



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ**  
**CENTRO DE HUMANIDADES**  
**DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DA INFORMAÇÃO**  
**CURSO DE BIBLIOTECONOMIA**

**THAYANA MUNIZ SAMPAIO**

**UM VOO PELA MEMÓRIA: UMA ANÁLISE DO CADERNO “AEROPORTO: NAS  
ASAS DO FUTURO” DO JORNAL DIÁRIO DO NORDESTE**

**FORTALEZA**

**2018**

THAYANA MUNIZ SAMPAIO

UM VOO PELA MEMÓRIA: UMA ANÁLISE DO CADERNO “AEROPORTO: NAS  
ASAS DO FUTURO” DO JORNAL DIÁRIO DO NORDESTE

Monografia apresentada ao Curso de Biblioteconomia do Departamento de Ciências da Informação da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Biblioteconomia.

Orientador: Prof. Dr. Jefferson Veras.

FORTALEZA

2018

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

S186v Sampaio, Thayana Muniz.

Um voo pela memória : uma análise do caderno "Aeroporto - nas asas do futuro" do jornal Diário do Nordeste / Thayana Muniz Sampaio. – 2018.  
63 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Curso de Biblioteconomia, Fortaleza, 2018.

Orientação: Prof. Dr. Jefferson Veras Nunes.

1. Mídia. 2. Memória. 3. Lugar de memória. 4. Aeroporto Pinto Martins. 5. Aviação. I.  
Título.

CDD 020

---

THAYANA MUNIZ SAMPAIO

UM VOO PELA MEMÓRIA: UMA ANÁLISE DO CADERNO “AEROPORTO: NAS  
ASAS DO FUTURO” DO JORNAL DIÁRIO DO NORDESTE

Monografia apresentada ao Curso de Biblioteconomia do Departamento de Ciências da Informação da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Biblioteconomia.

Aprovada em: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Jefferson Veras Nunes(Orientador)  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Isaura Nelsivânia Sombra Oliveira  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof. Dr. Luiz Tadeu Feitosa  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

A Deus.

Aos meus pais, Sandra e Marcos  
Sampaio.

## **AGRADECIMENTOS**

Ao professor Jefferson Veras, pela dedicação e excelente orientação.

Aos professores participantes da banca examinadora Isaura Sombra e Tadeu Feitosa, pelo tempo, disponibilidade e pelas valiosas colaborações.

Aos familiares e amigos pela compreensão e constante apoio.

Às companheiras de turma Ameliana Holanda, Thalita Patriolino e Dayane Andrade pela companhia durante o caminho desafiador da graduação.

“Uma vez que você tenha experimentado voar, você andará pela terra com seus olhos voltados para céu, pois lá você esteve e para lá você desejará voltar.” – DA VINCI, Leonardo.

## RESUMO

Aborda o papel da mídia na preservação da memória do Aeroporto Internacional Pinto Martins. Considerando que no ano de 2018 o Aeroporto de Fortaleza comemora seu vigésimo aniversário desde a inauguração do novo terminal de passageiros, a necessidade de preservar sua história se torna evidente já que, é através da memória que se dá a formação da identidade cultural de uma sociedade. Para que a memória continue trabalhando como fonte de conhecimento alicerçando as transformações sociais, em alguns casos se faz necessário o uso de mediadores que auxiliam no processo de preservação dos elementos constituintes da memória. Compreende-se, então, a mídia como um dos principais colaboradores para tal. A partir disso, nos questionamos de que forma, no caso do Aeroporto Pinto Martins, a mídia pode agir na preservação de sua memória. Se trata de uma pesquisa de natureza teórica e exploratória, através de pesquisa bibliográfica e documental abordando os principais conceitos sobre mídia e memória. Para análise de dados, foi realizada uma análise de conteúdo do caderno “Aeroporto – nas asas do futuro” do jornal Diário do Nordeste com base nos conceitos de Michel Pollack e Pierre Nora. Através desta análise, conclui-se que a mídia atua como lugar de memória através da representação do passado por relatos e experiências através dos textos visuais ou literários dispostos por ela. Entende-se que no esforço de encontrar meios de preservar a memória e em meio a preocupação com o esquecimento que a mídia vem atuando como lugar de memória por excelência.

**Palavras-chave:** 1. Mídia. 2. Memória. 3. Lugar de memória. 4. Aeroporto Pinto Martins. 5. Aviação.

## ABSTRACT

It addresses the role of the media in preserving the memory of Pinto Martins International Airport. Considering that in 2018 Fortaleza Airport celebrates its twentieth anniversary since the inauguration of the new passenger terminal, the need to preserve its history becomes evident since it is through memory that the formation of the cultural identity of a society is made. In order for memory to continue working as a source of knowledge underpinning social transformations, in some cases it is necessary to use mediators that help in the process of preserving the constituent elements of memory. The media is then understood as one of the main contributors to this. From this, we wonder how, in the case of Pinto Martins Airport, the media can act in the preservation of their memory. It is a research of theoretical and exploratory nature, through bibliographical and documentary research addressing the main concepts about media and memory. For data analysis, a content analysis of the newspaper section "Airport - on the wings of the future", published by the newspaper *Diário do Nordeste*, was carried out based on the concepts of Michel Pollack and Pierre Nora. Through this analysis, it is concluded that the media acts as a place of memory through the representation of the past by reports and experiences through the visual or literary texts arranged by it. It is understood that in the effort to find ways to preserve memory and amidst concern for oblivion that the media has been acting as a place of memory par excellence.

**Keywords:** 1. Media. 2. Memory. 3. Place of memory. 4. Pinto Martins Airport. 5. Aviation.

## LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 – Planta do bairro do Pici com destaque na região onde foi construída a base estadunidense .....	29
Imagem 2 – Brasão e selos comemorativos da primeira travessia aérea Nova York/Rio de Janeiro, feita por um brasileiro .....	32
Imagem 3 – “Aeroporto Velho” .....	33
Imagem 4 – O novo terminal de passageiros do Aeroporto Pinto Martins .....	35
Imagem 5 – Projeto de ampliação da Fraport para o Aeroporto Pinto Martins .....	36
Imagem 6 – Capa do caderno “Aeroporto – Nas asas do futuro” do jornal Diário do Nordeste .....	41
Imagem 7 – Linha do Tempo do Aeroporto Pinto Martins .....	48

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - FHC inaugura novo terminal do Pinto Martins (Página 02) .....	42
Tabela 2 - Fortaleza ganha aeroporto inteligente (Página 03) .....	43
Tabela 3 - Setur espera aumento de 20% no fluxo turístico (Página 04) .....	44
Tabela 4 - Novo terminal foi opção mais coerente (Página 05) .....	45
Tabela 5 - Família de Pinto Martins reivindica memorial (Página 06) .....	47
Tabela 6 - Relação acontecimento/personagem .....	49

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>14</b>
<b>2.</b>	<b>A MÍDIA E A MEMÓRIA</b> .....	<b>17</b>
<b>2.1.</b>	<b>A memória e os lugares de memória</b> .....	<b>17</b>
<b>2.2.</b>	<b>A mídia e a preservação da memória</b> .....	<b>22</b>
<b>2.3.</b>	<b>A mídia no Ceará</b> .....	<b>24</b>
<b>3.</b>	<b>A AVIAÇÃO NO CEARÁ E O AEROPORTO PINTO MARTINS</b> .....	<b>27</b>
<b>3.1.</b>	<b>Os primeiros aeródromos e o Aeroclube Cearense</b> .....	<b>27</b>
<b>3.2.</b>	<b>A história do aeroporto Pinto Martins</b> .....	<b>28</b>
<b>3.2.1.</b>	<i>Euclides Pinto Martins</i> .....	<b>30</b>
<b>3.2.2.</b>	<i>O terminal de passageiros e a Infraero</i> .....	<b>32</b>
<b>3.2.3.</b>	<i>A concessão e o futuro do aeroporto</i> .....	<b>35</b>
<b>4.</b>	<b>METODOLOGIA</b> .....	<b>38</b>
<b>5.</b>	<b>AEROPORTO – NAS ASAS DO FUTURO</b> .....	<b>40</b>
<b>6.</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>53</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>55</b>
	<b>ANEXO A – CADERNO “AEROPORTO – NAS ASAS DO FUTURO”</b> ....	<b>58</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Desde o ano de 2017 o Aeroporto Internacional Pinto Martins vem sendo alvo de atenção de boa parte dos cearenses. O futuro do equipamento é considerado promissor devido às grandes oportunidades que surgiram após a instalação do centro de conexões de voos da Air France/KLM em parceria com a Gol Linhas Aéreas, algumas das maiores empresas do mundo no setor, meses depois de ser concedido à empresa alemã Fraport dentro de um programa de privatização do Governo Federal com o objetivo de promover a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura do complexo aeroportuário pelos próximos 30 anos.

O papel dos aeroportos no desenvolvimento regional é muito relevante pois, estes agem como centro de integração e facilitador da globalização. É o que destaca a matéria publicada no jornal O Povo intitulada “Pós-concessão. A cidade que nasce a partir da concessão do aeroporto”. Enfatiza a modernização e ampliação do Pinto Martins como facilitador na geração de emprego e renda, na qualificação profissional e, é claro, na movimentação econômica e turística. O texto atribui ainda o título de “motor de desenvolvimento” ao equipamento aeroportuário (O POVO, 01/04/2017).

Entendendo a relevância que este equipamento representa para a economia e bem-estar social e considerando que no ano de 2018 o Aeroporto de Fortaleza comemora seu vigésimo aniversário desde a inauguração do novo terminal de passageiros, se torna evidente a necessidade de preservar sua história e constituição. Já que, é através da memória que se dá a formação da identidade cultural de uma sociedade. Portanto, preservar a memória é fator essencial para definir tradições e alicerçar o desenvolvimento de um povo. A perda da memória de uma sociedade pode ser fatal, a alienação causada pelo rompimento da ligação com o passado permite que a falta de compreensão afete as transformações econômicas, políticas e sociais. Fato que pode deixar uma sociedade à margem da repetição dos erros do passado.

Para que a memória continue trabalhando como fonte de conhecimento alicerçando as transformações sociais, em alguns casos se faz necessário o uso de mediadores que auxiliam no processo de preservação dos elementos constituintes da memória. Compreende-se, então, a mídia como um dos principais colaboradores para tal. Na sociedade atual, é muito difícil deixar de considerar o impacto que a mídia e os meios de comunicação exercem sobre a construção e representação dos

acontecimentos. Por um lado, a interferência da mídia pode ser considerada negativa, pois, nem sempre a vemos agir com neutralidade diante dos fatos. Porém, no esforço de impedir o esquecimento, a mídia se torna uma importante aliada graças aos seus recursos que asseguram a dinâmica e a diversidade das formas de representar. A partir disso, nos questionamos de que forma, no caso do Aeroporto Pinto Martins, a mídia pode agir na preservação de sua memória?

Com base nas ideias e conceitos de estudiosos como Pierre Nora (1993), Michael Pollack (1992) e Silverstone (2015), com o objetivo principal de tentar compreender como a mídia pode atuar como lugar de memória, a pesquisa é composta pelos seguintes objetivos específicos:

- Descrever o conteúdo das reportagens selecionadas identificando os elementos constituintes da memória;
- Traçar uma linha do tempo dos fatos mais relevantes da história do Aeroporto Pinto Martins;
- Refletir como as informações apresentadas podem contribuir para a preservação da memória do Aeroporto Pinto Martins.

No segundo capítulo apresentaremos alguns conceitos ligados a memória e aos lugares de memória. Discutimos a relação entre memória e história e sua influência sobre os lugares, as pessoas e os acontecimentos. Neste capítulo abordaremos os instrumentos que compõem a memória social e coletiva e como a relação da mídia com a memória pode construir noções e alicerces políticos e sociais. Faremos aqui também, um breve histórico da mídia no Estado do Ceará, com foco nos principais jornais impressos que circularam em meio aos cearenses.

No terceiro capítulo, serão levantados alguns fatos que compuseram a história da aviação no Ceará, como o surgimento dos primeiros aeródromos e o do Aeroclube Cearense. Além disso, será narrado, dentro de alguns acontecimentos específicos, como se constituiu o atual Aeroporto Internacional Pinto Martins e os elementos que circundaram sua fundação e administração.

O quarto capítulo descreve os procedimentos metodológicos definidos para melhor guiar a pesquisa. Compreende na definição dos métodos, técnicas e abordagens adotados e na definição do objeto de estudo e análise.

No quinto capítulo é onde será feita a análise de conteúdo do caderno jornalístico selecionado fazendo a contextualização e comparação com os conceitos

e definições apresentados no referencial teórico da pesquisa visando atender os objetivos propostos.

Por fim, no sexto e último capítulo, serão expostas as conclusões obtidas ao longo da investigação expondo o resultado da análise e procurando responder as questões levantadas no início do texto sobre o papel da mídia na preservação da memória do Aeroporto Pinto Martins.

## **2. A MÍDIA E A MEMÓRIA**

Para entendermos a importância da mídia e de alguns instrumentos que utilizaremos na pesquisa, como o jornal, é importante entender como se define a memória e como ela age em função de um povo. Discutimos, à luz de alguns estudiosos como Jaques Le Goff, Michael Pollack e Pierre Nora, a relação entre memória e história e sua influência sobre os lugares, as pessoas e os acontecimentos. Procurando, assim, entender também sobre os instrumentos que compõem a memória social e coletiva e como estas podem construir noções e alicerces políticos e sociais.

Com o avanço da tecnologia, a preservação da memória tem encontrado aliados no relacionamento de caráter social do público com a mídia. Os instrumentos de comunicação têm auxiliado a preservar a memória dos acontecimentos significativos da nossa memória coletiva. A partir disso, discutimos sobre a função da mídia em construir a representação de um passado público. Logo depois, procuramos ressaltar alguns fatos relevantes fazendo um breve histórico sobre a história da mídia no Ceará e quais foram as mudanças mais significativas que fizeram com que a mídia impressa no estado evoluísse e incorporasse elementos que abraçam as novas tecnologias em favor da preservação da memória.

### **2.1. A memória e os lugares de memória**

Entendendo que é importante, primeiramente, definir o que é a memória em si e como ela age na construção das sociedades, levantamos aqui alguns conceitos fundamentais que circundam às Ciências Sociais. Izquierdo (2010) caracteriza memória como “aquisição, formação, conservação e evocação de informações” (p.11). Essa aquisição também pode ser chamada de aprendizagem levando em consideração que somente aprendemos aquilo que gravamos. E a evocação diz respeito àquilo que recordamos.

Em seu sentido mais amplo, então, a palavra “memória” abrange desde os ignotos mecanismos que operam nas placas de meu computador até a história de cada cidade, país, povo ou civilização, incluindo as memórias individuais dos animais e das pessoas. Mas a palavra “memória” quer dizer algo diferente em cada caso, porque os mecanismos de aquisição, armazenamento e evocação são diferentes. (IZQUIERDO, 2010)

Já Le Goff (2003), em seu estudo sobre a relação entre a história e a memória,

afirma que a memória, como propriedade de conservar certas informações “remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas.” (LE GOFF, 2003, p.419). Para o autor, a memória é um elemento essencial para definir a identidade, seja individual ou coletiva pois aflora um sentimento de continuidade e sua busca é uma atividade fundamental das sociedades. Essa ideia também é defendida pelo sociólogo austríaco Michael Pollack (2012), quando afirma que a identidade de um povo só é plena quando a memória tem um lugar relevante na constituição da coletividade.

Quando a memória e a identidade estão suficientemente constituídas, suficientemente instituídas, suficientemente amarradas, os questionamentos vindos de grupos externos à organização, os problemas colocados pelos outros, não chegam a provocar a necessidade de se proceder a rearrumações, nem no nível da identidade coletiva, nem no nível da identidade individual. Quando a memória e a identidade trabalham por si sós, isso corresponde àquilo que eu chamaria de conjunturas ou períodos calmos, em que diminui a preocupação com a memória e a identidade. (POLLACK, 1992)

Para o autor, é importante situar a memória e entender seus elementos constitutivos para tratar de sua ligação com a identidade social. Entende a memória como constituinte da identidade, individual ou coletiva, conforme ela se torne “[...] um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si”. (Pollack, 1992).

Pollack entende a memória como um fenômeno construído coletivamente e submetido a “flutuações, transformações e mudanças constantes” e enumera alguns elementos constitutivos da memória. Primeiramente, os acontecimentos, os eventos vivenciados pessoalmente onde o testemunho direto de um fato constrói a lembrança e, posteriormente, os acontecimentos vividos por um grupo onde a memória de cada um integra a identificação e reconhecimento de um fato.

São acontecimentos dos quais a pessoa nem sempre participou mas que, no imaginário, tomaram tamanho relevo que, no fim das contas, é quase impossível que ela consiga saber se participou ou não. Se formos mais longe, a esses acontecimentos vividos por tabela vêm se juntar todos os eventos que não se situam dentro do espaço-tempo de uma pessoa ou de um grupo. É perfeitamente possível que, por meio da socialização política, ou da socialização histórica, ocorra um fenômeno de projeção ou de identificação com determinado passado, tão forte que podemos falar numa memória quase que herdada. (POLLACK, 1992)

A memória também é constituída por pessoas. Essas são as personagens que encontramos ao longo da vida e que atribuímos a responsabilidade por algum evento ou apenas a ligamos a um fato. Podem ser também pessoas próximas como amigos e familiares ou grandes imagens que acabam se tornando conhecidos de todos, como os líderes, mártires e celebridades. Pollack afirma ainda que, além das questões ligadas aos acontecimentos e pessoas, as datas também influem de maneira a situar as memórias em um espaço-tempo específico. Mas isso pode ocorrer em forma de “projeção”, quando a vida privada se sobrepõe a vida pública, quando uma marca de tempo pessoal (como o nascimento de um filho, por exemplo) se torna mais relevante que uma data histórica oficial.

Além dos acontecimentos e das personagens, podemos finalmente arrolar os lugares. Existem lugares da memória, lugares particularmente ligados a uma lembrança, que pode ser uma lembrança pessoal, mas também pode não ter apoio no tempo cronológico. (POLLACK, 1992).

A expressão “lugares de memória” tem bastante destaque no trabalho do historiador francês Pierre Nora (1993). Para ele, esses lugares, físicos ou abstratos, carregam na essência material, funcional ou simbólica a função de recordar, de manter a lembrança sobre algo ou alguém, como é o caso dos museus, dos monumentos e das fotografias. Para ele, um lugar que pode parecer puramente material como um arquivo, só se faz como um lugar de memória se estiver investido em algum simbolismo. Um lugar funcional como uma associação onde se reúnem grupos de pessoas também só pode ser reconhecido como um lugar de memória se fizer parte de um ritual. E até mesmo um minuto de silêncio, já carregado de significado, pode ser considerado um lugar de memória se concentrar-se na lembrança.

O autor afirma ainda que os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar meios que registrem os acontecimentos significativos. “[...] que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais.” (NORA, 1993). Para o autor, sem essa vigilância e a atenção ao registro desses fatos e datas, essas lembranças se apagariam e se a história “não se apodera” desses lugares, estes não seriam lugares de memória.

Segundo Nora (1993), pode haver ainda uma distinção entre “lugares de memória” e “lugares de história”. Os lugares de memória, de acordo com a crítica

histórica, derivariam de uma fonte direta, ou seja, de materiais que foram produzidos com a intenção de recordar, como uma estátua, um monumento ou uma obra de arte. Já os lugares de história, derivam de fontes indiretas, ou seja, testemunhos deixados por um povo sem a intenção de serem usados por historiadores e pesquisadores no futuro. Mas se fossemos utilizar essa definição tão literalmente, precisaríamos nos contentar somente com artifícios memorialísticos oficiais, o que viria de encontro às características que definem um lugar de memória: a fusão do material, funcional e simbólico. “Na mistura, é a memória que dita e a história que escreve.” (Nora, 1993).

Os lugares de memória podem ser também classificados conforme sua distribuição material. Como os lugares mais naturais (os cemitérios, museus e aniversários), os portáteis (quadros, vasos, objetos menores), topográfico (que dependem de sua localização específica como os lugares turísticos) e os monumentais (obras arquitetônicas).

Diz-se que, uma vez monumentalmente encapsulada em memoriais ou museus, a vida da memória desaparece; que os monumentos, não importa em que forma, podem ser vistos como substitutos da memória, como deslocamentos ou negações. E isso também deve se aplicar às representações do passado feitas por nossa mídia. Ou pelo menos precisamos ter isso em mente. (SILVERSTONE, 2002, p.239)

Podemos encarar então os “lugares de memória” como o meio de uma sociedade acessar sua origem, os fatos que permearam sua formação, sua organização e aquilo que lhes dá sentido. Essa seria uma forma de transferir a memória à algo mais concreto, algo que não se desfaça com tanta facilidade como as memórias individuais. A crítica de Silverstone (2002) quanto a essa ação de encapsulamento e substituição do suporte da memória pode ser interpretada como um alerta à sociedade no sentido de que precisamos ter atenção à forma que essas memórias são representadas, pois, a subjetividade também se faz presente e é passível de ambiguidade, assim como diversas outras formas de representação.

Para Nora (1993), história e memória, embora tenham significados distintos, se complementam. A memória é um fenômeno atual, em constante evolução. É viva e é carregada por grupos vivos. A história é a representação do passado. A memória “não se acomoda em detalhes, se alimenta com lembranças”. Para ele, enquanto a memória pode ser individual ou pessoal, a história tem um caráter coletivo. Com a

transição da oralidade à escrita, a memória passou a incorporar esse caráter coletivo uma vez que a memorização se atrelou ao registro. Portanto, a memória evolui como evolui a história, por isso, “devemos trabalhar de forma a que a memória coletiva sirva para a libertação e não para a servidão dos homens.” (LE GOFF, 1993). Um bom motivo para estudar a memória, segundo Hyussen (2000) é que a consciência de um povo sobre o que aconteceu no passado é essencial para evitar erros no futuro gerando um grande impacto sobre as formas de organização política de uma sociedade.

No cenário mais favorável, as culturas de memória estão intimamente ligadas, em muitas partes do mundo, à processos de democratização e lutas por direitos humanos e à expansão e fortalecimento das esferas públicas da sociedade civil. (HYUSSEN, 2000, p.34)

Em seu estudo sobre memória e história, Nora (1993) explica que a memória verdadeira é aquela apoiada no gesto e no hábito. "O sentimento de um desaparecimento rápido e definitivo combina-se a incerteza do futuro para dar ao mais modesto dos vestígios, ao mais humilde testemunho a dignidade virtual do memorável." (Nora 1993, p.14). A memória verdadeira seria aquela pessoalmente testemunhada pelo indivíduo, sem o auxílio de representantes e meios externos.

Mas há também aquela memória que depende do material, do registro concreto, que busca a preservação do presente e do passado através de um suporte físico. O autor também discute sobre a "memória de papel" constituída por museus, bibliotecas depósitos, arquivos e centros de documentação, onde, depois da grande explosão documental proveniente do avanço da tecnologia, acabaram colaborando para a escassez da "memória verdadeira" e o crescimento da ideia de que somos obrigados a acumular vestígios como documentos, discursos e imagens do passado para provar o presente.

Porém, a partir disso, Nora (1993, p.08) cita que a mundialização, a massificação e a midiatização são os responsáveis pelo fim das “sociedades-memória”. Huyssen (2000) afirma que de fato, a tecnologia, através de seus recursos eletrônicos pode constituir uma parte significativa da memória cultural do nosso tempo, o que acaba se tornando um paradoxo pois, quanto mais produzimos e registramos, maiores serão os recursos necessários para gerir e recuperar essas informações. Então se não encontrarmos métodos eficazes de preservação dessas informações acabaremos nos tornando uma sociedade sem memória.

## 2.2. A mídia e a preservação da memória

O caráter social da mídia pode ser observado no relacionamento que foi sendo construído ao longo do tempo com o público. A mídia, como afirma Maduell (2015, p.34), passa a agir como lugar de memória não só quando funciona como fonte de informação diária e é tratada como um recurso cultural quando se complementa aos arquivos e bibliotecas como fonte de pesquisa, mas também quando seu caráter social é envolto à sua aura simbólica de porta-voz oficial das grandes mudanças sociais.

Pois a exibição da memória é também um convite: para comparar, adotar, apropriar-se. As experiências dos outros se harmonizam umas com as outras e com nossas próprias nas continuidades de sua mediação e sua reprodução; e as linhas entre o público e o privado, o *self* e o outro, o presente e o passado, a verdade e a falsidade são, por consequência, nem singulares nem claras. (SILVERSTONE, 2002, p.243)

Podemos perceber que a necessidade de registrar o que se vive está presente na história da humanidade desde o princípio quando observamos as pinturas rupestres nas cavernas, passando pelo aprimoramento das formas de escrita, das tábuas de pedra e da invenção do que conhecemos hoje como imprensa, até os dias de hoje onde a tecnologia tenta encontrar as mais avançadas formas de armazenamento de dados.

Segundo Le Goff (2003) esses suportes especiais destinados à escrita e armazenamento de informação têm duas funções principais: 1) "permite comunicar através do tempo e do espaço, e fornece ao homem um processo de marcação, memorização e registro" e 2) "assegurar a passagem da esfera auditiva à visual" para "reexaminar, reordenar, retificar frases e até palavras isoladas" (2003, p.429). Tudo isso mostra como sentimos que os acontecimentos significativos da nossa história merecem ser lembrados.

Mas, se não podemos presenciar todos os acontecimentos do mundo, como então deixar de valorizar meios que promovem uma participação, ainda que indireta, e ainda auxiliam a preservar essas lembranças num mundo em constante crescimento e cheio de mudanças? "Dizemos nos lembrar de acontecimentos a que, na verdade, não assistimos senão pelos jornais ou conhecemos pelos depoimentos

daqueles que deles participaram diretamente.” (MADUELL, 2015, p.34). A memória atual, ou seja, as lembranças que temos hoje de um passado distante, seria então uma representação das experiências do passado que nos foram dados por ferramentas da mídia?

Com frequência crescente, os críticos acusam a própria cultura da memória contemporânea de amnésia, apatia ou embotamento. Eles destacam sua incapacidade e falta de vontade de lembrar, lamentando a perda da consciência histórica. (Huysen, 2000, p.18)

Essa amnésia se deve ao fato de que, com toda a explosão de informação, a memória se tornou muito abundante e passou a ser comercializada pela mídia em massa em forma de "memórias imaginadas" o que acaba sendo mais esquecível do que as memórias reais ou vividas. Porém, Silverstone contrapõe declarando que estudar a relação da mídia com a memória não é negar legitimidade o fato, “[...] mas insistir na capacidade da mídia de construir um passado público, assim como um passado para o público.” (2002, p.237).

Tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva. O estudo da memória social é um dos meios fundamentais de abordar os problemas do tempo e da história, relativamente aos quais a memória está ora em retraimento, ora em transbordamento. (LE GOFF, 2003)

Lage (2013) questiona como devemos enxergar de fato a mídia como suporte de memória tendo em vista que ela nem sempre consegue se atuar plenamente dentro da neutralidade, podendo assumir caráter de uso comercial, político ou judicial. É preciso, então, tomar cuidado com o poder dado à um meio e levar em consideração que existe a possibilidade de este agir de forma a “reestruturar a memória” (2013, p.02).

O cuidado maior a ser tomado ao investigar o encontro entre mídia e memória talvez seja o de assegurar a dinâmica e a diversidade dessa convergência contra qualquer tentativa de considerar as mídias uma espécie de repositórios de memórias. Por esse motivo, somos solidários àquelas iniciativas em que as mídias aparecem como âmbitos de construção, disputa, resignificação e enquadramento da memória [...]. (LAGE, 2013).

Por outro lado, Silverstone (2002) justifica dizendo que "Toda memória é

parcial. E, na retórica da mídia, o que se está oferecendo é uma visão do passado que inclui, mas também exclui." (Silverstone, 2002, p.243). A mídia oferece sua versão do passado e o torna visível permitindo que a história não fique enclausurada apenas nas memórias individuais. "Ela produz os textos para a imaginação popular, igualmente provida de camadas e igualmente sugestiva. A memória como o produto da mídia, e não apenas como sua precondição." (2002, p.245). O autor afirma ainda que, na ausência de outras fontes, a mídia pode ter, também, o poder de definir e apresentar o passado através de relatos de experiências coletados por ela através de textos (visuais ou literários) e através deles construir uma realidade que seria inacessível até então (2002, p.235-236).

Seja qual for o contexto, a mídia ocupa um lugar de destaque na preservação da memória da sociedade. Isso porque, no esforço de impedir o esquecimento, a mídia atua como mediadora e depósito dos acontecimentos que constroem a humanidade "permitindo que a memória seja compreendida e que faça compreender" (Lage, 2013).

### **2.3. A mídia no Ceará**

Para entender a contribuição da mídia cearense na preservação da memória do Estado, é interessante conhecer um pouco da história da imprensa na região e suas principais características. Em "Introdução à História do Jornalismo Cearense", Nobre (2006), faz um breve histórico sobre os principais e mais relevantes fatos da história da mídia local. O autor afirma que, embora o jornalismo cearense seja exemplo de excelência, quando comparado às grandes mídias que foram aperfeiçoadas ao longo de décadas na Europa e nos Estados Unidos, o jornalismo que se pratica no Ceará ainda tem muito a evoluir. Entretanto, destaca também que, apesar disso, o Estado apresenta muita relevância no cenário nacional e, apesar das limitações, a sociedade acredita na importância e na autenticidade da imprensa local.

No entanto, nem por isso deixamos de considerar que o jornalismo cearense é autêntico, pois nele está preservada a essência dessa atividade, que consiste em informar ao público, através de palavra impressa, sobre os acontecimentos atuais, e em ser instrumento cultural. (NOBRE, 2006, p.15)

O autor destaca alguns nomes de grande importância na história da imprensa

local como alguns dos fundadores dos primeiros jornais locais como Álvaro da Cunha Mendes (“Correio do Ceará”), Antônio Drumond (“Gazeta de Notícias”) e Demócrito Rocha (“O Povo”). Nobre explica que, como na maior parte do Brasil, o jornalismo cearense nasceu sob uma vertente eminentemente política, porém, esse trabalho sempre demonstrou os ideais de seus fundadores que, muitas vezes, devido à grande dificuldade de sobrevivência dos órgãos de imprensa e motivados por suas convicções, custeavam a produção de seus próprios jornais.

O fato do jornalismo cearense, como o de todo o Brasil, haver sido, no século passado, eminentemente político, em nada prejudica os méritos daqueles que lhe deram vida, antes é motivo de exaltação, pela coerência tantas vezes demonstrada, em abono daqueles ideais. (NOBRE, 2006, p.16)

Nobre aponta como 1824 a data de publicação do primeiro jornal cearense, o “Diário do Governo”. O autor divide a história da imprensa local em duas fases: na primeira, os jornais existiam em função dos partidos políticos e citando João Brígido que, segundo ele era um grande jornalista da época, diz que esse tipo de jornalismo era “o meio de se descarregarem paixões, evitando as lutas à mão armada.” (Nobre, p.17). Por esse motivo, os jornais tinham um tamanho mais reduzido. Nobre cita também, alguns jornais populares nesta primeira fase como o “Cearense”, a “Gazeta do Norte” e a “Constituição”. Já na segunda fase, durante o início do século XX, depois da publicação do “O Correio do Ceará” seguido pelo “O Nordeste”, destaca-se o noticiário e a publicidade.

Do número bastante elevado de periódicos que surgiram, na capital cearense, a partir de 1914, foram os diários noticiosos, no entanto, os únicos a sobreviver às dificuldades iniciais e a sobreviver por mais tempo. O próprio “O Nordeste” seguiu a linha da informação para poder firmar-se, e o mesmo aconteceu com “O Estado”, órgão de caráter oficioso, cuja circulação data de 1936. (NOBRE, 2006, p.18)

Nobre também cita outro jornal que surgiu nessa época e que merece destaque por estar em circulação até os dias de hoje. “O Povo”, fundado em 1928 por Demócrito Rocha e Paulo Sarasate, conquistou um importante espaço no cenário nacional a partir de 1950 graças a sua organização como empresa e sua renovação técnica. O autor destaca ainda, outros jornais de bastante relevância a partir da década de 1970 como o “Tribuna do Ceará” e outros que acabaram se extinguindo durante o século XX como o “Folha do Povo” (Nobre, p.18).

Na atualidade, Nobre relata que se percebe muito mais o caráter informativo que se destaca através das colunas e buscam cada vez mais assuntos que circulam a economia, a educação e a cultura. Quanto à técnica, é interessante observar que a imprensa da capital está cada vez mais próxima aos grandes polos, sempre se aperfeiçoando em processos e aparelhagens.

Analisando-se o conteúdo da imprensa fortalezense na atualidade, verifica-se a tendência para informar mais, embora, sucintamente, através das chamadas colunas, relativamente aos fatos locais. O maior espaço é ocupado pelo noticiário do estrangeiro e do país, pelo registro das ocorrências policiais e pelas páginas dedicadas ao esporte. Nota-se eficiência na cobertura dos acontecimentos da Capital e do Estado, notadamente dos setores econômicos, educacionais e culturais e, também, na movimentação de campanhas de interesse coletivo. (NOBRE, 2006, p.20)

Outra característica que promoveu grandes mudanças na forma de fazer jornalismo no estado durante o século XXI, foi a apropriação das novas formas de tecnologia e mídia. Segundo Pinheiro (2013), os impressos buscam novas formas de aproximação com o público e formas mais eficientes de agregar os novos recursos disponíveis e cada dia mais essenciais na construção da notícia.

Os jornais impressos estão atualmente buscando alternativas editoriais para concorrerem com as plataformas digitais, que congregam textos, imagens, áudios e vídeos. Interatividade, participação coletiva nos conteúdos, ofertas de serviços e agilidade estão entre os atributos do mundo digital. Além de atuarem nesse sentido, de construir novos espaços para os impressos, as empresas de comunicação também ensaiam outros significados para os jornais. As edições antigas migraram para a internet e os acervos digitais ganham importância nos portais de notícias. (PINHEIRO, 2013, p.01)

Sob essa perspectiva, destacamos os principais jornais em circulação nos dias de hoje como “O Povo” e o “Diário do Nordeste” que abraçaram as novas tecnologias e as têm usado ao seu favor como, recentemente, a disponibilização de suas publicações também em formato digital. Esse fato, nos mostra como a era digital permite aprimorar e agregar às novas formas de informar e, além disso, auxiliar na preservação da memória daqueles que à utilizam a seu favor.

### 3. A AVIAÇÃO NO CEARÁ E O AEROPORTO PINTO MARTINS

Apesar de muito controversa, acredita-se que a história da aviação teve início com o brasileiro Alberto Santos-Dumont, que construiu o primeiro avião da história (o 14-Bis) e, em Paris no dia 23 de outubro de 1906, percorreu uma distância de 60 metros planando a uma altitude considerável até então. A repercussão foi imensa, a partir daí a evolução da aviação se deu de forma muito rápida graças a chegada das grandes guerras e o avanço da tecnologia aeronáutica (Oliveira e Lavôr, 2009).

Em “A história da aviação no Ceará”, Oliveira e Lavôr contam que, no estado, a aviação só começa a se desenvolver quase 30 anos depois, quando algumas empresas demonstraram interesse em operar linhas aéreas particulares, o que desencadeou na necessidade de criar estruturas físicas que suprissem essa demanda. Porém, as estruturas aeroportuárias só começaram, de fato, a ganhar proporções maiores com a chegada de forças americanas durante a Segunda Guerra Mundial quando se iniciaram os processos de estudo geográfico e a implementação das primeiras bases aéreas do Estado, em caráter militar.

#### 3.1. Os primeiros aeródromos e o Aero clube Cearense

O interesse em desenvolver a aviação comercial civil e transporte de carga via aérea pode ter como precursor, o pouso do primeiro avião na Capital. Segundo Maciel (2010), o avião Latecoere da *Compagnie Générale Aero-Postale*, pilotado por Vachet em uma pista improvisada na Praia de Iracema em 1927, visava a criação de uma linha postal entre Buenos Aires e Belém do Pará. No entanto, Fortaleza era considerada apenas um ponto de passagem para áreas onde a atividade aérea era mais intensa.

A partir daí, começaram as reuniões de curiosos e interessados em aviação que demonstravam interesse em expandir a atividade na cidade. Em 1929 foi fundado o Aero clube Cearense. Segundo o site oficial do Aero clube do Ceará, logo depois de sua fundação, as atividades ficaram suspensas por alguns anos já que, na época, a aviação na América do Sul não alcançava grandes progressos. Mas foi em 1937, que incentivados pelas personalidades das escolas de aviação militar, que o Aero clube do Ceará ganhou força afim de incentivar a aviação de turismo no Estado.

Os primeiros passos da vida do Aero Clube do Ceará foram cheios de empecilhos, que aos poucos foram vencidos, e com apenas seis anos de

atividade, já tinha “brevetado” cerca de 100 pilotos. Sua primeira sede ficava dentro da Base Aérea de Fortaleza, onde à época, operava o Centro de Formação de Pilotos de Caça da também, recém criada Força Aérea Brasileira (FAB). A Base Aérea permitiu ao Aero Clube do Ceará durante um longo período, a utilização de sua pista. (AEROCLUBE DO CEARÁ)

Nesta empreitada o Aero clube desenvolveu diversas atividades, como promoção de campos de pouso nas cidades do interior e também, a formação de tripulantes e diversos profissionais atuantes na área da aviação. Em 2007, após a fusão com o Aero clube de Teresina, o Cearense passou a operar no Terminal de aviação Geral (TAG) do Aeroporto Pinto Martins. Sendo o único aeroclube no Brasil, sediado e baseado em um aeroporto internacional.

Segundo Maciel (2010), além das estruturas de origem estrangeira no Estado, algumas outras deram início aos primeiros aeródromos de Fortaleza. A Barra do Ceará, foi então, palco do primeiro espaço para pousos e decolagens de hidroaviões (que era predominante na aviação mundial na época) do Ceará.

Além da Praia de Iracema - que servia de "campo de pouso" para aviões de passagem pela Cidade e local frequentado por camadas sociais mais privilegiadas - a Barra do Ceará, favorecida pelo rio Ceará, passou a ser local de aterrissagem dos primeiros hidroaviões. Era então inaugurado no dia 18 de julho de 1930, o Aeroporto da Nirba para pouso de hidroaviões da empresa Nirba do Brasil S.A. (MACIEL, 2010)

Depois dessas primeiras tentativas de impulsionar a aviação no Estado do Ceará, outras iniciativas alicerçaram o que viria a ser o Aeroporto Internacional Pinto Martins, principal ícone da aviação comercial cearense da atualidade. Tentar entender e situar historicamente o aeroporto de Fortaleza é, portanto, chave para preservar a memória desse equipamento que beneficia a população de diversas formas, tanto na criação de empregos diretos e indiretos, no apoio ao turismo e os negócios locais, no estímulo aos investimentos e comércio internacional, contribuindo para o desenvolvimento, acesso e globalização.

O Aeroporto pode assim ser tomado como paisagem que comunica uma memória oficial e que destaca certos acontecimentos reputados como centrais para a história da Cidade, do Estado e do País. É claro que essa memória é também um campo para disputas e ressignificações como as que ocorreram entre a família de Pinto Martins e o Governo do Estado acerca da construção de um memorial no Aeroporto em homenagem ao aviador em 1998, o que não aconteceu. (MACIEL, 2010)



Fonte: Oliveira e Lavôr (2009).

Ainda seguindo a ideias dos autores, destacam que a iniciativa de construir uma nova pista se deu ao fato de que a pista do Alto da Balança não era mais suficiente para permitir a movimentação de aviões de bombardeio e, análises técnicas e meteorológicas afirmavam que houve certa precipitação na escolha do posicionamento da pista do Pici.

Em fevereiro de 1943 os norte-americanos começaram o levantamento topográfico de uma nova área para a futura base na capital cearense. O local escolhido por eles compreende hoje a parte mais nobre da Aldeota, bairro chique e mais valorizado da cidade. O lugar pretendido era o espaço entre as Avenidas Desembargador Moreira, Santos-Dumont e Dom Luís, além de parte da Praia de Iracema, e toda a Praça da Bandeira, defronte ao Colégio Militar, incluindo as ruas adjacentes. (OLIVEIRA e LAVÔR, 2009)

Porém, conforme os autores, o interesse americano na construção de uma terceira base no coração da Aldeota, projeto intitulado Mucuripe Field, foi considerado absurdo e findado por volta de 1943. Os trabalhos de construção da nova pista, que ficou conhecida como Base do Cocorote, foram transferidos então para a região da Serrinha onde hoje se encontra a pista principal do Aeroporto Pinto Martins.

Em 1952, Nobre (2011) destaca também que a Base do Cocorote passa a se chamar Aeroporto Pinto Martins graças à sanção do ex-presidente Café Filho atendendo aos pedidos de seus conterrâneos em homenagem ao “símbolo da aviação nacional” (Maciel, 2010). Mas afinal, quem foi Pinto Martins?

### 3.2.1. *Euclides Pinto Martins*

Euclides Pinto Martins (1892-1924) foi um cearense, natural de Camocim e um dos primeiros aviadores do Brasil. Oliveira e Lavôr (2009) atribuem ao aviador muitos feitos relevantes relacionados à aviação, mas, o de maior destaque foi o primeiro voo completo sobre o Atlântico, de Nova York ao Rio de Janeiro, realizado entre 1922 e 1923 a bordo do hidroavião de dois motores “Sampaio Corrêa”.

O “Sampaio Corrêa” decolou em direção ao Rio de Janeiro precisamente às 15 horas do dia 17 de agosto de 1922, partindo do cais de Rockway, em Nova York. A tripulação do histórico vôo era constituída por Walter Hinton (piloto), Pinto Martins (co-piloto), John Wilshusn (engenheiro mecânico); Thomas

Baltzel, cinegrafista integrante da empresa Pathé News, que fez todo o registro da viagem em 32 mil pés de filme, trabalho cinematográfico nunca exibido no Brasil e o jornalista George Thomas Bye, responsável pela cobertura de imprensa para o diário "The New York World". (OLIVEIRA e LAVÔR, 2009)

Apesar de participar da aventura como co-piloto, Pinto Martins alimentava o desejo de chegar a Camocim, sua terra natal, pilotando a aeronave. Essa honra foi cedida por seu colega, o piloto Walter Hilton. Então, segundo Campos (2000), o pouso do bimotor aconteceu, em meio de muita animação numa calorosa recepção dos moradores do município, às 12h55min do dia 19 de dezembro de 1922. No capítulo "O Pouso da Águia", o autor descreve que a população de Camocim se preparou durante dias para o evento e as autoridades mais ricas e influentes da cidade se reuniram numa comitiva para preparar a programação especial.

Já soara o meio-dia, e agora a multidão derramada pelas ruas em direção ao Porto, já não se continha. Agitava-se, incomodadas as pessoas, e sem saber perturbando-se os outros também. Cadeiras haviam sido trazidas à pressa às calçadas, para que nelas se assentasse uma ou outra senhora mais idosa, principalmente em idades avançada. Em coro os impacientes reclamavam do atraso da chegada do "raid", como se tudo fosse possível prever a contento. De repente, alguém como aquele obscuro marinheiro sem nome, da história, que do alto da gávea deu as boas novas a Pedro Alves Cabral, gritou: - Avião! O Avião! (CAMPOS, 2000)

Depois das boas vindas e da festa de mais de 20 horas, o Sampaio Corrêa seguiu viagem, passando por outras cidades cearenses como Aracati, chegando ao seu destino final, o Rio de Janeiro, no dia 8 de fevereiro de 1923 (Oliveira e Lavôr, 2009). Completando o grande feito do filho ilustre do Ceará e seus companheiros.

Imagem 2 - Brasão e selos comemorativos da primeira travessia aérea Nova York/Rio de Janeiro, feita por um brasileiro.



Fonte: Oliveira e Lavôr (2009).

Pinto Martins passou então a ser considerado “herói cearense” e homenageado, em 1952, com seu nome emprestado ao Aeroporto de Fortaleza. Em 1998, ano da inauguração do atual Aeroporto, foi colocado um busto seu para lembrar às novas gerações o feito de 1922 [...]. (MACIEL, 2010)

Euclides Pinto Martins faleceu pouco mais de um ano depois do grande feito sob circunstâncias ainda não esclarecidas. Mas sua vida, claramente não passou despercebida. Inclusive, na casa onde o aviador viveu na cidade de Camocim, funciona hoje a Biblioteca Municipal Pinto Martins (Oliveira e Lavôr 2009).

### 3.2.2. O terminal de passageiros e a Infraero

Em reportagem especial sobre o aeroporto de Fortaleza para o jornal Diário do Nordeste, Nóbrega (2018) destaca que em 1966 foi construído o primeiro terminal de passageiros, conhecido como “aeroporto velho”, com aproximadamente 8.200 m<sup>2</sup> de área e capacidade para atendimento de 900 mil passageiros por ano. Mas foi somente em 1974 que se deu início a uma série de obras no pátio e no terminal do aeroporto, depois que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero)

assumiu sua administração, dando início a várias obras de revitalização e ampliação do complexo aeroportuário.

A segunda pista do Alto da Balança foi ampliada para 2.545 metros em 1963. Três anos depois era construído o primeiro terminal de passageiros e o pátio para as aeronaves. Nessa obra foi feito o mirante onde podem ser vistas aterrissagens e decolagens. Devido à climatização do novo aeroporto, ele não permite a visibilidade que o antigo mirante proporciona à pista e por isso virou um atrativo para as crianças que eram levadas pelos pais para passear ali. (CÂNDIDO, 2006)

Segundo Maciel (2010), em 1988 o Governo do Estado e a Infraero assinam um protocolo de intenções para a construção de uma “estação de passageiros” devido à necessidade de atender normas de internacionalização após o primeiro voo turístico aterrissar em solo cearense de forma experimental.

Ainda em 1988, foram realizadas reformas nas instalações para que o aeroporto pudesse atender às normas de internacionalização. Em fevereiro de 1989, aterrissou em Fortaleza o primeiro voo vindo de Paris, trazendo franceses para o projeto turístico "Saint-Tropez des Tropiquez". (NÓBREGA, 2018)

Imagem 3 – “Aeroporto Velho”



Fonte: Infraero

No início da década de 1990 descobriu-se que a estrutura no aeroporto

deveria passar por uma grande reforma e ampliação para que atendesse à legislação de embarque e desembarque internacional. Começa então, em 1996, a construção do novo terminal de passageiros que permitiria classificá-lo oficialmente como internacional (Maciel, 2010). O “novo aeroporto” seria construído de frente ao antigo, aproveitando sua pista.

Além da proposta de tornar o turismo uma ferramenta para o processo de ordenamento urbano, ele [o aeroporto] assumiu destaque prioritário na promoção da Capital cearense para investidores e turistas nacionais e internacionais. A “indústria do turismo” atuaria como uma oportunidade para fazer do Ceará e de sua Capital um destino turístico “competitivo” e vantajoso. (MACIEL, 2010)

Em 08 de fevereiro de 1998, durante o último mandato do então governador do estado, Tasso Jereissati, depois da reforma de modernização e ampliação do terminal de passageiros (TPS), com a presença de grandes personalidades da história do Ceará e do então presidente Fernando Henrique Cardoso, foi inaugurado o novo terminal de passageiros do Aeroporto Pinto Martins.

Conforme dados da Infraero, o moderno terminal contava com 38.500 m<sup>2</sup> e com capacidade para 6,2 milhões de passageiros e 301 mil aeronaves por ano. O jornal Diário do Nordeste no dia 21 de dezembro de 1997, em matéria sobre os grandes empreendimentos do Governo do Estado com foco no desenvolvimento, destaca que o aeroporto “num valor total de R\$ 65,2 milhões, conta com financiamento de 50% do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e contrapartida do Governo Federal, através da Empresa Brasileira de Turismo (Embratur).” Investimento que parece ter valido a pena já que as expectativas foram supridas ao longo dos anos com o aumento exponencial do fluxo de turismo no Estado.

Em seu primeiro ano de operações o aeroporto conseguiu atingir as expectativas, realizando mais de 37 mil pousos e decolagens e movimentando cerca de 1,7 milhões de passageiros, um aumento de 22% em relação ao ano de 1997, último ano de funcionamento do antigo terminal. Em 2006, o terminal já operava acima de sua capacidade, chegando a 3,28 milhões de passageiros por ano. (O POVO, 06/02/2018)

Imagem 4 – O novo terminal de passageiros do Aeroporto Pinto Martins



Fonte: Jornal O Povo

### 3.2.3. A concessão e o futuro do aeroporto

No dia 16 de março de 2017 o Governo ofereceu em leilão a concessão de vários aeroportos do país, dentre eles, o Aeroporto Internacional de Fortaleza que foi concedido à iniciativa privada à empresa alemã Fraport AG Frankfurt Airport Services (que já administra alguns dos aeroportos mais importantes do mundo) com o objetivo de promover a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura do complexo aeroportuário pelos próximos 30 anos. De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC),

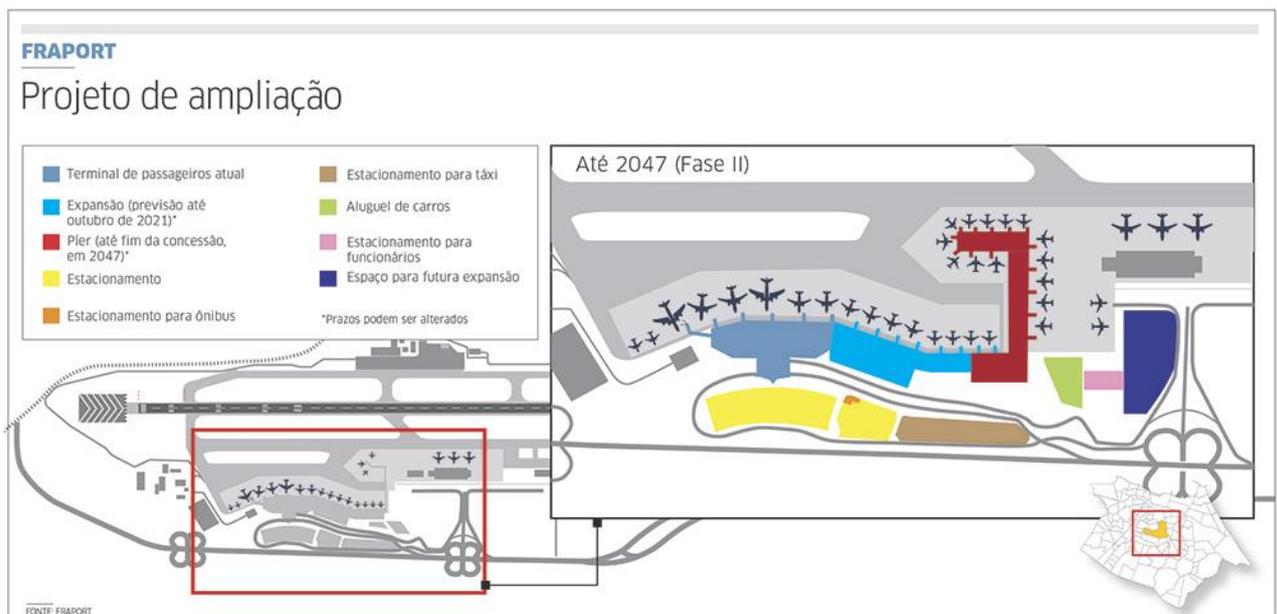
A concessão de aeroportos tem como objetivo atrair investimentos para ampliar, aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira e, conseqüentemente, promover melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil. Os níveis de qualidade dos serviços determinados para esses aeroportos, baseados em padrões internacionais, estão previstos nos contratos de concessão, que são geridos e fiscalizados pela ANAC. (Portal da ANAC)

Com isso em vista, a empresa alemã se comprometeu, dentre outras exigências aliadas à concessão, ampliar a área física e melhorar consideravelmente o atendimento aos passageiros que passam pelo terminal.

Em matéria do jornal O Povo do dia 29 de julho de 2017, sobre o futuro do

aeroporto da capital, destaca-se as principais mudanças esperadas a partir de então. De acordo com a ANAC, dentre os investimentos obrigatórios no contrato estão: ampliação no terminal de passageiros (atualmente com capacidade para 6 milhões ao ano, objetiva chegar a 16 milhões), ampliação do pátio de aeronaves, implementação de áreas de segurança e automatização do gerenciamento de bagagens e adequação das pistas de táxi aéreo. A equipe executiva da Fraport afirmou também que uma equipe técnica da empresa analisa o investimento feito pelo Governo Federal para ampliação do aeroporto de Fortaleza na época da Copa que nunca foi finalizado e se encontra parado desde o ano de 2014.

Imagem 5 - Projeto de ampliação da Fraport para o Aeroporto Pinto Martins.



Fonte: Diário do Nordeste.

Para manter o direito de operar em Fortaleza, a Fraport terá de cumprir um programa de investimentos obrigatórios. O contrato de concessão ainda determina como diretrizes dos projetos a eficiência energética; a minimização dos impactos ambientais e a manutenção econômica e durável, com o investimento previsto de R\$ 600 milhões.

Dentre as melhorias externas encabeçadas pela Fraport para o Pinto Martins, a empresa alemã construirá banheiros e fraldários, investirá em iluminação, aumentará a disponibilidade de esteiras, escadas rolantes e correias transportadoras de bagagem. O wi-fi será de alta velocidade e gratuito. (O POVO, 29/07/2017)

Este grande passo pode ser considerado como o pontapé inicial para grandes

mudanças, especialmente na economia, na geração de empregos e nos setores turísticos do Estado. Os primeiros sinais de prosperidade já podem ser observados, como o anúncio do aumento do número de voos internacionais com destino à capital cearense e a oportunidade de sediar diversos hubs aéreos como o da empresa Air France/KLM anunciado no início do ano de 2018, o que coloca o Ceará na rota comercial e turística de algumas das principais cidades da Europa.

#### 4. METODOLOGIA

A aviação no Ceará vive um momento muito relevante na atualidade. A possibilidade de uma conexão mais direta com o resto do mundo através das grandes mudanças oriundas da nova fase que vive o Aeroporto Pinto Martins desde que sua administração foi concedida a uma das maiores empresas do mundo no setor, como relatado anteriormente, retrata um futuro de grandes oportunidades para o Estado e, conseqüentemente, para a Capital.

Entendendo a relevância que este equipamento dispõe e considerando que no ano de 2018 o Aeroporto comemora o aniversário de 20 anos desde a inauguração do novo terminal de passageiros, se torna evidente a necessidade de preservar sua história e constituição. Compreendemos, portanto, a mídia como um dos principais colaboradores para tal. Neste capítulo descrevemos os procedimentos metodológicos utilizados para o desenvolvimento da pesquisa.

Constitui uma pesquisa de natureza básica objetivando gerar conhecimentos novos, úteis para o avanço da Ciência, sem aplicação prática prevista. Realizamos uma pesquisa de abordagem teórica e exploratória - onde a finalidade principal é “desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias [...] com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato.” (GIL, 1999). Assim, a priori, foi realizada uma pesquisa bibliográfica entendida como:

[...] levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrônicos, como livros, artigos científicos, páginas de web sites. Qualquer trabalho científico inicia-se com uma pesquisa bibliográfica, que permite ao pesquisador conhecer o que já se estudou sobre o assunto. (FONSECA, 2002, p. 32).

Também realizamos pesquisa documental, buscando levantar o conhecimento disponível e analisar as principais teorias do tema em questão destacando conceitos e definições sobre memória e sua relação com a mídia, assim levantamos um breve histórico sobre a mídia no Ceará e a aviação no estado, destacando os fatos mais significativos situando-os dentro de um contexto para melhor compreensão.

A pesquisa documental recorre a fontes mais diversificadas e dispersas, sem tratamento analítico, tais como: tabelas estatísticas, jornais, revistas, relatórios, documentos oficiais, cartas, filmes, fotografias, pinturas, tapeçarias, relatórios de empresas, vídeos de programas de televisão, etc. (FONSECA,

2002, p. 32).

Trata-se de uma pesquisa de abordagem qualitativa que analisa dados não-mensuráveis e trabalha com um universo de significados tentando entender os processos e fenômenos que levam a uma ação. Como processo de análise de dados realizamos uma análise de conteúdo. A análise de conteúdo pode ser entendida como um conjunto de instrumentos metodológicos com o objetivo de extrair, identificar e entender as características específicas do conteúdo de um ou mais materiais (Bardin, 1977). Essa análise acontece em várias etapas visando dar significado aos dados coletados. Seguindo a metodologia de Bardin (1977), a análise de conteúdo deve passar por três etapas:

- 1) Pré-análise;
- 2) Exploração do material;
- 3) Tratamento dos resultados, inferência e interpretação.

Na pré-análise, sistematizamos as ideias discutidas no referencial teórico e estabelecemos conexões para interpretação das informações coletadas. Primeiramente fizemos uma leitura geral do material analisado através de uma leitura flutuante, depois a escolha dos documentos e, em sequência, formulação das hipóteses e elaboração de indicadores. A exploração do material consiste na construção das operações de codificação “[...] considerando-se os recortes dos textos em unidades de registros, a definição de regras de contagem e a classificação e agregação das informações em categorias simbólicas ou temáticas.” (Silva e Fossá, 2015). Já no tratamento dos resultados, é onde ocorre a interpretação das informações obtidas nas fases anteriores e a comparação sistemática das categorias levantadas baseadas nos conceitos contidos no referencial teórico.

Para isso, analisamos matérias decorrentes da cobertura jornalística de um dos eventos mais significativos da história da aviação do Estado: a inauguração do novo terminal de passageiros do Aeroporto Pinto Martins. Matérias estas, publicadas em caderno especial intitulado “Aeroporto: Nas asas do futuro” publicado pelo jornal Diário do Nordeste no dia 7 de fevereiro de 1998.

## 5. AEROPORTO – NAS ASAS DO FUTURO

Para esta análise foi considerada o caderno especial publicado pelo jornal Diário do Nordeste no dia 07 de fevereiro de 1998 em comemoração à inauguração do Novo Terminal de Passageiros do Aeroporto Pinto Martins, intitulado “Aeroporto – Nas asas do futuro”. O intuito aqui, é aplicar as ideias e conceitos de Michel Pollack e Pierre Nora, expostos no referencial teórico, sobre os elementos constituintes da “memória” e de “lugar de memória”.

Pollack (1992), liga os fatores formadores da identidade social aos constitutivos da memória construída coletivamente através de alguns elementos como: 1) acontecimentos; 2) lugares; 3) personagens e; 4) datas. Para ele, enquanto esses fatores formam a memória eles integram a identificação e reconhecimento de um fato. A partir disso, esses elementos foram utilizados para nortear o estabelecimento de categorias ao longo da leitura do texto do caderno com a finalidade de atender aos objetivos específicos desta pesquisa: identificar as datas, locais, fatos e personagens destacados pelos autores das matérias e refletir como as informações apresentadas nelas podem contribuir para a preservação da memória do Aeroporto Pinto Martins.

Em cada página, foram enumerados os principais elementos citados ao longo das reportagens ligando-os às suas respectivas datas e lugares. Foram levantados também, os principais personagens que fizeram parte de alguma forma, direta ou indireta, destes acontecimentos. Estes personagens foram ligados a cada acontecimento específico em tabela presente em sequência. Para efeito de entendimento, foram considerados personagens pessoas físicas e jurídicas, assim como órgãos governamentais.

Para atender ao objetivo geral (entender como a mídia pode atuar como lugar de memória), foram considerados os conceitos de Nora (1993) sobre “lugar de memória”. Entendendo que esses lugares, físicos ou abstratos, carregam na essência material, funcional ou simbólica a função de recordar, de manter a lembrança sobre algo ou alguém, identifica-se neste caderno a presença dos elementos essenciais para que esta função seja possível, já que seu principal objetivo é tratar os fatos mais relevantes da implementação do Aeroporto.

A capa do caderno traz uma foto com visão aérea do Novo Terminal de Passageiros do Aeroporto. Já o texto, enfatiza os pontos mais relevantes que serão

abordados ao longo das matérias no interior.

Hoje, Fortaleza verá um antigo sonho ser realizado. Na presença do presidente Fernando Henrique Cardoso, o Aeroporto Internacional Pinto Martins ganha um novo terminal com capacidade para atender 2,5 milhões de passageiros por ano. Foram necessários 15 anos de luta e mais dois em obras – que consumiram R\$ 92 milhões e ainda não acabaram completamente – para que a cidade passasse a contar com um aeroporto dentro das normas internacionais. (DIÁRIO DO NORDESTE, 07/02/1998)

Nessa primeira página vemos o aeroporto como uma grande oportunidade de crescimento, de mudanças e de inovações. A suntuosa imagem que figura a capa junto ao texto que destaca os investimentos milionários, a longa trajetória de 15 anos de luta e a presença de figuras ilustres na inauguração mostra a união de uma linha temporal, de um passado turbulento à expectativa de um futuro promissor.

Imagem 6 – Capa do caderno “Aeroporto – Nas asas do futuro” do jornal Diário do Nordeste



Fonte: Diário do Nordeste

Na página 02, a primeira matéria intitulada “FHC inaugura novo terminal do Pinto Martins”, destaca a cerimônia de inauguração do aeroporto citando alguns

atributos e pontuando as novidades tecnológicas do novo terminal como os sistemas de monitoramento e gerenciamento. O texto inicia-se com a frase “Fortaleza, sete de fevereiro de 1998. Sábado, 11 horas da manhã.”, situando o evento geográfica e temporalmente. Aponta também a presença do ex-presidente da república Fernando Henrique Cardoso na celebração e faz uma comparação entre a capacidade de atendimento entre o novo aeroporto e o “velho e sucateado Pinto Martins” considerando o grande potencial de desenvolvimento turístico e econômico proveniente dessa modernização. Por fim, conclui expondo algumas dificuldades enfrentadas pela Construtora Queiroz Galvão, responsável pelo projeto, e o Governo do Estado para finalizar e entregar a obra no tempo proposto.

Mais abaixo, na seção intitulada “Festa e convênios na agenda do presidente”, dá destaque a alguns eventos presentes na agenda do ex-presidente da República como a inauguração da Escola de Primeiro Grau Paulo Airton e a assinatura de convênios com a Infraero e os Governos Estadual e Federal para transformar parte do aeroporto numa escola profissionalizante. Cita também a fala de Demóstenes Costa, assessor de imprensa da Infraero, sobre o projeto “Toda criança na Escola”, a visita de Fernando Henrique a uma exposição de artistas cearenses e logo em seguida, um coquetel.

Nesta mesma página, o jornal inclui um infográfico intitulado “Modernidade em quatro pavimentos” exemplificando através de ilustrações as novas áreas construídas ao longo dos quatro andares do terminal.

Tabela 01 – FHC inaugura novo terminal do Pinto Martins (Página 02)

<b>FHC inaugura novo terminal do Pinto Martins (Página 02)</b>			
<b>Acontecimento</b>		<b>Data</b>	<b>Lugar</b>
<b>1</b>	Inauguração do Novo Terminal de Passageiros do Aeroporto Pinto Martins	07/02/1998	Aeroporto Pinto Martins
<b>2</b>	Entrega da ampliação do aeroporto de São Luís	06/02/1998	São Luís / Maranhão
<b>3</b>	Entrega de casas populares de Aracajú	06/02/1998	Aracajú / Sergipe
<b>4</b>	Reinauguração da Escola de Primeiro	07/02/1998	Fortaleza / BR-

	Grau Paulo Airton		116
5	Assinatura de convênio para implementação de escola profissionalizante	07/02/1998	Aeroporto Pinto Martins

Fonte: Autoria própria.

Na página 03, uma série de fotos do processo de construção do Novo Terminal do Aeroporto enumera as particularidades do projeto como extensão, equipamentos, setores e vias de acesso. Já na matéria intitulada “Fortaleza ganha aeroporto inteligente”, destaca o caráter tecnológico do Aeroporto e os diversos recursos utilizados para tornar seu funcionamento mais eficiente possibilitando a geração de cerca de três mil empregos diretos e indiretos. Destaca também alguns fatos sobre os sistemas de automação do estacionamento e o processo de licitação da empresa responsável por sua administração. Aborda a construção da via de acesso ligando o bairro Montese a BR-116 facilitando o acesso da população, em especial a dos bairros Dias Macedo, Serrinha, Parangaba, Montese e Vila União.

Na seção “Empresas Aéreas apostam no incremento do mercado”, os responsáveis e presidentes das principais empresas aéreas do Brasil daquela época dão seus depoimentos sobre o futuro e as oportunidades que poderão ser alcançadas com a inauguração do Novo terminal.

Tabela 02 – Fortaleza ganha aeroporto inteligente (Página 03)

<b>Fortaleza ganha aeroporto inteligente (Página 03)</b>			
	<b>Acontecimento</b>	<b>Data</b>	<b>Lugar</b>
6	Processo de automação do estacionamento do aeroporto	-	Aeroporto Pinto Martins
7	Construção da via de acesso ligando o Montese a BR-116	1996-1998	Fortaleza

Fonte: Autoria própria.

Já na página 04, o texto intitulado “Setur espera aumento de 20% no fluxo turístico” discorre sobre os voos regulares das companhias que passam a operar no novo aeroporto e como esse fluxo beneficia o turismo na região. Também é mencionado a possibilidade de implementação de novas rotas passando pela capital

cearense e a participação da secretaria de turismo na VI Conferência anual Norte-Americana/Latino-Americana para desenvolvimento de turismo e de resort. A secretária de turismo do estado também dá suas contribuições sobre a expectativa para o futuro do turismo cearense.

Na seção “Embratur destinará mais recursos para o Estado”, na mesma página, prevê novos investimentos motivados pela oportunidade, como o investimento milionário em obras de infraestrutura de construção e reforma em 8 aeroportos do Nordeste e na construção de um novo Centro do Eventos na cidade. Na seção inferior, “Modernização beneficiará projeto turístico”, grandes nomes do setor turístico apontam suas expectativas em relação a esses grandes investimentos.

Tabela 03 – Setur espera aumento de 20% no fluxo turístico (Página 04)

<b>Setur espera aumento de 20% no fluxo turístico (Página 04)</b>			
<b>Acontecimento</b>		<b>Data</b>	<b>Lugar</b>
<b>8</b>	VI Conferência anual Norte-Americana/Latino-Americana para desenvolvimento de turismo e de resort	11-13/02/1998	-
<b>9</b>	Obras de construção e reforma de 8 aeroportos do Nordeste	-	Nordeste
<b>10</b>	Construção de novo Centro de Eventos	-	Fortaleza

Fonte: Autoria própria.

No topo da página 05 vemos duas fotos em comparação entre o Velho e o Novo Terminal de passageiros. A matéria intitulada “Novo terminal foi opção mais coerente”, destaca como foi a decisão de prosseguir com o projeto escolhido, já que havia outras duas opções quanto a localização do equipamento. Discorre também sobre o processo de internacionalização do aeroporto e os primeiros sinais de intenção do Governo do Estado do Ceará e da Infraero em construir um novo terminal de passageiros para atender a demanda internacional, já que as estruturas antigas eram consideradas deficitárias segundo as normas legais de embarque e desembarque, o que contribuiu para que em 1989 ocorresse o primeiro pouso de um

voos vindos de Paris, no projeto *Saint-Tropez des Tropiques* e, a partir disso, fossem lançados diversos editais, protocolos e convênios de intenção de construção de um novo terminal. Até que em 1996, finalmente iniciasse efetivamente a obra.

Na seção “Prédio antigo abrigará escola profissionalizante”, retorna ao fato citado na página 02 em construir uma escola profissionalizante no prédio antigo do aeroporto integrando o projeto “Toda Criança na Escola”. Já na seção intitulada “Projeto paisagístico terá espécies nativas”, expõe alguns detalhes sobre o projeto paisagístico do aeroporto.

Ainda na página 05, o destaque da seção “Arquitetos resgatam cultura do estado” vai para uma breve entrevista com os arquitetos responsáveis pelo projeto de construção do Terminal e quais suas referências para a elaboração dos detalhes.

Tabela 04 – Novo terminal foi opção mais coerente (Página 05)

<b>Novo terminal foi opção mais coerente (Página 05)</b>			
<b>Acontecimento</b>		<b>Data</b>	<b>Lugar</b>
<b>11</b>	Internacionalização do aeroporto	14/05/1983	Aeroporto Pinto Martins (Antigo)
<b>12</b>	Assinatura de Protocolo de intenções para construção de novo terminal de passageiros	Set/1988	-
<b>13</b>	Reformas de ampliação do Antigo Terminal	1988	Aeroporto Pinto Martins (Antigo)
<b>14</b>	Pouso do primeiro voo vindo de Paris	Fev/1989	Aeroporto Pinto Martins (Antigo)
<b>15</b>	Lançamento do edital de concorrência para construção de novo terminal	1990	-
<b>16</b>	Assinatura de novo protocolo de intenções de construção com novo projeto	Mar/1991	-
<b>17</b>	Decisão final de construção do Novo	1993	-

	Terminal aproveitando a pista antiga		
<b>18</b>	Assinatura de convênio de elaboração de novo projeto	Abr/1995	-
<b>19</b>	Assinatura de convênio pelo Presidente da República que garantiu a construção	Mar/1995	Recife
<b>20</b>	Apresentação da maquete do novo terminal	Set/1995	-
<b>21</b>	Aprovação do estudo de impacto ambiental	Jan/1996	-
<b>22</b>	Início da obra de construção do Novo Terminal	1996	Aeroporto Pinto Martins
<b>23</b>	Implementação do projeto paisagístico	-	Aeroporto Pinto Martins

Fonte: Autoria própria.

Finalizando, a página 06 dá ênfase aos primórdios da aviação no Estado do Ceará e aos percussores do que viriam a ser as primeiras pistas de pouso da região, assim como conta um pouco de quem foi o ilustre aviador que dá nome ao aeroporto de Fortaleza. Esta última parte enfatiza muito bem a importância da preservação da memória de um equipamento como este. Vimos nas falas dos personagens a indignação com o descaso das autoridades competentes em promover o conhecimento do que vem a ser a nossa própria história como comunidade jogando no esquecimento o nome de ícones que, segundo os entrevistados, deveriam ser estudados nas escolas.

“Família de Pinto Martins reivindica memorial” é o texto que encabeça a seção. Entrevistas com familiares de Euclides Pinto Martins mostram diferentes pontos de vista quanto a inauguração do Novo Terminal e demonstram insatisfação quanto a promessa de implementar um memorial dedicado ao aviador. Néson Ricardo Martins, sobrinho de Pinto Martins, destaca a importância de resgatar a memória do tio e fortalecer a imagem dos importantes feitos por ele.

Ao lado de imponente foto do aviador que dá nome ao aeroporto, consta uma breve biografia intitulada “O herói cearense que a história esqueceu”, narrando fatos importantes de sua vida como o primeiro voo Nova York – Rio de Janeiro, o qual

participou, realizado a bordo de um hidroavião em 1922. A reportagem também traz fotos da tripulação do voo e do hidroavião “Sampaio Corrêa”.

Mais abaixo, a seção “Instalações ocupam espaço do antigo Cocorote” pontua alguns fatos importantes do início da aviação no Ceará, como a implementação das primeiras pistas de pouso e decolagem no antigo Cocorote, na Base Aérea de Fortaleza e da Base Americana no Pici. E na entrevista especial com o piloto Hélio Guedes, “Piloto conta detalhes da aviação do Ceará”, o aviador conta algumas curiosidades sobre as primeiras pistas e as atividades de aviação no século XX.

Tabela 05 – Família de Pinto Martins reivindica memorial (Página 06)

<b>Família de Pinto Martins reivindica memorial (Página 06)</b>			
<b>Acontecimento</b>		<b>Data</b>	<b>Lugar</b>
<b>24</b>	Comemoração do centenário de nascimento de Euclides Pinto Martins	1992	-
<b>25</b>	Exposição sobre Euclides Pinto Martins	1995	Câmara dos vereadores do Rio de Janeiro
<b>26</b>	Nascimento de Euclides Pinto Martins	15/04/1892	Camocim
<b>27</b>	Primeira travessia Nova York – Rio de Janeiro a bordo do hidroavião	1922	Nova York – Rio de Janeiro
<b>28</b>	Morte de Pinto Martins	Abr/1924	-
<b>29</b>	Construção da Base Aérea do Pici	1941	Campus do Pici
<b>30</b>	Início dos estudos para construção da Base Mucuripe Field	1943	Aldeota
<b>31</b>	Construção da Base do Cocorote	1942	Cocorote / Alto da Balança

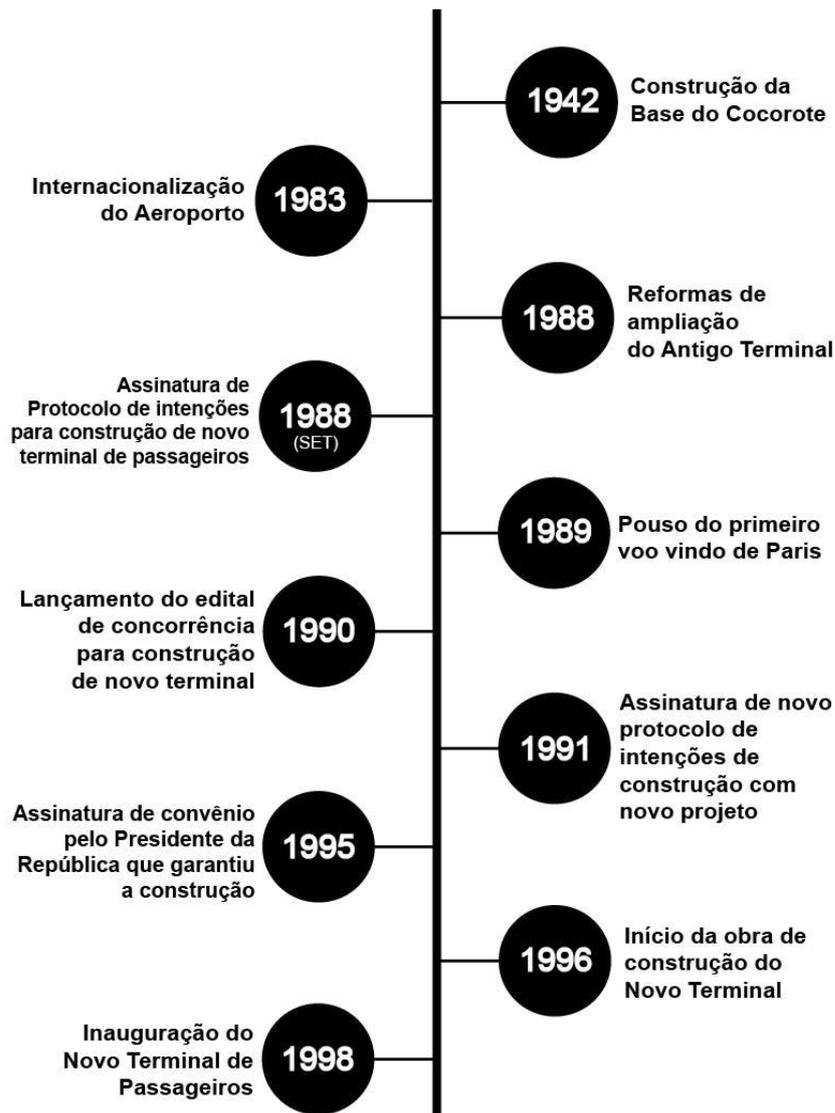
Fonte: Autoria própria.

Como podemos perceber através da enumeração, foram levantados ao todo 31 acontecimentos específicos. Essa relação nos mostra quão relevante a mídia pode ser em termos de suporte de armazenamento de memória. Precisamente como foi discutido anteriormente por Le Goff (2003) quando afirmava que essas formas de registro permitem comunicar através do tempo e do espaço e, atrelados às datas e locais destacados, fornecem ao homem um processo de marcação e memorização.

Isso demonstra também a capacidade da mídia em construir e representar um passado público.

A partir dessas informações coletadas e listadas, foi construída uma linha do tempo que conta a história do Aeroporto de Fortaleza através dos principais fatos citados ao longo do texto.

Imagem 7 – Linha do Tempo do Aeroporto Pinto Martins



Fonte: Autoria própria

Podemos perceber também, através das entrevistas e depoimentos coletados dos personagens citados, o poder da mídia de definir e apresentar o passado através de relatos de experiências e, através deles, construir uma realidade inacessível até então, conforme afirma Silverstone (2002). Como é o caso da entrevista com o piloto Hélio Guedes na página 06, que relata alguns fatos curiosos

sobre a dinâmica dos bastidores da aviação no Ceará. Fatos estes, até então desconhecidos pelo público em geral. Sendo uma memória representada ou uma verdadeira, vemos aqui a memória que “não se acomoda em detalhes, se alimenta com lembranças” (NORA, 1993). Com isso, vimos que a mídia, além de instrumento de registro e depósito de acontecimentos, atua como mediadora no processo de preservação da história da humanidade.

A seguir pontuamos os personagens citados ao longo dos textos, com uma breve atribuição para melhor referenciá-los, e os relacionamos com os acontecimentos enumerados anteriormente.

Tabela 06 – Relação acontecimento/personagem

<b>Relação Acontecimento/Personagem</b>		
<b>Acontecimento</b>	<b>Personagem</b>	<b>Atribuição</b>
<b>1, 2, 3, 4, 5, 19</b>	Fernando Henrique Cardoso	Presidente da República
<b>1</b>	TAM	Primeira companhia aérea a operar no terminal
<b>1, 6, 11, 12, 16</b>	Infraero	Administradora do terminal
<b>1</b>	Túlio Spinosa	Gerente da Infraero
<b>1, 15, 16</b>	Roberto Luiz Lima Rodrigues	Gerente de transportes e rodovias do Prodetur
<b>1, 22</b>	Construtora Queiroz Galvão	Empreiteira responsável pela construção do Terminal
<b>1, 5</b>	Demóstenes Costa	Assessor de imprensa da Infraero
<b>1</b>	Liliana Lins	Assessora da Infraero em Brasília
<b>1</b>	Wellington Moura	Superintendente da Infraero no Ceará
<b>1</b>	Agostinho Siebra Coelho	Gerente da Transbrasil do Aeroporto
<b>6</b>	Luciano Cavalcante	Empresa que administra o estacionamento do Aeroporto Antigo
<b>7</b>	ETTUSA	Empresa responsável pelo

		transporte urbano da cidade
<b>7</b>	Alberto Oliveira	Presidente da ETTUSA
<b>1, 18</b>	Muniz Deusdará	Empresa responsável pelo projeto arquitetônico do Terminal
<b>1</b>	Átila Machado	Gerente da Vasp
<b>1</b>	Riberto Balduino	Gerente comercial da TAM
<b>1</b>	Francisco Oliveira	Gerente da Transbrasil
<b>1</b>	Carlo Coelho	Gerente da Varig no Ceará
<b>1</b>	João Ariston Pessoa de Araújo	Diretor da TAF
<b>1, 8, 24</b>	Anya Ribeiro	Secretária de Turismo do Ceará
<b>1, 8</b>	Setur	Secretaria de Turismo do Ceará
<b>9</b>	Embratur	Empresa Brasileira de Turismo
<b>9, 10</b>	Bismarck Maia	Diretor de economia da Embratur
<b>1</b>	Valmir Rosa Torres	Presidente da Associação Brasileira de Agência de Viagens
<b>1</b>	Eliseu Barros	Presidente da Associação Brasileira de Indústria de Hotéis
<b>1</b>	Francisco de Assis Bezerra de Menezes	Presidente da Associação Brasileira de Restaurantes de Empresas de Entretenimento
<b>1</b>	Selma Guimarães	Presidente da Associação dos Meios de Hospedagem e Turismo do Ceará
<b>11, 12, 16</b>	Governo do Estado do Ceará	Idealizador da obra de construção do Novo Terminal
<b>15</b>	Ângela Mota	Diretora técnica da Secretaria de transportes, energia e comunicação
<b>15</b>	Narcélio Lima Verde	Deputado Estadual
<b>17</b>	Tecnosolo	Empresa responsável pelo projeto inicial
<b>17</b>	Roberto Cortês	Antigo superintendente da Infraero

<b>18</b>	Tasso Jereissati	Governador do Estado do Ceará
<b>21</b>	Conselho Estadual de Meio Ambiente	Responsável pelo estudo de impacto ambiental do Aeroporto
<b>22</b>	Construtora Norberto Odebrecht	Terceira colocada da licitação de construção do Novo Terminal
<b>5</b>	Paulo Lira	Subsecretário de educação do Estado do Ceará
<b>23</b>	Ricardo Marinho	Paisagista do projeto
<b>1, 23</b>	Hélio Guedes	Piloto
<b>18</b>	Luís Deusdará	Arquiteto responsável pelo projeto do Terminal
<b>18</b>	Expedito Deusdará	Arquiteto responsável pelo projeto do Terminal
<b>1, 24, 25, 26, 27</b>	Nélson Ricardo Martins	Sobrinho do aviador Pinto Martins
<b>24</b>	Cláudio Pereira	Presidente da Fundação Cultural de Fortaleza
<b>1</b>	Armando Pinto Martins	Sobrinho-neto do aviador Pinto Martins
<b>24, 25, 26, 27, 28</b>	Euclides Pinto Martins	Aviador cearense que dá nome ao aeroporto
<b>29</b>	Campello & Gentil	Empresa responsável pela construção da Base Aérea do Pici
<b>30</b>	Snelius Fiúza	Pesquisador e articulista de aviação

Fonte: Autoria própria.

Com esse comparativo, vimos que os temas circundam principalmente as áreas de Turismo, Arquitetura/Engenharia, Negócios, Política e, é claro, História. Nos personagens citados, vemos nomes importantes e bem conhecidos pelo público como o do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, o herói aviador Euclides Pinto Martins, grandes empresas como a Construtora Queiroz Galvão e a Tam Linhas Aéreas e grandes órgãos públicos como o Governo do Estado. Mas também, vemos nomes menos conhecidos, mas não menos importantes. Cada um deles ligado a

pelo menos um acontecimento específico.

Com isso entendemos que não importa em qual área se insira ou quão pomposa seja a relação do homem com a história. A memória é construída com pequenos fragmentos da história que podem ser vistos, contados e representados nas mais diversas perspectivas e com o auxílio de inúmeras ferramentas e mediadores. Mas é através da reunião desses acontecimentos, traçando uma linha temporal nítida e coerente, que podemos compreender melhor nosso passado orientando a direção para um futuro melhor.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir deste estudo podemos entender que a memória é um elemento essencial para definir a identidade de um povo. Essa identidade individual ou coletiva aflora um sentimento de continuidade e sua busca é uma atividade fundamental das sociedades. Os acontecimentos e os eventos vivenciados constroem as lembranças e, posteriormente, permitem o reconhecimento de um fato. Vimos, através das concepções de Pollack (1992) que os elementos que constroem a memória (os acontecimentos, os lugares, as datas e os personagens), quando se relacionam, podem ocasionar num fenômeno de projeção e identificação de um determinado passado situando as memórias dentro de um espaço-tempo específico.

No caso dos lugares de memória citado por Nora (1993), estes carregam em sua essência material, funcional ou simbólica a função de recordar, de manter a lembrança sobre algo ou alguém. Esses lugares partem do princípio de que é necessário construir meios para registrar o que precisa ser lembrado, pois a memória não vive espontaneamente. Permitem transferir a memória a algo mais concreto que as memórias individuais. É neste esforço de encontrar meios de preservar a memória e em meio a preocupação com o esquecimento que a mídia vem atuando de forma a poder ser considerada um lugar de memória por excelência.

Vimos que a história do Aeroporto Pinto Martins pode ser contada através dos fatos expostos na mídia e que, alguns destes fatos definem o passado e constroem uma realidade que seria inacessível até então. Tentar entender e situar historicamente o aeroporto de Fortaleza é, portanto, chave para preservar a memória desse equipamento que beneficia a população de diversas formas, tanto na criação de empregos diretos e indiretos, no apoio ao turismo e os negócios locais, no estímulo aos investimentos e comércio internacional, contribuindo para o desenvolvimento, acesso e globalização.

Conclui-se, portanto, que a mídia atua como lugar de memória através da representação do passado por relatos e experiências através de textos visuais ou literários dispostas por ela. Como vimos nos relatos apresentados no objeto de análise desta pesquisa.

Com este estudo procura-se demonstrar como a mídia pode atuar na preservação da memória de um meio exemplificando, através de uma análise de

conteúdo de natureza qualitativa, os elementos que constituem essa memória. Espera-se, contudo, que essa pesquisa abra caminho para novos estudos na área, visto que trata-se de um assunto tão vasto e passível de diversas interpretações e pontos de vista.

## REFERÊNCIAS

AEROCLUBE DO CEARÁ. **Aeroclube do Ceará – Histórico**. Disponível em: < <http://www.aeroclube.com.br/prova2/page-fullwidth.html>>. Acesso em 20 abr. 2018.

ANAC. **Concessões**. Disponível em: < <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes>>. Acesso em 10 abr. 2018.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Almedina, 2011.

CAMPOS, Eduardo. O Pouso da Águia. In: \_\_\_\_\_. **O Pouso da Águia (História, folclore e literatura)**. Fortaleza: UFC, 2000. p.07-28.

CÂNDIDO, Amaury. **O antigo Pinto Martins**. Fortaleza: Diário do Nordeste, Caderno 3, 2006. Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/caderno-3/o-antigo-pinto-martins-1.742083>>. Acesso em 15 abr. 2018.

DIÁRIO DO NORDESTE. **Expansão do Aeroporto prevê píer para elevar capacidade**. Disponível em: < <http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/expansao-do-aeroporto-preve-pier-para-elevar-capacidade-1.1912628>>. Acesso em 10 abr. 2018.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002.

GIL, A.C. Pesquisa Social. In: \_\_\_\_\_. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008. p.26-32.

HUYSSSEN, Andreas. Passados presentes: mídia, política e amnésia. In: \_\_\_\_\_. **Seduzidos pela memória: arquitetura, monumentos, mídia**. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000. p.09-37.

IZQUIERDO, Ivan. O que é memória? In: \_\_\_\_\_. **A arte de esquecer**. São Paulo: Vieira & Lent, 2010. p. 11-23.

LAGE, Leandro. Jornalismo e o dever de memória. **Encontro nacional de história da mídia**. Ouro Preto: UFOP, 2013

LE GOFF, Jaques. Memória. In: \_\_\_\_\_. **História e Memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 2003. p. 419-476.

MACIEL, Wellington Ricardo Nogueira. De Campos de Pousos a Aeroporto. In: \_\_\_\_\_. **O aeroporto e a cidade: usos e significados do espaço urbano na Fortaleza turística**. Fortaleza: EdUECE, 2010. p.47-84.

MADUELL, Itala. O jornal como lugar de memória: reflexões sobre a memória social na prática jornalística. **Revista Brasileira de História da Mídia (RBHM)** - v.4, n.1, jan./2015 - jun./2015.

NIREZ. **Cronologia ilustrada de Fortaleza: roteiro para um turismo histórico e cultural**. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2001.

NOBRE, Geraldo da Silva. **Introdução à história do jornalismo cearense**. Fortaleza: NUDOC, 2006. p. 09-21.

NOBRE, Leila. **Aeroporto Internacional Pinto Martins – Antigo Alto da Balança**. Disponível em: <<http://www.fortalezanobre.com.br/search/label/Aeroporto%20Pinto%20Martins>>. Acesso em 23 mar. 2018.

NÓBREGA, Jacqueline. **Aeroporto completa 20 anos em fevereiro**. Fortaleza: Diário do Nordeste Plus, 2018. Disponível em: <<http://plus.diariodonordeste.com.br/20-anos-aeroporto-de-fortaleza/>>. Acesso em 10 abr. 2018.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Projeto História. **Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP**, n. 10. São Paulo, dez.-1993.

O POVO ONLINE. **O que muda no Aeroporto Pinto Martins na gestão Fraport**. Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2018/01/o-que-muda-no-aeroporto-pinto-martins-na-gestao-fraport.html>>. Acesso em 10 abr. 2018.

O POVO. **Pós-concessão. A cidade que nasce a partir da concessão do aeroporto**. Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/jornal/dom/2017/04/pos-concessao-a-cidade-que-nasce-a-partir-da-concessao-do-aeroporto.html>>. Acesso em 02 jun. 2018.

OLIVEIRA, Augusto. LAVÔR, Ivonildo. **A história da aviação no Ceará**. Fortaleza: Expressão, 2008.

OLIVEIRA, Tácito Theófilo Gaspar de. **Pinto Martins**. Fortaleza: UFC, 1977.

PINHEIRO, Roseane Arcanjo. Jornalismo e Memória: as experiências dos impressos O Estado de S. Paulo e O Povo. **Encontro nacional de história da mídia**. Ouro Preto: UFOP, 2013.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. In: \_\_\_\_\_. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 200-212.

SILVA, Andressa Hennig. FOSSÁ, Maria Ivete Trevisan. Análise de conteúdo: exemplo de aplicação da técnica para análise de dados qualitativos. **Qualitas Revista Eletrônica**, 2015. V.17. N. 1.

SILVERSTONE, Roger. Memória. In: \_\_\_\_\_. **Por que estudar a mídia?** São Paulo: Edições Loyola, 2002. p. 231- 245.

## ANEXO A – CADERNO “AEROPORTO – NAS ASAS DO FUTURO”



**Aeroporto**  
DIÁRIO DO NORDESTE  
Folheto sabado, 7 de fevereiro de 1998

**Nas asas do futuro**

Hoje, Fortaleza verá um antigo sonho ser realizado. Na presença do presidente Fernando Henrique Cardoso, o Aeroporto Internacional Pinto Martins ganha um novo terminal com capacidade para atender a 2,5 milhões de passageiros por ano. Foram necessários 15 anos de luta e mais dois em obras - que consumiram R\$ 92 milhões e ainda não acabaram completamente - para que a cidade passasse a contar com um aeroporto dentro das normas internacionais.

# FHC inaugura novo terminal do Pinto Martins

Com instalações modernas, o Aeroporto passa a operar com capacidade total a partir de abril

Fortaleza, sete de novembro de 1997. Itaipava, 11 horas da manhã. Depois de quase duas horas de construção - numa obra que está custando R\$ 32 milhões (tributos entre os governos Estadual e Federal), - o presidente Fernando Henrique Cardoso inaugurou o novo terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Pinto Martins. Considerado essencial para o desenvolvimento econômico e turístico do Estado, o novo terminal, no entanto, só estará funcionando com 100% de sua capacidade.

Segundo os engenheiros responsáveis pelo projeto, o novo equipamento será entregue, mas, por enquanto, o antigo é que continuará dando conta do recado. A primeira companhia aérea a começar a operar pelo FHC, que realiza o primeiro voo à sete horas de noite. As demais se mobilizam gradativamente. "Desde de 15 dias, mediante a Infraero Informa, todas as companhias aéreas", afirma o secretário de Transportes, Energia, Comunicação e Obras do Estado (Setec), Francisco Soares Maia Júnior.

Ainda serão necessários dois ou três meses para que a obra seja totalmente finalizada. Seu maior atrativo, o Sistema de Tratamento de Infiltrações Aeroperiféricas (Sita), só está com sete dias para 13 equipamentos. "Os projetos já foram feitos e estão sendo instalados. O Sita Infiltrom, por exemplo, nas obras, da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero).

Ainda assim, o presidente da República e sua comitiva terão a sua inauguração no que se pretende ser o terceiro aeroporto mais moderno do País. "Os termos contratados, vamos implementar um serviço de atendimento mais eficiente e mais barato que o dos outros dois outros aeroportos brasileiros modernizados (conhecidos como Brasília e Curitiba)", garante Infiltrom.

Noventa e oito por cento do gerenciamento do novo terminal serão feitos de forma automatizada, através de fibra. Para garantir a segurança, a obra será feita em três fases. A primeira, a obra de infraestrutura do Infraero. E tudo, desde a construção até a quantidade de obras que cada parte é feita, está controlada pelo sistema. As informações serão repassadas por todos os setores, ao tempo real, através de cabos de fibra óptica.

A expectativa é que o Sita comece a operar em meados de maio. Mesmo prazo previsto para o término das obras de ampliação em até 300 metros da pista de pouso e decolagem. "Os projetos já estão, o terminal estará operando 100%", garante o gerente de transportes e rodovia do Proter, Roberto Luiz Lima Rodrigues.

Projetado para atender a capacidade de atendimento, o novo terminal deverá ser concluído em meados de 2,5 milhões de passageiros. Em 2007, o novo e modernizado Pinto Martins registra um movimento de 3.430.301 passageiros, ficando em décimo lugar no ranking nacional.

**BRASIL, KM AÇAO** - O novo Pinto Martins integra o "Brasil em Ação". O programa é administrado pela administração pública e pelo setor privado da Governança do FHC e inclui a inauguração de obras. O novo presidente inaugura a ampliação do aeroporto de São Luís (Maranhão) e o novo terminal em Aracaju (Alagoas).

Na luta contra o crime, para inaugurar a obra no dia marcado, deve ser feita a entrega de 24 horas por dia. O sistema de controle e segurança será desenvolvido e instalado em dois pontos.

Na verdade, o Governo do Ceará planeja inaugurar o novo terminal, já concluído, no final do ano passado. O tempo foi curto. A Infraero também aguardava a finalização, por segurança aérea, a partir de dia 20 deste mês. "Mas isso não, não foi possível. Mesmo assim, a gerente do Proter, Luiz Lima, reconhece a entrega da obra e ressalta: "Levamos um ano e oito meses para construir. Tempo grande". Inicialmente, estava previsto que FHC inauguraria no grande terminal do novo aeroporto. A programação já foi alterada. O presidente inaugurará, assim, no Rio de Janeiro e depois no governador FHC, após a inauguração, ele embarca em direção a Brasília, utilizando um dos sete "Engens" (empreses de ônibus) de uma empresa.

## Festa e convênios na agenda do presidente

Após de inaugurar o novo terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Pinto Martins, o presidente Fernando Henrique Cardoso visitará as instalações da Escola de Formação Oros Paulo Aires, na BR-118. Ao sair, ele estará sobre o palco montado no saguão de embarque do novo aeroporto.

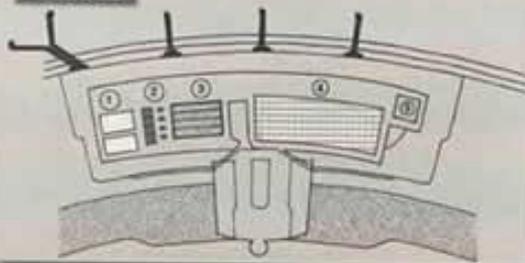
O presidente fará discursos no hall de embarque de Infiltrom e dos laboratórios políticos da Rua 74. Em seguida, descerá a uma praça de inauguração. Também estará com os acadêmicos do Infiltrom, Gomas Federal e Estadual, na inauguração parte do antigo aeroporto numa sessão profissionalizada.

A inauguração faz parte do projeto "Tudo Criança na Escola", do Governo Federal. Segundo Denise Lima Costa, assessora de imprensa de Infiltrom, haverá para todos os jovens que moram nas imediações do aeroporto, para serviços como limpeza de roupas, check-in e controle de carga. Nesta festa, serão emitidos e distribuídos convênios para dependentes do Pinto Martins.

Por fim, o presidente visitará uma exposição de arte moderna, que será seguida por um jantar. "A autoridade não levou nada que não seja", prevê o assessor. Deixá-la poderá participar por pessoas convidadas pelo governador do Ceará e jornalistas, durante uma recepção.

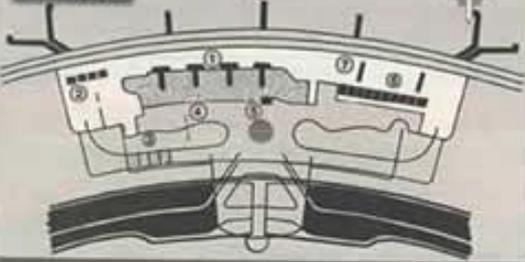
## Modernidade em quatro pavimentos

### SUBSOLO



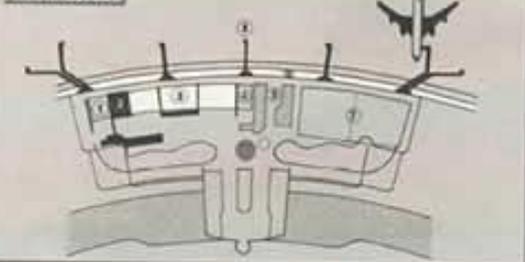
- 1 - Subestação e geradores
- 2 - Central de água gelada
- 3 - Sistema de refrigeração
- 4 - Oficinas
- 5 - Poço de exaustão e saída de emergência

### TÉRREO



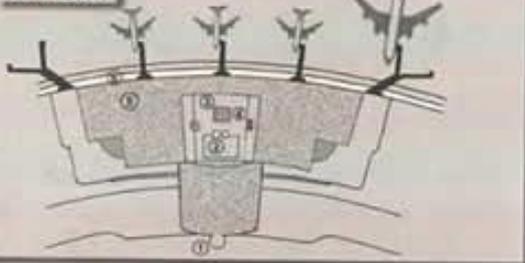
- 1 - Esteiras de desembarque
- 2 - Controle de passaporte
- 3 - Lojas e reservas de hotéis
- 4 - Saída
- 5 - Escada rolante
- 6 - Balcões de companhias aéreas
- 7 - Esteiras de embarque de bagagens
- 8 - Pista de pouso

### 1º ANDAR



- 1 - Sala VIP internacional
- 2 - Free Shop
- 3 - Salas de embarque
- 4 - Sala VIP nacional
- 5 - Lojas
- 6 - Escadas rolantes
- 7 - Escritórios
- 8 - Ponte telescópica (sanfona)
- 9 - Conector

### 2º ANDAR



- 1 - Sala de equipamentos de rádio
- 2 - Elevadores
- 3 - Choperia
- 4 - Escada comum
- 5 - Telha de alumínio com lâmina de vidro
- 6 - Janela de vidro para visualização

Obra em andamento	Área construída	Instalações
Obra civil (estrutura)	Novo: 27.000 m <sup>2</sup> (1ª etapa)	Instalação
Obra complementar	Atual: 6.700 m <sup>2</sup>	Novo: sete pontos de embarque, oito elevadores, oito escadas rolantes, cinco pontes de embarque, cinco pontes de desembarque, sete pontes telescópicas, sete pontes de conexão, sete pontes de acesso.
Partes estruturais, ar-condicionado, elétrica		
Obra essencial após a inauguração		
Partes de infraestrutura		
Arquitetura	Novo: 300 m <sup>2</sup>	
Transporte	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Instalação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de segurança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de água	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de gás	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de energia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de comunicação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de iluminação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de ventilação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de drenagem	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de saneamento	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de segurança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de acesso	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de temperatura	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de umidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de ruído	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de vibrações	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de poluição	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de segurança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de qualidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de produtividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de custos	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de tempo	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de risco	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de conformidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de sustentabilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de inovação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de flexibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de escalabilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de interoperabilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de compatibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de portabilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de reutilizabilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de recuperabilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de resiliência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de robustez	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de confiabilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de precisão	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de exatidão	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de consistência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de coerência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de credibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de confiabilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de integridade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de autenticidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de não repúdio	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de aceitação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de disponibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de acessibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de usabilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de aprendibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficiência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficácia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de efetividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de impacto	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de visibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de notoriedade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de reconhecimento	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de lembrança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de associação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de significado	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de valor	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de qualidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de desempenho	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de produtividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficiência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficácia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de efetividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de impacto	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de visibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de notoriedade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de reconhecimento	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de lembrança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de associação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de significado	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de valor	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de qualidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de desempenho	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de produtividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficiência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficácia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de efetividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de impacto	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de visibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de notoriedade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de reconhecimento	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de lembrança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de associação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de significado	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de valor	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de qualidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de desempenho	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de produtividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficiência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficácia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de efetividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de impacto	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de visibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de notoriedade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de reconhecimento	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de lembrança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de associação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de significado	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de valor	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de qualidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de desempenho	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de produtividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficiência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficácia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de efetividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de impacto	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de visibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de notoriedade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de reconhecimento	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de lembrança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de associação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de significado	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de valor	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de qualidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de desempenho	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de produtividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficiência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficácia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de efetividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de impacto	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de visibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de notoriedade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de reconhecimento	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de lembrança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de associação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de significado	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de valor	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de qualidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de desempenho	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de produtividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficiência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficácia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de efetividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de impacto	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de visibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de notoriedade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de reconhecimento	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de lembrança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de associação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de significado	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de valor	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de qualidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de desempenho	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de produtividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficiência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficácia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de efetividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de impacto	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de visibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de notoriedade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de reconhecimento	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de lembrança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de associação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de significado	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de valor	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de qualidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de desempenho	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de produtividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficiência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficácia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de efetividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de impacto	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de visibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de notoriedade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de reconhecimento	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de lembrança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de associação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de significado	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de valor	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de qualidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de desempenho	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de produtividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficiência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficácia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de efetividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de impacto	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de visibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de notoriedade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de reconhecimento	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de lembrança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de associação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de significado	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de valor	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de qualidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de desempenho	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de produtividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficiência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficácia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de efetividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de impacto	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de visibilidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de notoriedade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de reconhecimento	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de lembrança	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de associação	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de significado	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de valor	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de qualidade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de desempenho	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de produtividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficiência	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de eficácia	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de efetividade	Atual: 200 m <sup>2</sup>	
Sistema de controle de impacto	Atual: 200 m <sup>2</sup>	

Fortaleza, Ceará - Sábado, 7 de fevereiro de 1998



O pátio de 133.000m2 tem capacidade para atender a 16 aeronaves simultaneamente, sendo sete através de fingers (pontes telescópicas) e nove remotas (sem terra). Os fingers, conhecidos como "safofas", foram fabricados na Espanha.



A via de acesso para a nova terminal tem sete quilômetros de extensão. Nela, há cinco viadutos e uma avenida, ligando o bairro Montese à BR-116. É uma via expressa (sem semáforos). Saíram ganhando as populações dos bairros Dias Macedo, Serrinha, Parangaba, Montese e Vila União.



No térreo ficam os 31 balcões de check-in, além de sanitários e 33 lojas de serviços comerciais e institucionais. Conta ainda com quatro salas de desembarque sendo uma saída para voos domésticos e uma internacional, com free-shop. A estimativa é atender a 2,5 milhões de passageiros/ano.



No primeiro andar, há apenas uma única entrada de embarque que dá acesso para salas de voos domésticos e voos internacionais e para uma sala vip doméstico. De lá, o passageiro entra em um túnel conectar que o leva até as sete pontes de embarque.



# Fortaleza ganha Aeroporto inteligente

## Operacionalização do terminal será feita com tecnologia de ponta

Um aeroporto inteligente. É o que se propõe a ser o novo terminal de passageiros do Pólo Maritimo. A infraestrutura atual possui um 90% de sua operacionalização. Os 10 restantes ficaram a cargo dos funcionários da Infraero, das companhias aéreas, da Polícia e Sistema Federal.

Até o final de ano, prevê a conclusão da Infraero, um Brasília, Lisboa, Lina. O aeroporto de Fortaleza terá a certificação de qualidade internacional (IATA). Apesar disso, das 67 aeronaves licenciadas administradas pela Infraero, 60 possuem.

Quando o terminal estiver em plena funcionamento, o superintendente do Ceará da Infraero, José Wellington Moura, espera a geração de três mil empregos diretos e indiretos. O empreendimento da Infraero, Tática Espinosa, custa em R\$ 400 a total de funcionários da empresa para o novo terminal. Hoje, são 110 e estão os próximos 90 contratos via licitação, informa.

Alguns gerentes de aeroporto, como o de Transbrasil, Agostinho Silva Coelho, preferem pagar para ter uma via funcional, antes de pensar na construção de novas funcionalidades. "Com uma tecnologia toda, pode ser até que consigam dar conta de modo mais e quadro atual", diz Coelho.

O processo de automação será possível a partir do funcionamento, que terá capacidade para 300 vagas. Cada carro que entrar será fotografado, permitindo-se a recuperação de informações e fluxo de monitoria e a construção da pista de rodagem. Com o objetivo de reduzir custos e ter uma administração mais rápida, o estacionamento estará em bilhete eletrônico.

Infraestrutura sobre o uso do estacionamento, será realizada através de um terminal, quando a tecnologia para a entrada. O equipamento é importado dos Estados Unidos e, por enquanto, só existe em Curitiba. Outra novidade prevista é a substituição do sistema para os carros contra roubo. Serão 10 milhões. Se não se sabe até o momento quem irá fabricá-lo. Entretanto, o custo médio não será inferior a 10 milhões, mas também não estará acima disso.

A política envolvida a empresa Luciano Cavalcante — que administra o estacionamento do atual aeroporto — e a Infraero, assinou. A primeira que mudar-se para o novo terminal será o estacionamento de passageiros. Já a segunda irá por uma zona reservada pública. A Justiça ainda está por decidir quem tem razão.

Para facilitar o acesso ao novo terminal, foi construída uma via com sete quilômetros de extensão. Ela possui cinco viadutos e uma avenida, ligando o bairro Montese à BR-116. Não passando de um via, a população dos bairros Dias Macedo, Serrinha, Parangaba, Montese e Vila União.

O acesso à Avenida está bem mais rápido. É a Empresa Técnica de Transportes Urbanos S.A. (ETTUSA), a partir de hoje, atendendo a população da Ilha de Itaipu, operada pela empresa Itaipu Operadora. O ônibus passará em frente ao novo aeroporto. "Depois, quando o terminal estiver de fato a funcionar, faremos um estudo de demanda para criar novas linhas", comenta o presidente da ETTUSA, Alberto Oliveira.

O pátio do novo terminal tem 133.000m2 com capacidade para atender a 16 aeronaves simultaneamente, sendo sete através de fingers (pontes telescópicas) e nove remotas (sem terra). A estrutura

será formada por 370 toneladas ( Boeing 747 e B737-11 e as máquinas com capacidade para até 300 passageiros).

Após a inauguração, informa o engenheiro Tullio Espinosa, manutenção ou serviço de emergência em 500 metros de pista de pouso, passando dos atuais 2.543 metros de extensão para 2.643. Quando isto, o serviço será feito pela maior companhia e segurança.

No início do projeto, em 1994, a única pista considerada possível seria construída no mesmo terreno. Apesar do crescimento, a ampliação seria feita, justificando-se a necessidade para o crescimento. Mas a Infraero acabou por mudar-se. Com isso e outros melhoramentos, o custo, que inicialmente era calculado em US\$ 65 milhões, passou para US\$ 91 milhões (valor incluindo desapropriações, indenizações, construção do terminal e da via de acesso, infraestrutura e ampliação da pista de pouso/emergência de emergência).

Vista por cima o terminal é semelhante a uma curva espacial. A área foi projetada pela empresa Monte Dronaldi e construída pela Quatros Gólicas. Vista do terraço são dois grandes blocos, praticamente idênticos, ligados por um terminal intermediário. Ocupando uma área de 27 mil metros quadrados, tem quatro níveis, um piso é construído em um grande bloco (principal da construção localizada no Ceará).

Com o uso de free-shop, um shopping dentro — que se pretende funcionar 24 horas — com lojas comerciais e de prestação de serviços, além de praça de alimentação. Por conta dos investimentos negativos, os proprietários não apostaram na inauguração neste início de ano e a obra não começou a movimentação das obras.

### Saiba como embarcar

**Acesso** — A avenida de acesso está quase concluída. Há projetos para bairros de Aracaju, Fortaleza. É uma via expressa, que liga a Av. Brasil a Montese. Não existirá semáforo pela Av. Brasil. Serão duas pistas de 3,5m. É também pelo bairro Parangaba.

**Estacionamento** — Em frente ao edifício do terminal de passageiros, há um estacionamento com capacidade para 300 vagas, sendo 10 reservadas para deficientes físicos. Os que foram de lá não estão mais dentro do novo espaço que dá acesso ao terminal.

**Check-in** — No primeiro nível, foram 31 balcões da empresa aérea, onde se situa o check-in. As malas são armazenadas no estacionamento, pelo sistema de bagagem, permitindo passar pelo Sistema de Arco X. O sistema tem capacidade de aguarar a passagem de 100 mil malas.

**Salas de embarque** — Além do térreo, o primeiro e o segundo níveis, há salas de embarque. São quatro salas para voos nacionais, sendo duas para voos domésticos e duas para voos internacionais.

**Comércio** — No nível de embarque e no primeiro nível para o aeroporto, tem lojas que ligam a sala ao nível "finger". São permitidos que o passageiro embarque diretamente no avião, sem fazer alguma coisa no nível de embarque.

## Companhias aéreas apostam no incremento do mercado



**Aida Machado, gerente de Voo - "O novo aeroporto vai trazer um fluxo de milhões de voos. Isso possibilita uma linha aérea de voos, principalmente, para os voos com destino internacional, além de possibilitar a abertura de um novo aeroporto em Fortaleza. Isso é a intenção da Infraero de Fortaleza"**



**Roberto Bastião, gerente comercial da TAM — "As novas linhas aéreas e o novo aeroporto são as melhores opções. Eu não vou parar de trabalhar para a expansão turística do Ceará. A TAM tem intenção de fazer um novo voo de Fortaleza e é intenção para expandir os serviços de voos locais, mesmo de dois anos"**



**Francisco Oliveira, gerente de Transporte — "É um projeto definitivo para o setor aéreo do Brasil. O novo aeroporto, com o novo aeroporto, vai trazer um novo fluxo de voos locais. O que nos dá um grande impulso de crescimento de voos locais, com R\$ 50 milhões e R\$ 100 milhões"**



**Carlo Cordeiro, gerente de Voo da Azul — "É um projeto que representa uma grande oportunidade para o setor aéreo brasileiro. Com o novo aeroporto, vamos ter um novo fluxo de voos locais. Isso nos dá um grande impulso de crescimento de voos locais, com R\$ 50 milhões e R\$ 100 milhões"**



**João Antonio Pereira (de Aracaju), diretor de TAM — "Vamos funcionar nos dois aeroportos. No dia da inauguração do novo aeroporto, vamos transferir o serviço de passageiros para o novo aeroporto. Por isso, vamos ter um aumento de passageiros para o novo aeroporto, com o novo aeroporto, vamos ter um aumento de passageiros para o novo aeroporto"**

# Setur espera aumento de 20% no fluxo turístico

## Ceará pretende atrair vôos charters da Alemanha, Espanha, Portugal e Itália

O novo Aeroporto Internacional Pinto Martins começará a funcionar em 15 dias e as companhias aéreas já estão registrando os vôos regulares das companhias, mas só a partir de abril é que as companhias aéreas começarão a fazer seus vôos regulares. Até então, a companhia aérea brasileira de turismo do Estado, Anas Elbeito, espera receber os primeiros vôos charters nacionais e internacionais. E quando começar a receber turistas, priorizará os vôos de origem europeia, principalmente os vôos de origem turística do Estado.

Logo após a inauguração, prevista para o mês de março, as companhias aéreas tradicionais começarão a operar no novo Aeroporto Pinto Martins. Em fevereiro, o volume de vôos e passageiros será o normal, já que não estão previstos vôos regulares no mês.

"As companhias precisam de três a seis meses para fazer um novo voo regular. Mas a partir de abril esperamos poder receber mais companhias. O crescimento esperado do volume de passageiros é de 20% no setor doméstico e 30% no internacional. Em todo o Brasil, o crescimento no setor internacional foi de apenas 10%, em '85. A expectativa para '86 é de um aumento de 20% em relação ao ano passado.

O programa de divulgação do novo aeroporto começa com um curso-avulso, a VI Conferência Anual de Turismo, em fevereiro de 1986, promovida pelo Departamento de Turismo e de Simpatia, instalada para os dias 21, 22 e 23 deste mês. "Esta conferência terá 100 participantes estrangeiros e mais de 90 brasileiros, representantes de setores públicos e privados das áreas de turismo, além de companhias aéreas", explica Anas Elbeito.

Essa será a primeira divulgação. Acompanhando esse trabalho, o Departamento de Turismo do Estado (Setur) está elaborando uma programação que inclui, dentre outras iniciativas, a montagem de pacotes turísticos em todos os setores turísticos e internacionais do calendário de atividades de lazer no Brasil, Europa e Estados Unidos.

Dentre as ações específicas, está a realização de um vôo de Varig trazendo entre 12 a 15 jornalistas, entre estrangeiros e brasileiros, que durante no novo Aeroporto Pinto Martins, terá uma equipe de imprensa já que o Setur não tem uma sala de imprensa. A "Transbrasil" fará alguns trabalhos, incluindo operações de turismo e outras profissões de área. "Precisamos ainda nos trabalhar com uma rede, onde trabalhariamos todas as companhias aéreas. Então, esperamos começar a trabalhar com as companhias que já estão fazendo negócios com o Ceará, como a Elbeito, que já opera no Nordeste em seus interesses de se estabelecer no região", afirma.

A secretária Anas Elbeito não especifica o total total destas ações de promoção, informando apenas que se refere ao setor de turismo aéreo. Antes de se apresentar ao Setur, ela trabalhou no IBR 10 milhões. Anas Elbeito ainda se dedica com as críticas de que, para o Ceará, só chegou os "operários" estrangeiros, além do turismo aéreo. Antes de se apresentar ao Setur, ela trabalhou no IBR 10 milhões. Anas Elbeito ainda se dedica com as críticas de que, para o Ceará, só chegou os "operários" estrangeiros, além do turismo aéreo.

Negocios também incluem ações para o novo Aeroporto Pinto Martins, além de vôos regulares, da Alemanha, Espanha, Portugal e Itália. Já os novos negociantes e operadores de turismo aéreo, como a Elbeito, que já opera no Nordeste em seus interesses de se estabelecer no região, afirma.



Segunda de ontem, o novo Aeroporto Pinto Martins em plena obra. No novo terminal, o aeroporto é o de um dos novos aeroportos construídos em 20% e um internacional em 30%.

## Turismo

### Embratur destinará mais recursos para o Estado

A Empresa Brasileira de Turismo (Embratur) está prevendo a aplicação de US\$ 50,2 milhões em ações de infraestrutura, que complementaria o projeto de construção e reforma de sete aeroportos do Nordeste.

Paralelo a essas ações, e em especial no caso do Ceará, a Embratur está definindo-se para o projeto de construção de um novo Centro de Convenções, segundo Elbeito. Mais, diretor de economia da empresa, o Ceará precisa de um centro expeditor que integre o investimento turístico do Estado e que seja adequadamente a todo o país, mesmo que seja um centro de convenções.

Para isso, o Setur precisa de um novo terminal de passageiros no Aeroporto Pinto Martins e ainda precisa dar um salto de qualidade na situação de turismo. Mas alerta que se não são está o turismo. Ele salienta que dentro de 10 dias, o Setur precisa de um novo terminal de passageiros no Aeroporto Pinto Martins e ainda precisa dar um salto de qualidade na situação de turismo.

"Precisamos de um Centro que integre, e isso, a capacidade de atual, para que o turismo de turismo de turismo, desde o 5 a 8



Elbeito, diretor de economia do Embratur, prevê mais investimentos.

em, se ligará a esse investimento. Isso é para 80 a 90 milhões de dólares", afirma. O novo centro, em construção de 100 mil metros quadrados, será o novo Centro de Convenções do Estado. O novo centro, em construção de 100 mil metros quadrados, será o novo Centro de Convenções do Estado.

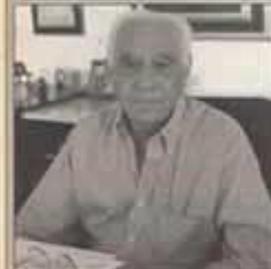
para o aeroporto. Preciso mesmo. De um lado o aumento do fluxo de turismo, do outro a falta de estrutura para receber grandes contingentes. Mas, novamente, ainda que seja, Fortaleza sempre o tempo de turismo-estrangeiro para realização de congressos, seminários e eventos.

O investimento de Fortaleza, para todo o país, são US\$ 114,7 milhões para infraestrutura, promoção e investimentos públicos. Essa ação, ainda com um custo de US\$ 470 milhões de manutenção de Própolis.

No Nordeste, a Embratur está investindo US\$ 30 milhões em infraestrutura e outros US\$ 5,2 milhões em ações de promoção em seu conjunto para ações específicas (infra-estrutura). Nesse volume, não estão incluídas as ações de marketing, promoção e não capacitação.

Entre as ações previstas para o Ceará, Elbeito afirma que espera o custo de US\$ 10 milhões para o novo Centro de Convenções do Estado e um novo Centro de Convenções em outra área. "O antigo Centro poderia ser usado para eventos menores". O US\$ 3 milhões de US\$ 10 milhões para ações de promoção para visitar o projeto de construção arquitetônica e de arquitetura do novo Centro.

## Modernização beneficiará projeto turístico



**V**itoria Rosa Torres, presidente da Associação Brasileira de Agências de Viagem (ABRAV), afirma que a modernização do setor turístico e a implementação de novos projetos e ações de desenvolvimento do turismo no Ceará. Mesmo com todos os desafios do setor turístico, o turismo no Ceará, com o apoio do Setur, tem um potencial de crescimento que chega ao Estado, em 1986, em relação a 85. Agora, com o novo terminal, o turismo no Ceará, com o apoio do Setur, tem um potencial de crescimento que chega ao Estado, em 1986, em relação a 85.



**E**lbeito, diretor de economia do Embratur, prevê mais investimentos. Isso é para 80 a 90 milhões de dólares", afirma. O novo centro, em construção de 100 mil metros quadrados, será o novo Centro de Convenções do Estado.



**F**ortaleza de Anas Elbeito, de economia do Embratur, prevê mais investimentos. Isso é para 80 a 90 milhões de dólares", afirma. O novo centro, em construção de 100 mil metros quadrados, será o novo Centro de Convenções do Estado.



**S**ílvia Guimarães, presidente da Associação dos Hotéis de Fortaleza e Turismo de Fortaleza (AMHT), afirma que a modernização do setor turístico e a implementação de novos projetos e ações de desenvolvimento do turismo no Ceará. Mesmo com todos os desafios do setor turístico, o turismo no Ceará, com o apoio do Setur, tem um potencial de crescimento que chega ao Estado, em 1986, em relação a 85.



