

Recebido: 20.10.2021

Aprovado: 03.12.2021

Avaliado pelo Sistema Double Blind Review

## **Impactos da Covid-19 em Empreendimentos do Terminal Rodoviário de João Pessoa-PB**

## **Impacts of Covid-19 on Enterprises at the Bus Terminal João Pessoa-PB**

Francisco Coelho Mendes.  
Fabiano Vieira dos Santos.

### **RESUMO**

O presente estudo tem como objetivo analisar os impactos da pandemia para os empreendimentos (empresas de transporte e estabelecimentos comerciais) localizados no terminal rodoviário de João Pessoa-PB. Tratou-se de um estudo de caso voltado especificamente para os empreendimentos situados naquele espaço. Os dados foram coletados a partir de um questionário semiestruturado e analisados na perspectiva quali-quantitativa. O estudo evidenciou que os impactos da pandemia de Covid-19 atingiram todos os participantes da pesquisa em maior ou menor grau. A maioria dos empreendedores precisaram baixar o valor dos produtos e serviços ofertados, mesmo sem qualquer contrapartida dos fornecedores. Em muitos casos também houve cortes de gastos com demissões de funcionários, inclusive diante da impossibilidade de implantar o trabalho remoto em se tratando de serviços de natureza de transporte de passageiros e mercadorias. Muitos dos estabelecimentos ainda recorreram a empréstimos bancários e realização de promoções para atrair clientes.

**Palavras-chave:** Turismo. Covid-19. Terminal Rodoviário.

### **ABSTRACT**

This study aims to analyze the impacts of the pandemic on enterprises (transport companies and commercial establishments) located at the bus station in João Pessoa-PB. It was a case study aimed specifically at the developments located in that space. Data were collected from a semi-structured questionnaire and analyzed from a quali-quantitative perspective. The study showed that the impacts of the Covid-19 pandemic reached all research participants to a greater or lesser extent. Most entrepreneurs needed to lower the value of the products and services offered, even without any counterpart from the suppliers. In many cases, there were also cuts in expenses with dismissals of employees, including the impossibility of implementing remote work in the case of services of a passenger and goods transport nature. Many of the establishments still resorted to bank loans and promotions to attract customers.

**Key words:** Tourism. Covid-19. Bus Terminal.

## 1. INTRODUÇÃO

João Pessoa é a capital do estado da Paraíba e está localizada em um dos maiores polos receptores de turismo no Brasil que é na região Nordeste. Conhecida por ser a terceira cidade mais antiga do país, além dos atrativos históricos, como igrejas e museus, a cidade também possui diversas praias em sua região metropolitana e destaca-se em relação a outras capitais pela favorável relação custo-benefício e disponibilidade dos serviços relacionados ao turismo na maior parte do ano (OLIVEIRA, 2014).

O terminal rodoviário Severino Camelo é uma das principais portas de entrada na cidade, chegando a registrar 40 mil embarques e 38 mil desembarques semanais durante feriados prolongados, como no Carnaval, por exemplo, (GLOBO, G1, 2020). No entanto, com a pandemia de Covid-19, o fluxo de passageiros na rodoviária apresentou redução de mais de 50%, enquanto a frota de ônibus foi reduzida em entre 25% e 50% (PORTAL T5, 2020).

Conforme Soares (2006), os terminais rodoviários de passageiros, mais conhecidos como rodoviárias, representam o maior fator de integração entre as cidades e estados brasileiros, sendo fundamentais para a acessibilidade e mobilidade das pessoas. Em outras palavras, as rodoviárias são pontos de apoio aos usuários que fazem uso dos transportes coletivos para se deslocar ou para levar consigo cargas e objetivos, entre os quais também se encontram os turistas.

No entanto, assim como qualquer outro sistema de transporte, os terminais rodoviários também estão sujeitos a impactos negativos externos que não podem ser controlados, como os próprios efeitos da sazonalidade, as crises econômicas e crises sanitárias, como a pandemia de Covid-19, que reacendeu as discussões sobre o turismo responsável.

O SARS-CoV-2, conhecido mundialmente como Covid-19, é um vírus com alta taxa de transmissão que foi relatado inicialmente na cidade chinesa de Wuhan, mas que rapidamente se alastrou, ensejando uma crise sanitária global sem precedentes. O vírus possui uma alta taxa de transmissão e o indivíduo infectado pode apresentar desde sintomas gripais leves, como congestão nasal e dor de garganta, até a baixa oxigenação sanguínea que pode levar à morte (CORBARI; GRIMM, 2020).

Visando conter a propagação do vírus, em 11 de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) anunciou o quadro de pandemia mundial, o que fez com que

os países fechassem as fronteiras e paralisassem os serviços de transporte. Alguns governantes optaram ainda pelo *lockdown*, medida caracterizada pela restrição da circulação total ou parcial de pedestres e veículos, inclusive na maior parte dos municípios brasileiros (PANOSSO NETTO; OLIVEIRA; SEVERINI, 2020).

O turismo foi um dos principais setores afetados por essas medidas, resultando em cancelamentos e remarcações de viagens, esvaziamento da rede hoteleira e diminuição do fluxo de passageiros nas linhas aéreas e malha rodoviária. Tal cenário era previsível, levando em conta que o turismo possui como característica primordial o deslocamento de pessoas e que esse deslocamento poderia contribuir para a propagação do vírus.

Mais recentemente, os serviços de transporte e hospedagem começaram a retomar gradativamente suas atividades. Essa retomada passa por alguns cuidados inerentes ao distanciamento social entre as pessoas, que é a principal recomendação dos órgãos sanitários para evitar a propagação do vírus. Além disso, os hotéis, aeroportos, terminais rodoviários e serviços afins passaram a adotar protocolos sanitários na tentativa de promover um ambiente seguro para todos os usuários dos serviços (PANOSSO NETTO; OLIVEIRA; SEVERINI, 2020).

No terminal rodoviário Severino Camelo, localizado em João Pessoa/PB, não foi diferente. Para voltar a receber passageiros e retomar as atividades comerciais desenvolvidas no terminal, a administração precisou adotar protocolos sanitários específicos relacionados à Covid-19, como a obrigatoriedade do uso de máscara facial por todos que circulam no terminal e a disponibilização de álcool em gel (a 70%) em determinados pontos do terminal, entre outros.

No entanto, passados alguns meses desde que o terminal voltou a operar e a receber passageiros, questiona-se: Como a pandemia de Covid-19 pode causar impactos para as empresas de transporte e estabelecimentos comerciais localizados no Terminal Rodoviário Severino Camelo em João Pessoa?

Na busca por respostas, o presente estudo teve como objetivo geral analisar os impactos da pandemia de Covid-19 para os empreendimentos (empresas de transporte e estabelecimentos comerciais) localizados no terminal rodoviário de João Pessoa.

Os objetivos específicos foram: descrever os principais protocolos sanitários adotados pelos empreendimentos (empresas de transporte e estabelecimentos comerciais) do terminal rodoviário para prevenir a propagação do vírus e garantir a

segurança sanitárias dos ambientes e fluxo seguro de passageiros; e apresentar as principais oportunidades de melhorias identificadas pelos gestores dos negócios para manter suas atividades no terminal rodoviário durante a pandemia de Covid-19.

Conforme Corbari e Grimm (2020), a retomada das viagens e retorno do fluxo de pessoas nos terminais rodoviários e aeroportos estão condicionados ao controle da pandemia e, principalmente, à adoção de protocolos sanitários para garantir a segurança destes ambientes. Dessa forma, torna-se interessante conhecer não apenas as dificuldades enfrentadas pelos empreendedores situados no terminal rodoviário, mas também as medidas que foram adotadas por estes para garantir sua segurança e dos demais usuários.

Também é válido destacar a relevância acadêmica do estudo, que busca produzir respostas para questões sensíveis que envolvem a temática da pandemia enfrentada atualmente pela humanidade. Além disso, nota-se certa escassez de publicações científicas envolvendo os terminais rodoviários, principalmente o terminal Severino Camelo. O presente estudo busca contribuir nesse sentido, inclusive com propostas para melhoria dos protocolos sanitários eventualmente adotados pela administração e empresas que operam no terminal rodoviário.

## **2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

Esta seção traz os aspectos conceituais acerca da área de concentração da pesquisa, contemplando os conceitos e o cenário do turismo em João Pessoa, além dos impactos causados pela pandemia para o turismo e a descrição dos principais protocolos de segurança que têm sido adotados pelas empresas do setor para garantir a segurança dos envolvidos no retorno das atividades.

### **2.1 Impactos da Pandemia de Covid-19 no Turismo**

No final do mês de novembro de 2019, um surto de pneumonia ocorrido em Wuhan, na China, foi associado ao consumo de frutos do mar e de animais vendidos em mercados, como o morcego e o pangolim (animal comum na Ásia). Posteriormente, verificou-se como patógeno causador da doença um coronavírus ainda não descrito na

literatura científica, o SARS-CoV-2. Com a descoberta, a nova patologia foi batizada de Covid-19, em referência ao vírus e ao ano em que surgiu (DINIZ *et al.*, 2020).

Conforme Farias *et al.* (2020), a propagação do novo coronavírus ocorre através de gotas ou aerossóis, bem como pelo contato da mucosa com as partículas presentes nas superfícies da mão. A Covid-19 também apresenta um espectro clínico variado, podendo evoluir desde um simples quadro gripal, com sintomas como febre, tosse e coriza, até quadros de desconforto respiratório agudo fatal. Sua letalidade também está relacionada a fatores de risco específicos, como a idade, presença de uma ou mais comorbidades e imunidade do indivíduo.

Em 11 de março de 2020, a OMS declarou oficialmente o estado global de pandemia em face dos riscos trazidos pela infecção de Covid-19. Até 5 de abril de 2020, já havia o registro de 1,13 milhões de casos confirmados e 62 mil óbitos, distribuídos em 62 países do globo terrestre (DINIZ *et al.*, 2020). Confirmando as expectativas das autoridades de saúde em relação à velocidade de transmissão do vírus, em 16 de abril o número já era de quase 2 milhões de casos e 130 mil óbitos, com pelo menos 74 mil novos casos registrados em apenas 24 horas (WHO, 2020).

No Brasil, o primeiro caso de Covid-19 foi notificado às autoridades sanitárias em 26 de fevereiro de 2020. O paciente era um homem idoso residente na cidade de São Paulo/SP e que havia voltado recentemente de uma viagem para a Itália. Aqui o vírus também se espalhou rapidamente, tanto que o primeiro óbito relacionado à Covid-19 foi registrado em 20 de março. Além disso, apenas um mês após a notificação do primeiro caso, o Ministério da Saúde já havia detectado picos de transmissão comunitária em algumas capitais, sobretudo no Sudeste e Nordeste do país (OLIVEIRA *et al.*, 2020).

Segundo Farias *et al.* (2020), a crise sanitária provocada pelo surto de Covid-19 representa um dos maiores desafios da história da humanidade, levando em consideração que seus impactos socioeconômicos não encontram paralelo em nenhum outro evento de proporções planetárias, nem mesmo nas grandes guerras. Na realidade, além dos impactos diretos, como as internações hospitalares e óbitos decorrentes da doença, há ainda os impactos indiretos provocados pela necessidade de isolamento e distanciamento social, como no caso do turismo.

Na realidade, desde que a OMS declarou estado de pandemia, o fluxo de turistas e as receitas provenientes do turismo caíram acentuadamente em vários países do mundo. As previsões com perdas para companhias aéreas e rodoviárias, hotéis,

restaurantes, empresas de eventos e até mesmo dos grandes centros do entretenimento mundial, como os parques da Disney, se concretizaram. Estimativas da Organização Mundial do Turismo citadas por Corbari e Grimm (2020), apontam que os fluxos internacionais de turistas e as receitas caíram consideravelmente durante a pandemia.

**Tabela 1:** Impactos da pandemia no turismo internacional.

Restrições de viagens	Chegadas de turistas internacionais
100% dos destinos turísticos mundiais impuseram restrições de viagem.	Decréscimo de 22% nas chegadas internacionais de turistas no primeiro trimestre de 2020, chegando a 57% no mês de março.
45% fecharam total ou parcial as fronteiras para turistas.	Diminuição de 67 milhões de chegadas internacionais no primeiro trimestre de 2020 em comparação com o mesmo período de 2019.
30% suspenderam total ou parcial os voos internacionais.	80 bilhões de dólares perdidos em exportações.
18% implementaram o fechamento de fronteiras de maneira mais diferenciada, proibindo a entrada de turistas de países específicos.	Ásia e Pacífico foram os mais impactados (-35% nas chegadas no primeiro trimestre de 2020), seguido da Europa (-19%), Américas (-15%), África (-12%) e Oriente Médio (-11%).

**Fonte:** Corbari e Grimm (2020).

No Brasil não foi diferente, e os impactos da pandemia de Covid-19 atingiram toda a rede e a estrutura de turismo no país. Conforme Tomé (2020), apenas entre os meses de março e de junho de 2020, estima-se que o prejuízo das empresas do setor de turismo no Brasil tenha girado em torno de R\$ 90 bilhões, com fechamento de 730 mil vagas de emprego. Antes mesmo de o vírus chegar ao país, o setor já havia sofrido uma retração, tendo em vista que muitos países já haviam restringido as viagens e fechado as fronteiras no final de 2019.

No mês de março de 2020, segundo Moura e Feliciano (2020), as receitas do setor de turismo no Brasil recuaram em até 84%. A maioria das empresas do setor adotou medidas drásticas para preservar a saúde financeira, com cortes de gastos e vagas de trabalho. As taxas médias de ocupação dos hotéis, por exemplo, caíram para menos de 10% nos principais destinos turísticos do país, enquanto resorts e parques temáticos suspenderam as operações por tempo indeterminado.

Seguindo a tendência de outros indicadores, a arrecadação de impostos com as atividades ligadas ao turismo no Brasil também sofreu forte queda.



**Tabela 2:** Arrecadação de impostos federais das atividades características de turismo.

Atividades	Arrecadação no primeiro trimestre de 2020 (bilhões de US\$)	Comparação (%) entre o primeiro trimestre de 2019 e de 2020.
Alojamento	7,93	4,15
Alimentação	14,27	3,97
Transporte aéreo	11,78	97,18
Transporte terrestre	0,47	63,78
Transporte aquaviário	8,64	21,11
Aluguel de transporte	4,45	27,53
Agências de viagem	6,93	27,40
Cultura e lazer	8,84	12,65
<b>Turismo Total</b>	<b>63,31</b>	-

Fonte: Tomé (2020).

O embarque e desembarque de passageiros em voos domésticos e internacionais também sofreu uma retração acentuada durante os primeiros meses de pandemia no Brasil, com 9,12% e 16,63% respectivamente.

**Tabela 3:** Desembarque de passageiros nos aeroportos brasileiros durante a pandemia de Covid-19.

Trânsito	Ano	Desembarque de passageiros (em milhões)	Varição 1 <sup>a</sup> semestre de 2020/2019
Doméstico	2020	22,38	- 9,12%
	2019	24,62	-
Internacional	2020	2,71	- 16, 63%
	2019	3,21	-

Fonte: Tomé (2020).

Segundo Corbari e Grimm (2020), estima-se que o turismo no Brasil somente poderá recuperar a produção anterior um ano após o controle da pandemia, sendo que esta estimativa pode se alterar, levando em consideração a 2<sup>a</sup> e até 3<sup>a</sup> onda de contaminação pelo vírus. Os autores ainda ressaltam que a recuperação econômica do país está sujeita ao tempo de inoperação das atividades, estando sujeita a um conjunto de fatores prioritários como a preservação dos postos de trabalho, flexibilidade operacional, união setorial e segurança sanitária, entre outros.

## 2.2 Protocolos de Biossegurança Adotados por Empresas no Setor de Turismo

Desde que a OMS reconheceu o estado de pandemia, o isolamento social tem sido apontado pelos especialistas como a principal estratégia para a redução da vulnerabilidade das pessoas ao vírus. Dessa forma, as autoridades sanitárias têm solicitado às pessoas que fiquem em suas residências o máximo de tempo possível e que evitem aglomerações (BITTENCOURT, 2020). Trata-se de uma medida de médio prazo, enquanto ainda não existe um tratamento específico para a doença e o processo de vacinação caminha a passos lentos.

Schuchmann *et. al.* (2020) explicam que na realidade existem dois tipos de isolamento social: o isolamento vertical e o horizontal. O isolamento vertical é aquele em que apenas os indivíduos que compõem os grupos de risco para a doença, como idosos e hipertensos, são isolados. Já o isolamento horizontal é uma medida onde se isola a maior quantidade possível de pessoas em suas residências e, por este motivo, acaba sendo a alternativa mais indicada em casos de pandemia como a de Covid-19.

Segundo Bittencourt (2020), o principal objetivo do isolamento social é justamente interromper a transmissão do vírus e não sobrecarregar o sistema de saúde até que outras medidas sejam possíveis, como o desenvolvimento de uma vacina ou medicamento específico para o combate ao vírus. O autor também destaca que existem várias formas de isolamento social, como a quarentena e o *lockdown*, termos que têm sido bastante utilizados nas campanhas públicas e legislações específicas.

A China, por exemplo, estabeleceu medidas de isolamento social e testagem em massa desde os primeiros casos ocorridos no país, chegando a testar mais de 10 mil pessoas por dia, além de ter fechado totalmente comércios, escolas e fronteiras por um período de quase dois meses. Além disso, o país ainda restringiu a circulação de pessoas nos próprios serviços essenciais, realizando a medição de temperatura corporal de todos que precisavam frequentar esses espaços e rastreando aqueles que tinham contato com infectados, o que contribuiu para o controle do número de infecções (DINIZ *et al.*, 2020).

Conforme Schuchmann *et. al.* (2020), outro país que manteve uma rigorosa política de distanciamento e isolamento social e que conseguiu controlar rapidamente o número de infecções foi o Japão. Os autores citam que o governo japonês decretou estado de emergência antes da maioria dos países europeus, encerrando temporariamente as atividades de transporte público e restringindo o uso de escolas e



locais com grande circulação de pessoas, reduzindo entre 70% e 80% o número de contágios.

O Brasil decretou emergência sanitária em decorrência da Covid-19 apenas em fevereiro de 2020, assim como outros países latino-americanos. Segundo Amitrano, Magalhães e Silva (2020), a demora em estabelecer novas políticas sanitárias voltadas ao isolamento e ao distanciamento social contribuiu diretamente para o aumento do número de infecções e conseqüentemente de mortes decorrentes de complicações da Covid-19 entre brasileiros.

No estado da Paraíba, por exemplo, o primeiro decreto de emergência em saúde pública ocorreu em março de 2020, quando o governo adotou medidas de isolamento e distanciamento social com a suspensão das aulas em escolas, das visitas em unidades prisionais, de eventos públicos que reunissem mais de 100 pessoas e de voos internacionais com destino ao estado. Posteriormente, o Governo Estadual também suspendeu as atividades presenciais em universidades, comércios, transporte intermunicipal e interestadual, chegando a decretar o *lockdown* em algumas regiões, a fim de restringir a circulação de pessoas.

Mas para além das medidas de isolamento social, outros protocolos de segurança foram adotados principalmente por empresas cuja atividade é considerada essencial e não puderam suspender suas atividades durante a pandemia, entre as quais se destaca o uso de máscara fácil, a higienização das mãos com álcool em gel ou água corrente e sabão, a manutenção de uma distância segura entre as pessoas e a adoção do trabalho remoto na modalidade conhecida como *Home Office*.

Amitrano, Magalhães e Silva (2020) explicam que a Covid-19 é transmitida principalmente por meio do contato com pequenas gotículas que contêm o vírus e são expelidas pelas pessoas infectadas. As máscaras de proteção facial acabam funcionando como uma espécie de barreira física para liberação dessas gotículas no ar quando o indivíduo tosse ou espirra. Seu uso é essencial para prevenir a doença, principalmente em locais em que não é possível manter a distância mínima de segurança entre as pessoas.

A higienização das mãos com álcool em gel é outra medida altamente eficaz contra a Covid-19. Segundo Bitencourt (2020), o álcool é uma substância que age rapidamente sobre bactérias vegetativas, microbactérias, vírus e fungos, sendo mais eficaz até que a lavagem das mãos com sabão. Estudos realizados durante a pandemia

sugerem que a melhor eficácia do produto é em soluções de 70%, que também é recomendado pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), tanto nos serviços de saúde como na lista de medicamentos essenciais em período de pandemia.

Por fim, e não menos importante, outro protocolo adotado no âmbito das empresas foi o distanciamento maior entre as pessoas, principalmente em locais fechados onde a transmissão do vírus ocorre de forma mais latente. O distanciamento social abrange diversas medidas adotadas para reduzir a circulação de pessoas em espaços como ruas, praças, shoppings, shows, etc. O distanciamento social também envolve a paralisação de determinadas atividades consideradas não essenciais como eventos, festas, aulas escolares, entre outros.

### **2.3 Turismo em João Pessoa**

João Pessoa é a capital da Paraíba e ocupa o posto de terceira cidade mais antiga do Brasil, tendo sido fundada no ano de 1585. Almeida, Brambilla e Vanzella (2016), explicam que ao contrário do que ocorreu com outras capitais fundadas no litoral do país, João Pessoa inicialmente foi edificada longe do mar, mais precisamente na margem direita do Rio Sanhauá, estuário do Rio Paraíba.

Até meados do século XVIII o crescimento e a urbanização da cidade ocorreram de forma vagarosa. Prevalencia o aspecto rural, marcado também pela existência de tavernas, pensões e hotéis simplórios. Somente a partir do século XIX, com o desenvolvimento da cultura do algodão no Nordeste e crescimento econômico local, as elites que moravam no centro da cidade começaram a ocupar os territórios mais próximos da praia (ENDRES; OLIVEIRA; MENEZES, 2007).

Mais tarde, no início do século XX, as ruas do centro da cidade foram remodeladas e a maioria das antigas residências e casarios foi demolida, dando origem a prédios comerciais mais modernos, o que perdura até os dias atuais (ALMEIDA; BRAMBILLA; VANZELLA, 2016). No entanto, ainda é possível observar algumas construções que representam a origem e desenvolvimento da cidade no centro histórico, como o Centro Cultural São Francisco, o Hotel Globo e a Casa da Pólvora, entre outros.

Esse processo de migração do centro para os bairros litorâneos explica o porquê de atualmente o turismo na cidade de João Pessoa ser voltado, em grande parte, para a

faixa litorânea onde estão concentrados a maior parte da malha hoteleira, dos polos gastronômicos e comércio voltado ao turismo (NUNES, 2014).

Segundo Oliveira (2014), João Pessoa é uma das cidades do Nordeste mais visitadas por turistas brasileiros e estrangeiros atraídos principalmente pelo baixo custo em relação a outras capitais como Fortaleza e Recife, e a localização privilegiada com acesso facilitado a outros estados por via terrestre. Entre os principais atrativos da capital paraibana é possível destacar as praias urbanas de Cabo Branco, Tambaú, Manaíra e Bessa, as praias do litoral sul, como Coqueirinho e Tambaba, além do famoso pôr do sol na praia do Jacaré e do acervo histórico localizado no centro da cidade.

Consequentemente, segundo dados da Associação Brasileira de Indústrias de Hotéis na Paraíba (ABIH-PB), João Pessoa figura entre os quinze destinos que mais cresceram em buscas por voos e atrativos turísticos em buscadores na internet, ocupando o nono lugar, com crescimento de 101% nas buscas no período entre janeiro 2019 e janeiro 2020, ou seja, antes da pandemia de Covid-19 chegar ao país (ABIH-PB, 2020).

Os dados apontam inclusive que João Pessoa ficou à frente de cidades que historicamente recebem grande fluxo de turistas anualmente como é o caso de Recife (PE) e Maceió (AL) que também ficam na região Nordeste.

**Tabela 4:** Destinos que mais cresceram em buscas entre janeiro/2019 e janeiro/2020.

Destino	Crescimento (%) de buscas
1. Fortaleza (CE)	133%
2. Cabo Frio (RJ)	125%
3. Brasília (DF)	120%
4. Joinville (SC)	116%
5. Porto Seguro (BA)	112%
6. Aracaju (SE)	106%
7. Ilhéus (BA)	105%
8. São Paulo (SP)	102%
<b>9. João Pessoa (PB)</b>	<b>101%</b>
10. Belém (PA)	93%
11. Navegantes (SC)	93%
12. Maceió (AL)	91%
13. Recife (PE)	90%
14. Teresina (PI)	90%
15. Goiânia (GO)	86%

**Fonte:** Associação Brasileira da Indústria de Hotéis na Paraíba (ABIH/PB, 2019).

Segundo Cardoso (2021), somente o Aeroporto Castro Pinto, localizado em Bayeux, região metropolitana de João Pessoa, recebeu aproximadamente 120 mil passageiros entre os meses de dezembro de 2019 e janeiro de 2020. Esse número foi 2,5% superior aos 117 mil viajantes contabilizados no mesmo período entre dezembro de 2018 e janeiro de 2019. Antes da pandemia, o aeroporto Castro Pinto costumava atender cerca de 2,3 milhões de passageiros por ano, contando com 16 voos regulares de quatro companhias aéreas.

O fluxo de visitantes naturalmente também ocorre pela via terrestre, com destaque para o terminal rodoviário Severino Camelo. Durante períodos de alta movimentação, como as festividades de fim de ano, carnaval e páscoa, o terminal costuma receber mais de 80 mil passageiros entre embarques e desembarques de pessoas provenientes de outras cidades e de outros estados (PORTAL T5, 2020).

No entanto, assim como em outras cidades brasileiras, a pandemia de Covid-19 afetou negativamente o turismo em João Pessoa, diminuindo significativamente o fluxo de visitantes e, conseqüentemente, o fluxo de pessoas no aeroporto e terminal rodoviário da cidade.

### **3. METODOLOGIA**

Nesta seção foram apresentados os procedimentos metodológicos que deram apoio para alcançar os objetivos propostos, a fim de obter a validade e confiabilidade científica das respostas ao problema suscitado.

A pesquisa é realizada através de um conjunto de ações que visam encontrar a solução para determinado problema e a esse conjunto de ações dá-se o nome de metodologia científica. Trata-se de um conjunto de definições, procedimentos, métodos, rotinas e sistemas utilizados para obter determinadas informações e analisá-las de acordo com a necessidade do estudo (MARCONI; LAKATOS, 2017).

#### **3.1 Procedimentos Metodológicos**

A pesquisa foi operacionalizada através de um estudo de caso no Terminal Rodoviário Severino Camelo, localizado em João Pessoa. O estudo de caso é um método amplo de pesquisa sobre um tema específico, permitindo aprofundar o conhecimento sobre ele e oferecer subsídios para novas investigações (MARCONI;

LAKATOS, 2017). Em suma, o estudo de caso é um método de pesquisa ampla sobre determinado assunto e que permite aprofundar o conhecimento sobre ele, inclusive oferecendo subsídios para novas investigações.

Participaram da pesquisa 37 (trinta e sete) pessoas entre taxistas, motoristas de transporte por aplicativo (Uber e 99 Taxi), lojistas, microempreendedores e funcionários responsáveis pelos guichês de compras de passagens que trabalham diariamente no terminal rodoviário Severino Camelo. A participação foi espontânea e não era necessário que os participantes se identificassem.

### **3.2 Coleta e Análise dos Dados**

Os dados foram coletados a partir da aplicação de um questionário semiestruturado, contendo 16 questões objetivas e 4 questões subjetivas. De acordo com Andrade (2010), o questionário semiestruturado tem como principal característica a presença de alguns questionamentos básicos apoiados em teorias e hipóteses que se relacionam ao tema da pesquisa. Esse tipo de questionário favorece não apenas a descrição de determinados fenômenos sociais, como também sua explicação e compreensão na totalidade, além de manter a presença atuante do pesquisador no processo de coleta dessas informações.

A análise dos dados colhidos através da aplicação de questionário com os participantes foi realizada na perspectiva quali-quantitativa. A pesquisa qualitativa é aquela que busca compreender fenômenos específicos, de natureza social e cultural, realizando interpretações e comparações sem considerar aspectos numéricos e estatísticos (MARCONI; LAKATOS, 2017).

Já a pesquisa quantitativa, segundo Pereira (2016), compreende variáveis sob a forma de dados numéricos empregando recursos estatísticos para classificá-los e analisá-los, como porcentagem, desvio padrão e regressões, dentre outros. Os estudos quantitativos são indicados para o planejamento de ações coletivas, pois seus resultados são mais confiáveis, principalmente nos casos em que a amostra representa a população com fidelidade.

Em outras palavras, as informações ou opiniões obtidas durante a realização de um estudo quantitativo são traduzidas em números. Sua análise normalmente requer o

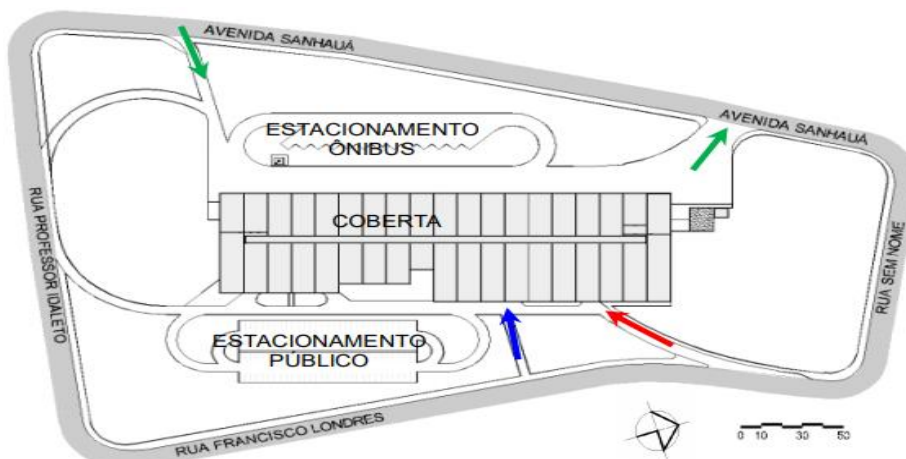
uso de recursos e técnicas estatísticas como porcentagem, desvio padrão, coeficientes de correlação, entre outros.

A opção pelo desenvolvimento de uma pesquisa do tipo quali-quantitativa envolve o enfoque dado ao problema da pesquisa, que depende de uma abordagem múltipla para ser adequadamente investigado. Na realidade, o uso de apenas uma ou outra abordagem poderia comprometer a compreensão mais elaborada da realidade estudada.

### 3.3 Caracterização do Terminal Rodoviário Severino Camelo

No Brasil, o transporte rodoviário ainda é o sistema de transporte interurbano de passageiros mais utilizado, em razão de fatores como a grande abrangência da malha rodoviária, a regularidade dos serviços oferecidos, além das tarifas mais acessíveis em relação a outros sistemas, como o transporte aéreo. Além disso, a maior parte dos municípios brasileiros conta com terminais rodoviários que contribuem para um maior fluxo de ônibus e para a logística dos viajantes, sobretudo nas regiões distantes dos portos e aeroportos (SILVA; BORGUETTI, 2011).

**Figura 1:** Localização do terminal rodoviário Severino Camelo em João Pessoa-PB.



**Fonte:** Oliveira *et al.* (2019).

Conforme mostra a Figura 1, em João Pessoa o transporte interurbano e interestadual de passageiros normalmente é realizado a partir do terminal rodoviário Severino Camelo. Segundo Rocha (2012), o terminal Severino Camelo está localizado em uma área delimitada pela Via Projetada Marginal da 23ª C.S.M., a oeste pela



Avenida Sanhauá e a leste pela Avenida Francisco Londres, no bairro do Varadouro na cidade de João Pessoa.

Segundo Oliveira *et al.* (2019), o terminal foi construído na década de 1980, com o projeto dos arquitetos Glauco Campello e José Luiz França de Pinho. Atualmente encontra-se em uma Zona de Proteção (ZEP) prevista no Plano Diretor da cidade.

**Figura 2:** Pátio externo do terminal rodoviário Severino Camelo em João Pessoa-PB.



Fonte: GLOBO, G1/PB (2021).

Conforme mostra a Figura 2, é possível observar a parte externa do terminal Severino Camelo, onde estão localizados os guichês das transportadoras e onde se concentram os serviços de transporte de passageiros como taxistas e motoristas de Uber, entre outros. Já na Figura 3 é possível observar a parte interna do terminal, onde estão localizados estabelecimentos como lojas, restaurantes e bancas de revista, além dos portões de embarque e desembarque de passageiros.

**Figura 3:** Pátio interno do terminal rodoviário Severino Camelo em João Pessoa-PB.



Fonte: GLOBO, G1/PB (2021).

Os empreendimentos (empresas de transporte e estabelecimentos comerciais) em funcionamento no Terminal Rodoviário Severino Camelo são: Viação Total; Viação Nacional; Viação Catedral Turismo; Viação Rio Tinto; Real Bus; Viação; Nordeste; Empresa Gontijo de Transportes Ltda.; Viação Expresso Guanabara; Viação Progresso; Viação Itapemirim; Viação Trans Brasil; Viação São Jose; Viação Rota; Viação Politur; Embarque Soverteria e Comedoria; Loja de Conveniência Nobre; Padaria e Lanchonete Nobre; Ana Variedades; Açai Embarque; Açai Jampa; S.S. Barbearia e Multmarcas; Iram Hamburgueria e Tapiocaria; Top Balas Bomboniere; Lanchonete da Ruth; Thaismy Presentes e Artesanatos; Oliveira Presentes; Hamilton Restaurante e Lanchonete; Machado Balas Bomboniere; Coffee Center São Braz; Cyber Coffee Shopping; Lanchonete Carrara; Banca de Revista Manchete; Tapiocaria e Lanchonete Sabor do Nordeste; New Cachaçaria; Ramos Bomboniere e Paraíba Conveniência.

O terminal rodoviário Severino Camelo foi diretamente afetado pelas políticas de isolamento social adotadas durante a pandemia em João Pessoa. No mês de março de 2020, o número de viagens intermunicipais e interestaduais foi limitado visando conter a proliferação do vírus, o que diminuiu consideravelmente o fluxo de passageiros e de pessoas no local.

#### 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nesta etapa do estudo são apresentados os resultados obtidos a partir da aplicação dos questionários junto aos participantes da pesquisa, visando dar maior dinamicidade à pesquisa.

Em relação ao setor do turismo em que os empreendedores atuam, verificou-se que os respondentes estão distribuídos nos seguintes tipos de atividade: transportadoras de passageiros/mercadorias; bares/lanchonetes; lojas de artesanato; bancas de revista; bomboniere; lojas de conveniência; barbearia e prestadores de serviços de transporte por aplicativo. Desses, a maioria foi de transportadoras de passageiros/mercadorias, com 38%, seguidos de bares e lanchonetes, com 29%. 9% dos respondentes pertencem ao segmento de bomboniere, 9% de lojas de conveniência e 9% de lojas de artesanato. Respondentes de barbearias e bancas de revista formam a minoria dos respondentes, ambas com 3%.

Em relação ao porte do empreendimento, verificou-se que a maioria dos respondentes (51,4%) consideram que se enquadram como Microempreendedores Individuais, conhecidos pela sigla MEI, cuja receita bruta anual é de até R\$ 81 mil, seguidos de 21,6% dos respondentes que informaram se enquadrar como Microempresa (ME), cuja receita bruta anual é de até R\$ 360 mil. 13,5% são Empresas de Médio Porte, com receita bruta anual até R\$ 4,8 milhões e até 99 funcionários e outros 5,4% são Empresas de Pequeno Porte, com renda bruta anual de até R\$ 4,8 milhões. Apenas 8,1% dos respondentes informaram se enquadrar como empresa de grande porte, cuja receita anual ultrapassa os R\$ 4,8 milhões.

Quanto ao tempo de existência do empreendimento, verificou-se que a maioria (35,1%) respondeu que desenvolve suas atividades entre 1 e 3 anos, seguidos por 32,4% que afirmaram desenvolver suas atividades entre 4 e 6 anos. Outros 24,3% dos respondentes informaram que o empreendimento existe há mais de 20 anos. 5,4% dos respondentes afirmaram que o empreendimento existe entre 11 e 20 anos, enquanto 2,7% afirmaram que o empreendimento existe há menos de 1 ano.

Quanto à alteração dos preços dos produtos e serviços durante a pandemia, verificou-se que a maioria dos respondentes (64,9%) afirmou que reduziu os preços dos produtos ou serviços ofertados na tentativa de manter o fluxo de clientes no período de pandemia. Outros 29,7% dos respondentes afirmaram que precisaram manter os preços dos produtos ou serviços ofertados, mesmo porque, em alguns casos, os fornecedores dos produtos também não reduziram os valores cobrados. 2,7% dos respondentes

afirmaram que aumentaram os preços e outros 2,7% que não tomaram nenhuma decisão sobre os preços dos produtos e serviços durante a pandemia.

Nos casos em que os empreendedores reduziram os preços dos produtos e serviços ofertados, percebe-se que a média foi de até 10% de redução em pelo menos 64% dos casos, enquanto 32% dos respondentes afirmaram terem reduzido os preços entre 11 e 25%. Apenas 4% dos respondentes afirmaram terem reduzido os preços dos produtos ou serviços ofertados entre 26% e 50%. Nenhum dos respondentes afirmou ter aumentado os preços dos produtos e serviços ofertados.

Esses resultados contrariam outros estudos, como o de Panda (2020), onde o autor evidenciou uma alta dos preços dos produtos e serviços ofertados por empresas de diversos setores no estado de Tocantins. O autor explica que apesar de incentivos como a flexibilização fiscal, outros fatores acabaram afetando negativamente o preço dos produtos e serviços durante a pandemia, como a alta do dólar, o endividamento e fechamento de empresas e, no caso dos produtos, o custo dos fornecedores que também aumentou.

Conforme Silva *et al.* (2020), muitas empresas de pequeno e médio porte como bares, restaurantes, lanchonetes e lojas de conveniência também precisaram elevar os preços dos produtos para conseguir se manter durante a pandemia tendo em vista que em alguns estados as medidas restritivas incluíram o fechamento desses estabelecimentos por um longo período. Assim, para conseguir manter os funcionários e as contas em dia, a única solução encontrada por parte dos empreendedores foi aumentar o preço dos produtos e serviços ofertados.

Posteriormente, buscou-se verificar junto aos respondentes o valor percentual do impacto gerado no faturamento do empreendimento entre os meses de março de 2020 e abril de 2021. Os resultados indicam que na maior parte dos casos, o faturamento do empreendedor/empreendimento foi afetado em até 25%. Percebe-se que 97,3% dos respondentes afirmaram que houve a diminuição do faturamento/receita anual de 2020, pois diminuiu consideravelmente em relação aos anos anteriores. Apenas 2,7% dos respondentes afirmaram que o faturamento tende a aumentar. Esses dados refletem diretamente os impactos econômicos causados pela pandemia no setor de turismo, mesmo de forma indireta, como nos casos dos estabelecimentos localizados em aeroportos, terminais rodoviários e polos turísticos de grande movimentação.



Esses resultados vão ao encontro dos resultados obtidos por Schreiber *et al.* (2021). Em um estudo voltado aos impactos da pandemia para as microempresas, como restaurantes e lanchonetes, os autores identificaram que todas elas tiveram redução de faturamento. No entanto, além da questão das medidas restritivas em relação ao funcionamento presencial, os autores identificaram outros motivos para a queda de faturamento dessas empresas, como o aumento da concorrência informal e o impacto negativo na economia que acabou diminuindo o poder de compra das pessoas.

Quando questionados sobre o nível de redução do faturamento/receita para o ano de 2020, verificou-se que a maioria dos respondentes (66,7%) afirmou que houve uma redução entre 26% e 50% em relação aos anos anteriores à pandemia. Outros 19,4% confirmaram uma redução de até 25%, enquanto 13,9% dos respondentes apontaram uma redução entre 51% e 75%. 13,9% dos respondentes ainda informaram que houve uma redução entre 51% e 75%.

Posteriormente, questionou-se aos participantes da pesquisa sobre o número de colaboradores do estabelecimento antes da pandemia se instaurar no Brasil, ou seja, até fevereiro de 2020. Neste caso, verificou-se que a maioria dos respondentes afirmou que possuía apenas um colaborador, o que se explica pelo fato de que a maior parte dos estabelecimentos serem de microempreendedores individuais ou empresas de pequeno porte, onde o atendimento aos clientes, vendas e outras atividades são centradas no próprio empreendedor. No entanto, alguns empreendimentos envolvidos na pesquisa possuíam mais de 10 colaboradores registrados em carteira, como no caso das empresas de transporte de pessoas e mercadorias que operam no terminal rodoviário Severino Camelo em João Pessoa.

Quanto às admissões e demissões de colaboradores durante a pandemia de Covid-19 no Brasil, verificou-se que a maioria dos respondentes (67,5%) informou que continuaram com o mesmo número de colaboradores durante a pandemia, enquanto 32,4% informaram que precisaram reduzir o quadro de colaboradores nesse período, inclusive para conseguir equilibrar as contas.

Quanto ao número de demissões durante a pandemia de Covid-19, 11 (onze) estabelecimentos informaram ter demitido algum funcionário durante a pandemia. Esse número variou entre 3 e 25 demissões no período. No entanto, 9 (nove) empresas informaram ter realizado admissões de funcionários durante o período de pandemia.

Esse número variou entre 1 e 20 admissões, levando em consideração o período de março de 2020 a abril de 2021.

Segundo Panda (2020), boa parte das empresas brasileiras realizou demissões no período da pandemia ou mesmo deixou de contratar pessoal em razão da dificuldade em manter as atividades em um cenário de crise econômica. Mesmo em períodos onde o número de contratações tende a ser muito superior do que o de demissões, como nos meses de novembro e dezembro, em razão dos festejos natalinos, as empresas optaram por reduzir os quadros funcionais diante de um cenário de incerteza sobre os rumos da economia.

Os participantes foram questionados sobre a adoção do trabalho remoto, mais conhecido como *Home Office*, durante a pandemia de Covid-19. Os resultados indicam que em 73% dos casos não há funcionários em *home office*. Isso se explica porque a maioria dos participantes trabalha diretamente com transporte de passageiros e mercadorias, ou seja, com uma atividade que não pode ser realizada de forma remota. No entanto, 16,2% respondentes mantiveram de 11 a 25% dos funcionários em *home office*, enquanto outros 8,1% mantiveram de 26% a 50% e 2,7% até 10% dos funcionários em *home office* durante a pandemia.

Schreiber *et al.* (2021) explicam que o *home office* é um modelo de trabalho remoto e que pode ser realizado de qualquer lugar, embora a expressão faça menção ao trabalho em casa. Os autores citam que o sistema de *home office* foi adotado em larga escala por várias empresas durante a pandemia, não apenas no Brasil, mas como uma tendência mundial, na tentativa de diminuir os impactos econômicos das empresas e garantir a segurança sanitária dos funcionários. A tendência é que esse modelo permaneça em alta por alguns meses mesmo após a pandemia, visto que há uma redução de custos com estrutura e a possibilidade de flexibilizar as relações de trabalho.

Quanto às medidas empregadas para atenuar os impactos da pandemia, verificou-se que as três medidas mais utilizadas pelos respondentes foram a realização de financiamento ou empréstimos bancários (86,5%), a realização de descontos ou promoções (75,7%) e o adiamento de investimentos (67,6%).

Quanto às medidas sanitárias adotadas pelos participantes para combater a disseminação do vírus, observa-se que pelo menos duas medidas foram utilizadas por todos os respondentes, sendo elas: o uso de máscaras faciais e equipamentos de proteção indicados pela OMS e o reforço da limpeza e higiene dos produtos e dos



próprios estabelecimentos. Além disso, as empresas também disponibilizam álcool em gel 70% para os clientes, como medida de segurança.

Conforme Silva *et al.* (2020), as principais medidas necessárias para prevenir a propagação do coronavírus são: o uso de álcool em gel na solução 70% para higienizar as mãos; a manutenção de uma distância segura entre as pessoas; o uso de máscara facial em locais públicos, sejam eles abertos ou fechados; além de cuidados como não tocar nos olhos, nariz ou boca; cobrir o nariz e a boca na hora de espirrar ou tossir e buscar atendimento médico somente em caso de febre alta, tosse seca e dificuldade de respirar, evitando congestionar a rede de saúde, levando em conta que casos leves de infecção pelo vírus não requerem muitos cuidados além do repouso e hidratação.

Quanto à importância das pesquisas de impacto da pandemia como ferramenta para auxiliar o setor de turismo, 86,5% dos participantes responderam que consideram muito importante, enquanto 13,5% dos respondentes afirmaram que consideram importante, o que ajuda a justificar a realização desse tipo de estudo.

Ao final da pesquisa, foi aberto o espaço para que os participantes fizessem comentários ou deixassem sugestões. Em um dos casos, o participante sugeriu que os comerciantes e empreendedores que compõem o setor de turismo fossem considerados como prioritários para a vacinação contra o Covid-19. Outra sugestão foi que a administração do terminal investisse na publicidade dos estabelecimentos e na estrutura do terminal que se encontra precária.

O presente estudo considerou o cenário da pandemia de Covid-19 e, diante desse contexto, teve como objetivo analisar os impactos da pandemia para os empreendimentos localizados no terminal rodoviário de João Pessoa-PB. Os dados foram coletados a partir de um questionário semiestruturado e analisado na perspectiva quali-quantitativa.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo evidenciou que os impactos da pandemia de Covid-19 atingiram todos os participantes da pesquisa em maior ou menor grau. A maioria dos empreendedores precisaram baixar o valor dos produtos e serviços ofertados, mesmo sem qualquer contrapartida dos fornecedores. Em muitos casos também houve cortes de gastos com demissões de funcionários, inclusive diante da impossibilidade de implantar o trabalho

remoto em se tratando de serviços de natureza de transporte de passageiros e mercadorias. Muitos dos estabelecimentos ainda recorreram a empréstimos bancários e realização de promoções para atrair clientes.

Na tentativa de retomar as atividades, praticamente todos os respondentes afirmaram adotar medidas de biossegurança contra a propagação do vírus, incluindo o uso de máscara facial e protetores similares, disponibilização de álcool em gel 70% para os clientes e colaboradores, além da manutenção do distanciamento social e até mesmo o incentivo ao uso de cartões de crédito e débito ao invés do dinheiro em espécie para realizar as operações financeiras e assim evitar a disseminação do vírus.

Para desenvolver este estudo, encontrou-se algumas limitações, sobretudo no que diz respeito à escassez de informações sobre os impactos da Covid-19 no terminal rodoviário e estabelecimentos que ali funcionam. Na realidade, muito tem se discutido sobre os impactos da pandemia no setor de turismo, mas não especificamente nos terminais rodoviários que ainda concentram boa parte da atividade de deslocamento de pessoas entre os municípios e estados do Brasil. Dessa forma, sugere-se que outros estudos sejam realizados nessa temática, inclusive para conhecer a opinião dos próprios passageiros.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, D. W. G; BRAMBILLA, A; VANZELLA, E. A evolução histórica da hotelaria da cidade de João Pessoa: uma revisão bibliográfica. **Revista Mangaio acadêmico**, v. 1, n. 1, p. 36-44, 2016.

AMITRANO, C; MAGALHÃES, L. C. G; SILVA, M. S. **Medidas de enfrentamento dos efeitos econômicos da pandemia Covid-19**: panorama internacional e análise dos casos dos Estados Unidos, do Reino Unido e da Espanha. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica aplicada – IPEA, 2020.

ANDRADE, M. M. **Introdução à metodologia do trabalho científico**: elaboração de trabalhos na graduação. 10. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DE HOTÉIS NA PARAÍBA (ABIH/PB, 2019). **João Pessoa é o 9º destino mais buscado por turistas segundo aplicativo Kayak.** Disponível em: <https://abih-pb.com.br/?r=site/noticia&id=191>. Acesso em: 25 jun. 2021.

BITTENCOURT, R. N. Pandemia, isolamento social e colapso global. **Revista Espaço Acadêmico**, n. 221, p. 168-178, 2020.

CARDOSO, F. **Turismo na Paraíba continua em crescimento, mas em ritmo lento (2021).** Disponível em: <https://turismoemfoco.com.br/v1/2019/10/28/turismo-da-paraiba-continua-em-crescimento-mas-em-ritmo-mais-lento>. Acesso em: 25 jun. 2021.

CORBARI, S. D; GRIMM, I. J. A pandemia de Covid-19 e os impactos no setor do turismo em Curitiba (PR): uma análise preliminar. **Ateliê do Turismo**, Campo Grande, v. 4, n. 2, p. 2, p. 1-26, 2020.

DINIZ, M. C. et al. Crise global Coronavírus: monitoramento e impactos. **Cadernos de Prospecção**, Salvador, v. 13, n. 2, p. 359-377, 2020.

ENDRES, A. N; OLIVEIRA, C. M; MENEZES, D. A. Turismo no Centro Histórico de João Pessoa: revitalização, planejamento e não-lugar. **Revista eletrônica de turismo cultural**, n. 7, p. 1 -20, 2007.

FARIAS, L. A. B. et al. O papel da atenção primária no combate ao Covid-19: impacto na saúde pública e perspectivas futuras. **Ver. Bras. Med. Fam. Comunidade**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 42, p. 1-8, 2020.

GLOBO, G1. **Cerca de 41 mil pessoas devem sair da rodoviária de João Pessoa para o carnaval em outras cidades.** João Pessoa, 21 fev. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2020/02/21/cerca-de-41-mil-pessoas-devem-sair-da-rodoviaria-de-joao-pessoa-para-o-carnaval-em-outras-cidades.ghtml>. Acesso em: 09 fev. 2021.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MOURA, D. C.; FELICIANO, G. A. D. Impactos da Covid-19 no setor do turismo de Mato Grosso do Sul. **Revista Turismo & Cidades**, São Luís, ed. esp., p. 50-72, 2020.

NUNES, M. R. O. Turismo e a produção do espaço em João Pessoa-PB. **Revista Turismo – Visão e ação**, v. 16, n. 2, p. 319-337, 2014.

OLIVEIRA, D. C. *et al.* Anteprojeto de reforma e ampliação do terminal rodoviário Adilmar de Paiva Gadelha na cidade de Sousa/PB. **Revista Interdisciplinar em Saúde**, Cajazeiras, v. 6, n. 3, p. 389-414, 2019.

OLIVEIRA, F. S. **Turismo em João Pessoa-PB e região metropolitana: análise do desenvolvimento no turismo local no período 2010-2014**. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação de Tecnologia em Gestão Pública) - Centro de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2014.

OLIVEIRA, W. K. et al. Como o Brasil pode deter a Covid-19. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v. 29, n. 2, p. 1-8, 2020.

PANDA, A. P. P. Coronavírus e o impacto sobre as empresas no estado do Tocantins. **Revista Gestão e Desenvolvimento em Contexto**, v. 8, n. 1, p. 46-58, 2020.

PANOSSO NETTO, A; LOHMANN, G. **Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas**. 2 ed. São Paulo: Aleph, 2012.

PANOSSO NETTO, A; OLIVEIRA, J. L. S; SEVERINI, V. F. Do overtourism à estagnação. Reflexões sobre a pandemia do Coronavírus e o turismo. **Cenário - Revista Interdisciplinar em Turismo e Território**, Brasília, v. 8, n. 14, p. 17-34, 2020.

PEREIRA, J. M. **Manual de metodologia da pesquisa científica**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2016.

PORTAL T5. **Fluxo de passageiros apresenta redução de 50% na rodoviária de João Pessoa.** João Pessoa, 20 mar. 2020. Disponível em: <https://portalt5.com.br/noticias/single/nid/fluxo-de-passageiros-apresenta-reducao-de-50-na-rodoviaria-de-joao-pessoa>. Acesso em: 08 fev. 2021.

ROCHA, G. C. **O caráter tectônico do moderno brasileiro:** Bernardes e Campello na Paraíba (1970-1980). 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2012.

SCHREIBER, D. *et al.* O impacto da crise pelo Covid-19 nas micro e pequenas empresas. **Vianna Sapiens**, Juiz de Fora, v. 12, n. 1, p. 1-30, 2021.

SCHUCHMANN, A. Z. *et al.* Isolamento social vertical x isolamento social horizontal: os dilemas sanitários e sociais no enfrentamento da pandemia de COVID-19. **Brazilian Journal of Health Review**, v. 3, n. 2, p. 556-576, 2020.

SILVA, O. V; BORGUETTI, K. C. Turismo e transporte. **Revista Científica Eletrônica de Turismo**, Garça, v. 8, n. 15, p. 19-25, 2011.

SILVA, W. M. *et al.* Marketing digital, e-commerce e pandemia: uma revisão bibliográfica sobre o panorama brasileiro. **Research, Society and Development**, v. 10, n. 5, p. 1-13, 2021.

SOARES, P. U. **Procedimento para a localização de terminais rodoviários interurbanos, interestaduais e internacionais de passageiros.** 2006. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2006.

TOMÉ, Luciana Mota. Banco do Nordeste do Brasil. Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste (ETENE). Setor de turismo: impactos da pandemia. **Caderno Setorial ETENE**, Ano 5, n. 124, agosto de 2020.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). *Coronavirus disease 2019 (COVID-19): situation report*, 2020. Disponível em: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/situation-reports>. Acesso em: 16 jul. 2021.