

III ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

**DIREITO, ECONOMIA E DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO SUSTENTÁVEL II**

EVERTON DAS NEVES GONÇALVES

MARCELO BENACCHIO

YURI NATHAN DA COSTA LANNES

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Diretora Executiva - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - UNIVEM/FMU - São Paulo

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Representante Discente:

Prof. Dra. Sinara Lacerda Andrade - UNIMAR/FEPODI - São Paulo

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - ESDHC - Minas Gerais

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM - Rio de Janeiro

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - Ceará

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Daniela Marques De Moraes - UNB - Distrito Federal

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM - São Paulo

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie - São Paulo

Comunicação:

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - Paraíba

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro - UNOESC - Santa Catarina

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Prof. Dr. José Barroso Filho - ENAJUM

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - São Paulo

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - Paraná

Eventos:

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - Minas Gerais

Profa. Dra. Cinthia Obladen de Almendra Freitas - PUC - Paraná

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - Mato Grosso do Sul

Membro Nato - Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UMICAP - Pernambuco

D597

Direito, economia e desenvolvimento econômico sustentável II [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Everton das Neves Gonçalves ; Marcelo Benacchio; Yuri Nathan da Costa Lannes – Florianópolis: CONPEDI, 2021.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-326-9

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Saúde: segurança humana para a democracia

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Economia. 3. Sustentavel. III Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2021 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



III ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO, ECONOMIA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO SUSTENTÁVEL II

Apresentação

DIREITO, ECONOMIA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO SUSTENTÁVEL II

Incrivelmente, chegamos à segunda metade do mês de junho de 2021. De especial?... a vida! Comemorar a vida, pois, indubitavelmente, somos sobreviventes, até aqui, de uma das maiores tragédias sanitárias mundiais dos últimos cem anos, ainda, relevados os tempos da “Gripe Espanhola” no início do Século passado. No dia 19 de junho de 2021, no Brasil, verificou-se a triste marca de 500.800 mortes por COVID-19 que, para além, de um número inaceitável em pleno Século XXI, é a prova de que ainda estamos fracassando no objetivo de preservar nossa humanidade. São tempos difíceis em que o Planeta sofre as agruras da incompreensão, da destruição, da desarmonia e do egoísmo insano para a acumulação; por fim, insólita, em à medida que caminhamos, a passos largos, rumo a um futuro catastrófico e de incertezas. Nesse cenário de um Planeta em mutações climáticas, ambientais e comportamentais, assim como, em vista dos perigosos e avassaladores avanços da COVID-19, não resta outra possibilidade de avanço pela vida que não a Ciência. Destarte, também, para nós, operadores e pesquisadores do Direito, compete o empenho para o crescimento da estabilidade Institucional no País, para a busca da justiça e para o necessário e oportuno desenvolvimento da doutrina pátria com vistas à inarredável contribuição para implementação de um processo legislativo oportuno e da benfazeja tomada de decisão no Judiciário. Vimos, então, novamente, registrar nossa humilde contribuição para a Ciência do Direito, nesta ímpar oportunidade do III Encontro Virtual do CONPEDI. Registram-se, portanto, aqui, os esforços de pesquisadores de toda parte do nosso Brasil que se dedicam ao tão apreciado, por todos nós, Direito Econômico, agora, ombreado pela Análise econômica do Direito e o ambientalismo para o desenvolvimento. Para além da vida, então, urge como necessário registrar que estamos, já, no III Evento Virtual do CONPEDI que possibilita, mais essa novel oportunidade para que nos encontremos nos GT’s I e II de Direito, Economia e Desenvolvimento Econômico Sustentável (DEDES). Fomos e somos resilientes e, aqui, estamos novamente para registrar os esforços de tão seletivo grupo de iniciados e pensadores do Direito Econômico e da Análise Econômica do Direito para a busca do desenvolvimento sustentável. Por ora apresentamos os seguintes trabalhos e seus autores divididos em 05 Subgrupos de apresentação a saber: a) DIREITO ECONÔMICO E O ESTADO PARA O DESENVOLVIMENTO; b) DIREITO AMBIENTAL ECONÔMICO; c) OS DIREITOS HUMANOS E ECONÔMICOS; d) OS DIREITOS SÓCIO-ECONÔMICOS e; e) DIREITO

ECONÔMICO E INTERVENÇÃO ESTATAL. Destarte, se passa a enaltecer e convidar o atento público para análise dos seguintes artigos, propedeuticamente organizados nos citados grupos de temas. DIREITO ECONÔMICO E O ESTADO PARA O DESENVOLVIMENTO: POLÍTICAS PÚBLICAS TRIBUTÁRIAS COMO INSTRUMENTO DE REDUÇÃO DAS DESIGUALDADES SOCIAIS: RUMO AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL de autoria de Joana D'arc Dias Martins e Maria de Fátima Ribeiro trata das políticas públicas tributárias como instrumento de combate a pobreza e redução das desigualdades sociais, objetivos preconizados na Agenda 2030 e na CRFB/88; ESTADO REGULADOR: MERCADO E O (SUB)DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO de Jeferson Souza Oliveira e Rafael Tubone Magdaleno estuda as razões que moldaram o Sistema Jurídico-Econômico Brasileiro buscando estabelecer um plano econômico de desenvolvimento eficiente a partir do mercado; ENTRE POPPER E MORIN: REFLEXÕES EPISTEMOLÓGICAS PARA A TEORIA DO DESENVOLVIMENTO escrito por Patrícia Karinne de Deus Ciríaco discute a possibilidade de as Teorias da Falseabilidade de Karl Popper e da Complexidade de Edgar Morin serem métodos capazes de repensar o desenvolvimento para além da multidisciplinariedade e da padronização de teorias segundo a ocidentalização das mais diversas culturas que compõem o globo; DIREITO AMBIENTAL ECONÔMICO: SUSTENTABILIDADE, DIREITO E ECONOMIA: DAS UTOPIAS ÀS POSSIBILIDADES PRÁTICAS IMEDIATAS apresentado por Everton das Neves Gonçalves e Felipe Guerin Leal sugere práticas jurídicas e econômicas viáveis para o desenvolvimento sustentável segundo interação entre Economia e Direito, responsabilidade socioambiental e a visão de mercado de economistas destacados, ainda, no campo teórico, abordando as diferenças entre a Economia Ambiental e a Economia Ecológica; O SISTEMA TRIBUTÁRIO COMO FERRAMENTA DE POLÍTICA PÚBLICA DE COMBATE À CRISE CLIMÁTICA apresentado por Raphaela Perez Mafra Barreto, Ana Carolina da Silva Barbosa e Mariana Hartleben Diel Santos, pensa a solução dos problemas sociais em meio ao desiderato de uma economia de baixo carbono através da tributação; COMPENSAÇÃO AMBIENTAL E RELAÇÕES DE MERCADO EM TEMPOS DE PANDEMIA, DANOS QUE O DINHEIRO NÃO PAGA elaborado por Tatiana Alves Carbone discute a tributação como importante instrumento para a efetivação do direito ao ambiente sadio para as presentes e futuras gerações em tempos de pandemia da COVID-19 pela internalização dos efeitos das externalidades negativas segundo Pigou e Coase; O ESTUDO DA MENSURAÇÃO DA REPARAÇÃO E INDENIZAÇÃO NOS DANOS AMBIENTAIS SOB A ÓTICA DA ANÁLISE ECONÔMICA DO DIREITO E DAS DEMANDAS DA SOCIEDADE de Cesar Augusto Coradini Martins e Eduardo Augusto do Rosário Contani trata da LaE e sua aplicação na mensuração da reparação e indenização nos danos ambientais, ainda, apresentando o conceito de Análise Econômica do Direito Ambiental (AEDA); OS DIREITOS HUMANOS E ECONÔMICOS: OS PRINCÍPIOS ORIENTADORES DA ONU

SOBRE EMPRESAS E DIREITOS HUMANOS PARA PROMOÇÃO DO DIREITO HUMANO AO DESENVOLVIMENTO E CONCRETIZAÇÃO DO CAPITALISMO HUMANISTA elaborado por Emanuelle Clayre Silva Banhos e Marcelo Benacchio analisa se tais princípios podem ser utilizados como mecanismo de promoção do direito humano ao desenvolvimento pela efetivação do Capitalismo Humanista; **CAPITALISMO HUMANISTA: UMA NOVA ÉTICA UNIVERSALISTA PARA A ECONOMIA DE MERCADO** apresentado por Daniel Jacomelli Hudler e Ricardo Hasson Sayeg pugna pela construção dogmático-jurídica de um capitalismo humanizado, com esteio na fraternidade, que contemple questões econômicas, sociais e éticas, a partir dos Direitos Humanos; **OMC E A PANDEMIA. QUANDO SUA MISSÃO DE SOBREVIVÊNCIA ENVOLVE A DEFESA DOS DIREITOS HUMANOS PARA ECONOMIA SUSTENTÁVEL** de autoria de Marlene Pinheiro Gonçalves demonstra a interação da promoção das atividades da OMC com as práticas dos princípios fundamentais dos Direitos Humanos nas relações comerciais mundiais após a eclosão da pandemia causada pelo Covid-19; **OS DIREITOS SÓCIO-ECONÔMICOS: O PENSAMENTO DE HAYEK E OS DESAFIOS DAS EMPRESAS BRASILEIRAS EM TEMPO DE CRISE ECONÔMICA CAUSADA PELA COVID-19** oportunizado por Márcia Assumpção Lima Momm e Viviane Coêlho de Séllos Knoerr traz como contribuição o debate do neoliberalismo no Brasil intensificado pela edição da Lei da Liberdade Econômica, evidenciando as concepções hayekianas da livre iniciativa; **OS REFLEXOS DO PARECER DA ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO Nº 01/2008 – RVJ NA AQUISIÇÃO E ARRENDAMENTO DE TERRAS RURAIS POR PESSOAS JURÍDICAS BRASILEIRAS QUE CONTAM COM SÓCIO MAJORITÁRIO ESTRANGEIRO** elaborado por Fabiana Cristina Arthur da Cunha, Ana Clara Amaral Arantes Boczar e Paulo Márcio Reis Santos analisa a insegurança jurídica causada pela falta de uniformidade de entendimento acerca da recepção ou não do § 1º, do art. 1º da Lei 5.709/71 pela CRFB/88, quando da aquisição e/ou arrendamento de imóveis rurais por pessoas jurídicas brasileiras com sócio majoritário estrangeiro e os reflexos no mercado; **REFLEXOS DA PANDEMIA NO TRANSPORTE AÉREO MUNDIAL: O FECHAMENTO DE FRONTEIRA PELO CÉU: O CASO DO AEROPORTO PINTO MARTINS EM FORTALEZA-CE** elaborado por Fernanda Cláudia Araújo da Silva discute o contingenciamento do fluxo de pessoas no mundo pelo fechamento do céu, a partir do conceito de “céu aberto” (open sky) e as mudanças ocorridas na aviação mundial e local por conta da Pandemia de COVID-19; **A UTILIZAÇÃO DA ANÁLISE ECONÔMICA DO DIREITO COMO AUXÍLIO À SOLUÇÃO DA CRISE DOS DIREITOS SOCIAIS NA PÓS-MODERNIDADE** apresentado por Anamaria Pereira Moraes discute a efetividade dos direitos sociais no contexto pós-moderno; **JUSTIÇA SOCIAL NOS BLOCOS ECONÔMICOS, UMA ANÁLISE CRÍTICA, SOB O ENFOQUE DE NANCY FRASER** escrito por Marilda Tregues de Souza Sabbatine e Edinilson Donisete Machado demonstra a formação e dinâmica dos blocos econômicos

diante dos direitos fundamentais e realização da justiça social, apontando desafios para sua preservação e efetivação; LIBERDADE, DESENVOLVIMENTO SOCIAL E DEMOCRACIA: REFLEXÕES SOBRE O LIVRE MERCADO E LIVRE EXPRESSÃO trabalhado por Ana Cláudia Corrêa Zuin Mattos do Amaral e Adriel Borges Simoni realça a imprescindibilidade da liberdade econômica e da liberdade de expressão para a consecução do desenvolvimento social em íntima ligação com o ideal democrático; DIREITO ECONÔMICO E INTERVENÇÃO ESTATAL: FATOS “ESCONDIDOS” DO NEOLIBERALISMO: UMA LEITURA DA OBRA O NEOLIBERALISMO HISTÓRIA E IMPLICAÇÕES DE DAVID HARVEY da lavra de Bruno Alex Yurack, Samia Moda Cirino e Natália Maria Ventura da Silva Alfaya compreende, por meio da obra de David Harvey, o desenvolvimento do neoliberalismo e suas implicações no capitalismo da era da informação e do conhecimento; NOVAS TECNOLOGIAS EDUCACIONAIS EM TEMPOS DE PANDEMIA E A INTERVENÇÃO DO ESTADO escrito por Aline Maria Hagers e Oksandro Osdival Gonçalves aponta que as empresas do setor de educação precisaram se adaptar à nova realidade para não encerrarem suas atividades em meio à Pandemia de COVID-19 e o processo de intervenção Estatal no mercado de educação; MEDIDA PROVISÓRIA 579: ATO JURÍDICO PERFEITO E OS EFEITOS DA PRORROGAÇÃO DAS CONCESSÕES NO SISTEMA ELETROBRAS apresentado por Paulo Roberto Miguez Bastos da Silva estuda a Medida Provisória 579 e seus efeitos como a prorrogação das concessões de geração e transmissão de energia elétrica e a violação do direito adquirido das Empresas Eletrobras tendo em vista os contratos assinados quando da regularização das concessões com a edição da Leis 8.987/95 e 9.074/95; A IMPORTÂNCIA DE PROGRAMAS DE INTEGRIDADE EMPRESARIAL EM UM CENÁRIO DE CRISE ECONÔMICA de Beatriz Gomes da Silva Violardi, Emanuelle Clayre Silva Banhos e Renata Mota Maciel analisa os programas de integridade aplicados às atividades empresariais, a fim de verificar se constituem ferramenta que auxilie as empresas em momentos de desestabilização econômica. Desejando a todos (as) profícua leitura, reiteramos nossos votos para que todos (as) mantenham-se saudáveis e resilientes para que vençamos as agruras da Pandemia de COVID-19 e todas as desafiadoras experiências que teimam em nos fazer perder a maravilhosa dádiva de poder estar vivo e feliz. Que venhamos, todos (as) a nos reencontrar no IV Evento do CONPEDI Virtual.

Junho de 2021

Everton Das Neves Gonçalves

Prof. Dr. Titular da Universidade Federal de Santa Catarina

Marcelo Benacchio

Prof. Dr. na UNINOVE

Yuri Nathan da Costa Lannes

Prof. Dr. na Universidade Presbiteriana Mackenzie

**REFLEXOS DA PANDEMIA NO TRANSPORTE AÉREO MUNDIAL: O
FECHAMENTO DE FRONTEIRA PELO CÉU: O CASO DO AEROPORTO PINTO
MARTINS EM FORTALEZA-CE**

**REFLECTIONS OF THE PANDEMIC IN THE WORLD AIR TRANSPORT: THE
BORDER CLOSING THROUGH THE SKY: THE CASE OF THE PINTO MARTINS
AIRPORT IN FORTALEZA-CE**

Fernanda Claudia Araujo Da Silva

Resumo

Estabelece-se um estudo sobre o contingenciamento do fluxo de pessoas no mundo pelo fechamento do céu, a partir do conceito de “céu aberto” e as mudanças ocorridas na aviação mundial e local por conta da pandemia, de forma que a percussão do open sky se tornou irrelevante. Dessa forma, faz-se um recorte da temática na situação do Aeroporto de Fortaleza-CE a partir de dados publicados pela empresa concessionária – Fraport e a identificação da fragilidade do setor. A pesquisa apresenta elementos quali-quantitativos, observando o embasamento legal e doutrinário sobre a matéria inserida no contesta da Covid-19.

Palavras-chave: “ceú aberto”, Pandemia, Aviação, Fortaleza, Aeroporto

Abstract/Resumen/Résumé

A study was established on the contingency of flow of people in the world due to the closing of the sky, based on the concept of “open skies” and the changes that occurred in world and local aviation due to the pandemic, so that the percussion of the open sky has become irrelevant. Thus, the theme of the situation in the Airport of Fortaleza-CE is cut from data published by concessionaire company - Fraport and the identification of the sector's fragility. The research presents quali-quantitative elements, observing the legal and doctrinal basis on the matter included in the Covid-19 contest.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: : “open sky”, Pandemic, Aviation, Fortaleza, Airport

INTRODUÇÃO

O mundo parou em 2020 por causa da pandemia e com isso, diversos setores da economia mundial foram sustados, principalmente no que se refere à área do turismo no mundo. Parte-se de um referencial mundial em que o turismo tem um significado para a economia, o que não seria diferente no Brasil e nas cidades que são receptoras de turistas no Nordeste brasileiro.

A afetação da economia decorre do fechamento de fronteiras, do isolamento rígido social e das restrições sociais com a implementação de *lockdown* nas cidades o que tem acarretado um decréscimo por causa de desempregos, endividamentos públicos e problemas na área da saúde.

A pandemia no Ceará teve um efeito alarmante em decorrência da proliferação da doença com altos índices de contaminação e quantitativo de mortes, por isso passou pelo fechamento da cidade, o que conseqüentemente ensejou na proibição de voos nacionais e internacionais.

O presente trabalho não tem por objetivo mapear numericamente os efeitos da economia que se abateu esse ano de 2020 com uma gestão errática, mas estabelecer especificadamente, uma análise jurídica sobre os problemas estabelecidos pelo fechamento de fronteira e proibição da circulação de pessoas que afetaram o setor do transporte aéreo mundial e o que não seria diferente no Estado do Ceará.

Dentro desse enfoque procura-se estabelecer um estudo sobre o transporte aéreo mundial a partir do contexto hodierno de céu aberto para à aviação mundial e a percussão desse conceito no ante à pandemia, e por fim, fazendo-se um recorte da temática na situação do Aeroporto de Fortaleza-CE, que passou a ser gerido pela Fraport, uma concessionária que passou a gerir o aeroporto no lugar da Infraero e vem enfrentando dificuldades por conta dos efeitos econômicos da pandemia.

A opção metodológica escolhida no presente trabalho foi estabelecer um estudo acerca de conceitos como de transporte à “céu aberto”, fluxo aéreo, concessão aeroportuária, pandemia, dentre outros conceitos, como elementos básicos que fundamentam a pesquisa aqui tratada, sendo, portanto, a partir de um estudo doutrinário, além da análise de dados oficiais acerca da situação aérea de Fortaleza, a partir de dados divulgados pela Fraport, sendo portanto, uma metodologia quali-quantitativa.

1 O TRANSPORTE AÉREO A “CÉU ABERTO” (*OPEN SKIES*): AS MUDANÇAS ADVINDAS PELA PANDEMIA

A abordagem sobre as mudanças ocorridas no transporte aéreo desde o início da pandemia, impõe uma análise sobre o conceito de transporte a “céu aberto”, em que traz a discussão acerca da soberania dos céus e a regulamentação da aviação mundial. A discussão tem por base desde os primeiros voos tripulados entre países e a soberania do céu, o que ensejava o controle.

A terminologia prevê o envolvimento da política internacional de regras e regulamentos sobre a aviação internacional, de forma mais específica a aviação comercial, que permite a livre circulação de aviões e da indústria aérea, para liberalizar as regras para a aviação e minimizar ao máximo a intervenção estatal no que se aplica aos passageiros e cargas ou a combinação deste de país a outro. Esse tipo de ajuste alcança o setor privado e ajusta o regime de transporte aéreo militar, em tempo de paz.

Necessário implementar ajustes bilaterais e multilaterais celebrados entre as nações para se criar regulamentos internacionais sobre aviação civil, minimizando regras governamentais, serviços de fretamento e ajuste do sistema de transporte militar. O ajuste refere-se à adequação da permissão ‘*open skies*’, apesar de muitas empresas aéreas serem de propriedade do próprio governo. No caso brasileiro, essa situação não se aplica, por conta da privatização, de forma que as empresas áreas brasileiras pertencem ao setor privado.

A ANAC sobre o transporte aéreo internacional estabelece que o elemento fundamental é o compartilhamento de informações, tornando possível a operacionalização aérea e estabelece que:

O desenvolvimento do transporte aéreo internacional está baseado diretamente na harmonização de procedimentos e compartilhamento de informações entre autoridades de aviação civil, empresas aéreas, operadores aeroportuários e provedores de serviços de navegação aérea. Apenas com estreita cooperação entre estes agentes pode ser produzido, especialmente no campo internacional, um sistema de aviação eficiente, seguro, acessível e ambientalmente sustentável.

Mediante esta inerente característica de transnacionalidade do setor, a ANAC exerce participação ativa em organismos multilaterais de aviação civil, sejam eles regionais ou globais. Afora a atuação multilateral, a Agência mantém contatos técnicos e de alto nível com as principais autoridades de aviação civil do mundo.

A Agência busca ainda o estabelecimento de acordos internacionais de serviços aéreos, de aeronavegabilidade e de segurança, de modo a promover a competitividade da indústria aeronáutica nacional e a conectividade do território brasileiro, procurando a ampliação de fluxo de passageiros e cargas entre o Brasil e o resto do mundo.

A ANAC desenvolve também iniciativas de cooperação internacional. Assim, compartilha conhecimentos sobre os mais diversos aspectos da aviação civil, contribui

para o aperfeiçoamento sistêmico e promove o alinhamento da aviação brasileira com as melhores práticas internacionais. (ANAC, s.d, s.p)

Portanto, a liberdade de negociação no transporte aéreo se estabelece a partir do componente internacional e por um acordo de transporte aéreo bilateral de liberalizar os serviços de aviação comercial entre dois estados contratantes. De regra, negociam o transporte de pessoas e de cargas. No entanto, a primeira norma internacional foi a Convenção sobre Aviação Civil Internacional de 1944, denominada de Convenção de Chicago, firmada pelo Brasil em 1945 e ratificada internamente pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, que introduziu a possibilidade de voar por todo o território nacional sem a necessidade de aterrar. A partir daí se estabelece o conceito de “céu aberto”.

Quando a aeronave quiser pousar para fins não comerciais, como por exemplo, para o abastecimento da aeronave, sem embarque ou desembarque de passageiros ou carga pode ocorrer com a simples autorização da torre de comando. Já para o desembarque/embarque de passageiros ou cargas o acordo reconhece a liberdade de ajuste. Nem todos os países aderiram de imediato o firmado, como ocorreu com os Estados Unidos (EUA) que passaram a assinar acordos bilaterais a partir de 1979, e, em 1982 tinha assinado 23 acordos em todo o mundo e na década de 1990, a Holanda assinou tratado com os Estados Unidos.

1.1 O Brasil nos tratados de “céu aberto”

Após a reforma estatal brasileira no início dos anos de 1990 é que se pode falar em mercado de transporte aéreo internacional brasileiro submetida a uma política regulatória, pois anteriormente as políticas do setor limitavam capacidades, rotas, empresas, pontos de rotas etc.

Somente com a edição da Lei nº 11.182/2005 com a criação da ANAC é que passam a ser atribuídas competências para negociações, acordos e tratados que versassem sobre o transporte aéreo internacional, a estabelecidas diretrizes regulatórias modificando significativamente a evolução do setor de transporte aéreo internacional no Brasil. Paralelo a isso, o transporte doméstico aéreo foi estabelecido via concessão de serviços aéreos com a liberdade de exploração das atividades, adequando à exigências da agência.

A ANAC passou a permitir um regime de liberdade tarifária na prestação de serviços aéreos regulares, mas no segmento internacional, não houve definição, na Lei nº 11.182/2005, sobre quais parâmetros normativos orientariam a atuação da ANAC na regulação econômica do setor (ANAC, 2017), o que ensejou que a regulação de voos domésticos por meio de

diretrizes da ANAC e os internacionais a serem regulados por tratados/convenções entre países a “céu aberto”.

Em 2007, a Resolução do CONAC¹ n° 007, de 20 de julho de 2007, definiu as diretrizes para o mercado de transporte aéreo internacional estabelecendo diretrizes na política de designação de empresas, ampliando e estimulando o mercado internacional o que proporcionou a redução das tarifas aéreas e aumentando o fluxo aéreo entre os países e permitindo ainda a múltipla designação de empresas na criação de alianças e posteriormente o estabelecimento de hubs. Segundo a ANAC:

Conforme pode ser visto, a PNAC estabeleceu como objetivos regulatórios a promoção do desenvolvimento dos serviços aéreos internacionais e a ampliação do tráfego de pessoas e bens. Segundo a PNAC, tais objetivos devem ser alcançados por meio do incentivo à concorrência e da eliminação de eventuais restrições de capacidade, e assim ampliou para outros mercados a diretriz consignada na Resolução CONAC 007/2007 referente ao mercado sulamericano. Nos termos previstos da PNAC, a ampliação da capacidade deve ser promovida de modo a eliminar quaisquer restrições à oferta de serviços de transporte aéreo. (ANAC, 2017, p. 11)

Além disso, conferiu-se ao mercado a função de equilibrar oferta e demanda por serviços de transporte aéreo e o conseqüente aumento do bem-estar do consumidor no transporte aéreo como consequência da conquista de maior eficiência econômica e operacional por parte das empresas aéreas (ANAC, 2017).

Há uma maior liberdade nos serviços aéreos segundo as prerrogativas das empresas e o mercado principalmente os acordos internacionais celebrados entre o Brasil e Argentina, Chile, EUA e Portugal.

De qualquer forma, a assinatura desses acordos de “céu aberto” entre Brasil e outros países encontram-se, atualmente, implicitamente suspensos ou limitados por conta de medidas sanitárias originadas dos países participantes ou em decorrência do fechamento de fronteiras.

2 A PANDEMIA NO CONTEXTO MUNDIAL E O FECHAMENTO DE FRONTEIRAS

Dentre os efeitos da pandemia, os países decidiram pelo fechamento de fronteira, apesar de ter sido uma das últimas medidas tomadas, o que talvez, foi por conta dessa situação que houve a propagação da doença de forma tão rápida.

¹ Conselho Nacional da Aviação Civil

A pandemia afetou a economia e principalmente em razão do fechamento de fronteiras, acarretando uma estagnação e um endividamento preocupante nos últimos anos com relação ao Produto Interno Bruto (PIB).

O Brasil já vinha enfrentando uma situação fiscal deficitária com uma dívida bruta crescente, pois, pelos critérios do Banco Central, cresceu mais de 50% do PIB, em 2013, para mais de 75% em 2018 e com a crise de 2020, a dívida explodiu de vez (FGV, 2020), e como asseveram Carvalho, Lameiras e Moraes (2020, p. 1), a partir dos “últimos dez dias de março, a paralisação de uma ampla gama de atividades produtivas e a queda das demandas interna e externa vêm causando uma forte retração nos indicadores setoriais”, ocorreram no Brasil.

O fechamento de fronteiras afetou o setor turístico, principalmente por conta da adoção pelos aeroportos de medidas sanitárias restritivas nas cidades por conta de legislações estaduais e municipais. Assim, a contenção de pessoas nos aeroportos foi também marcada por orientações no sentido de se evitar aglomerações, manutenção de distanciamento nas áreas comuns (com sinalizações adesivas), desinfecção de passageiros em áreas de transição como em pontes de embarque/desembarque e principalmente a conscientização de passageiros e comunidade aeroportuária no atendimento às regras sanitárias.

No início da pandemia, foram reduzidos em 50% os voos internacionais saindo do Brasil, o que ensejou remarcações e cancelamentos de voos, de forma que a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, em maio de 2020, flexibilizou as regras para o transporte de passageiros da Resolução nº 400/2016 (ANAC, 2016), decisão que a agência denominou de flexibilização excepcional durante o estado de emergência causado pela pandemia, principalmente com o fito de resguardar direitos dos passageiros.

No âmbito legislativo estabelecido pro conta da pandemia aplicado ao setor foi a Medida Provisória nº 925, de 18 de março de 2020, convertida, posteriormente, na Lei nº 14.034, de 05 de agosto de 2020, a qual trouxe medidas emergenciais para atenuar os efeitos da crise decorrente da pandemia da Covid-19, no setor aviação civil brasileira. A lei trata, principalmente, da alteração e cancelamento de passagens aéreas, independentemente da aplicação de penalidades contratuais.

O referido normativo e as medidas administrativas da ANAC determinaram que empresas aéreas poderiam modificar os voos até 24h antes do voo programado, assegurando assistência material, de forma que fica assegurado ao passageiro em território nacional, salvo nos casos de fechamento de fronteiras e de aeroportos por determinação de autoridades, a obrigatoriedade de responder aos consumidores em até 15 dias e o direito a acomodação em voos cancelados.

Percebe-se que a regra não protege o fechamento de fronteiras, pois a nesse caso, não há a oneração para a empresa aérea, isso porque a suspensão do fluxo aéreo tinha como propósito evitar a potencialização da pandemia de forma que as restrições legais interferiram significativamente no tráfego aéreo internacional, e com isso, fossem implementadas as medidas eficazes no combate à Covid-19 (WTO, 2020).

Porém, quando a decisão da Organização Mundial do Turismo identificou problemas e oportunidades regulatórias nos países afetados, acompanhado das decisões locais (municipais e estaduais) ocasionaram drástica redução na demanda e oferta de decisões no turístico advindos do tráfego aéreo².

Aliás, acaba por incluir também a redução em setores como hospedagem, alimentação fora do domicílio, restaurantes, espaços públicos, locais de visitação, por conta do distanciamento social e do confinamento estabelecidos. A partir de dados apresentados pelo IPEA, os autores Carvalho, Lameiras e Moraes (2020) afirmam que o setor turístico, em março de 2020, em mais de 26% se comprados com o mesmo mês do ano de 2019.

No que se referem aos turistas estrangeiros no Brasil, o Ministério do Turismo divulgou a retração da economia no setor, no que se refere à despesa cambial, pois as viagens internacionais foram rapidamente reduzidas como resultado da crise dos outros países, que proibiram viagens, fecharam fronteiras e determinaram períodos de quarentena afetando as contas internacionais do turismo. Isso porque, as viagens internacionais desaceleraram rapidamente como resultado da crise (GÖSSLING, SCOTT E HALL, 2020), como se observam os dados a seguir:

Tabela 1 – Receita cambial turística no Brasil

Mês	Receita			Despesa		
	2019	2020	Variação % 2019/2020	2019	2020	Variação % 2019/2020
Total	2.702	1.671	-38,14	7.283	3.334	-54,22
Janeiro	704	582	-17,32	1.689	1.438	-14,85
Fevereiro	542	478	-11,73	1.302	881	-32,34
Março	567	385	-32,12	1.328	612	-53,90
Abril	472	113	-75,96	1.493	203	-86,39
Maio	418	113	-72,92	1.471	200	-86,42

Fonte: Ministério do Turismo (2020)

² Resolução nº 1, de 5 de junho de 2020, do CONAERO, emite recomendações e diretrizes sobre as medidas de segurança sanitária para combate ao COVID-19, nas operações de transporte aéreo.

Mas, o que vem a ser a receita cambial? Ela se refere aos gastos dos turistas estrangeiros³ efetivamente realizados no Brasil com o recebimento da moeda estrangeira e sua conversão na moeda nacional. Nesse sentido, o Ministério do Turismo apresentou um déficit de 86,42%, em comparação com maio do ano de 2019 comparando com o ano de 2020, somente entre os meses de janeiro a maio.

De fato, seja a projeção do turista internacional no Brasil ou mesmo o declínio de todos os setores envolvidos na atividade do turismo, estabelece-se uma desaceleração da economia, pois a pandemia trouxe também aumento de desemprego, o que aliás, ainda não se sabe o real alcance, pois a pandemia ainda está em curso (GUIMARÃES, RISSATO, 2020). A situação não se restringe ao estado brasileiro, mas à economia mundial.

2.1 O setor turístico em declínio na pandemia e as medidas de proteção na tentativa de estabilização da economia

A dinâmica econômica negativa no setor do turismo decorre do isolamento social, pois essa atividade tem forte influência na economia de muitos países, como é o caso do Brasil, visto que gera renda, emprego e divisas e tem participação no PIB brasileiro, pois é um setor que responde com uma dinâmica e está afetado pelo isolamento social.

Nesse sentido, Barbosa, Coelho, Mota e Guimarães (2020) em estudo realizado acerca da atividade turística, a atividade caiu de R\$ 270,8 milhões em 2019 para 143,8 bilhões em 2020, isso considerando todo o setor, os autores apresentam uma redução de quase 47% de contribuição do PIB nacional, devido ao cenário de perda de empregos, medidas de proteção.

As medidas de proteção são denominadas de instrumentos de políticas estatais advindas do pacote de medidas tomadas pelo governo brasileiro, com o fito de estabilizar a economia nacional em diversos setores, alcançando aí o setor do turismo nacional. A seguir, a relação de medidas normativas que alcançaram o setor do turismo:

Tabela 2 – Normas aplicáveis ao setor turístico

Norma	Conversão	Assunto	Aplicação
Medida Provisória nº 925, de 18 de março de 2020.	Conversão na Lei nº 14.034, de 05 de agosto de 2020.	Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira	Para remarcação de passagens

³ A Portaria nº 255, de 22 de maio de 2020, da ANVISA restringe, pelo prazo de trinta dias, a entrada de estrangeiros de qualquer nacionalidade, por rodovias ou outros meios terrestres, por via aérea ou por transporte aquaviário, no Brasil.

		em razão da pandemia da covid-19.	
Medida Provisória nº 948, de 08 de abril de 2020.	Conversão na Lei nº 14.034, de 05 de agosto de 2020.	Dispõe sobre o cancelamento de serviços, de reservas e de eventos dos setores de turismo e cultura em razão do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19).	Para remarcação de passagens
Medida Provisória nº 963, de 07 de maio de 2020.	Conversão na Lei nº 14.051, 08 de setembro de 2020.	Abre crédito extraordinário em favor de Operações Oficiais de Crédito, no valor de R\$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de reais), para o fim que especifica.	Recursos sob Supervisão do Fundo Geral de Turismo/Fungetur - Ministério do Turismo, no sentido de ampliar a lista de modalidades societárias aptas a contratar financiamentos pelo FUNGETUR, com a redução de encargos financeiros anuais cobrados por esses financiamentos e outras questões.
Decreto nº 10.349, de 13 de maio de 2020	-----	Dispõe sobre a qualificação da política de atração de investimentos privados para o setor de turismo, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República.	Estabelece a aplicação e investimentos na área do turismo
Lei nº 14.046, de 24 de agosto de 2020	---	Dispõe sobre o adiamento e o cancelamento de serviços, de reservas e de eventos dos setores de turismo e de cultura em razão do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional	Possibilita a utilização do crédito pelo prazo de 12 meses

			decorrente da pandemia da Covid-19.	
Portaria nº 615, de 11.12.2020	Portaria conjunta dos Ministros de estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, da Justiça e Segurança Pública, da Infraestrutura e da Saúde		Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa.	dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros de qualquer nacionalidade, nos termos do disposto no inciso VI do caput do art. 3º da Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, em decorrência de recomendação técnica e fundamentada da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa por motivos sanitários relacionados com os riscos de contaminação e disseminação do coronavírus SARS-CoV-2(covid-19) .
Portaria nº 648, de 23.12.2020	São portaria conjuntas assinadas pelo Ministros de estado Chefe da casa civil da presidência da república, da Justiça e Segurança Pública e da Saúde		Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa.	documento comprobatório de realização de teste laboratorial RT-PCR , para rastreamento da infecção pelo coronavírus SARS-CoV-2 , com resultado negativo ou não reagente, realizado nas setenta e duas horas anteriores ao momento do embarque, a partir de 30 de dezembro de 2020 e revogou a Portaria 630/2020
Medida Provisória nº 1.024, de 31.12.2020	(*)		Altera a Lei nº 14.034, de 5 de agosto de 2020, para prorrogar o prazo de vigência de medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da covid-19 .	Prorroga a possibilidade de utilização do crédito até outubro de 2021
Medida Provisória nº 1028, 09 de fevereiro de 2021	(*)		Estabelece normas para facilitação de acesso a crédito e mitigação dos impactos econômicos decorrentes da pandemia da covid-19 .	----

Fonte: Autora (2021)

(*) Até o término do artigo a referida Medida Provisória estava em vigor.

O âmbito normativo em que se referenciam medidas que regulamentam as relações jurídicas advindas da Covid-19 é muito extenso, e, se observadas as aplicas ao setor do turismo, trazem a proteção do direito à vida e de forma tangencial tenta solucionar os déficits gerados no setor turístico.

3 O CASO DO AEROPORTO DE FORTALEZA ANTE À PANDEMIA

Como demonstrado acima, a situação da epidemia no Brasil e no mundo restringiu o trânsito de pessoas, principalmente com o fechamento de fronteiras e o agravamento no setor turístico por conta da decretação de diversos *lockdowns*.

De fato, políticas restritivas limitaram o trânsito de pessoas via tráfego aéreo, desde a decretação por meio da Lei nº 13.979/2020, principalmente em março de 2020. Além de outras normas internas como a Portaria nº 615, de 11 de dezembro de 2020, a qual dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, colocando a Anvisa como entidade determinante das normas sanitárias, relacionando medidas a se evitar riscos de contaminação e disseminação do coronavírus SARS-CoV-2 (Covid-19).

Já em 2021 tem sido editadas diversas outras portarias de restrição de passageiros internacionais, dentre elas as Portarias nº 651/2021 e 652/2021, da Anvisa. Ambos os normativos estabelecem a restrição de passageiros, e quando permitida a entrada, sujeita-se a limitações de ingresso. Tais exigências sanitárias são medidas anteriores ao procedimento migratório, sendo este limitado aos ditames da Lei nº 13.445/2017.

As restrições de entrada não impedem ações humanitárias, desde que autorizadas pelas autoridades sanitárias o tráfego fronteiriço, exceto para a Venezuela⁴, mediante documento de residente fronteiriço e para o transporte de cargas. O documento exigido na entrada é o teste laboratorial de RT-PCR, para rastreamento da infecção pelo coronavírus SARS-CoV-2 (Covid-19), com resultado negativo ou não reagente, realizado nas setenta e duas horas anteriores ao momento do embarque.

O documento deve ser apresentado em português, espanhol ou inglês, e antes do embarque, e no caso de voo com conexão ou escala, o passageiro deve permanecer em área

⁴ Proibida a circulação para a Venezuela.

restrita do aeroporto, o prazo de setenta e duas horas será considerado em relação ao embarque no primeiro trecho da viagem. Crianças com idade inferior a dois anos estão isentas de apresentar documento comprobatório de realização de teste laboratorial RT-PCR para viagem ao Brasil.

Não só as exigências sanitárias na entrada de passageiros, mas o fechamento de locais públicos e restrições de circulação de pessoas têm acarretado a diminuição da movimentação aeroportuária no Brasil.

3.1 A situação do Aeroporto de Fortaleza ante à pandemia

Dentre os planos de privatização dos aeroportos no Brasil, a gestão do Aeroporto Pinto Martins foi repassada à concessionária Fraport, empresa alemã com *know-how* na gestão aeroportuária, proporcionou mudanças estruturais com ampliação do terminal de passageiros, adequações no sistema viário e das vias de taxiamento, além da expansão de pista de pouso e decolagem.

A proposta era estabelecer, até o fim do ano de 2018, 50 voos internacionais mensais principalmente com a implantação do Hub KLM-Air France-Gol, estabelecendo Fortaleza como local de *stopover*. Dentro de uma análise, realiza-se o método quantitativo de passageiros em voos internacionais, a partir do final de ano de 2018, após a Fraport assumir a gestão do Aeroporto Pinto Martins, como se observa a seguir:

Tabelas 3 e 4 – Quantitativos de passageiros e aeronaves em dezembro de 2018

Fortaleza Airport - Dez/2018

PASSAGEIROS				AERONAVES			
	Chegadas	Partidas	Total		Chegadas	Partidas	Total
Doméstico	337.221	310.275	647.496	Doméstico	2.702	2.687	5.389
Internacional	26.478	29.867	56.345	Internacional	178	177	355
Total	363.699	340.142	703.841	Total	2.880	2.864	5.744

Fonte: Fraport (2018)

Logo após a implantação da nova gestão, em dezembro de 2018, o quantitativo de passageiros passou para 703.841 passageiros, sendo 8% de passageiros internacionais. No ano

seguinte, ocorre uma diminuição do fluxo internacional e um aumento do quantitativo de passageiros nacionais. Essa diminuição está atrelada a fatores econômicos da moeda estrangeira (conforme tabela 5). São apresentadas também, tabelas que identificam o número de aeronaves no aeroporto de Fortaleza (todas ao lado direito da tabela do número de passageiros).

Tabelas 5 e 6 – Quantitativos de passageiros e aeronaves em dezembro de 2019

Fortaleza Airport - Dez/2019

PASSAGEIROS				AERONAVES			
	Chegadas	Partidas	Total		Chegadas	Partidas	Total
Doméstico	340.446	310.917	651.363	Doméstico	2.692	2.672	5.364
Internacional	21.489	23.008	44.497	Internacional	120	124	244
Total	361.935	333.925	695.860	Total	2.812	2.796	5.608

Fonte: Fraport (2019)

Há também uma diminuição dos passageiros internacionais no ano de 2019, no mês de dezembro, o referido quantitativo se justifica por problemas econômicos de retração da economia nacional no ano de 2019, pois a economia possuiu forte influência da economia, e como afirmam Pinto e Guzman (2012, p. 95): “O reflexo disto pode ser medido pelo relatório do Fórum Econômico Mundial intitulado “The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017” que, ao mesmo tempo em que o Brasil figura em primeiro lugar em potencial de recursos naturais, o rebaixa em quase todos os outros critérios”.

No ano de 2020, conforme a tabela 7 a seguir, no mês de dezembro, o numero de passageiros internacionais está em torno de 6.300, pois foi um momento de retomada das atividades em Fortaleza, quando houve a diminuição dos casos de Covid-19 e a abertura das atividades comerciais:

Tabelas 7 e 8 – Quantitativos de passageiros e aeronaves em dezembro de 2020

Fortaleza Airport - Dez/2020

PASSAGEIROS				AERONAVES			
	Chegadas	Partidas	Total		Chegadas	Partidas	Total
Doméstico	188.292	163.894	352.186	Doméstico	1.806	1.802	3.608
Internacional	3.812	2.529	6.341	Internacional	29	25	54
Total	192.104	166.423	358.527	Total	1.835	1.827	3.662

Fonte: Fraport (2020)

No entanto, em janeiro de 2021, por conta da divulgação do aumento de casos de Covid-19 em Fortaleza, o fluxo de passageiros foi menor que em dezembro, e com o agravamento de casos, e de novos

decretos estaduais de *lock down*, por causa de mortes, internações hospitalares e a notificação da doença, no mês de fevereiro de 2021 somente 23 passageiros internacionais desembarcaram no aeroporto.

Tabelas 9, 10, 11 e 12 – Quantitativos de passageiros e aeronaves em dezembro de 2021

Fortaleza Airport - Fev/2021

PASSAGEIROS			
	Chegadas	Partidas	Total
Doméstico	118.105	136.195	254.300
Internacional	11	12	23
Total	118.116	136.207	254.323

AERONAVES			
	Chegadas	Partidas	Total
Doméstico	1.403	1.414	2.817
Internacional	10	11	21
Total	1.413	1.425	2.838

Fortaleza Airport - Jan/2021

PASSAGEIROS			
	Chegadas	Partidas	Total
Doméstico	194.663	207.647	402.310
Internacional	1.784	2.675	4.459
Total	196.447	210.322	406.769

AERONAVES			
	Chegadas	Partidas	Total
Doméstico	1.961	1.955	3.916
Internacional	20	19	39
Total	1.981	1.974	3.955

Fonte: Fraport (2019)

Analisando as informações sintetizadas nas tabelas acima, verifica-se que as medidas de *lock down* em Fortaleza, como uma medida rígida para o enfrentamento da Covid-19, ao mesmo tempo em que se gera uma crise socioeconômica decorrente da pandemia, no setor do transporte aéreo.

A grande questão é que não se sabe como o setor aéreo e, conseqüentemente o setor turístico, retomarão o crescimento. Os dados que ensejam a diminuição refletem na economia local, considerando a análise geral, mesmo em referência a apenas ao mês de dezembro dos anos analisados, a pandemia a queda do número de desembarques internacionais e com um decréscimo na economia brasileira (e mundial).

A abertura das atividades do Ceará em dezembro de 2020 trouxe um pequeno aquecimento do setor, mas, por outro lado repercutiu no aumento de casos de Covid-19 no Estado.

Por outro lado, a crise do turismo mundial está condicionada à pandemia, sentida rapidamente no Brasil e no Ceará. A saída que se busca tem sido colocada totalmente na flexibilização de barreira sanitárias, para que a economia volte a melhorar seus índices, mas isso só ocorrerá com a vacinação em massa, pois o turista é o elemento dispersor do vírus da Covid (SANCHEZ, 2020).

Viagens de negócios ou turismo no mundo globalizado estão estagnadas, pois o cenário ainda é muito preocupante, e se observada uma vertente otimista, a probabilidade de um crescimento no setor se estabelecerá no momento pós-covid ou pós-controle da doença. De

qualquer forma, esses índices só voltaram ao cenário anterior quando os protocolos médico-sanitários estiverem estabelecidos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise das medidas dos fluxos aéreos internacionais tomados quando de sua estruturação no Estado brasileiro decorreram das reformas sofridas e que alcançaram diretrizes da implementação do conceito de “céu aberto” para o funcionamento do fluxo aéreo internacional nos países, o que ensejou incentivos na gestão de aeroportos, como ocorreu com o Aeroporto Pinto Martins em Fortaleza-Ce, trazendo um incremento às atividades turísticas.

Porém, a pandemia como fenômeno mundial desconfigurou a sistemática do sistema *open sky* e afetando o setor aéreo e turístico, de forma que foi necessário o socorro público para tentar minimizar os prejuízos.

O declínio decorreu do fechamento de fronteiras como medida essencial à contenção do vírus, mas se buscou estabelecer medidas sanitárias de melhoria e funcionamento da atividade, além da proteção dos passageiros que tiveram suas viagens canceladas por conta da pandemia.

E, dentro dessa discussão, se fez um recorte sobre o Aeroporto de Fortaleza, em que, a partir de dados numéricos, se demonstram os impactos negativos da movimentação de pessoas do fluxo de passageiros internacionais e a tendência, por enquanto, é de piora.

Contudo, as ações governamentais e administrativas implementadas e apresentadas por normas específicas do setor, minimamente empreende uma proteção e fomento à atividade que vem se prolongando no tempo e não se sabe quando irá se estabilizar.

Pensa-se que as medidas regulatórias não resolvem os problemas advindos da pandemia, nem tão pouco no que se denomina de período pós-pandemia, visto não se saber quando ocorrerá o tal período.

De qualquer forma, as novas medidas político-administrativas devem ser voltadas para a retomada das atividades, para que se possa falar em turismo pós-pandemia e se estabelecer um “*recovery*” (recuperação) do setor, incluindo-se os deslocamentos, as barreiras físicas e novas formas de funcionamento das barreiras sanitárias ante à vacinação em massa.

REFERÊNCIAS

ANAC. **Estudo de análise de impacto regulatório dos acordos de serviços aéreos do Brasil** / Rodrigo Ayres Padilha; Daniel Ramos Longo; Caio Marcello Monteiro Vianna; Talita Armbrorst; Esa Pekka Tapani Horttanainen; Reinaldo Fioravanti; Ancor Suarez Aleman; Carolina Lembo; Eduardo Café; Karisa Ribeiro, Rodrigo Cruvinel, Victor Gomes e Silva. Disponível em: https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional/publicacoes/b-estudos/estudo-de-air-dos-asas.pdf. Acesso em: 11 abr. 2021.

ANAC, **Atuação internacional**. Disponível em: https://www.anac.gov.br/A_Anac/internacional. Acesso em: 10 abr 2021.

BALASSIANO, Marcel. **Os 10 países com as maiores taxas de mortalidade do mundo e variáveis econômicas**. Disponível em: <https://portal.fgv.br/cn/node/21408>. Acesso em: 08 abr. 2021.

BARBOSA, L. G. M.; COELHO, A. M.; MOTTA, F. A. T.; & GUIMARÃES, I. L. B. **Impacto econômico do COVID – 19: propostas para o turismo**. 2. Ed. Rio de Janeiro: FGV Projetos, 2020. Disponível em: https://fgvprojetos.fgv.br/sites/fgvprojetos.fgv.br/files/02.covid19_impactoeconomico_turismo2_v07_fichacatalografica.pdf. Acesso em: 11 abr 2021.

CARVALHO, L. M. DE; LAMEIRAS, M. A. P.; & MORAES, M. L. de. Boletim de acompanhamento setorial da atividade econômica. **Carta de Conjuntura** | 47 | 2º trimestre de 22. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2020/05/>. Acesso em: 11 abr. 2021.

GÖSSLING, S.; SCOTT, D.; & HALL, C. M. Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19. **Journal of Sustainable Tourism**. Vol.ahead-of-print, 2020 pp.1-20.

GUIMARÃES, Carla Regina Ferreira Freire, RISSATO, Denise. “Atividade turística, emprego e política pública durante a pandemia da covid-19 no Brasil”, **Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales**, outubro 2020. Disponível em: <https://www.eumed.net/rev/cccss/2020/10/turismo-brasil-covid19.html>. Acesso em: 11 abr. 2021.

SÁNCHEZ, M. M. Flujos turísticos, geopolítica y COVID-19: cuando los turistas internacionales son vectores de transmisión. Geopolítica(s). **Revista de Estudios Sobre Espacio y Poder**, 11(Especial), 2020.

WORLD TOURISM ORGANIZATION. **World Tourism Barometer (English version)** 18(1), 2020. Disponível em: <https://www.e-unwto.org/toc/wtobarometereng/18/1>. Acesso em 09 abr 2021.