

# **TRANSLADO DE MORTOS EM VOOS COMERCIAIS PELO BRASIL: UMA ANÁLISE DA COMPLEXIDADE LOGÍSTICA E HUMANA ENVOLVIDA NA OPERAÇÃO**

Danilo Lima de Oliveira Siqueira (IFRN)  
danilo440388@gmail.com

Amanda Beatriz Cortez da Silva (IFRN)  
amandabeatrizcortez@gmail.com

Adeline Layane Lima Gomes (IFRN)  
Adelinelayane81@gmail.com

Rebeca Pessoa de Brito (IFRN)  
bprebeca@gmail.com

Josué da Costa Cruz (IFRN)  
Josuedacosta34@gmail.com

## **Resumo**

Embora o traslado de mortos em voos comerciais seja realizado com frequência em diversos aeroportos no Brasil, por motivos de logística e segurança a maior das pessoas desconhecem a realização da operação. Alguns acontecimentos recentes como o traslado dos corpos dos 50 jogadores da Chapecoense com a utilização de três aeronaves depois do acidente ocorrido em 2016 e o transporte dos seis brasileiros que morreram intoxicados como monóxido de carbono no centro de Santiago, no Chile, tornaram esse tipo de processo evidente nos últimos anos. Com base nisso, o presente trabalho tem como intuito mapear todas as etapas envolvidas no processamento da operação de transladar mortos em voos comerciais no Brasil por meio de um estudo de dados no terminal de cargas do Aeroporto Internacional de Natal - Governo Aluísio Alves, a fim de analisar a complexidade logística e humana envolvida na operação tendo em visto aspectos emocionais e operacionais.

**Palavras-Chaves:** (Traslado de mortos, Aeroportos, Logística, Segurança, Complexidade).

## **1.Introdução**

A prática de trazer de um local de origem um cadáver de um soldado morto em guerra era rara nas sociedades ocidentais do século XIX. Apenas oficiais eram repatriados e a maioria dos militares era enterrados nos campos de batalha. O Brasil, embora distante espacialmente dos conflitos bélicos que marcaram a humanidade no século XX, participou efetivamente

com soldados nessas guerras. E como os demais países, também realizou translado e as homenagens aos mortos em guerra com a construção de mausoléus.

Distante do cenário bélico, o translado aéreo dos restos mortais é feito de uma forma muito específica, de acordo com normas da Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) e depende de para onde os restos mortais estão indo e quanto tempo transcorrerá entre a morte e o enterro. A ideia é que quanto mais os restos mortais tiverem que viajar mais o corpo se decomporá e, conseqüentemente, maior será a possibilidade de criar algum problema para os vivos, desde mau cheiro até passar a colocar em risco a saúde.

Diferentemente do pensamento de muitos indivíduos esse processo não se trata de uma operação logística qualquer, pelo contrário, trata-se de um processo muito complexo que, voos nacionais devem seguir uma série de procedimentos muito rígidos.

A Latam Cargo, por exemplo, que é a divisão de transportes de cargas aérea Latam Airlines, afirmar transportar em média, caixões com restos mortais de 135 pessoas por mês. Normalmente, algum membro da família ou outro responsável deve reservar o transporte do corpo junto ao Call Center da companhia com no mínimo seis horas de antecedência ao voo desejado. Depois os restos mortais seguem os cuidados da companhia, junto com os documentos de certidão de óbito e a carteira de identidade.

Nesse sentido, o objetivo principal do presente trabalho é analisar a complexidade dos processos logísticos e humanos envolvidos nas atividades de transporte e estocagem no que diz respeito ao translado de restos mortais em voos comerciais pelo Brasil.

A principal motivação que sustenta o trabalho, reside na inexistência de pesquisas acadêmicas a respeito do entendimento dos processos envolvidos no translado de mortos em voos comerciais e suas variadas implicações. Com base nisso, o trabalho tem a relevância de atrair a atenção para o tema e fazer com que pesquisadores de outras regiões do país possam se inspirar na pesquisa trazendo outras contribuições com diferentes pontos de vista no que concerne à temática com relação as questões políticas, sociais e emocionais envolvidas no processo.

## **2. Referencial Teórico**

### **2.1. Logística após a morte**

Bowersox e Closs (2001, p.19) afirmam que o objetivo da logística é fornecer produtos ou serviços no local e momento esperados pelos clientes, e ressaltam que a implementação das melhores práticas logísticas é um dos grandes desafios das organizações na concorrência global.

Os autores mencionam que em 1991, “[...] o Council of Logistics Management (CLM) modificou sua definição da administração da distribuição física, alterando o primeiro termo para logística de distribuição física”, e propôs a seguinte definição para este novo termo:

Logística é o processo de planejamento, implementação e controle eficiente e eficaz do fluxo e armazenagem de mercadorias, serviços e informações relacionadas, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender as necessidades dos clientes (BOWERSOX; CLOSS, 2001, p.19).

Ballou (2001, p.21) inicia seus estudos trazendo a definição de um dicionário, o qual descreve a logística como sendo “[...] o ramo da ciência militar que lida com a obtenção, a manutenção e o transporte de materiais, pessoal e instalações”. Para Ballou, esta definição não revela a essência da logística empresarial. Analogamente à Bowersox e Closs (2001), o autor se refere à mesma definição do CLM como mais propriedade para o ambiente das organizações.

O conceito de logística vem sendo aprimorado ao longo da história da humanidade, cujas organizações vem percebendo a importância de manter um processo logístico eficiente, investindo na capacitação de seus colaboradores, promovendo competitividade frente ao mercado.

Diante da complexidade envolvida nos processos após a morte de indivíduos surgiu uma nova área na logística que vem sendo estudada e analisada nos últimos anos: A logística após a morte.

Esse novo conceito busca entender as operações realizadas após uma pessoa falecer, diante de toda tristeza que existe nesse processo, destacando a necessidade de que pessoas se mobilizem para realizar todos os trâmites necessários para liberação de documentos, transporte, velório, enterro e empresas que realizam esse tipo de serviço em um momento tão delicado na vida de algumas pessoas.

Buys (2011) afirma que logística após a morte busca entender a complexidade logística envolvida nas operações realizadas após a morte de indivíduos mediante três aspectos: tristeza, impotência, sofrimento e medo. Nesse contexto, Kovács (2006) menciona que área

surgiu devido à dificuldade que a sociedade tem em lidar com o enfrentamento da morte, podendo ser mais difícil e angustiante para quem a vivencia, podendo ser mais ainda para profissionais, uma vez que a morte provoca rupturas profundas entre quem morreu e o outro que continua vivendo.

## **2.2 Estoques**

Segundo Ballou (2001, p. 249) “estoques são pilhas de matérias-primas, insumos, componentes, produtos em processo e produtos acabados que aparecem em numerosos pontos por todos os canais logísticos e de produção da empresa”. Já Martins e Campos (2009), afirmam que estoque é o acúmulo armazenado de recursos materiais em um sistema de produção e/ou operações

Para ambos autores as razões para manter estoques estão relacionadas com a melhoria do serviço ao cliente e a redução de custos, onde manter estoques promove economias de compra.

Em contrapartida, RESNIK (1990), afirmar que manter estoques é a maior ameaça à liquidez do caixa. Para uma empresa ter sucesso e sobreviver, destinar de maneira errada os recursos leva a riscos desnecessários e desperdiça as oportunidades produtivas, portanto deve encontrar um equilíbrio ideal para cada produto que tiver que ser mantido, porém acima do nível o estoque torna-se excessivo e abaixo dele a empresa estará correndo risco de ficar com faltas antes de fazer outra encomenda.

Para Dias (2015), conhecer o estoque de uma empresa é um grande desafio, porém, a dificuldade não está em reduzir a quantidade de produtos estocados, nem diminuir os custos. A dificuldade está em obter a quantidade correta de mercadoria estocada para atender as prioridades gerenciais de modo eficaz.

## **2.3 Gestão e gerenciamento de estoques**

De acordo com Viana (2000) a gestão de estoques é um conjunto de atividades que visa atender às necessidades de material da organização, com o máximo de eficiência e menor custo, por meio da maior rotatividade possível, tendo como objetivo principal a busca constante do equilíbrio entre nível de estoque ideal e redução dos custos gerais de estoque.

Já Bowersox et al (2006), dizem que gerenciamento de estoque é o processo integrado pelo qual são obedecidas às políticas da empresa com relação aos estoques.

Diante da importância do gerenciamento de estoque, Dias (2015) afirmar que o mesmo surgiu para suprir a necessidade das empresas em controlar todo o fluxo de materiais como o período de cada um dentro dos armazéns e/ou estoques, a quantidade mantida em cada compartimento, a periodicidade de reposição, entre outros.

No Brasil os estudos modernos de gerenciamento de estoque só começaram na década de 50 e até hoje os resultados são muito satisfatórios. Neste contexto, Viana (2000) afirma que “em qualquer empresa, os estoques representam componentes extremamente significativos, seja sob aspectos econômicos financeiros ou operacionais”.

## **2.4 Transporte**

Com a Revolução Industrial, a invenção da máquina a vapor e a substituição da madeira pelo aço possibilitaram a construção de embarcações cada vez maiores, o que ocasionou o barateamento dos custos do transporte sobre as águas o que revolucionou as primeiras empresas e deu início as redes de distribuição física.

RODRIGUES (2002) detalha o transporte como o deslocamento de pessoas e pesos de um local para outro. Nos primórdios da humanidade todos os pesos eram transportados pelo próprio homem, de acordo com a sua limitada capacidade física. Pozo (2010) complementa o exposto afirmando que transporte diz respeito aos vários métodos para movimentar produtos, sendo a atividade logística mais importante, absorvendo em média de um a dois terços dos custos logísticos e é também essencial pois nenhuma empresa moderna pode operar sem movimentar matérias primas ou produto acabado de alguma forma.

Na visão de Fair e Williams (1959), os transportes cumprem importante função social, eles permitem a mobilidade das pessoas estimulando a disseminação de informações, além do mais, inter-relacionando-se com distribuição dos recursos, topografia e desenvolvimento do comércio.

### **2.4.1. Modal aéreo**

O transporte aéreo é o mais rápido modal existente, pelo fato de percorrer longas distâncias em pouco tempo, seguro e cômodo. O transporte é feito por aviões de cargueiros exclusivos, há também aquele transporte aéreo de pessoas, que são chamados de passageiros em voos domésticos

No entendimento de Caxito (2011), o modal aéreo apresenta diversas vantagens e desvantagens, conforme ilustrado no Quadro 1.

Quadro 1- Vantagens e desvantagens do modal aéreo

<b>Vantagens</b>	<b>Desvantagens</b>
Transporte mais rápido.	Menor capacidade de carga.
Não necessita de embalagem.	Valor de frete mais elevado em relação aos outros modais.
Possibilita a redução de estoque via aplicação de procedimentos Just in time.	Conjugação com outros modais de transporte para alcançar o destino final do produto.

Fonte: Caxito (2011)

## **2.5. Translado aéreo de restos mortais**

Na visão de Kovács (2008) o translado de mortos é todo ato de transportar um cadáver inumado ou as ossadas para outro lugar, que não aquele onde ele se encontra. Geralmente a situação mais conhecida é quando alguém falece no exterior e a família deseja mover o corpo para o país de origem.

Buys (2008) dialogando com a psicóloga Maria Júlia Kovács, coordenadora do Laboratório de estudos sobre a morte do Instituto de Psicologia da USP (Universidade de São Paulo) afirma que o processo de transladar mortos em voos comerciais é um processo tecnicamente e psicologicamente complexo, uma vez que o ato de morrer é tão natural quanto o ato de morrer. Para algumas pessoas é difícil aceitar a "finitude" da vida.

Quem rege o transporte de restos mortais, como corpos e ossadas, em território brasileiro é Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária), e também é ela que faz a liberação para o envio para outros países ou a aprovação de entrada de corpos no Brasil.

Em 2017, o órgão atualizou a normativa RDC 33 que trata do assunto. A versão anterior era de 2007. Com essa nova regulamentação, todo o transporte intermunicipal, interestadual e internacional de corpos está sujeito à fiscalização da Anvisa e será feita apenas em casos emergenciais ou em situações que podem colocar em risco à saúde da população.

### 3. Metodologia

Para cumprir os objetivos desta pesquisa, o trabalho se enquadra na abordagem qualitativa e quantitativa:

Este tipo de pesquisa em que se mesclam métodos é chamada triangulação metodológica, ou, mais recentemente, de mixed-methodology, baseada no uso combinado e sequencial de uma fase de pesquisa quantitativa seguida de uma fase qualitativa, ou vice-versa. Sendo objetivo generalizar os resultados qualitativos, ou aprofundar a compreensão dos resultados quantitativos, ou corroborar os resultados (qualitativos ou quantitativos). (JOHNSON; ONWUEGBUZIE; TURNER, 2007; PLUYE, 2012).

A pesquisa foi realizada durante os meses de novembro de 2019 e janeiro de 2020 e foi dividida em quatro etapas, conforme ilustra a figura.

Figura 1- Etapas da pesquisa



Fonte: Autores (2020)

A primeira etapa da pesquisa constitui em uma revisão da literatura sobre fatores históricos e logísticos envolvidos na operação de transladar mortos em voos comerciais, bem como as exigências necessárias para realização do processo e todas implicações sociais, políticas, econômicas e emocionais presentes na operação.

A segunda etapa do trabalho constitui em uma visita realizada no terminal de cargas do Aeroporto Internacional de Natal - Governado Aluísio Alves. Na sequência, através da

entrevista e observação sistemática, realizou-se um mapeamento dos processos envolvidos na operação.

Por meio do mapeamento foi realizada uma análise detalhada da complexidade logística envolvida em toda operação e as possíveis consequências sociais, constitucionais e políticas presentes na operação.

Diante desse contexto, a próxima seção apresenta os resultados obtidos com este trabalho.

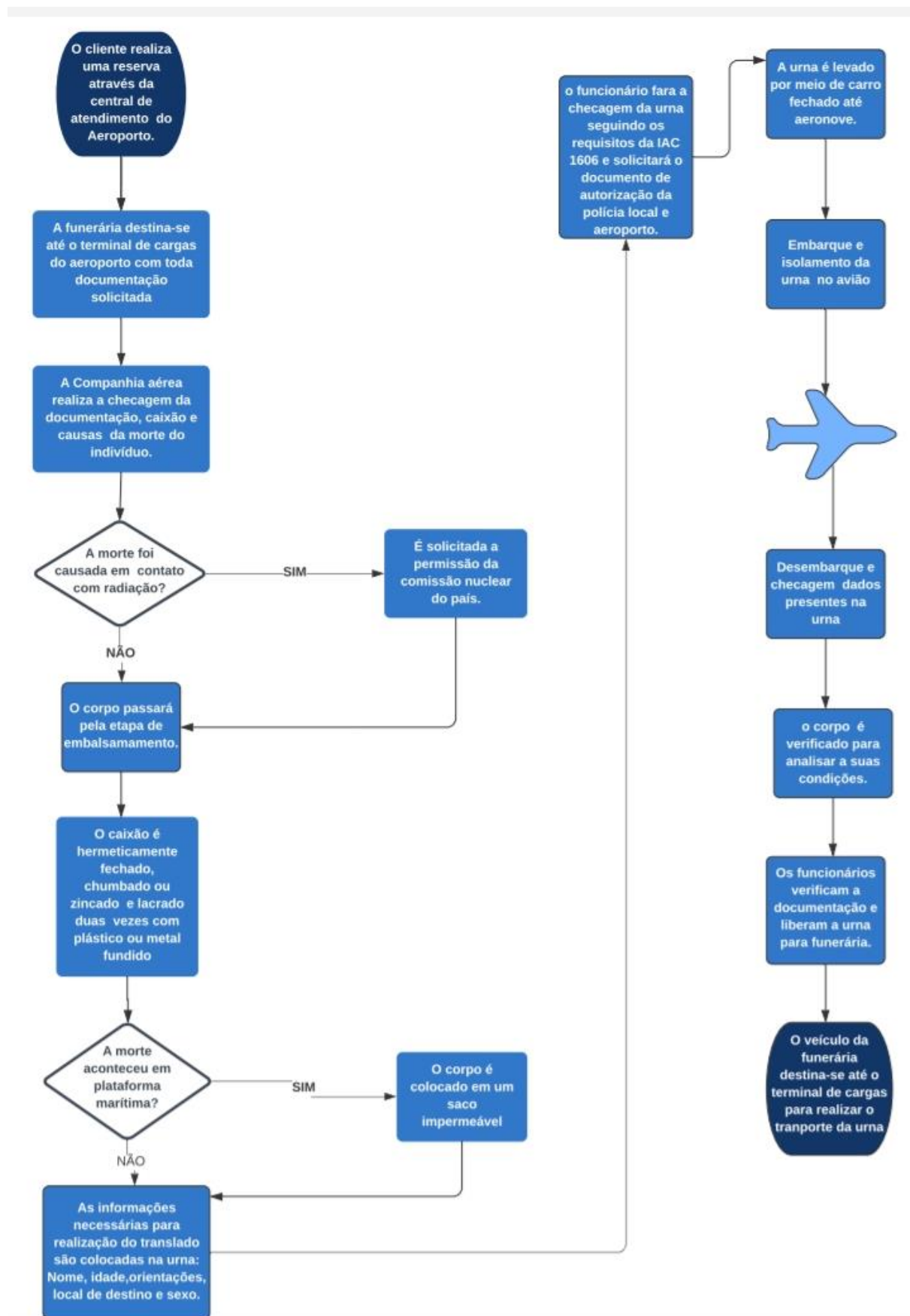
#### **4. Resultados**

Com base na coleta de dados no terminal de cargas do Aeroporto internacional de Natal, foi possível mapear todos os processos envolvidos na operação de transladar mortos em voos comerciais para analisar a complexidade logística e humana da operação.

A Figura 2 evidencia o fluxograma detalhando o passo-a-passo da realização da operação conforme o estabelecido da seção 3 deste artigo

Figura 2- Fluxograma detalhando o passo-a passo da realização da operação





A operação divide-se em quatro etapas principais: reserva, despacho, embarque e desembarque. Inicialmente, o familiar ou outro responsável entra em contato com o Call Center da companhia com no mínimo seis horas de antecedência ao voo. Depois, deve providenciar com uma funerária devidamente credenciada nos órgãos reguladores do país para que os restos mortais cheguem até o cuidado da companhia, junto com os documentos de carteira de identidade e certidão de óbito do falecido. Em alguns terminais de cargas, o caixão (Também chamado de urna) ficam em áreas isoladas e o corpo deve passar por um processo de embalsamamento a fim de evitar vazamentos inesperados.

Para continuidade da operação, é analisada as causas da morte do indivíduo. Caso o falecido tenha morrido em contato com radiação é solicitado um documento de autorização a agência nuclear do país, no entanto caso a causa da morte esteja relacionada com alguma doença infectocontagiosa não será autorizado o transporte. Além disso, o caixão de indivíduos que morreram em plataformas marítimas passa por cuidados diferenciados sendo colocados obrigatoriamente em um saco impermeável devido o possível contato com substâncias químicas.

O caixão deve estar enquadrado em uma série de especificações: A espessura da urna não deve ser inferior a 30 milímetros, seu revestimento interno deve ser de zinco e possuir em seu interior um material absorvente. Após a colocação do corpo, o caixão deve ser hermeticamente fechado, chumbado ou, zincado e devidamente lacrado com plástico ou metal fundido, conforme o ilustrado na Figura 3.

Figura 3 - O esquife sobe em esteira para o interior da aeronave



Fonte: Divulgação/Latan Cargo

Toda essa operação, por motivos de logística e segurança, é mantida longe dos olhos dos viajantes. O funcionário fará o processo de aceitação checando documentos e urna. Após a

checagem, o conhecimento aéreo e o documento de autorização para o traslado expelido pela autoridade da polícia local são emitidos. Com isso, a urna é encaminhada por meio de um carro fechado e segue até o avião onde será retirada cuidadosamente e colocada em uma esteira para que os funcionários possam acomodá-la no porão da aeronave isolado das bagagens com auxílio de redes, como mostra a Figura 4.

Figura 4. Caixão isolado com redes no porão do avião



Fonte: Divulgação/Latan Cargo

O processo segue todos os requisitos previstos na regulamentação vigente (IAC 1606 da ANAC) e o preço para realização da operação depende de duas variáveis: o peso (urna + falecido) e o local na qual o corpo está sendo levado. Ao longo do transporte são tomados alguns cuidados, tais como:

- ✓ Evita o contato da urna com as cargas dos demais passageiros, caso o avião passe por turbulência;
- ✓ Extravio, uma vez que assim como as empresas aéreas perdem bagagens, também pode ocorrer a perda da urna.

Após a chegada ao destino, é realizado o processo de retirada do plástico ou outro material utilizado para lacrar a urna com o intuito de analisar o corpo transportado e emitir o documento de autorização para retirada da urna do aeroporto através do veículo da funerária ou familiar responsável.

Devido à complexidade logística envolvida ao longo da operação, todos os funcionários que participam de alguma etapa devem passar obrigatoriamente por um processo específico de treinamento dependendo de sua função.

Além disso, toda situação que envolve morte, pode estar cercada de contornos dramáticos. Com base nisso, os profissionais que trabalham no avião durante o voo são capacitados para acalmar os passageiros que passem por alguma crise emocional, caso seja algum familiar ou amigo que esteja sendo transportado morto no avião.

Dentre todas atividades operacionais o traslado de mortos na maioria dos aeroportos requer os maiores cuidados e planejamento logísticos devido à complexidade em torno dos procedimentos de preparo da urna para embarque e o seguimento das regras obrigatórias, com intuito de evitar riscos à vida dos passageiros e dos profissionais que trabalham na operação, evitando o contato direto com indivíduos que morreram de doenças facilmente transmissíveis ou com radiação. Caso alguma regra da IAC 1606 da ANAC seja desrespeitada e provoque algum impacto do processamento final da operação para os familiares o aeroporto de partida se responsabilizará por todos os danos materiais e emocionais.

Com base nisso, a logística envolvida no processo tornou-se cada vez mais cuidadosa, uma vez que operação lida com o processo da morte que segundo Kastenbaum e Aisenberg (1983) é uma das situações de maior fatalidade do desenvolvimento que faz com que o ser humano mobilize-se a vencê-la, acionando para este fim, diversos mecanismos de defesa, além do mais a operação lida com a vida de diversos indivíduos que na maioria das vezes não sabem que dentro do avião está sendo levado um morto, e por isso deve-se ter uma grande cuidado, principalmente na análise das causas da morte, a fim de evitar que pessoas que morreram de doenças infectocontagiosas como Coronavírus possam ter seu corpo trasladado no avião.

## **5. Considerações finais**

O objetivo deste trabalho foi analisar a complexidade logística e humana dos processos envolvidos nas atividades de transporte e estocagem no que concerne ao traslado de mortos em voos comerciais pelo Brasil por meio de um estudo de dados do Aeroporto Internacional de Natal - Governo Aluísio Alves. Este estudo visou ainda mapear todas as etapas envolvidas no processamento da operação e criar uma análise logística e humana, tendo em vista que o traslado de mortos em voos comerciais são umas das operações mais complexas pelo fato de lida com a vida de pessoas e com diversos riscos operacionais e emocionais.

De acordo com as informações coletas e auxiliadas de um amplo estudo bibliográfico, foi

possível ratificar a complexidade que permeia o processo, destacando-se principalmente a regras obrigatórias seguidas ao longo da operação com intuito de não colocar em risco a vida dos passageiros, os cuidados realizados com a urna no decorrer dos preparos para o transporte, o treinamento dos funcionários que tratam de alguma etapa da operação visando os aspectos técnicos e emocionais e os cuidados ao longo do transporte para evitar erros como extravio, mas também que os restos mortais de uma pessoa não sejam enterrados pela família errada. Isso porque é possível que o avião esteja transportando mais de um caixão.

Ao encerrar a elaboração deste estudo percebe-se a complexidade logística e humana, em torno de aspectos emocionais e operacionais da operação, servindo para atrair atenção para o tema e fazer com que pesquisadores de outras regiões do país possam se inspirar na pesquisa trazendo outras contribuições com diferentes pontos de vista e análises sobre a operação.

## **REFERÊNCIAS**

- BALLOU, R. H. (2001). **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos**. 4ª edição. Porto Alegre: Bookman.
- BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J.; COOPER, M. B. **Gestão logística de cadeias de suprimento**. Porto Alegre: Bookman, 2006. 529 p
- BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J. (2001) **Logística Empresarial. O Processo de integração da cadeia de suprimento**. São Paulo: Atlas.
- CAXITO, F. **Logística: Um enfoque prático**. São Paulo: Saraiva, 2011
- DIAS, M. A. P. **Administração de Materiais**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2015.
- FAIR, M. L; WILLIAMS JR. E. W. **Economics of transportation**. New York: Harper & Brother Publishers, 1959, p.684.
- Kastenbaum R; Aisenberg, R. **psicologia da morte**. São Paulo. Pioneira, 1983
- Kovács, I. (2006). **Emprego flexível em Portugal alguns resultados de um projecto de investigação**. In V. C. Piccinini, L. Holzmann, I. Kovács, & V. Naha (Orgs.). O mosaico do trabalho na sociedade contemporânea: persistências e inovações. Porto Alegre: Editora da UFRGS
- MARTINS, P. G.; CAMPOS ALT, P. R. **Administração de Materiais e Recursos Patrimoniais**. São Paulo: Saraiva, 2009.
- RESNIK, Paul. **A bíblia da pequena empresa: como iniciar com segurança sua pequena empresa e ser muito bem-sucedido**. São Paulo: Makron Books, 1990.
- RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.
- VIANA, João José. **Administração de materiais: um enfoque prático**. São Paulo: Atlas, 2010.

