



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE COMUNICAÇÃO
GRADUAÇÃO EM COMUNICAÇÃO
HABILITAÇÃO EM JORNALISMO

AEROCLUBISTA: Perfil no Instagram voltado à memória e notícias da aviação baiana

SALVADOR-BA
2023

GABRIEL MOURA OLIVEIRA

AEROCLUBISTA: Perfil no Instagram voltado à memória e notícias da aviação baiana

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Comunicação da Universidade Federal da Bahia, como requisito para obtenção do grau de bacharel em Comunicação com habilitação em Jornalismo

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Malu Fontes

SALVADOR-BA
2023

AGRADECIMENTOS

A minha mãe, que também foi pai, avó, avô, amiga, parceira... foi e é tudo em minha vida. Obrigado por sempre me defender e acreditar em mim até quando eu não tinha mais esperanças. Te amo.

A meu irmão, Tiago, por ser o segundo maior santista que conheço, atrás apenas de mim.

A minha orientadora Malu Fontes por ter topado embarcar nesta jornada comigo quando acreditava que nenhum professor aceitaria.

A minha amiga Paloma Rigaud (Bô) por ser a melhor amiga, confidente, companheira de viagens e de vida que eu poderia ter.

A Lara e Laiz por nunca deixarem o meu lado. Vocês me mostram diariamente que viver e amar é uma delícia. Vocês apareceram na hora certa na vida uma da outra, e no minuto perfeito na minha.

A Amanda Palma por ter me dado a primeira oportunidade profissional na Agenda Arte & Cultura e pelas fofocas matinais no Correio*.

A Wladmir Pinheiro por acreditar no meu trabalho, me dar liberdade e responsabilidades no Correio*. Não sei o que fiz para merecer um chefe tão bom como você.

Ao Jornal Correio* e todos os seus colaboradores por tantos ensinamentos e vivências ao longo dos meus cinco anos na empresa.

A todos os meus colegas de semestre da Facom por todas as cervejas, conselhos, resenhas e fofocas.

Ao Santos Futebol Clube por ser a razão da minha existência, felicidade e infelicidade. Você é o amor tóxico que escolhi cultivar.

A todos os meus professores da Universidade Federal da Bahia e Colégio Salesiano Dom Bosco. Vocês são parte fundamental do homem que me tornei (seja isso positivo ou negativo).

Aos membros da banca e a você que está gastando alguns minutos do seu tempo lendo este memorial.

E, mais importante, a Santos Dumont por ser o verdadeiro e único inventor da melhor máquina já produzida pela humanidade: o avião. Planador lançado igual *Angry Birds* não é avião. Viu, Irmãos Wright?

OLIVEIRA, Gabriel Moura. **AEROCLUBISTA: Perfil no Instagram voltado à memória e notícias da aviação baiana.** Memorial (Graduação em Comunicação com Habilitação em Jornalismo). Faculdade de Comunicação. Universidade Federal da Bahia: 2023.

RESUMO

O presente memorial descreve minha trajetória acadêmica, profissional e processo de criação, produção e pesquisa do perfil jornalístico para o *Instagram Aeroclubista* (@aeroclubista). A conta tem como objetivo ser uma fonte confiável e especializada, além de ser memória do tema aviação na Bahia. O produto foi formulado a partir de extensas pesquisas, entrevistas e apurações jornalísticas. Através *Instagram*, foram publicados vídeos, fotos e textos nos formatos publicação, *stories* e *reels*. O processo de criação e de produção de conteúdo para o perfil estão descritos neste trabalho, que ainda apresenta a fundamentação teórica e analisa os resultados obtidos no perfil.

Palavras-chave: Instagram; Jornalismo; Redes Sociais; Aviação; Notícias; Memória

OLIVEIRA, Gabriel Moura. **AEROCLUBISTA: Instagram profile focused on bahian aviation memories and news.** Memorial (Bachelor's Degree in Communication with Qualification in Journalism). Faculty of Communication. Federal University of Bahia: 2023.

ABSTRACT

This memo describes my academic and professional trajectory and the process of creation, research and production of the journalistic profile for Instagram Aeroclubista (@aeroclubista). The account aims to be a reliable and specialized source, in addition to being a place to preserve part of the aviation history in Bahia. The product was formulated based on extensive research, interviews and journalistic investigations. Through Instagram, videos, photos and texts were published in the formats publication, stories and reels. The process of creating and producing content for the profile is described in this work, which also presents the theoretical foundation and analyzes the results obtained in the profile.

Keywords: Instagram; Journalism; Social Media; Aviation, News, Memory

SUMÁRIO

1. AVIAÇÃO.....	8
1.1 AVIAÇÃO NO BRASIL HOJE	9
1.2 AVIAÇÃO NA BAHIA HOJE	11
2 JORNALISMO DE AVIAÇÃO.....	13
2.1 JORNALISMO DE AVIAÇÃO NA BAHIA.....	13
3. INSTAGRAM	14
4. PRODUÇÃO DO AERoclUBISTA	16
4.1 LINHA EDITORIAL.....	16
4.2 PAUTAS.....	16
5. RESULTADOS DE ENGAJAMENTO	19
6. TEXTOS PUBLICADOS NO FEED	20
6.1 QUE PORRA É SSA?.....	20
6.2 DIA MAIS MOVIMENTADO DA HISTÓRIA	20
6.3 FAZ O L?.....	20
6.4 DOIS DE JULHO OU LUÍS EDUARDO MAGALHÃES?	21
6.5 O QUE TINHA DE AERO NO AERoclUBE?	21
6.6 DECOLANDO NA RIBEIRA.....	22
6.7 AIRFRANCE CRIOU O AEROPORTO DE SALVADOR	22
6.8 AS QUATRO BAIANAS NOS CÉUS	23
6.9 EDITORIAL: PROXIMIDADE COM SALVADOR É PROBLEMA PARA O AEROPORTO DE FEIRA, MAS PODE VIRAR SOLUÇÃO.....	24
6.10 EDITORIAL: SALVADOR NÃO TER VOO DIRETO PARA OS EUA É UMA VERGONHA.....	24
6.11 E O BAMBU?.....	25
7. REFERÊNCIAS	28

1. AVIAÇÃO

Em 23 de outubro de 1906, ver um homem voar não era novidade. Balão e dirigível foram inventados anos antes e já dominavam os céus da Europa e Américas. Naquela data, entretanto, a multidão que se amontoou em Bagatelle, Paris, viu algo histórico: pela primeira vez um homem voou um equipamento mais pesado que o ar.

Não que peso fosse uma questão para o homem que controlava o equipamento, chamando 14 Bis. Santos Dumont tinha um metro e 50 centímetros. Mais que isso só a altura atingida pelo modelo feito de bambu, madeira e seda, dois metros em relação ao solo.

Três anos antes, os irmãos Orville e Wilbur Wright haviam criado um aeromodelo capaz de voar e que era mais pesado que o ar, mas foi a apresentação de Dumont em Paris que fez o mundo conhecer a invenção que posteriormente seria batizada de avião.

De início, a novidade ficou reservada para alguns entusiastas mais endinheirados, mas estudos logo começaram para aplicar usos civis e militares. O primeiro voo comercial ocorreu em 1914, oito anos após o show de Dumont, ligando as cidades de Saint Petersburg e Tampa, na Flórida, Estados Unidos. O tempo de rota foi de 27 minutos, através de um hidroavião.

Pouco mais de uma década depois, em 1927, as duas primeiras empresas aéreas do Brasil são criadas: Varig e Condor Syndikat (Ferreira e Pimentel, 2017). A primeira companhia a se destacar, entretanto, foi a Panair do Brasil. Ela que chegou até Salvador, onde pousava seus hidroaviões no bairro da Ribeira. A rota saía da então capital brasileira, Rio de Janeiro, e rumava a Belém, no Pará, parando em cidades do litoral nordestino.

Nesta época, viajar era um luxo que poucos poderiam pagar. Em 1930, uma passagem para voar entre as costas Leste e Oeste nos Estados Unidos custava 260 dólares, metade do valor de um carro popular (Uol, 2016).

O transporte aéreo de passageiros só popularizou-se após a Segunda Guerra Mundial. Milhares de aviões utilizados em batalha, especialmente os Douglas DC-3 que transportavam os combatentes, foram vendidos à preços baixos para as empresas aéreas e transformados em aeronaves civis.

Foi nesta época que a Panair do Brasil reformou a pista de pouso de Santo Amaro do Itipanga, transformando-o em Aeroporto de Salvador em 1945.

Outro marco da aviação ocorreu em 1952, quando foi lançado o de Havilland Comet, primeiro avião comercial à jato.

Dois modelos da Boeing, entretanto, foram os mais revolucionários: o 707, que começou a operar em 1957, e o 747, em 1970. Esses dois foram os responsáveis por encurtar distâncias e permitir viagens longas, cruzando os oceanos. Trajetos que décadas antes levavam 10 dias para serem concluídos agora podiam ser feitos em oito horas.

A aviação e o rádio aproximaram-nos muito mais. A própria natureza dessas coisas é um apelo eloquente à bondade do homem... um apelo à fraternidade universal... à união de todos nós. Neste mesmo instante a minha voz chega a milhares de pessoas pelo mundo afora... milhões de desesperados, homens, mulheres, criancinhas... vítimas de um sistema que tortura seres humanos e encarcera inocentes. Aos que me podem ouvir eu digo: Não se desesperem! A desgraça que tem caído sobre nós não é mais do que o produto da cobiça em agonia... da amargura de homens que temem o avanço do progresso humano. Os homens que odeiam desaparecerão, os ditadores sucumbem e o poder que do povo arrebataram há de retornar ao povo. E assim, enquanto morrem homens, a liberdade nunca perecerá. (Chaplin, 1940)

1.1 AVIAÇÃO NO BRASIL HOJE

Três empresas monopolizam o transporte aéreo comercial no Brasil atualmente: Latam, Gol e Azul. Há outras como VoePass, Map Linhas Áreas e Abaeté, mas elas se restringem a rotas regionais, utilizando aviões com menor capacidade de passageiros e alcance.

Mais antiga delas, a Latam é resultado de uma fusão entre a chilena LAN e a brasileira TAM, cujas operações começaram em 1976, no interior de São Paulo. Gol e Azul foram fundadas em 2001 e 2008, respectivamente.

O domínio do trio começou na segunda metade da década de 2000, após a falência de empresas como Varig, Vasp e TransBrasil. Em 2021, de acordo com Pupo (2022) o Anuário do Transporte Aéreo, publicado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), apontou que a Azul tinha a maior participação no mercado doméstico de passageiros com 22,8 milhões transportados, seguida de Latam (19,9 milhões) e Gol (18,8 milhões).

A empresa com o nome de cor também foi a primeira colocada entre o número de decolagens domésticas, com 41,7% dos voos, enquanto Latam e Gol responderam por 26,1% e 24,4%, respectivamente, de participação no mercado.

Já dados mais recentes divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil apontam que, nos seis primeiros meses de 2023, 43,8 milhões de passageiros utilizaram voos nacionais. Cabe a ressalva que estes não são passageiros individuais, contabilizados por CPF, mas sim o número total de embarques e desembarques realizados no período (ANAC, 2023).

De acordo com a ANAC (2023) em 2022, o Brasil teve 731 mil voos domésticos que transportaram um total de 82 milhões de passageiros. Já os voos internacionais foram 100 mil, com 16 milhões de passageiros transportados.

O modal aéreo é fundamental em um país de proporções continentais como o Brasil. Mais de cinco mil quilômetros separam o Oiapoque e o Chuí, pontos mais ao norte e ao sul do país. Já as capitais Porto Alegre e Manaus são separadas por 4,5 mil quilômetros. De carro, seriam 64 horas de viagem, segundo dados do Google, enquanto o avião reduz o traslado para menos de 12 horas, com conexão em São Paulo ou Brasília.

Além dos voos nacionais, a aviação é responsável por conectar o Brasil ao mundo. Guarulhos (SP), aeroporto mais movimentado do Brasil com 23 milhões de passageiros em 2022, concentra a maior parte das rotas globais. O país tem conexão direta a quase todos os continentes do mundo, exceto Antártida e Oceania.

O destino mais longínquo com ligação direta ao Brasil é Dubai. São 12.218 km separando a cidade nos Emirados Árabes Unidos a Guarulhos, em São Paulo. A rota é feita em 14 horas pelo Airbus A-380 da Emirates, maior avião do mundo. Doha, no Catar, é a outra metrópole asiática com voo até o Brasil.

Na África, há voos para Luanda (Angola); Johanesburgo e Cidade do Cabo (África do Sul); e Adis Abeba (Etiópia).

Os destinos europeus com rotas comerciais saindo do Brasil em novembro de 2023 são: Lisboa e Porto (Portugal); Madri e Barcelona (Espanha); Londres (Inglaterra); Paris (França); Roma e Milão (Itália); Amsterdã (Países Baixos); Zurique (Suíça); Istambul (Turquia); Frankfurt e Munique (Alemanha).

Na América do Norte, Boston, Nova York, Fort Lauderdale, Miami, Orlando, Atlanta, Houston, Dalas e Los Angeles (Estados Unidos); Monreal e Toronto (Canadá); e Cancun e Cidade do México (México).

Os destinos na América Central e Caribe são menos fartos: Santo Domingo e Punta Cana (República Dominicana), Curaçao; e Cidade do Panamá (Panamá).

Por fim, na América do Sul: Rosário, Mendoza e Buenos Aires (Argentina); Santiago (Chile); Montevideú e Punta del Este (Uruguai); Santa Cruz de la Sierra e La Paz (Bolívia); Georgetown (Guiana); Paramaribo (Suriname); Bogotá e Cartagena (Colômbia); Lima (Peru); e Assunção (Paraguai).

1.2 AVIAÇÃO NA BAHIA HOJE

Conforme informações da ANAC (2023), o aeroporto de Salvador foi o oitavo mais movimentado do Brasil, sendo segundo na região Nordeste, atrás de Recife. Ao total, 6,2 milhões de passageiros passaram pelo aeroporto soteropolitano em 2022, representando 3,56% do mercado nacional.

A aviação se torna ainda mais central para o desenvolvimento da Bahia pois trata-se de um estado com vocação para o turismo. O transporte aéreo é a principal porta de entrada de turistas a Salvador, segundo dados do Observatório de Turismo da Bahia. Em 2022, a Rodoviária de Salvador teve 5,2 milhões de embarques e desembarques, 1 milhão a menos que o aeroporto da capital baiana (SETUR, 2023).

Além do turismo, o transporte dos baianos é dependente do modal aéreo. Em um estado com largo território, embarcar em um avião vira sinônimo de economia de tempo. Uma viagem de Barreiras a Salvador (distantes 860 quilômetros), por exemplo, dura 17 horas de ônibus contra pouco mais de uma hora de avião. No transporte para outras capitais do Brasil a diferença é ainda maior. Saindo da capital baiana até São Paulo, por exemplo, uma viagem de ônibus dura entre um dia e 10 horas até dois dias de viagem. De avião, são pouco mais de duas horas em um voo direto.

No interior, 13 aeroportos funcionam recebendo voos regulares. Operam no estado as empresas aéreas Latam, Gol, Azul, VoePass e Abaeté. Além de Salvador, os aeródromos mais movimentados, segundo a Anac, são Porto Seguro, Ilhéus e Vitória da Conquista. Destes, apenas o de Porto Seguro é internacional e passará a receber voos vindos de Buenos Aires em janeiro de 2024.

Salvador tem voos internacionais para Lisboa, pela TAP Air Portugal; Madrid, pela Air Europa; Buenos Aires, pela Gol e Aerolíneas Argentinas. Em janeiro, começará um voo para Montevidéu pela Sky Airlines.

2 JORNALISMO DE AVIAÇÃO

A abordagem e difusão de notícias sobre a aviação surgiu junto à criação do avião. Seja pela ampla cobertura do voo de Santos Dumont em 1906, ou pelo fato de que os Irmãos Wright usaram reportagens de jornal para provar que criaram o avião em 1903, a relevância e noticiabilidade do tema se apresentou desde o início.

Além da cobertura dos grandes jornais, rádios e canais de televisão, há a imprensa especializada no tema. Atualmente, no Brasil, os maiores sites são AeroIn e Aeroflap. Há também as revistas AERO Magazine e Flap Internacional.

O conteúdo publicado por esses veículos diverge. Os portais *on-line* têm como foco o *hard news*, ou seja: divulgação de notícias em tempo real. Já as revistas investem em um apelo mais imagético, com fotos e cartazes, além de reportagens abordando histórias e detalhes da aviação.

A sede dos quatro veículos fica em São Paulo, mas eles noticiam eventos relacionados à aviação no mundo todo. Na listagem de notícias do AeroIn, por exemplo, se encontra notícias sobre o aeroporto de Luanda, em Angola, renovação de frota da Lufthansa, da Alemanha, e um acidente aéreo nos Estados Unidos.

2.1 JORNALISMO DE AVIAÇÃO NA BAHIA

Por esse caráter geral dos veículos, o quarteto divulga notícias envolvendo a aviação baiana, como a criação de novas rotas e reformas de aeroportos. Entretanto, por não terem jornalistas baseados na Bahia, AeroIn, Aeroflap, AERO Magazine e Flap Internacional apenas reproduzem informações divulgadas oficialmente por aeroportos, empresas aéreas e entidades estatais, ou realizam apurações à distância.

A apuração local, por consequência, fica a cargo dos veículos de comunicação baianos. Dentre eles, o que mais noticia fatos envolvendo a aviação é o Alô Alô Bahia.

Criado como coluna social, o portal Alô Alô Bahia publica notícias divulgadas por empresas aéreas e aeroportos, além de apurações próprias. Foi deste portal o “furo jornalístico” de que Salvador passaria a ter voos fretados rumo a Varsóvia, capital da Polônia, em novembro de 2023.

Entretanto, o portal carece de reportagens longas contando histórias aprofundadas e específicas da aviação da Bahia, pois seu foco é, assim como AeroIn e Aeroflap, *hard news*.

3. INSTAGRAM

Após a decisão de criar um perfil de notícias focado em aviação na Bahia, o próximo passo foi escolher qual a plataforma ou rede social em que ele estaria hospedado. Opções como Blogspot e TikTok, foram deixadas de lado, enquanto o Instagram apresentou-se como melhor alternativa pelos seguintes motivos:

- a) Receptividade do público: os usuários do Instagram já estão acostumados a ler notícias nesta plataforma. Há perfis consolidados como o “Choquei” e “Alô Juca”, ou até de meios de comunicação mais tradicionais, como o “Jornal Correio*” – apesar dos veículos cuja origem é o jornalismo impresso ainda ter dificuldade em se adaptar ao formato. Nesse sentido:

De um modo geral, os Portais apenas entraram, no sentido literal, no Instagram. Ainda não utilizam as funcionalidades e potencialidades da ferramenta, como pode acontecer com a evolução natural da exploração da função jornalismo ao meio Instagram. Não se vê, ainda, algo como a construção de uma narrativa noticiosa. O que se observa nas análises é que essa "entrada" no Instagram se resume a chamar o público que está presente ali para visitar as notícias nos Portais hospedados, num meio já “dominado”. (RIBEIRO et al., 2018, p. 14).

- b) Alcance: o Instagram tem mais de dois bilhões de contas, segundo dados divulgados pela Meta, empresa que administra a plataforma. Isso dá enorme potencial de alcance para as publicações feitas no perfil.
- c) Fornecimento de dados para análise posterior: com o Instagram eu consigo analisar o desempenho e alcance de minhas publicações através do “painel profissional”, que fornece dados como “contas alcançadas, contas com engajamento e conteúdo que compartilhei”.
- d) Versatilidade: o Instagram possui ferramentas como o reels e stories que permitem transmitir o conteúdo de formas variadas e que facilitam o entendimento do público.
- e) Memória: o perfil não será deletado e a plataforma não tem o costume de deletar contas. Por isso, a escolha do Instagram significa uma forma de manter a memória do conteúdo produzido e publicado.
- f) Possibilidade formar uma comunidade: a plataforma permite a construção de uma comunidade, facilitando o acesso dos seguidores ao criador de conteúdo através das “mensagens diretas”. Além da possibilidade de comentar e

compartilhar as publicações. Sobre a interação com o público no Instagram, Elman (2016) afirma que:

O Instagram oferece o reconhecimento de si do leitor, ao mesmo tempo que coloca em sincronismo os leitores da revista em geral, oferecendo um ambiente em que se pode opinar, ressaltar, apoiar ou criticar diretamente ou por meio de terceiros (chamando nos comentários) as matérias propostas. [...] entendemos que o app atua no sentido de aproximar o leitor ainda mais da sua revista preferida, acionando diariamente a atenção dele por meio de várias postagens (ELMAN, 2016, p. 7).

4. PRODUÇÃO DO AEROCLUBISTA

Passada a fase da escolha da plataforma, a decisão do nome “Aeroclubista” foi a junção de um aspecto que remetesse à Bahia e também à aviação. “Aero.Bahia” foi a primeira opção, mas rechaçada. “Decolei” surgiu como plano B – como uma versão “Choquei” da aviação –, entretanto foi deixada de lado pois o perfil @decolei já estava em uso no Instagram, além de não ter referência à Bahia. “Aeroclubista” remete tanto ao antigo Aeroclube Plaza Show, lugar icônico de Salvador; à aviação pelo prefixo “aero”; e também ao amor, predileção e sentido de defesa irrestrita carregada pela palavra “clubista”.

4.1 LINHA EDITORIAL

A escolha do Instagram como plataforma foi fundamental para a linha editorial que o “Aeroclubista” tem. Com um design voltado para o consumo rápido de conteúdo, a opção foi por textos mais curtos, entre e dois e quatro parágrafos de preferência. Já as pautas publicadas no *feed* possuem são não-factuais com o objetivo de se tornarem memória da aviação baiana. Esses conteúdos não-factuais também aboliram a estrutura clássica de lead (o que, quem, como, quando, onde e porquê), proposta por Thomas Wilson em 1560 no livro “A Arte da Retórica”, dando lugar a um texto que mescla jornalismo literário com a linguagem das redes sociais.

O título da reportagem “Que Porra é SSA” também mostra três pontos fundamentais da linha editorial: flexibilidade quanto ao uso de palavras de baixo calão; uso de linguagem e gírias baianas; e a presença de trocadilhos.

O não uso de textos e outros recursos de linguagem nas fotos foi proposital a fim de destacar a fotografia em si. Por ter uma vocação informativa, também não foram definidas paletas de cores.

4.2 PAUTAS

Durante encontro com a orientadora, a professora doutora Malu Fontes, foram pensadas 34 pautas. A execução destas, no entanto, encontrou barreiras como a falta de fontes de informação seguras ou especialistas sobre o tema na Bahia

A falta de informações do Salvador Bahia Airport acerca do período pré-privatização impediu a execução das seguintes pautas: “quantas e quais companhias

aéreas já operaram em Salvador?"; "quais rotas já foram operadas em Salvador e quando foram operadas?"; "quais modelos de aviões já pousaram no aeroporto de Salvador?"; "quantidade de destinos que o aeroporto de Salvador teve durante os anos".

Outras pautas foram canceladas pois a assessoria de imprensa do Salvador Bahia Airport se negou a divulgar as informações e também não foram localizadas fontes que pudessem dar os detalhes com exatidão. Foram elas: "quanto custa deixar um avião privado no aeroporto de Salvador?"; "quem são os donos de aviões particulares em Salvador?"; e "quais rotas saindo de Salvador têm a maior e menor taxa de ocupação média".

O acesso a informações com aeroportos do interior foi ainda mais precário. Uma das principais pautas pensadas foi uma entrevista em vídeo com o administrador do aeroporto de Feira de Santana para explicar os motivos da segunda maior cidade da Bahia ter um aeroporto menos movimentado que cidades como Vitória da Conquista e Ilhéus. Entretanto, a assessoria de imprensa do aeródromo não retornou os contatos. Já a assessoria de imprensa de Porto Seguro não divulgou informações suficientes para a realização de um texto sobre o projeto de novo aeroporto a ser construído na cidade. Também não foi possível localizar os responsáveis pelos aeroportos de Una e Paulo Afonso para esclarecer os motivos destes locais terem voos diretos para cidades como São Paulo e Recife, respectivamente, mas não terem ligações diretas com Salvador.

Após a definição das pautas, a maior fonte de informação foi a assessoria de imprensa do Salvador Bahia Airport. Ela foi a responsável por fornecer dados como o dia com a maior movimentação da história no aeroporto soteropolitano e detalhes sobre o processo de troca do nome do aeródromo de Dois de Julho para Luís Eduardo Magalhães.

Dois historiadores foram entrevistados: Rafael Dantas e Inês Pitta, o primeiro com notável conhecimento da história de Salvador e Recôncavo, e a segunda sendo uma das mais renomadas historiadoras de Barreiras.

Não foram localizados tratando especificamente do assunto. A única fonte escrita utilizada em alguma das reportagens foi um trecho de "A Cidade da Bahia", do jornalista e historiador Nelson Cadena,

Um vídeo do canal de YouTube “Aviões e Músicas”, apresentado pelo especialista em aviação Lito Souza, foi a principal fonte do texto “As quatro baianas nos céus”.

Reportagens do jornal Correio* também foram fontes de informações, como nos casos “Como o aeroporto de Barreiras pode fazer a região Oeste declarar independência da Bahia” e “Que voo é esse, hambúrguer”.

Para as notícias publicadas nos *stories*, as fontes de informação eram as assessorias de comunicação de aeroportos, empresas aéreas ou órgãos estatais. Apuração própria também foi utilizada na notícia, divulgada em primeira mão pelo Aeroclubista, de que o voo entre Salvador e Feira de Santana, operado pela Latam e parceria com a VoePass, será cancelado a partir de 2024. Enquanto portais de notícias como Jornal Correio* e Alô Alô Bahia publicaram a informação no dia 24 de outubro de 2023, o Aeroclubista deu o furo na noite de 23 de outubro do mesmo ano.

5. RESULTADOS DE ENGAJAMENTO

A primeira publicação feita no *feed* do perfil “Aeroclubista” ocorreu o dia 22 de outubro de 2023. Ela tratava de uma apresentação do autor, Gabriel Moura Oliveira, e de uma breve explicação da função da conta: trabalho de conclusão de curso da Universidade Federal da Bahia e perfil com notícias, informações e curiosidades da aviação baiana.

Até o dia 12 de novembro de 2023, data da última publicação, 15 conteúdos foram disponibilizados no *feed*; três no *reels*; e 48 nos *stories*.

52 pessoas passaram a seguir a página neste intervalo de 20 dias, enquanto 224 contas foram alcançadas, segundo dados do “Painel profissional” do *Instagram*, das quais 192 são de “não seguidores” do perfil e 32 de seguidores.

Até a meia noite do dia 13 de novembro de 2023, o perfil recebeu 271 visitas.

Neste mesmo período, os vídeos compartilhados no *reels* tiveram um total de 635 visualizações. Já a foto com mais impressões (ou seja, pessoas que a viram) foi a primeira publicada no *feed*, com 117.

6. TEXTOS PUBLICADOS NO FEED

6.1 QUE PORRA É SSA?

Mais que o código IATA do aeroporto de Salvador, “SSA” se tornou um apelido carinhoso da capital baiana. Mas um detalhe curioso pode passar despercebido: se Salvador tem um “s”, por que SSA tem dois?

A resposta ao enigma é revelada pelo antigo “nome completo” da cidade: São Salvador da Baía de Todos-os-Santos. O primeiro S, então, é a abreviação de “são”. Além disso, o código SAL não poderia ser utilizado pois a cidade xará San Salvador, capital de El Salvador, a tomou para si primeiro.

Há outros casos similares. Porto Seguro é “BPS”, onde o “B” vem de “Bahia”. Feira de Santana tem um “C” perdido em “FEC”. Ele foi adotado por não haver outras opções possíveis para se encaixar. Saindo da Bahia, um caso curioso é o de Curitiba (que, na verdade, fica em São José dos Pinhais): o “W” de CWB é uma substituição ao “U”, pois “CUB” já indicava o aeródromo de Colúmbia, nos Estados Unidos.

6.2 DIA MAIS MOVIMENTADO DA HISTÓRIA

O aeroporto é como se fosse uma cidade. Há polícia, opções de lazer, gestores e até a população de relevantes centros urbanos. No de Salvador, por exemplo, transitam milhares de passageiros diariamente.

O pico, no entanto, ocorreu em 11 de setembro deste ano, quando 26 mil pessoas embarcaram e desembarcaram no local. Isso é mais que a população de dois terços dos municípios baianos - e olha que apenas passageiros estão sendo contabilizados, sem mencionar os funcionários do local.

6.3 FAZ O L?

L’s feitos à parte, o número 13 é símbolo de azar e evitado na aviação - com algumas empresas aéreas pulando da fileira 12 direto para a 14 em suas aeronaves. O estado da fé e superstição, no entanto, ignorou este detalhe na hora de montar sua malha aérea: na Bahia existem 13 aeroportos operando em voos regulares.

Esta é a quantidade de aeródromos que recebem voos comerciais - aqueles em que você compra uma passagem e viaja através de uma companhia aérea. São

eles: Salvador, Porto Seguro, Vitória da Conquista, Feira de Santana, Una, Teixeira de Freitas, Morro de São Paulo, Barra Grande, Paulo Afonso, Guanambi, Barreiras e Lençóis.

O número total de pistas de pouso, no entanto, é impreciso. Fazendas e resorts possuem espaços particulares para receber os aviões dos visitantes, enquanto outras cidades, como Jequié, mantêm estrutura para receber aeronaves particulares. Isso sem contar as dezenas de pistas que foram desativadas por falta de manutenção.

6.4 DOIS DE JULHO OU LUÍS EDUARDO MAGALHÃES?

Em um estado historicamente polarizado, o aeroporto de Salvador também já foi um dos marcadores da visão política dos baianos. “É Aeroporto Dois de Julho”, defendiam os mais alinhados à esquerda. “Epa! Não sabe ler? diz ali claramente no letreiro: Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães”, corrigiam os carlistas.

A confusão começou em 1998. A data magna da Bahia nomeava o principal aeródromo do estado até que, em 21 de abril de 1998, morreu o deputado federal Luís Eduardo Magalhães, filho do então senador Antônio Carlos Magalhães. Um mês depois, em 28 de maio, um projeto do deputado federal Aroldo Cedraz (PFL) foi aprovado na Câmara e o aeroporto foi oficialmente rebatizado.

A disputa de nomes marcou o fim dos anos 90 e primeira década dos anos 2000. Após a privatização, em 2017, perdeu força. Hoje, o nome que estampa o letreiro é mais neutro, apolítico e ‘moderno’: Salvador Bahia Airport.

6.5 O QUE TINHA DE AERO NO AEROCLUBE?

Grande parte das minhas memórias de infância têm como palco o Aeroclube. Idas ao cinema, kart, fliperama, lanchonetes, lojas... tinha de tudo, menos aquilo que batizava o local: avião. Esse aparente paradoxo que encucava minha cabeça infantil só foi esclarecido anos depois, quando descobri que ali havia uma pista de pouso.

No século passado, o aeroclube original foi fundado para, principalmente, tornar-se uma escola de aviação. Com o avanço de Salvador em direção ao Litoral Norte e conseqüente povoamento da região em volta, os moradores começaram a reclamar do barulho. A solução foi privatizar o local nos anos 90.

Em 1999 foi inaugurado o Aeroclub Plaza Show com o conceito de shopping ao ar livre. A atração caiu no gosto dos baianos e foi um dos principais 'points' da capital até o seu declínio, na segunda metade da década de 00, que culminou em sua demolição. Hoje, o novo Centro de Convenções de Salvador funciona no local.

6.6 DECOLANDO NA RIBEIRA

Se hoje os hidroaviões são raridade e rotas comerciais com eles são cada vez mais escassas, nos anos 30 e início dos 40 eles dominavam os céus, oceanos, rios e lagoas mundo afora. Em Salvador, quem embarcava nos luxuosos Commodore da Panair do Brasil pousava no hidroporto da Ribeira.

O prédio foi construído com luxo e requinte no estilo art deco. Mimos para os poucos ricos que tinham condições de custear as caras e exclusivas passagens aéreas à venda no período.

De acordo com o livro "A Cidade da Bahia", do jornalista e historiador Nelson Cadena, "depois de operar com regularidade durante toda a década de 1940, utilizado pela empresa de aviação Nyrba do Brasil, denominada, a seguir, Panair do Brasil, foi, aos poucos, sendo relegado a um segundo plano, em função de as companhias aéreas passarem a optar pelos aviões de pouso em terra, de maior porte e mais seguros."

Após entrar em desuso, a estrutura não foi demolida, porém abandonada. Os "restos mortais" do imponente hidroporto ainda podem ser vistos na orla Ribeira. Eles ficam bem ao lado do cais de onde atracam barcos e lanchas.

6.7 AIRFRANCE CRIOU O AEROPORTO DE SALVADOR

A renovação da parceria entre a Gol e o grupo *AirFrance/KLM* reacendeu as esperanças de haver uma rota entre Salvador e Paris operada pela companhia aérea francesa. Um detalhe curioso deste match é que, em 1925, uma das empresas antecessoras da *AirFrance* foi a responsável por construir o aeroporto da capital baiana justamente para realizar uma rota com destino à terra do croissant.

A *Compagnie Générale d'Entreprise Aéronautique Latécoère*, que em 1933 se juntaria a outras empresas para formar a *AirFrance*, criou a pista de pouso no antigo

bairro de Santo Amaro do Ipitanga – que posteriormente virou Lauro de Freitas – para servir de escala para um voo que ela operava entre Buenos Aires e Toulouse.

Anos depois, em 1941, o local foi reformado pela Panair do Brasil para se transformar no aeroporto soteropolitano, que em 1955 foi batizado de Dois de Julho.

6.8 AS QUATRO BAIANAS NOS CÉUS

Se o Rio Grande do Sul tinha a Varig e São Paulo já foi representado por VASP e TAM, a Bahia não podia ficar de fora. O estado já teve quatro companhias aéreas para chamar de sua: Viação Aérea Baiana, Transportes Aéreos Salvador, Nordeste Linhas Aéreas e Abaeté. Confira um breve resumo de cada uma delas.

A pioneira foi a Viação Aérea Baiana, fundada em 45 para ligar Salvador a cidades como Vitória da Conquista, Ilhéus, Aracaju e Juazeiro. Um detalhe marcante de sua história é que ela foi a primeira empresa brasileira a operar um avião da fabricante estadunidense Boeing, com o modelo 247. Ela encerrou suas operações em 1948 após um acidente com um de seus Douglas DC 3.

Um ano depois foi a vez de surgir a Transportes Aéreos Salvador, fundada pelo comandante Parreira Zorta. Inicialmente conectando a capital baiana ao interior e, posteriormente, a grandes cidades brasileiras, como São Paulo e Rio de Janeiro, ela virou notícia nacional quando em 1962 um colunista do extinto jornal carioca Diário de Notícias denunciou que a TAS, como era conhecida, estava transportando passageiros em pé em alguns de seus voos. A empresa chegou ao fim em 1970 quando foi definitivamente incorporada à Sadia, que posteriormente virou TransBrasil.

A mais duradoura foi fundada em 1976: Nordeste Linhas Aéreas. Ao longo de suas décadas de operação, ela ficou conhecida por rixas políticas, calotes e uma série de acidentes e incidentes, incluindo um onde o avião pousou em uma rodovia para evitar uma tragédia ainda maior após o piloto propositalmente desligar os dois motores do Bandeirante. Em 1995 ela se juntou à Varig e faliu em 2002, pouco tempo antes daquela que se tornou sua “empresa mãe”.

A única empresa que segue em operação é a Abaeté Linhas Aéreas. Fundada em 1995, ela operou em rotas no interior do estado até 2012, quando tornou-se apenas táxi aéreo. O retorno à aviação comercial ocorreu recentemente, usando seus Cessna Caravan em voos até Morro de São Paulo e Barra Grande.

6.9 EDITORIAL: PROXIMIDADE COM SALVADOR É PROBLEMA PARA O AEROPORTO DE FEIRA, MAS PODE VIRAR SOLUÇÃO

Segunda maior cidade da Bahia, Feira de Santana tem um aeroporto que não honra as proporções metropolitanas da Princesinha do Sertão. Apenas duas rotas comerciais operam por lá: Recife, pela Azul, e Salvador, de Passaredo – esta segunda já com data marcada para o fim, conforme divulgado com exclusividade pelo Aeroclubistas.

O principal motivo para a não expansão dos voos é a proximidade com Salvador. Para os feirenses, é mais prático e vantajoso deslocar 100 quilômetros até a capital, onde o preço das passagens, geralmente, é mais convidativo. Essa maldição, entretanto, pode virar benção caso bem explorada.

Ora, se o feirense pode ir até Salvador, por que não o soteropolitano não estaria disposto a fazer o caminho contrário caso a tarifa valha a pena? Mundo afora é comum cidades terem alguns aeroportos distantes que ofereçam preços mais convidativos. Exemplos não faltam como *Paris Beauvais Tillé* ou *Viracopos*, em São Paulo.

O transporte de cargas é outra mina de ouro abandonada pelos feirenses. Maior entroncamento viário do Norte-Nordeste, a metrópole do interior tem capacidade de oferecer fácil escoamento às diversas cargas que chegam de longe rumo ao sertão.

Para isso, reformas e investimentos são necessários. Atualmente, o Aeroporto João Durval Carneiro não tem estrutura para receber aviões de médio porte, como o Boeing 737 e Airbus A320, impedindo a realização de rotas mais longas e com maior demanda, como São Paulo e Rio de Janeiro.

Cabe aos gestores da cidade decidirem se a aviação feirense seguirá às sombras da capital, ou se finalmente decolará.

6.10 EDITORIAL: SALVADOR NÃO TER VOO DIRETO PARA OS EUA É UMA VERGONHA

Estados Unidos é o país para onde os brasileiros mais viajam. Os estadunidenses são os segundos entre os turistas internacionais que visitam a Bahia, atrás dos argentinos. Apesar da clara demanda, Salvador não tem um voo conectando-a diretamente à nação norte-americana.

Antes da pandemia, a Latam operava um voo rumo à Miami com o 767 – a rota, porém, era feita apenas uma vez na semana, às quintas. Na prática, não temos uma ligação constante e significativa até os EUA desde 2016, quando a American Airlines encerrou o voo entre a capital baiana e a mesma Miami.

Uma opção mais rápida que tínhamos até 2020 era pela Copa Airlines, realizando conexão na Cidade do Panamá. Até isso nós, baianos, perdemos. Hoje é obrigatório nos deslocarmos até outra cidade brasileira antes de migrar.

E olha que não faltam opções: São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Brasília, Recife, Fortaleza, Belém e Manaus têm voos diretos até os Estados Unidos. Só Salvador não tem. Até quando? Que vergonha...

6.11 E O BAMBU?

O bambuzal que turistas e locais fazem questão de publicar nas redes sociais para informar que estão chegando ou saindo de Salvador foi forjado para o sigilo. “Na Segunda Guerra Mundial, o aeroporto de Salvador era uma base aérea dos Aliados. Os bambus foram plantados para esconder o acesso a ela”, explica o historiador Rafael Dantas.

Em tempos de paz, as plantas foram mantidas e o arco transformado por elas tornou-se ponto turístico – o primeiro que vemos ao chegar na capital baiana.

Hoje ele é Patrimônio Natural do Brasil e possui uma área de 61.456,35 m², com aproximadamente um quilômetro de extensão.

6.12 SALVADOR OU LAURO?

Dos mesmos criadores de “o Bahia é de Salvador ou Lauro de Freitas (afinal, o antigo centro de treinamento do Tricolor, Fazendão, ficava em Itinga)?”, outra rixa envolvendo as duas maiores cidades da Região Metropolitana de Salvador no início da década de 2010: afinal, a quem pertence o aeroporto?

A resposta é complexa. Quando construída, em 1925, a pista de pouso ficava no antigo bairro de Santo Amaro do Ipitanga. Em 1962, no entanto, a região se emancipou e transformou-se posteriormente na cidade de Lauro de Freitas, com o aeroporto ficando exatamente no limite entre as duas cidades.

E o interesse de ambas as cidades pela posse do aeroporto era justificável, pois ele representa uma grande fonte de arrecadação de impostos municipais. Fora o “status” de ter um aeroporto para chamar de seu.

A “treta” só foi resolvida por um acordo assinado em 2014: o aeroporto é de Salvador. Em compensação, Lauro ficou com localidades como Areia Branca e Capelão, além de um outro trecho onde futuramente deve ser implementada uma estação do metrô. A capital também ganhou a administração do Jardim das Margaridas.

6.13 QUE VOO É ESSE, HAMBÚRGUER?

Iniciado neste domingo, o voo regular da LOT entre Salvador e Varsóvia chamou a atenção pela “aleatoriedade”, pois seriam esperadas ligações diretas a cidades mais clichês, como Paris e Londres. Mas essa não é a primeira rota diferente saindo da Bahia.

Nos anos 80, a Varig voou de Salvador a Lagos, na Nigéria. Está conexão, no entanto, traz muita história consigo, afinal grande parte dos escravizados trazidos à força para a Bahia vieram da “Costa dos Escravos”, que inclui Nigéria, Benin e Togo.

Outro voo direto para a África foi para a Ilha do Sal, em Cabo Verde. O objetivo deste voo, feito pela TACV e extinto em 2019, era levar baianos a Europa com conexão neste arquipélago que fica “no meio do caminho” entre o novo e velho mundo.

Outra rota baseada em conexões foi até a Cidade do Panamá. Os baianos faziam conexão na América Central antes de rumar a destinos no Caribe e América do Norte. A rota encerrou em 2020. (Moura, 2022)

6.14 QUEM SOU EU? (TEXTO DE APRESENTAÇÃO DO AUTOR DO PERFIL)

Já que o perfil é sobre aviação, a primeira postagem tem que ser o maior avião de todos, né?

Na verdade, esta é uma mera apresentação.

Me chamo Gabriel Moura, tenho 26 anos e sou concluinte do curso de Jornalismo na Ufba. Este perfil é meu trabalho de conclusão de curso.

Nele, trarei notícias, informações e curiosidades sobre a aviação baiana!

Bem-vindos, e todos a bordo!

6.15 COMO O AEROPORTO DE BARREIRAS PODE FAZER A REGIÃO OESTE DECLARAR INDEPENDÊNCIA DA BAHIA

No desenho original das províncias, a Bahia deveria ficar apenas com a margem leste do Rio São Francisco, com a oeste pertencendo a Pernambuco. O excesso de rebeliões e revoluções ocorridas no estado vizinho, entretanto, revoltou a coroa brasileira. Por isso, a região do São Francisco mudou de dono em 1824 e transformou-se no Oeste da Bahia.

Esse troca-troca (lá ele), além da proximidade da região com Goiás e Tocantins, provoca uma “crise de identidade” entre os moradores de lá, que há mais de 100 anos buscam declarar independência da Bahia e criar o estado do São Francisco. Atualmente, um dos principais motivos do desejo emancipatório é o aeroporto de Barreiras, como explica a historiadora de Barreiras, Inês Pitta.

“O aeroporto de Barreiras, por exemplo, está em péssimas condições. Ele é o maior exemplo de como o governo da Bahia pega os impostos da região, grande produtora de soja, mas não reinveste no local. Chega dá vergonha a situação do aeroporto. Um investidor de São Paulo não consegue chegar aqui em um voo direto, pois aviões de médio porte não conseguem pousar na pista. Fora a estrutura precária”, reclama.

Detalhe que o aeroporto de Barreiras é gerido pela Infraero. Ou seja: de responsabilidade do governo federal, não estadual. Nada que diminua a revolta do Oeste da Bahia com a gestão local. (Moura, 2022)

7. REFERÊNCIAS

AGUIAR, Felipe M. **As fake news e a crise da credibilidade jornalística: um estudo de caso.** Satec, 2017. Disponível em: http://www.site.satc.edu.br/admin/arquivos/31350/Felipe_M_de_Aguiar.pdf Acesso em 25 de outubro de 2023.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. **Numero de Viajantes atinge maior índice em 8 anos.** Brasília: 21 de julho de 2023 Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2023/setor-aereo-brasileiro-mostra-forte-recuperacao-de-indicadores-em-2022#:~:text=O%20Anu%C3%A1rio%20do%20Transporte%20A%C3%A9reo,milh%C3%B5es%20para%20aproximadamente%2016%20milh%C3%B5es.>> acesso em 15 de novembro de 2023.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. **Setor aéreo brasileiro mostra forte recuperação de indicadores em 2022.** Brasília: 08 de agosto de 2023 Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2023/setor-aereo-brasileiro-mostra-forte-recuperacao-de-indicadores-em-2022#:~:text=O%20Anu%C3%A1rio%20do%20Transporte%20A%C3%A9reo,milh%C3%B5es%20para%20aproximadamente%2016%20milh%C3%B5es.>> acesso em 15 de novembro de 2023.

ARAGÃO, Rodrigo. **Usos jornalísticos do Instagram:** aproximações a partir do JC. Intercom, 2013. Disponível em: <http://portalintercom.org.br/anais/nordeste2013/resumos/R37-0922-1.pdf> Acesso em 13 novembro de 2023.

BELL, E.; OWEN, Taylor. **The Platform Press:** How Silicon Valley Reengineered Journalism. Tow Center for Digital Journalism, Columbia Journalism School. 2017.

BESSA, Alexandre Regattieri. **Influenciadores em redes sociais digitais:** uma análise aplicada ao Instagram: o processo de desenvolvimento do ambiente e das possibilidades interativas em comunicação. 2018. 142 f. Dissertação (mestrado em comunicação Social) – Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

CHAPLIN. Charles. **O grande Ditador. 2h5min** (Filme) United Artists. Los Angeles: 1940.

ELMAN, Débora. **A revista de moda vai para a rede: uma análise das reportagens no Instagram das revistas Elle e Estilo no São Paulo Fashion Week.** 2016. Disponível em: <https://dobras.emnuvens.com.br/dobras/article/view/457> Acesso em 13 de junho 2019.

FERREIRA, Luiz Cláudio. PIMENTEL, Carolina. **1927: O ano da decolagem – EBC Especiais.** Empresa Brasileira de Comunicação. Brasília: 20 de dezembro de 2017.

Disponível em <<https://www.ebc.com.br/especiais/90anosaviacaoBR>> acesso em 15 de novembro de 2023.

FLAMINGO. **How Young People Consume News and the Implications for Mainstream Media**, Oxford: Reuters Institute for the Study of Journalism. 2019. Disponível em: <https://reutersinstitute.politics.ox.ac.uk/our-research/how-young-people-consume-news-and-implications-mainstream-media> . Acesso em 31 de outubro de 2022.

FREITAS, Rafael. **[Entrevista concedida a] Gabriel Moura Oliveira**. Salvador, 5 de novembro de 2023.

MOURA, Gabriel. **Fora da rota: Salvador enfrenta escassez de voos internacionais na retomada**. Jornal Correio* 24 Horas. Salvador: 04 de junho de 2022. Disponível em <<https://www.correio24horas.com.br/entre/fora-da-rota-salvador-enfrenta-escassez-de-voos-internacionais-na-retomada-0622>> acesso em 15 de novembro de 2023.

MOURA, Gabriel. **Mapa atual da Bahia remonta a área 'tomada' de Pernambuco e treta com Sergipe; entenda**. Jornal Correio* 24 Horas. Salvador: 09 de outubro de 2022 Disponível em< <https://www.correio24horas.com.br/entre/mapa-atual-da-bahia-remonta-a-area-tomada-de-pernambuco-e-treta-com-sergipe-entenda-1022> > acesso em 15 de novembro de 2023.

PITTA. Inês. **[Entrevista concedida a] Gabriel Moura Oliveira**. Salvador, 28 de outubro de 2023.

PUPO, Amanda. **Azul lidera ranking de transportes de passageiros no Brasil em 2021, aponta Anac** Notícias/Estadão Conteúdo. Brasília: 29 de agosto de 2022. Disponível em< [https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2022/08/29/azul-lidera-ranking-de-companhias-aereas-brasileiras-em-2021-aponta-anac.htm#:~:text=Azul%20lidera%20ranking%20de%20transportes,Brasil%20em%202021%2C%20aponta%20Anac&text=A%20companhia%20%C3%A1rea%20Azul%20registrou,\(18%2C8%20milh%C3%B5es\).](https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2022/08/29/azul-lidera-ranking-de-companhias-aereas-brasileiras-em-2021-aponta-anac.htm#:~:text=Azul%20lidera%20ranking%20de%20transportes,Brasil%20em%202021%2C%20aponta%20Anac&text=A%20companhia%20%C3%A1rea%20Azul%20registrou,(18%2C8%20milh%C3%B5es).>)> acesso em 15 de novembro de 2023.

SETUR. **Fluxo de Passageiros**. Governo da Bahia: Secretaria de Turismo Disponível em< http://www.observatorio.turismo.ba.gov.br/wpcontent/uploads/2023/10/Fluxo_Passageiros_Rodoviaria.pdf> acesso em 15 de novembro de 2023.

UOL. Todos a Bordo **Em 1930, voo parava 22 vezes para abastecer; saiba como era viajar na época** < <https://todosabordo.blogosfera.uol.com.br/2016/01/14/em-1930-voo-parava-22-vezes-para-abastecer-saiba-como-era-viajar-na-epoca/>> acesso em 15 de novembro de 2023.