. As fases da obra são fiscalizadas pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) e a previsão de conclusão é no primeiro semestre de 2022 (SECRETARIA DE COMUNICAÇÃO E MOBILIZAÇÃO SOCIAL, 2021).

Figura 5 - Prospecção pós-reforma do aeroporto divulgada pelo Minfra.



Fonte: Freitas (2020).

2.4 A PANDEMIA DA COVID-19 E SEU IMPACTO NO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO

A Organização Mundial da Saúde (OMS) recebeu um alerta, no dia 31 de dezembro de 2019, a respeito de casos de pneumonia na cidade de Wuhan, província de Hubei, na República Popular da China. Tratava-se de um novo tipo de coronavírus ainda não identificado em humanos. No dia 7 de janeiro de 2020, a China anuncia a confirmação de um novo coronavírus. Até o momento, sete coronavírus já foram identificados em humanos: HCoV-229E, HCoV-OC43, HCoV-NL63, HCoV-HKU1, SARS-COV, MERS-COV e o novo coronavírus SARS-CoV-2, responsável por causar a doença COVID-19 (OPAS, 2021).

O nome científico do novo coronavírus é SARS-CoV-2. O SARS é uma abreviação de "Severe Acute Respiratory Syndrome", que significa Síndrome Respiratória Aguda Grave. O CoV é uma abreviação de "coronavírus". Por fim, o número 2 é devido a sua semelhança com uma outra espécie de coronavírus, o SARS-CoV (TOZZI *et al.*, 2021).

Em 30 de janeiro de 2020, a OMS anunciou que o novo coronavírus representava uma Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) que significa o mais alto nível de alerta da Organização. A decisão buscou melhorar a logística de controle do surto, através da cooperação mundial para tentar sanar a propagação do vírus. Em 11 de março de 2020, a COVID-19 foi definida pela OMS como uma pandemia, ou seja, o vírus atingiu a população em uma escala global, estando presente em todos os continentes (OPAS, 2021).

A maior parte das pessoas que são infectadas pela COVID-19 tem doença respiratória leve ou moderada e apresenta melhora sem a necessidade de intervenções médicas. Pessoas com comorbidades e idosos possuem maior chance de contrair a doença de forma grave. A melhor forma de prevenção é lavar as mãos com água e sabão, usar álcool em gel e evitar levar as mãos ao rosto, pois o vírus se propaga pela saliva ou secreção nasal de quem se encontra infectado (WORLD HEALTH ORGANIZATION: WHO, 2020).

O vírus da COVID-19 se espalhou de forma rápida por todo o mundo, afetando todos os setores, resultando em graves perdas econômicas e financeiras (ICAO, 2020). Na aviação não foi diferente, ocorreram impactos que terão consequências a longo prazo. Em abril de 2020, a renda com passageiros caiu quase 94% se comparada com abril de 2019, impactando as empresas aéreas e todos que compõem o setor (AVIATION BENEFITS BEYOND BORDERS, 2020).

No Brasil, os impactos na aviação começaram a ser percebidos em março de 2020 após a confirmação do primeiro caso de COVID-19. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), divulgou dados do transporte aéreo referentes aos efeitos causados pela pandemia. Os dados dos indicadores estão utilizando como referência o ano de 2019, visto que, nesse período a aviação não estava sofrendo com os impactos causados pela pandemia da COVID-19.

Os dados referentes ao mês de maio de 2020 mostram uma redução de 92,4% na demanda de passageiros transportados. A demanda por voos domésticos reduziu 91% e a oferta 89,6% em comparação ao mesmo período de 2019, como mostrado na figura abaixo.

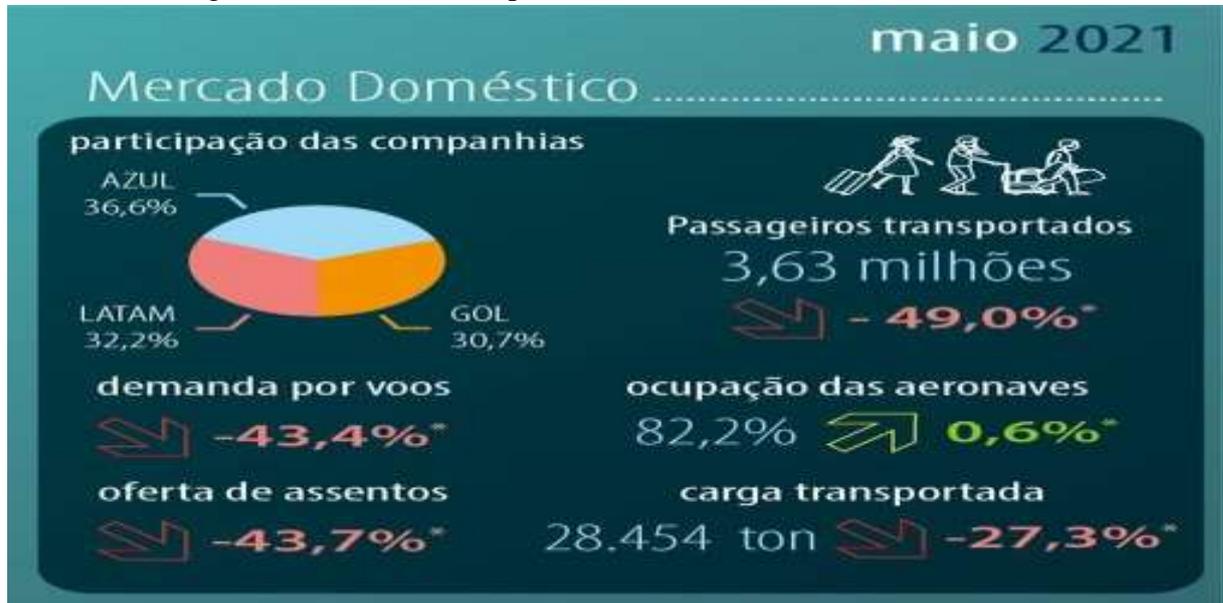
Figura 6 - Dados do transporte aéreo doméstico em maio de 2020



Fonte: ANAC (2020).

Em maio de 2021, a demanda e a oferta de voos tiveram uma redução de 43,4% e 43,7%, respectivamente, se comparadas a maio de 2019. Houve uma redução de 49% na demanda de passageiros transportados, como mostra a figura abaixo.

Figura 7 - Dados do transporte aéreo doméstico em maio de 2021



Fonte: ANAC (2021)

3 METODOLOGIA

O presente estudo visa analisar os impactos causados pela pandemia da COVID-19 nas atividades profissionais dos trabalhadores do setor aéreo em Governador Valadares no ano de 2020 com o objetivo de fornecer uma nova percepção sobre o assunto. Dado que o Coronavírus é um assunto novo e seus impactos estão em constante mudança, a finalidade do estudo é conhecer mais sobre o conteúdo e contribuir com futuras pesquisas referentes ao tema.

Para alcançar o objetivo proposto, o estudo utilizou o método qualitativo de pesquisa, que segundo Castro (2020) busca “entender os significados atribuídos, carregados de subjetividades, às pessoas, suas realidades e contextos, visto que o foco é realizar uma análise detalhada do conteúdo obtido levando em consideração os aspectos sociais dos trabalhadores do aeroporto que foram afetados pela pandemia da COVID-19.

Com base nos objetivos, a pesquisa teve como finalidade o aprofundamento no tema através de documentos e trabalhos anteriormente realizados, proporcionando um maior conteúdo sobre o assunto investigado, sendo assim, foi classificada como sendo de caráter exploratório, pois como foi citado por Gil (2018, p.26):

As pesquisas exploratórias têm como propósito proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a construir hipóteses. Seu planejamento tende a ser bastante flexível, pois interessa considerar os mais variados aspectos relativos ao fato ou fenômeno estudado (GIL, 2018, p.26).

Quanto aos métodos usados na coleta de dados, a pesquisa utilizou de entrevista semiestruturada com o gerente do Aeroporto de Governador Valadares para que houvesse um melhor aproveitamento da mesma, pois como enfatiza Bertucci (2011) na entrevista semiestruturada “o pesquisador tem flexibilidade para introduzir, alterar ou eliminar questões, de acordo com as necessidades da pesquisa, identificadas ao longo da entrevista” (BERTUCCI, 2001). Os critérios utilizados para selecionar o entrevistado levaram em consideração a experiência e conhecimento do aeroporto, visto que o mesmo se encontra à frente da gerência há cerca de cinco anos, o que permitiu que todas as informações necessárias para o andamento da pesquisa fossem sanadas através da entrevista.

O estudo também utilizou para coleta de dados o método de levantamento documental em fontes secundárias, que é descrito por Gil (2018) como sendo “materiais que não receberam ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa (GIL, 2018)”. O método foi utilizado uma vez que possui uma quantidade considerável de documentos disponíveis sobre o tema.

O delineamento da pesquisa compreende, a princípio, as fontes dos dados secundários, com base no levantamento de documentos de órgãos reguladores da aviação civil e da administração do aeroporto, bem como, notícias e publicações em sites que forneçam informações relevantes sobre o assunto. Em seguida, o contato com as fontes primárias, a fim de promover a coleta de dados em campo através de entrevista semiestruturada realizada com o gerente do aeroporto.

Por fim, a técnica de análise de dados utilizada para melhor compreensão dos dados será a análise de discurso. Para Bauer (2008) “a análise de discurso não pode ser usada para tratar os mesmos tipos de questões como os enfoques tradicionais. Ela sugere, ao invés, novas questões, ou maneiras, de reformular as antigas” (BAUER, 2008). Portanto, o método foi utilizado com o intuito de analisar os dados focando na percepção do entrevistado sobre o tema e analisando os documentos de forma aprofundada no que o mesmo representa para que seja possível chegar no objetivo central do estudo.

4 DESCRIÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

4.1 IMPACTOS CAUSADOS PELA PANDEMIA DA COVID-19 NO AEROPORTO DE GOVERNADOR VALADARES - MG

Neste capítulo, a questão central da análise é identificar os impactos causados pela pandemia da COVID-19 no aeroporto de Governador Valadares - MG. Isso vai contribuir para enriquecer a discussão sobre o assunto e dar embasamento para entendermos como o aeroporto foi afetado frente à pandemia e o que foi feito para auxiliar os funcionários a passar por esse momento que afetou todo o mundo.

No aeroporto de Governador Valadares, a movimentação de passageiros, em 2020, teve uma redução de 23,59% em comparação com o ano de 2019, como mostra a figura 8.

Figura 8 - Movimentação de passageiros no Aeroporto de Governador Valadares em 2020



Fonte: Secretaria Nacional de Aviação Civil (2020).

Na figura 9 é possível observar que nos primeiros meses da pandemia da COVID-19, entre abril e julho, o aeroporto obteve uma movimentação mínima de passageiros. Neste período o aeroporto não recebeu voos da aviação regular, e houve poucos voos da aviação geral, como explica o entrevistado.

“Eles [aviação geral] podiam pousar normalmente, o aeroporto não ficou fechado em momento nenhum, ele só não teve aviação regular por um tempo.”

Figura 9 - Movimentação de passageiros no Aeroporto de Governador Valadares em 2020



Fonte: Secretaria Nacional de Aviação Civil (2020).

A partir do mês de agosto a movimentação de passageiros começou a subir, atingindo em outubro um número consideravelmente maior se comparado a janeiro e fevereiro, isso ocorreu pelo fato do aeroporto ter voltado a operar voos da aviação regular, além disso, houve um aumento em voos para fins de ajudar na pandemia, como afirma o entrevistado.

“Isso, tem uma pequena queda da outra [aviação geral] no início mas logo dá uma retomada, porque querendo ou não no pico da pandemia onde o Brasil todo estava em lockdown aí diminuiu também né porque as pessoas não tinham nem lugar para ir né, mas isso voltou assim depois de dias né, rápido, questão de meses.[...] Teve um aumento de operação de aeromédicos, e voos para fins de ajudar na pandemia, como não tem outro aeroporto na região já que o de Ipatinga estava fechado, a gente recebia tudo por aqui, uma experiência péssima né, mas administrativamente interessante viver uma contingência dessa. Só isso, não vou falar que foi uma vantagem, mas tinha que fazer né, não tinha outro jeito.”

Por fim, cabe ressaltar que as movimentações de aeronaves, bem como a movimentação de cargas no aeroporto em 2020, apresentaram quedas de 24,23% e 25,92% respectivamente, se comparado ao mesmo período em 2019, como mostram as figuras 10 e 11.

Figura 10 - Movimentação de aeronaves no aeroporto de Governador Valadares em 2020



Fonte: Secretaria Nacional de Aviação Civil (2020).

Figura 11 - Movimentação de cargas no aeroporto de Governador Valadares em 2020



Fonte: Secretaria Nacional de Aviação Civil (2020).

4.2 PROFISSIONAIS DO AEROPORTO DE GOVERNADOR VALADARES - MG

O presente capítulo tem como foco discorrer sobre quem são os profissionais que trabalham no aeroporto de Governador Valadares - MG. Tal abordagem é necessária para que se possa entender como esses profissionais foram afetados pela pandemia da COVID-19. Segundo a Confederação Nacional do Transporte (2015), os trabalhadores do setor aéreo são divididos em aeronautas que desempenham funções a bordo das aeronaves e aeroviários que

desempenham funções para a empresa aérea em solo. Já o Decreto 1.232/62, apresenta como sendo também aeroviários os profissionais que exerçam função remunerada em aeroclubes, escolas de aviação civil, bem como, prestadores de serviço de natureza permanente na conservação, manutenção e despacho de aeronaves (BRASIL, 1962).

Com base nos conteúdos referenciais, é possível notar como é ampla as atividades exercidas em um aeroporto, e de acordo com a pesquisa realizada foi possível identificar com o gerente aeroportuário que não existe um organograma estabelecido, mas a quantidades de funcionários de cada setor foram informadas e se encontram na tabela abaixo:

Tabela 1 - Funcionários do Aeroporto de Governador Valadares-MG

FUNCIONÁRIOS DO AEROPORTO DE GOVERNADOR VALADARES	
Departamento/Área	Quantidade de funcionários
Apoio administrativo	5
Manutenção de Aeródromo	5
Resposta à Emergência Aeroportuária (Bombeiros)	8
APAC	8
Operador de Rádio	3
Fiscal de Pátio	4

Fonte: Elaborado pelo autor (2022).

Ainda no que diz respeito aos funcionários, cabe ressaltar que o aeroporto de Governador Valadares é de responsabilidade do município e, portanto, os funcionários são agentes municipais contratados pela prefeitura. Além dos profissionais da prefeitura, o aeroporto possui outros funcionários como foi enfatizado pelo gerente entrevistado:

“Temos a Localiza e a Unidas que são de aluguel de carro, apesar que a unidas está fazendo uma mudança aí, mas hoje são essas duas. Tem também um guichê com funcionários da Azul, vendendo passagens e uma lanchonete que aluga um espaço no aeroporto. ”

4.3 IMPACTOS CAUSADOS PELA PANDEMIA DA COVID-19 NOS FUNCIONÁRIOS DO AEROPORTO DE GOVERNADOR VALADARES-MG DE ACORDO COM A PERCEPÇÃO GERENCIAL DA INSTITUIÇÃO E AS AÇÕES TOMADAS FRENTE A ESSES IMPACTOS

Para dar continuidade à discussão que se apresenta até aqui e iniciar a abordagem do assunto do presente capítulo, vale ressaltar que, segundo a Agência Nacional da Aviação Civil (2022), sem os funcionários do setor aéreo não tem como transportar com a rapidez necessária os insumos médicos para os locais que precisam dos mesmos para salvar vidas afetadas pelo vírus da covid-19. E em muitos casos, sem o auxílio de uma aeronave, fica inviável a prestação de socorro de vítimas em tempo hábil.

Assim, de acordo com a pesquisa realizada, foi possível identificar que em relação a situação dos funcionários que trabalhavam no aeroporto antes da pandemia e pós pandemia, não houve diminuição no quadro, tendo sido possível manter todos os funcionários trabalhando, uma vez que, em relação à pandemia, eles tiveram liberdade de atuação, visto que, se trata de um segmento específico como dito pelo entrevistado.

“Não, a gente manteve todos os funcionários, então em relação a pandemia o que a gente fez, a gente tem uma liberdade para a gente agir né porque alguns setores da prefeitura foram de acordo com o que o prédio pensava, como a gente tá longe afastado, e é uma coisa específica, onde a prefeitura não domina as normas do aeroporto em si, a gente tem uma liberdade para fazer o que tem que ser feito de acordo com o governo federal e as orientações gerais da ANAC e da ANVISA.”

Dessa forma, a equipe do aeroporto teve certa liberdade para fazer o que se apresentou necessário, de acordo com as orientações do Governo Federal e as orientações gerais da ANAC e da ANVISA. No primeiro momento, foi realizado um rodízio de funcionários, chegando uma equipe na parte da manhã, e após a sua saída, outra equipe assumia na parte da tarde, de forma que elas não se encontravam.

No setor administrativo, a equipe passou a trabalhar em home office, uma pessoa por dia, ficava presencialmente no aeroporto, em rotatividade. A inexistência de aviação regular foi um ponto positivo, em decorrência da diminuição no fluxo, pois, caso houvesse aviação regular, por exemplo, o processo se tornaria inviável.

Estando todos os funcionários trabalhando em home office, da forma como estavam, houve a necessidade de adaptação do software utilizado, uma vez que a prefeitura não dispunha de um software específico para tal situação. Nesse caso foram utilizadas ferramentas como o

Google Meet e o Trello, já utilizado há anos, o que acabou ajudando no processo, por possuir todo o material digitalizado na nuvem.

Dessa forma, documentos e processos puderam ser utilizados sem que houvesse necessidade de manuseio do material físico. Para maior eficiência nas atividades realizadas no aeroporto, usa-se ao máximo a tecnologia disponível, e pelo fato da equipe já estar familiarizada com tais processos, a adaptação foi facilitada. Para melhor desempenho da equipe foi feita a distribuição dos funcionários, passando os funcionários a trabalharem apenas seis horas por dia, com o propósito de reduzir ao máximo o contato entre as pessoas.

Embora não tenham ocorrido demissões, dois funcionários faleceram em decorrência da COVID-19, um em março de 2020 e outro no início de 2021. A perda dos funcionários afetou psicologicamente os demais, e a prefeitura atuou juntamente com o setor de segurança do trabalho para prestar todo o suporte necessário, aumentando os atendimentos psicológicos e disponibilizando, quando necessário, todo o suporte com testes e exames de identificação do vírus, como afirma o entrevistado.

“Afetou, afetou muito assim, psicologicamente, a prefeitura fez um trabalho muito legal, teve a segurança do trabalho na casa do servidor, aumentaram os atendimentos com psicólogos, aqui no aeroporto quase ninguém precisou de atendimento com psicólogo mas tinha disponível caso fosse necessário, aí tinha um lugar só para fazer teste de Covid nos funcionários, fazer atendimento né. Mas aqui o nosso pior enfrentamento foi a perda dos nossos dois funcionários que mexeu muito com a gente, mas recebemos todo o apoio necessário.”

Para controle desse cenário, durante a pandemia, a empresa criou um quadro no sistema Trello, com as contingências da COVID-19, para acompanhamento dos passos, sendo discutidos, juntamente com a equipe executiva, os meios de funcionamento, para que ninguém acabasse prejudicado. Dessa forma foi possível manter todos os funcionários ativos e em segurança.

Nesse contexto, é possível perceber que o aeroporto não sofreu grande impacto no que tange às demissões, especialmente por ser um órgão público, garantindo assim o pagamento dos salários. Outro ponto é a dificuldade de reposição da mão de obra qualificada, difícil de ser conseguida, por se tratar de uma cidade do interior, sem uma cultura de aeroporto. Nas cidades maiores, nas capitais, é mais fácil a contratação, pois existem empresas que oferecem treinamentos, sem garantia de emprego, o que garante mão de obra treinada e disponível, como dito pelo entrevistado.

“Em relação a demissões não, porque a gente tem a vantagem de ser público, qual seria essa vantagem, nossos salários foram garantidos. E também assim, para demitir e repor depois seria muito mais difícil por a gente tá em uma cidade de interior que não tem uma cultura de aeroporto, por exemplo, você chega em Confins e tem vários profissionais da área que você consegue contratar, existem empresas que dão treinamentos para pessoas sem ter garantia de emprego então possui uma mão de obra treinada que não possui aqui. Aqui se perder um funcionário já era, para você conseguir depois tem que contratar e treinar, isso custa um tempo enorme que às vezes vai ficar sem a aviação porque não tem o profissional. Então por isso que eu quis manter, porque eu sabia que a pandemia ia passar e a gente estava no meio de uma obra com uma perspectiva de aeroporto maior então a experiência conta. Então às vezes eu perderia esse profissional e como a gente teve essa vantagem estratégica de não precisar ter lucro para manter funcionário, isso fez com que eu conseguisse manter as pessoas, todo mundo trabalhou em escalonamento para evitar a aglomeração.”

No que diz respeito aos funcionários que não são servidores da Prefeitura, todos mantiveram seus empregos, visto que houve um acordo com a Prefeitura em relação ao pagamento dos aluguéis, possibilitando a permanência, como explica o entrevistado.

“Então, nesses casos não tem nada a ver com a gente aqui, mas todos mantiveram com a gente aqui, todos permaneceram da mesma forma, no caso das locadoras, elas não mantêm funcionários aqui, então quando tem operação vem uma pessoa, atende e vai embora. Então não atrapalhou em nada. Lanchonete a mesma coisa, não atrapalhou em nada, eles mantiveram aqui normalmente. O que afetou foi em questão de lucro porque a demanda de pessoas no aeroporto diminuiu, então a lanchonete teve uma diminuição de tempo de funcionamento. Houve até um acordo para mudar a questão de aluguel para cobrar esse tipo de coisa, mas esses acordos são feitos com a prefeitura, não é diretamente aqui com a gente, porque o contrato é com o município.”

Por fim, cabe ressaltar que atualmente o aeroporto voltou às suas atividades habituais, com todos os funcionários trabalhando em suas escalas normais de trabalho e seguindo todos os protocolos de segurança exigidos, como ressalta o entrevistado.

“E aos poucos as coisas foram melhorando e conseguimos voltar com os funcionários em suas escalas normais de trabalho, para a retomada fizemos uma pequena reforma para atender aos critérios estabelecidos para tentar diminuir o contato e seguimos com as medidas até o momento.”

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme apresentado ao longo da pesquisa, é possível reforçar a importância do assunto abordado, visto que o mesmo pode impactar fortemente a vida de muitos profissionais que trabalham diariamente no aeroporto de Governador Valadares - MG.

As informações e dados apresentados neste trabalho contribuem de forma significativa para o campo de estudo sobre os impactos da COVID-19, pois apresenta dados importantes acerca de como os profissionais foram afetados. Sendo assim, foi possível concluir que, para o aeroporto, a perda de funcionários tende a acarretar transtornos significativos, uma vez que a contratação de substitutos requer busca por pessoas qualificadas e treinamento especializado, exigindo muito tempo para adequação dos processos, o que pode provocar a paralisação das atividades de aviação, devido à ausência de substitutos adequados.

Diante desse cenário, os responsáveis pelo aeroporto do município optaram pela manutenção da equipe, por acreditarem que a crise poderia ser superada, e devido ao fato de estarem passando por obras, com a perspectiva de aumento do aeroporto, a experiência e o conhecimento sobre o funcionamento dos processos apresenta-se como grande diferencial. Motivo pelo qual, optou-se pela manutenção de toda a equipe, por meio de escalonamento, evitando aglomeração.

Os conteúdos aqui apresentados demonstram que muitas outras pesquisas ainda podem ser realizadas sobre os impactos causados pela COVID-19 no setor aéreo de Governador Valadares, visto que, até a conclusão desta pesquisa a pandemia estava presente e a cada dia se tem novas descobertas em relação ao assunto abordado.

REFERÊNCIAS

ABREU, F. E. L. V. (2008), **Análise Sistêmica do Setor Aéreo Brasileiro**: Propostas para o Planejamento do Setor. Dissertação de Mestrado, Publicação T.DM-005A/2008, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF 156p.

AEROCLUBE DO BRASIL. **História**: Era Campo Dos Afonsos Os Primórdios Da Aviação Brasileira. Disponível em: <<http://projeteria.com/dev/aeroclube/historia.php#8>>. Acesso em: 15 jul. 2021.

ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. 2020. **Histórico da Aviação Civil Brasileira**. Disponível em: <<https://www2.anac.gov.br/imprensa/historicoAviacaoCivil.asp>>. Acesso em: 21 de junho de 2021.

ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. **Demanda por voos domésticos recua 91% em maio**. 2020. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2020/demanda-por-voos-domesticos-recua-91-em-maio>> Acesso em: 18 de julho de 2021.

ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. **Indicadores do transporte aéreo permanecem sob impacto da pandemia**. 2021. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2021/indicadores-do-transporte-aereo-permanecem-sob-impacto-da-pandemia>> Acesso em: 18 de julho de 2021.

ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. **Orientações para operadores aéreos**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/coronavirus/empresas-aereas-covid/cartilha_operador_aereo_v3.pdf> Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

AVIATION BENEFITS BEYOND BORDERS. 2020. **Covid-19's impact on air transport**. Disponível em: <<https://aviationbenefits.org/covid-19s-impact-on-air-transport/>>. Acesso em: 2 jul. 2021.

BARROS, Roberto Hudson. **Uma análise geográfica e regulatória do desenvolvimento da rede de transporte aéreo regular de passageiros no Brasil**. 159 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2017.

BAUER, Martin W.; GASKELL, George. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2008. ISBN 978-85-326-2727-8

BERTUCCI, Janete Lara de Oliveira. **Metodologia básica para elaboração de trabalhos de conclusão de cursos (TCC): ênfase na elaboração de TCC de pós-graduação Lato Sensu**. 1.ed. São Paulo: Atlas, 2011. ISBN 978-85-224-5080-0

BRASIL. **LEI nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília, DF, 19 dez. 1986.

BRASIL. **LEI nº 13.475, 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. Brasília, DF, 28 ago. 2017.

BRASIL. Decreto nº 1.232, de 22 de junho de 1962. **Regulamenta a profissão de Aeroviário**. Brasília, DF, 22 jun. 1962.

BRASIL. Lei nº 5.404, de 29 de março de 1968. Altera e revoga dispositivos do Decreto-lei nº 205, de 27 de fevereiro de 1967, que dispõe sobre a organização, funcionamento e extinção de aeroclubes, e dá outras providências.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941**. Cria o Ministério da Aeronáutica.

CASTRO, S. P. D. **Trabalho de conclusão de curso (TCC): uma abordagem leve, divertida e prática**. São Paulo: Editora Saraiva, 2019. ISBN 978-85-71-44070-8

CNT. **Transporte e economia: transporte aéreo de passageiros**. Brasília. 2015. Disponível em: <<https://cnt.org.br/transporte-economia-transporte-aereo-passageiros>> Acesso em: 20 de junho de 2021.

FAJER, Marcia. **Sistemas de investigação dos acidentes aeronáuticos da aviação geral: uma análise comparativa**. 2009. Dissertação (Mestrado em Saúde Ambiental) - Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. doi:10.11606/D.6.2009.tde-14012010-095713. Acesso em: 15 de julho de 2021.

FAMÍLIA LANA. **História de Governador Valadares-MG**. Disponível em:<<https://www.familialana.com/gv/>>. Acesso em: 18 jul. 2021.

FREITAS, SILMARA DE. **Portal de Notícias do Vale do Aço - Minfra autoriza obras de reforma e ampliação de aeroporto de Minas Gerais**. 2020. Disponível em: <<https://www.silmaradefreitas.com.br/minfra-autoriza-obras-de-reforma-e-ampliacao-de-aeroporto-de-minas-gerais/>>. Acesso em: 18 jul. 2021.

GIL, Antonio Carlos, 1946. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2018. ISBN 978-85-97-01292-7

HARLEY CANDIDO. **Valadares Antigamente**. 2021. Disponível em: <<https://www.facebook.com/valadaresantigamente/photos/a.1676557132601289/1691392794451056>>. Acesso em: 18 jul. 2021.

HELMS, Henrique. **O panorama da aviação nacional de 1986 a 2006 e a quebra da Varig**. 127 f. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

HORONJEFF, Robert et al. **Planning and design of airports**. New York: McGraw-Hill, 2010 ICAO. **Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation**. Disponível em: <<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>>. Acesso em: 2 jul. 2021.

LABTRANS. **Análise de Gestão Aeroportuária: Aeroporto de Governador Valadares**. Florianópolis. 2016.

NOVAES, Antônio Galvão. (1935) **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição**

estratégia, avaliação e operação. 5. São Paulo. GEN Atlas, 1993. ISBN 9788595157217

OLIVEIRA, A. V. M. **Performance dos Regulados e Eficácia do Regulador:** uma avaliação das políticas regulatórias do transporte aéreo e dos desafios para o futuro. In: **Regulação e Concorrência no Brasil:** governança, incentivos e eficiência. Lucia Helena Salgado e Ronaldo Seroa da Motta (editores). Rio de Janeiro: Ipea, 2007.

OPAS, Organização Pan-Americana da Saúde. **Histórico da pandemia de COVID-19.** Brasília, DF. Disponível em: <<https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>> Acesso em: 21 de junho de 2021.

SALGADO, L. H; VASSALLO, M. D.; OLIVEIRA, A. V. M. (2010) **Regulação, Políticas Setoriais, Competitividade e Formação de Preços:** Considerações sobre o Transporte Aéreo no Brasil. Revista de Literatura dos Transportes, vol. 4, n. 1, pp. 7-48.

SANTOS, Wallace Ferreira dos. **A invenção da cidade:** Governador Valadares na trilha da modernização (1960-1970) / Wallace Ferreira dos Santos. - 2014. 98f. Dissertação (mestrado) Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em História.

SECRETARIA DE COMUNICAÇÃO E MOBILIZAÇÃO SOCIAL. **Conclusão da fundação marca importante avanço nas obras do Aeroporto.** Disponível em: <<https://www.valadares.mg.gov.br/detalhe-da-materia/info/conclusao-da-fundacao-marca-imp-ortante-avanco-nas-obras-do-aeroporto/98263>>. Acesso em: 1 jul. 2021.

SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Gerencial.** 2020. Disponível em: <<https://horus.labtrans.ufsc.br/gerencial/?auth=s#Aeroporto/Movimentacao/SBGV>>. Acesso em: 19 jul. 2021.

SILVA, Leandro Novais e. **Tópicos sobre a evolução da aviação comercial no Brasil:** a história entre o direito e a economia. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 11, n. 1224, 7 nov. 2006. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/9133>>. Acesso em: 15 jul. 2021.

SMITH, M. JR. **The airline encyclopedia.** 1909–2000. Lanham: The Scarecrow Press, 2002.

TOZZI, Marcela et al. **Você Sabe Como Surgiu O Coronavírus Sars-cov-2?** Minas Gerais. Disponível em: <<https://coronavirus.saude.mg.gov.br/blog/27-como-surgiu-o-coronavirus>> Acesso em: 21 de junho de 2021.

VARIG-AIRLINES. **VARIG - Dornier Wal Atlantico.** 2019. Disponível em: <<https://www.varig-airlines.com/pt/atlantico.htm>>. Acesso em: 18 jul. 2021.

WORLD HEALTH ORGANIZATION: WHO. **Coronavírus.** Disponível em: <https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab_1>. Acesso em: 3 jul. 2021.