

Formação superior em Ciências Aeronáuticas no Brasil – Um retrato dos cursos superiores e sua relação com a Hospitalidade

Marcelo José Grizzo Bertoldi¹

Mirian Rejowski²

Resumo: O crescimento do setor de transporte aéreo na última década ocasionou o aumento da procura por profissionais qualificados em nível superior, o que se refletiu na maior oferta de cursos superiores denominados como Ciências Aeronáuticas ou Aviação Civil. Face aos questionamentos do mercado sobre a qualidade dessa formação, desenvolveu-se esta pesquisa exploratória com o objetivo de mapear a oferta da educação superior na área e verificar se há alguma preocupação com a inserção da Hospitalidade na formação de pilotos e de outros profissionais atuantes no setor aeroportuário no Brasil. Após uma breve fundamentação sobre a evolução da formação de pilotos em aeroclubes até o ensino universitário em Ciências Aeronáuticas, caracteriza-se a oferta de dez cursos ativos e analisam-se as suas diferenças regionais, bem como a sua proposta de formação. A formação superior teve início em 1994 com a primeira turma da PUCRS em parceria com a VARIG em Porto Alegre (RS). Na maioria, os cursos são matutinos com duração de seis semestres, e há uma tendência de formação não exclusiva de pilotos no estado de São Paulo conduzida pela UAM. Há grande variação do valor da mensalidade que chega a 233% do maior para o menor valor, a carga horária varia de 2.584 a 3.042 horas, e a oferta de vagas no início de 2013 variou de 50 a 300, não incluídas as vagas do único curso à distância (UNISUL) e dos cursos “in company” da UAM. As diferenças regionais refletem as necessidades de formação de diferentes tipos de pilotos e profissionais e apontam para um valor de mensalidade pouco variável na região Sudeste. Na proposta do curso nota-se a preocupação com aspectos técnico-operacionais, e algum conteúdo de Ciências Humanas e Sociais, mas não de Hospitalidade de forma explícita. Recomenda-se a possibilidade de formatação de uma disciplina na ótica da trans-hospitalidade com a contribuição do Mestrado em Hospitalidade da UAM, que somaria à qualificação dos profissionais do setor.

Palavras-chave: Ciências aeronáuticas. Formação superior. Oferta de cursos. Hospitalidade. Brasil.

Introdução

O crescimento do mercado de aviação civil no Brasil, especialmente na última década, é uma realidade. Dados estatísticos a respeito do mercado nacional indicam a necessidade do governo federal de investir nos principais aeroportos brasileiros a fim de manter este crescimento,

¹ Bacharel em Aviação Civil pela Universidade Anhembi Morumbi. Mestrando da Universidade Anhembi Morumbi. Professor do curso de Aviação Civil da Universidade Anhembi Morumbi. Email: mjgbertoldi@gmail.com

² Bacharel em Turismo, Mestre e Doutora em Ciências da Comunicação, e Livre Docente em Teoria do Turismo e do Lazer pela Universidade de São Paulo. Professor Titular do Mestrado em Hospitalidade da Universidade Anhembi Morumbi. Pesquisadora PQ do CNPq. Email: mirwski@gmail.com

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

e na formação de profissionais da área para atender a demanda. Conforme indicadores da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac, 2013) a oferta de assentos parapassageiros oferecidos no país, cresceu de 48.815.523 em 2002, para 119.238.514 em 2012, o que representa um crescimento da ordem de 244% em uma década. Os motivos deste aumento foram basicamente em: a) acesso ao transporte aéreo das classes C e D, movidos pela expansão das empresas aéreas do modelo *lowfare-lowcost* (Oliveira, 2009); b) aumento do crédito para a compra de passagens aéreas (Palhares, 2002, p.154); c) expansão do mercado devido às facilidades do transporte aéreo, que fez com que os passageiros de ônibus passassem a optar pelo transporte aéreo (Oliveira, 2009, p.132)

Em contrapartida, há poucos cursos superiores de aviação civil em funcionamento no Brasil. Como a tendência de crescimento do mercado aeronáutico brasileiro persiste, a capacitação e qualificação de profissionais para atuarem nesse segmento devem ser estudadas com seriedade. As necessidades do mercado e a escassez da mão de obra qualificada para o desempenho de atividades foram os preceitos que alavancaram a criação destes cursos no Brasil.

Essa formação profissional de nível superior não é voltada somente à formação do piloto, mas sim a um profissional da área da aviação, que pode vir a ser tanto piloto, se complementar a sua formação com as horas de voo necessárias para tal, quanto a atuar em variados setores da área, como segurança de voo e gestor de aeroportos. Trata-se de curso superior recente voltado à formação de recursos humanos para a aviação civil em geral.

A literatura científica sobre transportes (Palhares, 2002; Paolillo & Rejowski (2003) ou transporte aéreo em geral (Palhares, 2002; Oliveira, 2009) não enfoca a formação profissional nesta última área, mas sim trata da infraestrutura, dos equipamentos, das regulamentações e das operações. Por outro lado, há uma literatura abundante sobre transporte aéreo, dentre os quais tem-se estudado sobre fatores humanos que incidem na performance do piloto, no design e sistemas das aeronaves, ou aspectos psicológicos e de saúde decorrentes do ambiente e condições de trabalho nesse setor (Wiener & Nagel, 1988; Orlandy & Orlandy, 1999).

Em face dessa situação, realizou-se uma pesquisa exploratória (Dencker, 1998) sobre a oferta dos cursos superiores dirigidos à formação profissional em Ciências Aeronáuticas ou em Aviação Civil no Brasil, a fim de responder à seguinte questão norteadora: Como se configura a oferta desses cursos superiores em funcionamento nas diversas regiões do Brasil? Há conteúdos que contemplam aspectos da Hospitalidade nessa formação superior? Com isso, esta pesquisa objetiva mapear a oferta da educação superior na área e verificar se há alguma preocupação com a inserção da Hospitalidade na formação de pilotos e de outros profissionais atuantes no setor aeroportuário no Brasil.

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

Trata-se de um estudo documental (Gil, 2011), a partir da consulta ao *site* do Ministério da Educação – e-MEC -e da coleta de informações nas páginas da internet dos sítios oficiais de cada curso, as quais são consideradas fontes documentais. Em alguns casos foi necessário o contato telefônico para complementar e confirmar dados. Todos os dados coletados foram registrados em planilha excel, que originaram tabelas, quadros e figuras.

Parte-se de considerações básicas sobre a formação profissional de pilotos e as regulamentações que orientam o ensino superior em Ciências Aeronáuticas no Brasil (Brasil, 2012) para em seguida apresentar os resultados da pesquisa sobre a oferta de cursos superiores em dois tópicos: características gerais e propostas de formação. Neste último tópico, discutem-se tanto as diferenças ou similaridades dos cursos nas diversas regiões brasileiras, quanto às aproximações ou distanciamentos dos mesmos à Hospitalidade enquanto conteúdo da formação profissional de pilotos e/ou gestores da aviação civil no Brasil.

A pesquisa se desenvolveu entre setembro de 2012 a abril de 2013, e se configurou como uma primeira etapa de uma pesquisa de maior vulto a ser concretizada como dissertação de mestrado. Como a literatura é escassa sobre o tema, baseou-se também em dados da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, em reportagens publicadas em revistas da área e no conhecimento de um dos autores com vivência profissional e acadêmica de mais de vinte anos na área.

FORMAÇÃO PROFISSIONALEM AVIAÇÃO NO BRASIL

Dos aeroclubes à formação universitária

No Brasil a formação tradicional de pilotos teve início no Aeroclub do Rio de Janeiro, em 1905, conforme aponta Garriga (1972). Atualmente, tal formação é realizada nos quase 300 aeroclubes brasileiros homologados para esta finalidade (ANAC, 2012). Esclarece-se que o aeroclube é uma escola de pilotagem homologada pela ANAC, que possui basicamente um ou mais aviões e/ou helicópteros, com a finalidade de prover ensino prático aos alunos que desejam atuar como pilotos no mercado.

Nessas “escolas” os alunos recebem uma formação básica, ministrada por um instrutor, também homologado e certificado naquele equipamento (aeronave). Aliado aos ensinamentos teóricos ministrados em sala de aula, são desenvolvidas as habilidades práticas necessárias para a realização de um voo com segurança e eficiência, de um ponto A para um ponto B. Representa a mais tradicional e quase centenária escola de formação de pilotos, com poucas alterações até

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

meados da década de 2000, quando a introdução de novos e modernos equipamentos impôs mudanças na estrutura acadêmica e profissional dessa formação.

Para se ter uma idéia dos profissionais que atuam na área, cita-se dados da ANAC (2013) que indicam em atividade no Brasil “17,6 mil pilotos e 9,4 mil mecânicos de aviação, para uma frota de 11,6 mil aeronaves – entre aviões particulares, de companhias aéreas, táxi-aéreos, helicópteros, ultraleves etc.”. A relevância e expansão do transporte aéreo no mercado nacional causaram uma verdadeira “corrida” às escolas de aviação.

Instruídos por um piloto mais experiente, os alunos realizam manobras aéreas para desenvolverem as habilidades necessárias na condução de uma aeronave. Estas manobras fazem parte das exigências da ANAC, e devem ser aplicadas aos alunos nos seus diferentes níveis de aprendizagem. Para a formação clássica de pilotos no Brasil é necessária a realização de no mínimo 40 horas de voo na modalidade avião, e 35 horas de voo na modalidade helicóptero, para que o aluno possa ser submetido ao cheque de proficiência prática. Neste momento do curso, um piloto habilitado e homologado pela ANAC realiza um voo com o aluno para certificar-se se as habilidades e competências demonstradas por ele são suficientes para o “Brevet” de piloto privado, ou seja, a licença de PPna modalidade avião, ou a licença de PPH, na modalidade helicóptero.

Para aqueles que desejarem realizar a sua formação optando por trabalharem na aviação como pilotos de aviões comerciais, há a necessidade de completarem 150 horas de voo na modalidade avião e 95 horas na modalidade helicóptero, antes de serem submetidos à realização de prova prática. Uma vez aprovado, o piloto recebe a licença de piloto comercial (PC) na modalidade avião e PCH na modalidade helicóptero, o que lhe permite realizar voos de forma remunerada.

Além disso, é necessário que o aluno receba treinamento adequado à prática do voo por instrumentos, o chamado IFR, do Inglês, “*Instruments Flight Rules*”, ou regras de voos por instrumentos. Nesta modalidade de voo, tanto o piloto de avião, como o de helicóptero, necessitam aprimorar as suas técnicas de pilotagem para obterem a proficiência técnica mínima necessária para realizarem um voo de maneira segura, ainda que em condições adversas.

São então realizados diversos treinamentos utilizando-se mecanismos de voo simulado, ou simplesmente simulador de voo, para realizar diversas manobras exigidas pela ANAC, com a finalidade de condicionar os pilotos às situações de condições meteorológicas adversas de tempo, visibilidade, teto, ou ainda, de restrição parcial ou total de painéis de instrumentos. Para tanto, os alunos podem utilizar os simuladores de voo IFR, homologados no país, para eliminar até 20 horas do treinamento, realizando as outras 20 horas em voo real. Com isso, perfazem o total mínimo de

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

40 horas de voo de acordo com a ANAC para obtenção da licença de piloto com habilitação para o voo IFR.

Segundo Gil (2005), o universo da simulação tem uso mais frequente em programas de treinamento e desenvolvimento pessoal do que na educação formal, por serem mais rápidos e eficazes. Em alguns tipos específicos de simuladores há a necessidade do desenvolvimento psicomotor, quando o treinando é colocado num simulador de voo que apresenta um painel semelhante ao de um avião e é solicitado a comportar-se exatamente como se estivesse pilotando um avião. (Gil, 2005. p. 86).

Para esse autor, a simulação deve ser utilizada para despertar nos alunos os conceitos para favorecer o autoconhecimento, analisar situações de conflito (CRM³), desenvolver atitudes específicas, desenvolver habilidades específicas e promover um clima agradável e descontraído na sala. Existem três modalidades previstas para a utilização da simulação: simulação homem-máquina; simulação homem-computador e simulação com pessoas. Para o estudo da simulação na aviação, adota-se a estratégia de estudo de caso como ferramenta de gerenciamento, habituando o aluno a analisar situações sob aspectos positivos e negativos, antes de tomar uma decisão.

Recomenda-se, no entanto, cuidado especial para passar o conhecimento utilizando-se de ferramentas como a simulação. É necessário que haja definição dos objetivos, elaboração de um roteiro, definição de papéis dos autores envolvidos, seleção dos participantes e preparação dos participantes, além da representação e da análise desta representação para que o ensino atinja o seu objetivo principal de transmitir conhecimento. Atesta-se a importância da utilização destes simuladores no aprendizado dos alunos do curso superiores de aviação civil, já que este tipo de treinamento tem a finalidade de aprimorar as técnicas de voo a serem utilizadas nos voos reais, sem com tudo apresentar riscos à segurança dos ocupantes das aeronaves e as pessoas em solo nas imediações dos aeroclubes³.

Ao realizarem treinamento em dispositivos de voos simulados⁴, os instrutores podem submeter seus alunos a condições extremas de dificuldades de voo, sem comprometer a

³CRM – Crewresource management (Gerenciamento dos recursos da tripulação). - Lembra-se que os primeiros simuladores foram utilizados já na 1ª Guerra Mundial. “Já em 1910, nos primórdios da indústria aeronáutica, havia aparelhos para treinamento: eram na verdade fuselagens presas no chão e movimentadas por polias e cabos. Reproduzir as sensações das aeronaves em voo representava um desafio imenso para a tecnologia do início do século 20. Um dos modelos que resolveu o problema foi LinckTrainer, criado em 1929 por Edwin Albert Link. Por meio de um intrincado sistema de bombas pneumáticas, válvula (...). Em 30 anos, mais de 500 mil pilotos norte-americanos foram treinados em várias versões do simulador.” (Tahuata, 2008, p.27).

⁴ Esses equipamentos são importados, em geral dos Estados Unidos, e seu custo, tanto para aquisição quanto para manutenção, representam um investimento alto para aeroclubes de pequeno a médio porte, de R\$ 200.000,00 até

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

qualidade do treinamento, tornando-se assim uma relevante ferramenta ao treinamento, visto que são equipamentos sofisticados e que representam com fidelidade as condições de tempo presente e fornecem aos alunos uma sensação bem próxima da realidade. As novas tecnologias permitem a um custo relativamente baixo, que um piloto, complete a seu treinamento em dispositivos de simulação avançada, os chamados “*Advanced Air Trainer Device*” ou simplesmente AATD, ou ainda, em um “*FlightnTrainer Device*”, ou FTD. Este simulador FTD é capaz de realizar quase todas as situações de emergência que um piloto e sua aeronave poderão encontrar na vida real.

Após realizarem o treinamento em equipamentos de voo simulado, normalmente mais que às 20 horas exigidas pela ANAC, os alunos são liberados para voo real acompanhados dos instrutores e realizam as outras 20 horas de voo sob “capota”, simulando a falta de visibilidade do aluno com o solo. Esta simulação é realizada propositadamente em aeronaves preparadas e equipadas para este tipo de voo, sendo que os instrutores e o controle de tráfego aéreo são informados da missão, além de todo o treinamento ser registrado em uma caderneta individual de voo e enviado para a ANAC. Ao término do treinamento um novo voo de cheque é realizado por um representante autorizado da ANAC, para ter certeza que o aluno possui as habilidades em conduzir uma aeronave homologada IFR.

Existem ainda mais duas habilitações que o piloto necessita para ingressar em uma empresa aérea: a habilitação de voos em aeronave bimotora, onde são exigidas no mínimo 10 horas de voo; e a habilitação de Piloto de Linha Aérea - PLA, onde necessita comprovar no mínimo 1.500 horas de voo, realizar provas de regulamentos de tráfego aéreo, performance de aeronaves a reação, peso e balanceamento, com nota mínima superior a 7 para receber a licença.

A mídia tem dado atenção especial à qualidade da formação de profissionais qualificados para atuarem como pilotos no mercado da aviação civil, conforme matéria da revista Aeromagazine intitulada “Faltam ou não pilotos?”. Nessa reportagem Agmont (2010, p.54) descreve os problemas enfrentados pelos alunos para iniciarem a carreira de piloto, destacando: a preocupação dos pilotos quanto ao futuro, já que existe no Congresso Nacional um projeto de lei que alteraria o Artigo 158 do Código Brasileiro de Aeronáutica (BRASIL, 1986), permitindo que pilotos estrangeiros trabalhem no Brasil por um período de cinco anos, para suprir a falta de pilotos no mercado; e o custo das horas de voo, já que para a formação de piloto é necessário

R\$ 1.000.000,00 de reais. Assim, tem-se a chamada terceirização da instrução ou ainda a locação dos equipamentos por um período pré-determinado, esta segunda opção é mais comum e normalmente é realizada por empresas estrangeiras que dão suporte no Brasil, para as empresas aéreas de grande porte como é o caso da CAE, empresa que fornece treinamento especializado para as empresas Gol/Varig Linhas Aéreas, e para a TAM/LANCHILE.

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

desembolsar mais de R\$ 70.000,00 reais, na formação tradicional, feita inteiramente em um aeroclube, ou até mais de R\$ 100.000,00, quando na formação realizada em um curso superior na área.

A formação universitária de pilotos no Brasil é recente data da segunda metade da década de 1990 (Ribeiro, 2008). A partir de 2012, além das normas de certificação ou habilitação de pessoal para atuação como tal na aviação civil, os cursos devem seguir as diretrizes curriculares estabelecidas pelo Ministério da Educação, as quais não se restringem à formação de pilotos e se estendem às Ciências Aeronáuticas.

Os cursos superiores de Ciências Aeronáuticas, na modalidade de bacharelado, destinam-se a “formar recursos humanos no âmbito acadêmico, podendo incluir exigências curriculares de certificação para o desempenho de atividades no setor aeronáutico” (BRASIL, 2012, p.2). Com carga horária mínima de 2.500h, estes cursos destinam-se:

[...] à formação de recursos humanos para o desempenho de atividades específicas desta área de atividades, como a operação de aeronaves de grande porte em linhas aéreas comerciais e a gestão da aviação civil, não se aplicando, portanto, à formação em outros campos, como a Engenharia Aeronáutica, que devem obedecer às Diretrizes Curriculares Nacionais próprias. Em função da possibilidade de atuação em distintos campos de atividades no setor de aviação civil, os Cursos de Ciências Aeronáuticas poderão ser oferecidos com diferentes Linhas de Formação, consubstanciadas em duas habilitações: (i) Piloto de Linha Aérea e (ii) Gestão da Aviação Civil. (BRASIL, 2012, p. 1)

Passa-se a seguir a abordar a formação superior em aviação civil e aspectos da Hospitalidade que podem contribuir para a qualificação de profissionais formados nos cursos analisados.

1.2 Formação em Aviação Civil e a Hospitalidade

A expansão e a nova configuração do mercado brasileiro de transporte aéreo na década de 2000 tem sido tema de pesquisas de pós-graduação *stricto sensu*. Um estudo sobre o estado da arte da produção científica sobre transporte aéreo no país, realizado por Kunz, De Conto e Denicol (2012) mapeou as dissertações e teses defendidas no país de 1987 a 2010, com destaque para as de programas da área do Turismo, com base no Banco de Teses da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Capes. Foram encontrados 207 trabalhos, sendo 19 teses de doutorado e 149 dissertações de mestrado em 55 diferentes programas, cuja evolução temporal reforça o interesse no estudo e na pesquisa sobre esse tema:

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

Constatou-se (...) um considerável acréscimo no número da produção de trabalhos, que somente foi consolidado a partir de 2003, ano em que o número de trabalhos defendidos cresceu 166,67% em relação ao ano anterior. Observou-se um ritmo semelhante na produção *stricto sensu* em transporte aéreo até o final do período: no ano de 2010 produziu-se apenas quatro trabalhos a mais que em 2003, isso representando um incremento de 25%. Os anos-ápice na produção de teses e dissertações acerca de transporte aéreo no país foram os anos de 2004 e 2009, ambos com 24 trabalhos. (Kunz, De Conto&Denicol, 2012)

Apenas uma dessas pesquisas tratou da formação superior em aviação civil. Ribeiro (2008) aborda a formação de piloto de aviões comerciais, “caracterizando e analisando a evolução do ensino aeronáutico ao longo do tempo, relacionando o perfil do atual profissional com as mudanças tecnológicas e humanísticas nas cabines dos aviões, tendo a história da VARIG como protagonista”. Passa pelos anos de 1930 com programas de treinamento criados pela Varig Aero Esporte (VAE), pelo o crescimento dessa empresa e suas necessidades de aprimorar o quadro de funcionários, e pelo início da década de 1951 com a “primeira turma do curso de pilotos da EVAER - Escola VARIG de Aeronáutica, juntamente com a ESVAR – Escola SENAI - VARIG de Aeronáutica, direcionada à formação de mecânicos”; chega a 1993 com a proposta de um curso superior face à parceria entre a Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul e a Varig que mudou o paradigma da formação de pilotos no Brasil, e cuja primeira turma universitária se iniciou em 1994 e teve o reconhecimento em 1997. Nesta pesquisa o autor demonstra que:

(...) o aprendizado contínuo, através da informação técnica, solidifica a execução das atividades que envolvem os afazeres do aviador, e possibilita desenvolver consciência crítica sobre estas atividades. Neste sentido, (...) a formação universitária procura conduzir o futuro piloto de linha aérea ao entendimento voltado para ocupação do desenvolvimento de competências e a descobrir o próprio potencial. (Ribeiro, 2008, p. 8)

Outras 5 pesquisas do total de dissertações e teses levantadas por Kunz, De Conto & Daniel (2012) foram produzidas em programas de pós-graduação da área de Turismo, tratando do planejamento de linhas áreas regionais, das empresas aéreas de baixo custo e baixa tarifa, do impacto do *no-show* no transporte aéreo, da educação corporativa em empresas aéreas e da responsabilidade social das mesmas. Os autores apontam essa escassez de trabalhos que se contrapõe à relação de interdependência entre transporte área e turismo nesses programas(Kunz, De Conto &Denicol, 2012).

Especificamente o estudo sobre a educação corporativa realizado por Félix (2006) caracterizou, em uma empresa aérea, o processo de capacitação profissional envolvendo a discussão da hospitalidade no mesmo. O programa estudado era de formação de agentes de

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

aeroportos ofertado pela empresa para a formação de agentes de aeroportos, no qual a autora comparou a relação existente entre os funcionários em treinamento, considerados como hóspedes, com todos os demais, os instrutores e coordenadores que os acolhem nesse processo de ensino-aprendizagem, considerados como anfitriões.

Segundo a opinião dos funcionários envolvidos nesse programa, a autora confirmou “a existência de um ambiente organizacional propício ao acolhimento e ao sentimento de valorização durante o ingresso na organização”. Os ensinamentos ministrados são tão importantes quanto necessários à atuação profissional na área, e os assuntos a serem abordados necessitam de uma dinâmica ensino-aprendizagem ativa que envolva e integre as relações entre professor e aluno. Como já citado, a partir de meados da década de 2000, ocorreu maior procura por cursos de aviação civil que levou ao incremento de cursos superiores nessa área, assim já aconteceu com outras áreas como a Gastronomia (Belculfine, 2011).

Há várias preocupações envolvidas na educação superior, algumas das quais merecem menção neste trabalho. No âmbito do comprometimento do profissional e com a sociedade por parte do aluno, Freire (1979) destaca a importância da educação na mudança do comportamento humano, que está vinculado ao comprometimento entre os envolvidos em diferentes situações e grupos. Apesar das variações de ações de cada ser humano, este deve agir de maneira mais consciente, assumindo a responsabilidade do comprometimento estabelecido entre os membros do grupo e agindo de maneira a compreender os atos desenvolvidos numa dada situação.

O compromisso, próprio da existência humana, só existe no engajamento com a realidade, de cujas “aguas” os homens verdadeiramente comprometidos ficam “molhados”, ensopados. Somente assim o compromisso é verdadeiro (...). Estão comprometidos consigo mesmos, com seus interesses ou com os interesses dos grupos aos quais pertencem. (FREIRE, 1979. p.18)

Outro estudioso, Trigo (1998, p.191), ao abordar o ensino superior em turismo no Brasil, faz uma reflexão que se aplica a qualquer área, e em especial no ensino superior em Ciências Aeronáuticas que é a seguinte: “a educação deve se centrar na capacidade de o aluno pensar e se expressar claramente, resolver problemas e tomar decisões”, cuja “qualidade é fundamental nas sociedades pós-industriais”.

Ajustes ao conteúdo ministrado em sala, de maneira a favorecer a colocação no mercado dos egressos, o uso de estratégias que envolvam e despertem o interesse no aluno revestem de importância a proposta do curso e o papel do professor, seja este o instrutor ou facilitador da aprendizagem. Nesse sentido, Morris (1972, p. 89), enfatiza “a crescente importância do currículo

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

de humanidades” na década de 1970, que vem ganhando força no mundo atual em direção a uma busca de novos paradigmas da educação superior, além da popularização da avaliação de cursos.

Nessa direção, os estudiosos, pressionados por forças como a sustentabilidade, a ética e a globalização/internacionalização, buscam desenvolver novos modelos para formar profissionais que de ajustem a novas realidades do mundo contemporâneo e que incluam conteúdos das Humanidades. Um desses movimentos é o *TourismEducation Future Iniciatives*– TEFI, que reúne um grupo de experts interessados na educação superior em Turismo, e que propõe um modelo fundamentado em cinco valores renovados: ética, profissionalismo, conhecimento, zelo e respeito mútuo. Nesse ambiente, Sogayar(2010, p. 95) compreende que:

(...) a Hospitalidade parece ser o mais antigo dos “valores universais”, sendo tão atual e tão necessária quanto os cinco valores que sustentam esse programa. Mesmo não sendo a dotada como um valor, sua conceituação é inerente à proposta, sendo revelada como força de pressão associada principalmente à Ética, ao Zelo e à Mutualidade.

Tal necessidade da mudança no ensino superior, também vem sendo preocupação em outras áreas e deve estar presente na educação superior em Ciências Aeronáuticas ou em Aviação Civil. Daí a contribuição da Hospitalidade, um ramo das relações sociais descritas como “a oferta de alimentos e/ou bebidas e/ou acomodação longe do lar”(Lashley& Morrison, 2004, p.3); ou como “um conjunto de leis não escritas que regulam o ritual social e cuja observância não se limita aos usos e costumes das sociedades ditas arcaicas ou primitivas” (Camargo, 2004, p.17); ou não sendo “apenas uma metáfora para designar formas genéricas ou diferenciadas de acolhimento”, mas sim “um processo que se refere a relações sociais concretas que se desenrolam e se relacionam com a história, a cultura e as sociedades” (Bueno, 2008, p.77).

Considera-se que as relações sociais ocorrem em variados ambientes na prestação dos serviços de aviação civil, e a hospitalidade ou a hostilidade entre prestadores (quem acolhe) e clientes (quem são acolhidos), se faz presente nas mesmas. Dessa forma permeia as relações humanas e comerciais entre ambos os sujeitos, em vários ambientes e situações nos aeroportos e nas aeronaves.

No entanto é Milon (2011), ao abordar a hospitalidade no transporte metrô, que esclarece melhor a sua aderência no segmento dos transportes. Para ele, deve-se considerar a hospitalidade transportada, ou a trans-hospitalidade que ultrapassa a moradia ou a cidade como lugar de acolhida e chega ao espaço do transporte como o trajeto hospitaleiro. Por outro lado, cabe a

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

preocupação de MaruschkaMöesch⁵, de que a hospitalidade deve ser compreendida como estar com o Outro, estar a serviço do outro porque “eu quero acolher o outro em mim”; “aquele que vai nunca é aquele (mesmo) que regressa (e aquele que acolhe também se transforma)”.

Após essas considerações, passa-se a apresentar os resultados da pesquisa sobre a oferta da formação superior em Ciências Aeronáuticas e a presença ou não de conteúdos que remetam à Hospitalidade em tais propostas.

FORMAÇÃO SUPERIOR EM CIÊNCIAS AERONÁUTICAS NO BRASIL

Caracterização geral

A oferta de formação superior em Aviação Civil no Brasil indicou um total de 14 cursos autorizados pelo Ministério da Educação (MEC), no período de junho de 2012 e março de 2013. Apenas um deles adota essa denominação, sendo que os demais titulam seus cursos como de Ciências Aeronáuticas, e todas as instituições de ensino superior são privadas. Isso indica a falta de interesse ou valorização dessa formação profissional nas universidades públicas, o que pode sugerir certo preconceito.

Todos esses cursos são em nível de bacharelado e, em geral, associam a esse título o brevê de piloto, ou seja, neles os alunos devem obter os certificados de horas de voo para no mínimo ser piloto privado. Surpreendentemente, o único curso oferecido em São Paulo não associa essa condição ao título acadêmico. Isto ocorre porque nessa cidade há demanda de outros profissionais para o setor de aviação civil, o que a Universidade Anhembi Morumbi detectou e direcionou a sua proposta de curso, que é nesse sentido inovadora.

Verificou-se que 10 cursos estavam ativos no início de 2013, 3 inativos ou em processo de extinção e 1 não dispõe de dados, mesmo após várias tentativas de contato telefônico, trata-se do Instituto de Ensino Superior do Acre (Rio Branco / AC). Outros 3 cursos encerraram suas atividades e, portanto, foram excluídos da amostra, as instituições são as seguintes: Universidade Braz Cubas (Mogi das Cruzes / SP), Universidade de Uberaba (Uberaba / MG), Universidade Tuiuti (Curitiba / PR). O quadro 1 apresenta as características dos cursos ativos.

Conforme o quadro 1, os cursos ativos na área tiveram início em 1994 com o curso pioneiro da PUC no Estado do Rio Grande do Sul. Este curso se originou da fusão entre a Escola Varig de

⁵Conforme apresentação oral de trabalho no 5º Congresso de Investigação Turística, realizado em São Paulo na Escola de Artes, Humanidade e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

Formação (EVAER) de pilotos e mecânicos, com a Universidade Pontifícia Católica do Rio Grande do Sul. Somente após quatro anos surgiu o segundo curso de graduação na área na Universidade Anhembi-Morumbi. Em 2003 e 2007 surgem dois novos cursos em cada ano, e em 2004 e 2008 apenas um. Essa situação indica que houve um crescimento moderado de cursos entre 1997 e 2008, a partir do qual a oferta manteve-se estável. Dentre os cursos mais recentes o da UNISUL é o único oferecido na modalidade à distancia, sendo que os demais da amostra (9) são presenciais. Dois cursos não citaram a data do início da sua primeira turma.

Nome do curso	Instituição	Cidade/Estado da IES	Ano de início	Duração / carga horária	Período / Modalidade
Ciências Aeronáuticas	ESAC	Campina Grande / PB	2008	6 semestres 2.640h	Noturno Presencial
Ciências Aeronáuticas	UNISUL	Florianópolis / Santa Catarina	2007	6 semestres 2.670h	- À distância
Ciências Aeronáuticas	UNOPAR	Londrina / Paraná	2007	6 semestres -	Matutino Presencial
Ciências Aeronáuticas	FUMEC	Belo Horizonte / MG	2004	7 semestres 3.042h	Matutino e Noturno Presencial
Ciências Aeronáuticas	ITE/ FCEB	Bauru / SP	2003	6 semestres 2.584h	Matutino e Noturno Presencial
Ciências Aeronáuticas	PUC - GO	Goiania / GO	2003	7 semestres 2.790h	Vespertino Presencial
Curso de Aviação Civil	UAM	São Paulo / SP	2001	6 semestres 2.640h	Matutino e Noturno Presencial
Ciências Aeronáuticas	PUC-RS	Porto Alegre (RS)	1994	6 semestres 2.790h	Matutino Presencial
Ciências Aeronáuticas	FTC	Salvador / BA	---	6 semestres 2.650h	Matutino e Noturno Presencial
Ciências Aeronáuticas	ESTÁCIO DE SÁ	Rio de Janeiro / RJ	---	6 semestres 2.948h	Matutino e Noturno Presencial

Quadro 1 – Características gerais dos cursos de Ciências Aeronáuticas e de Aviação Civil no Brasil em 2013

Fonte: elaboração dos autores (2013) com base em dados dos sítios das instituições.

Pelos dados acima, verifica-se que a região pioneira na oferta de cursos foi a região Sul (1994), pela necessidade da formação de pilotos para a Varig, então maior companhia de transporte aéreo regular no Brasil, seguida pela Sudeste (2001), detentora do maior movimento de fluxos de passageiros, Centro Oeste (2003), região agro-pecuária com necessidades de pilotos particulares, por exemplo, para a pulverização de lavouras, e Nordeste (2008), com um novo posicionamento na economia brasileira.

Constata-se que a maior concentração dos cursos na região Sudeste (4), seguida pelas regiões Sul (2) e Nordeste (2); a região Centro-Oeste oferece apenas um curso e na região Norte,

X SEMINÁRIO ANPTUR 2013

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

nenhum, pois como já citado não se possui registros confiáveis sobre o funcionamento do curso em Rio Branco (AC). Tal concentração reflete, obviamente, o maior número de empresas aéreas com sede na região Sudeste e especialmente no estado de São Paulo, o que, obviamente, gera demanda de formação de recursos humanos para os cursos. O mapa da figura 1 a seguir ilustra a distribuição dos cursos no território nacional.

Os cursos atualmente ofertados no país têm na sua maior duração de 6 semestres (8) e a minoria de 7 semestres (2), com carga horária variável entre 2.584h (ITE) a 3.042h (FUMEC); a maioria tem duração ao redor de 2.600h, portanto bem próximo à carga horária mínima estabelecida para essa formação superior (BRASIL, 2012). Em geral são oferecidos em dois períodos – manhã e noite (5); há cursos somente matutinos (2), noturnos (1), e vespertino (1), conforme o quadro 1.

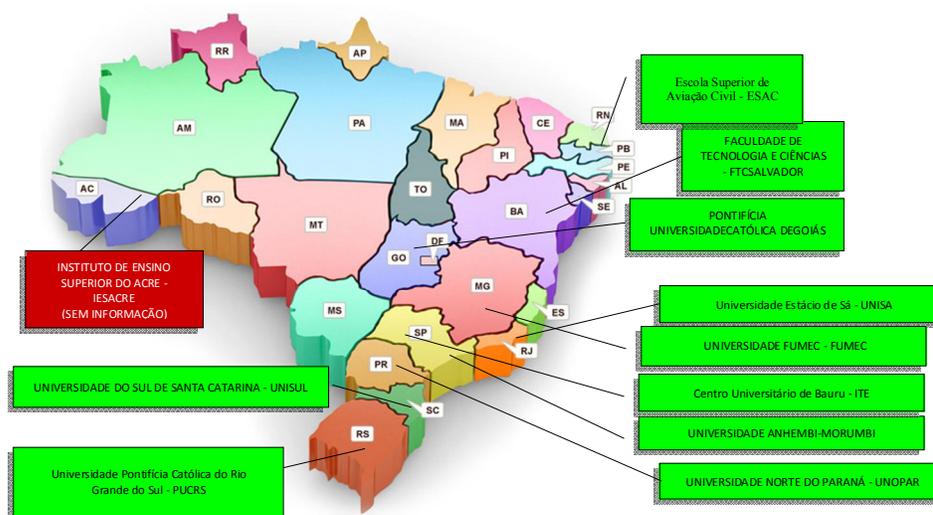


Figura 1 – Localização dos cursos superiores de Ciências Aeronáuticas e em Aviação Civil ativos no Brasil em 2013

Fonte: elaboração dos autores (2013) com base em dados dos sítios das instituições.

Pela figura 2, observa-se a oferta de vagas oferecidas em sete cursos, que variam de 50 (ESAC) a 300 (UAM), já que não havia informação sobre essas nos sítios dos demais cursos. Como já assinalado, a maior demanda para esses cursos situa-se na Região Sudeste, em especial no eixo Rio-São Paulo, daí a maior oferta de vagas. No entanto, há que se assinalar que as vagas ofertadas no curso da UAM não refletem a realidade, pois além dessas há um grande número de vagas que são ofertadas nos chamados “cursos in company”, ou seja, “encomendados” por

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

organizações (Companhias aéreas, associações de tripulantes, etc). Esses cursos são abertos com no mínimo 25 alunos.

As demais instituições não ofertam esse tipo de curso.

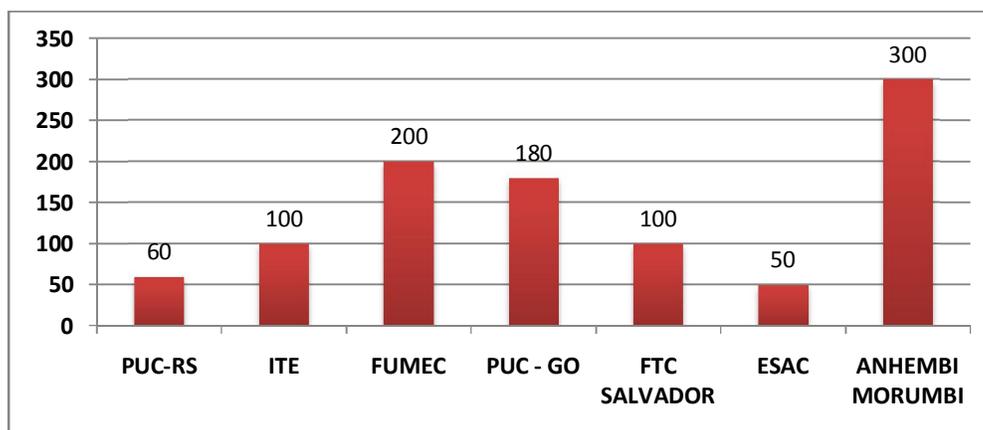


Figura 2 – Oferta de vagas nos cursos superiores de Ciências Aeronáuticas e de Aviação Civil no Brasil em 2013

Fonte: elaboração dos autores (2013) com base em dados dos sites das instituições.

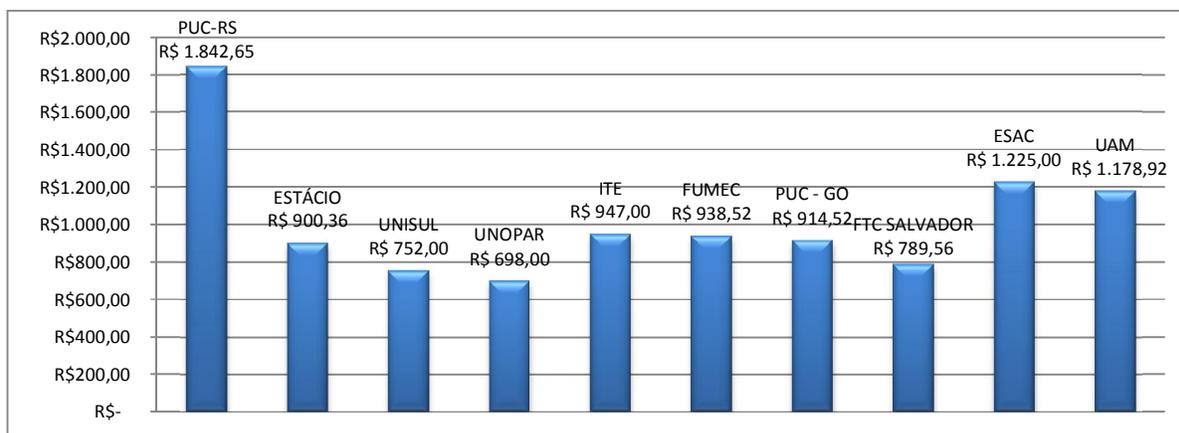


Figura 3 – Valor das mensalidades dos cursos superiores de Ciências Aeronáuticas e de Aviação Civil no Brasil em 2013

Fonte: elaboração dos autores (2013) com base em dados dos sites das instituições.

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

Quanto aos valores apresentados no mercado, o gráfico da figura 3 mostra que as mensalidades variam de R\$ 698,00 (UNOPAR), a mais barata, a R\$ 1.842,65 (PUC-RS), portanto em uma variação aproximada de 264%. Há uma grande variação do valor da mensalidade, sendo na faixa de R\$ 900,00 a R\$ 950,00 se situam 4 cursos. Ao se considerar o custo por hora do curso (custo total do curso dividido pela carga horária) verificou-se que não há diferenças significativas, ocorrendo a mesma tendência apontada na figura 3. Para analisar melhor esse valor, há necessidade de considerar outros aspectos não levantados nesta pesquisa, como a infraestrutura, equipamentos (simulador de voo, por exemplo), valor de horas/aula pago a docentes etc.

Agrupando as características por região brasileira, nota-se que na região Sul são cobradas as maiores e as menores mensalidades (R\$ 1.842,60 e R\$ 698,00) e na região Sudeste a variação entre as mensalidades dos cursos é menor, com uma média de R\$ 991,00.

Proposta de formação

Como não há espaço neste artigo para detalhar a proposta de formação e perfil do egresso de todos os cursos, foram selecionados dois, o da PUC-RS por formar pilotos e ser o mais antigo e o da UAM por formar profissionais para o setor aeroportuário e oferecer maior número de vagas. O quadro 2 transcreve informações sobre o objetivo ou conteúdo do curso e o perfil do egresso.

Ao se analisar a proposta de formação apresentada nos sítios dos dois cursos analisados, nota-se que a ênfase, como não poderia deixar de ser, está nas questões técnicas e tecnológicas envolvidas no setor aeroportuário. O curso da PUC RS visa formar essencialmente pilotos para jatos, uma reminiscência da sua origem junto à Varig e que permanece na atualidade até como um aspecto diferencial; o da UAM, mais amplo, que busca formar profissionais para atuarem como pilotos de aeronaves, mediante complementação da formação prática de voo, além de gestores de aeroportos e gestores de empresas aéreas.

Observa-se que na formação de pilotos, as descrições dos conteúdos dos cursos indicam alguma preocupação com as relações humanas sociais, conforme termos assinalados em azul no quadro 2, alinhados às Humanidades, conforme destacado por Morris (1972). Conteúdos de Antropologia, Psicologia e Desenvolvimento profissional ou humano e social, podem se aproximar de aspectos inerentes à Hospitalidade citados por Camargo (2004), Lashely & Morrison (2004), Bueno (2006), Sogayar (2010) e Millon (2011). Surpreendentemente, o curso da UAM, no qual existe um Mestrado em Hospitalidade, não expressa conteúdo sobre essa temática de forma explícita, o qual poderia compor uma disciplina optativa no mesmo.

IES	Objetivo / conteúdo do curso	Perfil do egresso
-----	------------------------------	-------------------

X SEMINÁRIO ANPTUR 2013

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

PUC RS	<p>Conhecimentos técnicos: técnica de operação de jatos; performance, peso e balanceamento de aeronaves; teoria de voo; sistemas de aeronaves; navegação aérea; regulamentos de tráfego aéreo; fraseologia aeronáutica; meteorologia aeronáutica; estrutura e manutenção de aeronaves.</p> <p>Conhecimentos gerenciais: marketing aplicado ao transporte aéreo; CRM - desenvolvimento gerencial; seminários avançados do transporte aéreo; organização do transporte aéreo; planejamento do transporte aéreo; segurança da aviação; direito aeroespacial; instrutor de voo – INVA.</p> <p>Conhecimentos gerais: medicina aeroespacial; geografia aplicada; humanidades para Ciências Aeronáuticas; história da aviação; psicologia; física para aeronáutica; matemática para Ciências Aeronáuticas; acompanhamento e desenvolvimento profissional.</p>	<p>Atitudes: disciplina, liderança, respostas emocionais estáveis, comprometimento profissional, iniciativa, responsabilidade, preparo para o exercício do poder, automotivação, senso ético e moral, autodesenvolvimento e aperfeiçoamento, postura flexível perante equipe de trabalho, maturidade, abertura a mudanças, senso prático e realista, entusiasmo e postura inovadora.</p> <p>Habilidades: para conduzir os vôos com proficiência e segurança; coordenação motora; precisão e exatidão; concentração; raciocínio abstrato; raciocínio espacial; rapidez de percepção; atenção difusa; para gerenciar e otimizar os recursos disponíveis (planejar, executar e avaliar); administrar recursos humanos; técnicos e materiais; gerenciar crises e suportar pressões dentro de padrões morais; compreender o processo como um todo; trabalhar em equipe; para interagir com as pessoas; trabalhar sob estresse; tomar decisões e discernimento; interagir positivamente com tripulação e passageiros; comunicar-se eficazmente; ter capacidade analítica; representar a empresa e o País.</p>
UAM	<p>Navegação, regulamento, meteorologia aeronáutica, teoria de voo de avião, teoria de voo de helicóptero e conhecimentos técnicos de avião de piloto privado e de piloto comercial. Fraseologia aeronáutica. Gestão de manutenção e operações aeronáuticas. Gestão de recursos humanos na aviação. Planejamento de transporte aéreo. Gestão de aeroportos. Antropologia e cultura brasileira. Comunicação e expressão. Língua estrangeira em aviação. Temas médicos ligados à aviação. Economia do transporte aéreo. Gestão de logística e suprimentos aeronáuticos. Direito aeronáutico. Desenvolvimento humano e social. Prevenção de acidentes. Instrutor de voo. Psicologia aplicada à aviação. Gestão de frota na aviação. Metodologia, ciência e normas técnicas. Tráfego aéreo internacional. Piloto de linha área. Emergência e sobrevivência. Gestão de preço e otimização de receitas. Empreendedorismo e sustentabilidade.</p>	<p>Como piloto de aeronaves: comandar aeronaves ou desempenhar atividades na administração de empresas de táxi aéreo, resgate aeromédico, reportagem ou publicidade aérea, ou atuar como piloto particular ou instrutor de voo; voar em grandes empresas aéreas, inicialmente como co-piloto; trabalhar em operações; supervisionar atividades de manutenção; desenvolver novos projetos comerciais.</p> <p>Como gestor de aeroportos: desenvolver novos projetos comerciais que envolvam aeroportos; trabalhar em empresas privadas que possuem ou administram aeródromos.</p> <p>Como gestor de empresas aéreas: ingressar na parte administrativa das empresas aéreas, atuando de diferentes maneiras, uma vez que o curso proporciona vasto conhecimento dos bastidores e de administração.</p>

Quadro 2 – Proposta de formação dos cursos de Ciências Aeronáuticas da PUC RS e da UAM

Fonte: elaboração dos autores (2013) com base em dados dos sítios das instituições.

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

Passando para as áreas de atuação e aspectos diferenciais, a UAM destaca o conceito 5 do curso na avaliação do MEC, como destacado por Morris (1972) a abordagem de temas inovadores no seu conteúdo e a certificação em diversos segmentos a saber: Certificado Teórico de Piloto Privado e Comercial de Avião ou Helicóptero, homologado pela Anac, bem como o conteúdo de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos recomendado pelo CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), além do Curso Prático de Emergência e Sobrevivência ministrado por empresas contratadas especialistas no segmento, o que amplia as oportunidades em sua carreira. Outros aspectos diferenciais não citados no sítio do curso da UAM é quanto a aparelho de simulação de voo e a intercâmbio de alunos com instituições do exterior da Rede Laureate.

Já a PUC reforça a concepção da formação de um piloto, tal como citado por Ribeiro (2008) quando da inovação que norteou a criação desse curso, como

(...) gestor, capaz de prever, reconhecer e agir, rápida e adequadamente, diante de mudanças constantes em todos os segmentos: assimilar e usar novas tecnologias; identificar implicações sociais, econômicas, políticas e diplomáticas; decidir sobre aspectos técnicos e administrativos; ser responsável pelo bom clima de trabalho e relacionamento interpessoal, e conduzir a aeronave com segurança e eficácia, otimizando os recursos existentes. (PUCRS, 2013)

Ambas as instituições esclarecem que para a licença de piloto, a prática de vôo é obrigatória conforme regulamentação da ANAC, os custos não estão cobertos pelas mensalidades do curso e deverão ser feitas fora da universidade em instituições credenciadas de livre escolha do aluno.

Considerações finais

Inicialmente, teve-se a sensação de que não havia bibliografia para fundamentar a pesquisa, o que se revelou incorreto. Com o passar do tempo, foram encontrados autores que tocavam tratavam ou do transporte aéreo ou da educação superior, que mesmo sem focar diretamente a educação superior em aviação civil ou em ciências aeronáutica, se revelarem alinhados à proposta desta pesquisa. Por outro lado, a referência de um único estudo sobre a Hospitalidade em um meio de transporte (metrô) associada a teóricos referenciais abriu caminho para a discussão desse tema na formação de pilotos e outros profissionais do setor de transporte aéreo no Brasil.

O mapeamento da oferta de cursos superior em Ciências Aeronáuticas no Brasil com base nas informações dos sítios da eletrônicos de dez instituições, foi válido para se compreender o

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

início e a evolução dessa formação superior. No entanto, algumas informações não puderam ser utilizadas pois não estavam presentes em todos os cursos, o que sugere que se deve complementar esta primeira etapa com uma pesquisa junto aos coordenadores para informações tanto da caracterização quanto da proposta de formação, conteúdo curricular, perfil do egresso, aspectos diferenciais, tendências e perspectivas.

Particularmente quanto a se considerar a Hospitalidade como um conteúdo a ser inserido na formação superior desse profissional, embora não haja referências explícitas ao termo, percebe-se que há disciplinas que se voltam às relações sociais, onde há espaço para trabalhar conteúdos teóricos e/ou práticos sobre essa temática. Daí a recomendação de se pensar na proposta de uma disciplina, inicialmente optativa, sobre a Trans-disciplinaridade com a contribuição dos docentes do Mestrado em Hospitalidade da Universidade Anhembi Morumbi.

REFERENCIAS

- Agmont, Giuliano. (2010). "Faltam ou não pilotos". Revista Aeromagazine, ano 18. N. 215. São Paulo, Inner.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2012). "Formação aérea". Disponível em <<http://www2.anac.gov.br/formacaoaerea/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm>> Acesso em 10 out. 2012.
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2013). "Estatística". Disponível em <<http://www2.anac.gov.br/estatistica/estatisticas1.asp>>. Acesso em 2 abr. 2013.
- Brasil. Câmara de Educação Superior. (2012). "Diretrizes Curriculares Nacionais para os cursos de graduação em Ciências Aeronáuticas, bacharelado". Parecer CNE/CES 225/2012. Brasília, MEC. Disponível em <www.mec.gov.br> Acesso em 29 mar. 2013.
- Brasil. Presidência da República. (1986). "Código brasileiro de aeronáutica". Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm> Acesso em 8 de Nov. 2012.
- Bueno, Marielys Siqueira. (2008). "Hospitalidade no jogo das relações sociais". Goiânia, Vieira.
- Camargo, Luiz Octávio de Lima. (2004). "Hospitalidade". São Paulo, Aleph.
- Dencker, Ada de Freitas M. (2007). "Pesquisa em turismo. Planejamento, métodos e técnicas". São Paulo, Futura.
- Félix, Gleiva Rios de Araújo. (2006). "Educação corporativa: estudo de caso em uma empresa de transporte aéreo". São Paulo, Universidade Anhembi Morumbi (Dissertação de mestrado)
- Freire, Paulo. (1979). "Educação e mudança". Rio de Janeiro, Paz e terra.
- Garriga, Xavier. (1972). "Enciclopedia de aviación y astronáutica". Barcelona, Ediciones Garriga.

X SEMINÁRIO 2013 ANPTUR

X Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo
9 a 11 de outubro de 2013 – Universidade de Caxias do Sul

Gil, Antônio Carlos. (2005). “Metodologia do ensino superior”. 4 ed. São Paulo, Atlas.

Kunz, Jaciel Gustavo; De Conto, Suzana Maria; Salete, Maria Goulart Martins Denicol. (2012). O turismo e a produção científica sobre transporte aéreo na pós-graduação *stricto sensu* brasileira. In: Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação, 9. “Anais...”. São Paulo, Aleph. (cdrom).

Lashley, Conrad & Morrison, Alison. (2004). “Em busca da hospitalidade: perspectivas para um mundo globalizado”. Barueri: Manole.

Milon, Alain. (2011). Metrô: Uma Trans-hospitalidade. In: Montandon, Alain (dir.). “O livro da hospitalidade: acolhida do estrangeiro na história e nas culturas”. São Paulo: Senac.

Morris, William H. (1972). “O ensino superior: Teoria e pratica”. Rio de Janeiro: Zahar.

Belcufine, Marcelo Neri. (2011). “Tecnologia em gastronomia: estudo de caso exploratório dos cursos segundo seus atores”. São Paulo, UAM. (Dissertação de mestrado)

Oliveira, Alessandro. (2009). “Transporte Aéreo: Economia e políticas públicas”. São Paulo, Pezco.

Orlandy, Harry W & Orlandy, Linda M. (eds.). (1999). “Human factors in multi-crew flight operations”. Burlington. Ashgate.

Palhares, Guilherme Lohmann. (2001). “Transporte aéreo e turismo: gerando desenvolvimento socioeconômico”. São Paulo, Aleph.

Palhares, Guilherme Lohmann. (2002). “Transportes turísticos”. São Paulo, Aleph.

Paolillo, André Milton & Rejowski, Mirian. (2003). “Transportes”. 2 ed. São Paulo: Aleph.

Ribeiro, Elones Fernando. (2008). “A formação do piloto de linha área: caso Varig. O ensino aeronáutico acompanhando a evolução tecnológica”. Porto Alegre: PUCRS. (Tese de doutorado)

Sogayar, Roberta Leme. (2010). “Estudo de caso do programa tourismeducation future initiatives. São Paulo, UAM. (Dissertação de mestrado)

Tahuata, Sergio. (2008). Você é o piloto. “Revista Jet Magazine”. São Paulo, RMC.

Trigo, Luiz Gonzaga Godoi. (1998). “A sociedade pós-industrial e o profissional em turismo”. Campinas: Papirus.

Weiner, Earl E. & Nagel, David C. (1988). “Human factors in aviation”. Elsevier, San Diego.