

Representação jornalística do maior acidente da aviação comercial brasileira: grandezas e limitações



Cremilda Medina

*Doutora em Ciências da Comunicação (ECA-USP)
Professora titular da ECA-USP
E-mail: medinase@usp.br*

Sinval Medina

*Jornalista e escritor
Ex-professor universitário
E-mail: sinvalmedina@uol.com.br*

Resumo: O objetivo desta análise é mostrar como os dois maiores diários da capital paulista – *Folha de S. Paulo* (FSP) e *O Estado de S. Paulo* (OESP) representaram em suas páginas o acidente com o Airbus 707-300 da TAM ocorrido no dia 17 de julho de 2007, fazendo 199 vítimas fatais e tornando-se a maior tragédia da aviação comercial na América Latina. O ensaio sobre a representação da tragédia de Congonhas nos jornais FSP e OESP questiona as grandezas e limitações da mídia na cobertura de assuntos complexos e procura avaliar o papel dos leitores/consumidores na orientação das pautas. **Palavras-chave:** jornalismo, cobertura jornalística, acidente com Airbus 707-300 da TAM.

Representación periodística del mayor accidente de la aviación comercial brasileña: grandezas y limitaciones

Resumen: El objetivo de este análisis es mostrar como los dos mayores diarios de la capital paulista – *Folha de S. Paulo* (FSP) y *O Estado de S. Paulo* (OESP) representaron en sus páginas el accidente con el Airbus 707-300 de la TAM ocurrido el día 17 de julio de 2007, del que resultaron 199 víctimas letales, y que se convirtió en la mayor tragedia de la aviación comercial en Latinoamérica. El ensayo sobre la representación de la tragedia de Congonhas en los periódicos FSP y OESP cuestiona las grandezas y limitaciones de los medios en la cobertura de asuntos complejos y busca evaluar el papel de los lectores/consumidores en la orientación de las pautas. **Palabras clave:** periodismo, cobertura periodística, accidente con Airbus 707-300 de la TAM.

Journalistic representation of the biggest accident of commercial aviation in Brazil: grandeur and limitations

Abstract: This analysis tries to show how the two biggest newspapers of the state capital of São Paulo, *Folha de S. Paulo* (FSP) and *O Estado de S. Paulo* (OESP), represented on their pages the accident with TAM's Airbus 707-300 that happened on July 17th, 2007 – the biggest tragedy of commercial aviation in Latin America, with 199 fatal victims. This essay on the representation of the tragedy in Congonhas airport by the newspapers FSP and OESP discusses the grandeur and limitations of the media in the coverage of complex subjects and tries to evaluate the role of readers/consumers in the making of the coverage agenda. **Key words:** journalism and sign of the relation, complexity, accident with Airbus 707-300 of TAM.

“Jornalistas e leitor são os que melhor se entendem e sintonizam, pois se os primeiros são treinados para sentir as necessidades do último, este foi domesticado para receber aquilo que certamente lhe agradecerá.”

Alberto Dines

“As aspirações políticas de empresários, juízes e jornalistas apóiam-se na incompetência dos políticos e no agrado com que são recebidas as mensagens simplistas num mundo angustiado pela complexidade.”

Daniel Innerarity

O texto que se segue reflete os resultados de um trabalho que pressupõe múltiplas facetas em desenvolvimento na pesquisa. No final de julho de 2008, um ano após a cobertura analisada, voltava ao jornal *O Estado de S. Paulo*, com grande destaque, o tema da aviação comercial, seus impasses e, acima de tudo, o custo humano em acidentes fatais. No entanto, pelo material aqui estudado, é

possível debater, nesta como em outras narrativas, algumas interrogantes no âmbito da temática jornalismo, compromisso público ou fábrica de notícias?

É importante ressaltar que a análise se orienta pelos princípios do campo denominado *media criticism* – a crítica dos meios de comunicação social, no âmbito dos pesquisadores e analistas da área e não por investigadores de outras áreas. Trata-se de uma abordagem que, além do conhecimento dos processos internos inerentes à produção jornalística, se vale de um discurso de viés ensaístico. Para validar tal postura, cabe lembrar a lição de Robert Merton, segundo a qual a exagerada preocupação com o rigor dos dados pode levar a afirmações verdadeiras sem grande importância, enquanto a ousadia imaginativa muitas vezes produz afirmações importantes, ainda que de difícil comprovação empírica.

Acrescente-se outro viés, o da epistemologia da complexidade no que diz respeito à narrativa jornalística. A responsabilidade social, inerente a qualquer pauta, cresce sobremaneira na representação de uma tragédia coletiva. Ao abordar fatores causantes, atores envolvidos, cruzamento de políticas e decisões, fatores técnicos e tecnológicos, os produtores simbólicos – no caso, os jornalistas – fatalmente se vêem envolvidos numa teia complexa de significados. É nesse momento que se verificam as grandezas e as limitações do processo profissional. Nesta narrativa, em particular, afloram essas contradições.

Convém observar que em novembro de 2007, cinco meses após a tragédia aérea brasileira, os primeiros resultados desta pesquisa foram apresentados em um encontro europeu – *Réseau des Centres Méditerranéens de Formation Multimedia* –, na Universidade Fernando Pessoa da cidade do Porto, em Portugal, e os pesquisadores ali presentes debateram com interesse o tratamento comunicacional dos jornais brasileiros. Para os europeus, a análise entre o compromisso social da notícia e seu valor de mercado apresenta grande relevo nos estudos acadêmicos. A tradição europeia do jornalismo opinativo

e analítico sempre se contrapôs ao jornalismo noticioso e à reportagem que se desenvolve no campo da ação social. Mas qualquer acontecimento de grande repercussão na vida dos cidadãos provoca um interesse inalienável por parte da audiência. Permanece a questão, muito cara ao mundo acadêmico, do uso sensacionalista desse interesse.

A crise aérea brasileira

Até o dia 29 de setembro de 2006, a aviação comercial no País parecia voar em céu de brigadeiro¹. Nunca tantos brasileiros haviam viajado tanto por preços tão convidativos. É certo que, em especial depois do colapso da Varig, as empresas sobreviventes enfrentavam problemas para atender ao explosivo aumento da demanda, que crescia a impressionantes 20% ao ano. Mas foi só após o quase inexplicável acidente com o voo 1907 da Gol que o Brasil descobriu a turbulência que ameaçava o transporte aéreo nacional.

Naquele final de tarde do penúltimo dia de setembro de 2006, dois aviões voando em sentido contrário, um Boeing 707-300 que levava 154 pessoas a bordo colidiu com um Embraer Legacy com sete ocupantes. O Boeing despedaçou-se no ar e caiu na selva, espalhando destroços por um raio de cinco quilômetros. “Vocês são inteligentes. O avião caiu de 11 000 metros de altura. O que vocês esperavam? Corpos?” disse aos familiares das vítimas Denise Abreu, diretora da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac.² Já o Legacy, apesar das avarias, pousaria na base militar da Serra do Cachimbo pouco tempo depois, com todos os ocupantes ilesos.

O improvável choque de dois aviões em pleno voo, numa região remota, a uma altitude de cruzeiro de 33 ou 34 mil pés, colocaria o trabalho dos controladores de voo sob escrutínio. Circulou também a suspeita de

¹ Expressão usada no Brasil para designar condições ideais de voo. Sugere que os brigadesiros do ar (posto mais elevado na hierarquia da FAB – Força Aérea Brasileira) só pilotam com céu azul e sem nuvens.

² Agência de Estado criada em 2006 com a função de regular o transporte aéreo no país.

que os pilotos do Legacy, ambos norte-americanos, não haviam atendido às recomendações das torres de controle, ou, ainda, que teria ocorrido falha nos equipamentos da aeronave. O acidente, ainda sob investigação, deflagraria a crise do “apagão aéreo”.

A 26 de outubro de 2006, na véspera do feriado de Finados, com o crescente movimento nos principais aeroportos do país, temendo que a pressão da demanda provocasse erros operacionais de conseqüências funestas, os controladores de vôo desencadearam uma “operação padrão”. O resultado foi uma cadeia de atrasos que lotou os aeroportos e irritou os passageiros. Apesar das promessas das autoridades, a situação não voltou ao normal nos meses seguintes. A crise aérea tornou-se então uma tremenda dor de cabeça para o governo, empresas aéreas e, principalmente, usuários. A 5 de dezembro, uma pane no sistema de radares do Cindacta derrubou, como um castelo de cartas, o tráfego aéreo em todo o país. Às vésperas do Natal de 2006, a prática de *overbooking* por algumas companhias deixou milhares de viajantes plantados nos aeroportos na noite de 24 para 25 de dezembro. Prato cheio para a mídia eletrônica, que pôs no ar cenas dramáticas de crianças aos prantos nos braços das mães, pessoas idosas passando mal, passageiros quebrando balcões de *check-in*. No Carnaval de 2007 a tragédia se repetiria, como se repetiu, com menos intensidade, em várias ocasiões subseqüentes.

Tais acontecimentos passavam para a opinião pública a idéia de que o setor estava transformado num caos, e que uma tragédia era inevitável. Enquanto isso, o então diretor da Anac, Milton Zuanazzi, negava a crise e o presidente da Infraero, brigadeiro José Carlos Pereira, garantia não haver nenhum risco para a segurança de vôo no Brasil. Nos altos escalões, o presidente Lula batia na mesa, exigindo prazo, dia e hora para a crise acabar. O ministro da Fazenda via naquele circo de horrores um sinal do aumento do poder aquisitivo da população, resultante dos acertos da política econômica do governo. A ministra do turismo sugeria aos aflitos passa-

geiros “relaxar e gozar” durante a espera, pois as delícias da viagem compensariam as horas de sofrimento nos saguões superlotados.



Mesmo com as mídias eletrônicas e a internet, o jornalismo impresso não perdeu seu lugar na ressonância social do acontecimento de atualidade

Era este o cenário quando, às 18:51:46 horas do dia 17 de julho de 2007 o Airbus A320 da TAM deslizou na pista e chocou-se contra o depósito de carga vizinho ao aeroporto a 180 quilômetros por hora, matando seus 187 ocupantes e fazendo mais doze vítimas fatais no solo. Confirmavam-se os temores de que um grave desastre aéreo poderia acontecer a qualquer momento. Foi sob esse clima emocional que os dois maiores jornais paulistas cobriram o trágico acontecimento.

O peso da mídia impressa

Para avaliar a dimensão dos veículos analisados no conjunto da mídia impressa brasileira, alinhamos a seguir alguns dados comparativos. Segundo dados do IVC (Instituto Verificador de Circulação), em agosto de 2007 a FSP, com venda média diária de 299.010 exemplares, era o segundo jornal de maior circulação no país; OES, com 238.756, ocupava a quinta posição. *Super Notícia*, de Belo Horizonte, com 300.322; *O Globo*, com 276.733 e *Extra*, com 238.937, ambos do Rio de Janeiro, ficavam, respectivamente, na primeira, terceira e quarta posição. *Super Notícia* e *Extra* são jornais classificados como populares, enquanto os demais são os chamados “jornalões”. A média de venda dos dez maiores diários do país, no mês de agosto do 2007, foi calculada pelo IVC em 4.135.313 exemplares.

Apesar da importância das mídias eletrônicas e da Internet, em particular, o jornalismo impresso não perdeu seu lugar na ressonância social do acontecimento de atualidade. Historicamente, a primeira página representa o espelho das narrativas de maior destaque. No caso em questão, os dois jornais apresentaram um tratamento contínuo de excepcionalidade que merece ser sublinhado. Apresentamos a seguir as manchetes e os títulos de primeira página dos dois jornais em suas edições de 18 a 22 de julho (quarta-feira, dia seguinte ao acidente, indicado como D1, até domingo, D5). Os veículos são identificados como FSP e OESP. As manchetes vão em negrito.

FSP D1

Airbus da TAM com 176 atravessa via, bate e explode em Congonhas

(Foto do prédio em chamas)

Acidente é o maior da história da aviação do país; comandante dos bombeiros estima 200 mortos

Aeronave, vinda de Porto Alegre, se choca contra prédio em que trabalhavam cerca de cem pessoas

O acidente *(infográfico)*

Metrópoles não têm aeroporto tão movimentado *(artigo assinado)*

‘Surgiu um clarão que parecia o fim do mundo’

Resumo: manchete, mais cinco títulos. Um opinativo. Rodapé com chamadas para outros assuntos do dia.

OESP D1

176 mortos na maior tragédia aérea do País

(Foto do prédio em chamas)

Airbus da TAM vinha de Porto Alegre. Ao aterrissar, não conseguiu frear na pista molhada. Foi o terceiro acidente em Congonhas em 48 horas.

Como foi o acidente *(infográfico)*

Aeronauta culpa pista sem ranhuras

Reforma no aeroporto terminou no dia 29

‘Vi gente em pânico, correndo’

Resumo: manchete, três subtítulos, qua-

tro títulos. Opinião diluída (condições da pista). Rodapé com chamadas para outros assuntos do dia.

FSP D2

Mortes de tragédia chegam a 192; Infraero cogita falha mecânica

(Foto do trabalho dos bombeiros no local)

Peritos vêem ‘fumaça forte’ em motor do Airbus; avião estava em ‘perfeitas condições’, diz TAM * Promotoria quer interditar Congonhas; lobby de aéreas faz pista ser liberada antes do fim da reforma *(subtítulos)*

Especialistas discutem a crise dos aeroportos

Possíveis causas do acidente *(infográfico)*

Acidente matou grupo de pensionistas ‘tricoteiras’

O nome certo do que ocorreu em SP é crime *(artigo assinado, opinião)*

Na reforma, bombonnière veio primeiro *(idem)*

Inúteis, avisos de segurança permanecem *(idem)*

Resumo: manchete, dois subtítulos, mais seis títulos. Três matérias opinativas. Rodapé com chamadas para outros assuntos.

OESP D2

Mortos passam de 190 e MP pede interdição de Congonhas

(Foto dos bombeiros retirando corpo dos escombros)

Procuradores alegam que fechamento é crucial para garantir segurança *(subtítulo)*
Avião estava rápido para parar, lento para voar

Para Lula, acidente não tem ligação com a crise

Vítimas do vôo 3054 – Tricoteiras protestavam contra calote

(foto de aposentadas que lutavam pelo recebimento de direitos)

Família viajou separada: mãe e filho morrem
Deputado pediu para mudar de vôo

Resumo: manchete, subtítulo, cinco títulos. Nenhum claramente opinativo. Rodapé com chamada para outros assuntos.

FSP D3

Avião da TAM tinha falha na frenagem*(Foto de pessoas dentro de ônibus observando o local da tragédia)*

* Defeito identificado no dia 13 em peça que ajuda a frear não é ‘obstáculo ao pouso’, diz empresa * Quantidade de vôos operados por hora em Congonhas cairá de 44 para 33, afirma Infraero (*subtítulos*)
 Sobem para 196 os mortos no acidente
 Assessor de Lula faz gesto de ‘indignação’
 Falta coordenação ao sistema aéreo (*artigo assinado, opinião*)
 Congonhas era a porta de um sonho (*idem*)
 Anos de erros chegaram até nós (*idem*)

Resumo: manchete, dois subtítulos, cinco títulos sobre o acidente, mais um sobre economia, mais um quadro com notícias dos Jogos Panamericanos – três títulos. Rodapé com chamadas para outros assuntos. Foto de atleta da equipe feminina de vôlei após derrota para Cuba. Notícia sobre mudança na TR para tornar poupança mais atraente.

OESP D3

Airbus da TAM voava com defeito no freio aerodinâmico*(Foto de técnicos fazendo reparos na mureta destruída no acidente)*

Avião tinha problemas no reverso, mas empresa garante ter seguido normas (*subtítulo*)
 A dor das famílias (*três fotos—espera de informações, missa e enterro*)
 Assessores de Lula comemoram a notícia (*foto de gesto obscuro e sorriso*)
 Serra pede providências ao Planalto
 O acidente entre aspas (*editorial, opinião*)

Resumo: manchete, subtítulo, três títulos sobre o acidente. Rodapé com chamadas para outros assuntos. Quadro sobre Jogos Panamericanos, com destaque para a derrota do vôlei feminino. Notícia sobre crescimento do PIB chinês.³

³ No D3 surgem, ainda timidamente, outros assuntos nas primeiras páginas. A ênfase monocausal se desloca das deficiências de Congonhas (descaso e incompetência do governo) para a falha mecânica na aeronave (culpa da TAM e do fabricante do aparelho). Persiste a crítica às autoridades, agora centrada na insensibilidade do assessor de Lula, Marco Aurélio Garcia, que comemorou a transferência de responsabilidade para outros atores da tragédia.

FSP D4

Governo limita uso de Congonhas*(Foto de manifestantes deitados, representando os mortos, no saguão do aeroporto de Porto Alegre, em ato pacífico de protesto)*

* Com proibição de escalas, fretamentos e charters no aeroporto, quantidade de vôos deve cair até 40% * Três dias após tragédia, Lula pede que se evitem julgamentos ‘precipitados’; SP terá novo aeroporto (*subtítulos*)
 Principais medidas (*quadro*)
 Documento da Anac orienta uso de reversores em pista molhada
 Familiares de vítimas pedem demissão do assessor de Lula
 Vôo tinha mais um passageiro
 É seguro voar no Brasil? (*debate, opinião*)
 É insensato falar em insegurança no sistema aéreo (*artigo pró*)
 Público é iludido e colocado em risco desnecessário (*artigo contra*)
 Diretor da Anac deu consultoria a empresas aéreas (*coluna assinada*)
 Honra ao mérito (*foto-legenda, condecoração de presidente da Anac*)

Resumo: manchete, dois subtítulos, oito títulos. Canto esquerdo de página (1/2 por 2 colunas com morte do senador Antônio Carlos Magalhães – foto) e Jogos Panamericanos (foto e quadro) mais chamadas para outros assuntos.

OESP D4

São Paulo terá 3º aeroporto e Congonhas, menos vôos

Após 10 meses de crise na aviação, governo finalmente anuncia medidas (*subtítulo*)
 Principais providências – Menos vôos; Vôos internacionais; Terceiro aeroporto (*quadro*)
 Honra ao mérito (*foto legenda de cinco colunas por meia página; ministro da aeronáutica condecora presidente da Anac*)
 Falha no freio não explica acidente
 Tragédia foi causada por mais de um fator, afirmam especialistas (*subtítulo*)
 “Parece que estão tripudiando em cima da memória de Mariana”
 Maurício Pereira, pai de vítima do acidente, ao comentar gestos de Marco Aurélio Garcia (*subtítulo*)
 Oposição cobra demissão de auxiliar de Lula
 Uma verdade inconveniente (*editorial*)

Resumo: manchete de cinco colunas (pela primeira vez desde o D1), subtítulo, quadro, foto-legenda, quatro títulos noticiosos e um opinativo. A sexta coluna é dedicada a ACM (foto) e chamadas para outras notícias. O rodapé (também em cinco colunas) vai para um quadro dos Jogos Panamericanos.⁴

Em média, ambos os jornais publicam 50 a 60 páginas editoriais naquela semana. Esse é um espaço fora da normalidade nas coberturas temáticas

FSP D5

Paulistano defende Congonhas, mas com mudanças

Datafolha mostra que só 26% pedem desativação; 51% dos moradores da região do aeroporto são contra o fechamento (*subtítulo*) Os paulistanos e a crise aérea (*pesquisa Datafolha, infográfico*)

Têm muita responsabilidade pela crise aérea Infraero, 71%; Governo federal, 59%; Companhias aéreas, 52%; Aeronáutica, 49%; Controladores de voo, 42%; Pilotos, 24%.

Maior parte avalia Lula como ruim ou péssimo na condução da crise

43% ruim/péssimo; 36% regular; 19% ótimo/bom; 3% não sabe.

O que deveria ser feito com Congonhas?

Continuar funcionando com menos vôos, 34%; Ser fechado temporariamente 29%; Ser fechado definitivamente, 26%; Funcionar normalmente, 7%.

20% dos paulistanos costumam viajar de avião; 84% dos que temiam voar agora têm mais medo.

⁴ No D4 o tema começa a dividir espaço com outros assuntos na primeira página. É o primeiro dia com manchete de cinco colunas, sem foto relacionada com o acidente. Os desdobramentos da pauta, tais como identificação de corpos, sepultamentos, descoberta das caixas pretas, pronunciamentos dos atores envolvidos, troca de acusações, transferência de responsabilidades, ação das CPIs que investigam a crise aérea, entre outros, continuam a ocupar grande espaço nas páginas internas.

Pane em Manaus suspende vôos
Aviação está em colapso porque bagunça dá lucro (*artigo, opinião*)
Manual da TAM recomenda usar reversor sempre
Índex/tragédia em Congonhas (*chamada para matérias em páginas internas*)
Congonhas passa do glamour a palco de desastres – Mais! (*caderno dominical*)
Professora morta em acidente ia adotar órfã de 3 anos p.C6
Caixa preta enviada aos EUA não era a verdadeira p.C4

Resumo: manchete, subtítulo, seis títulos no infográfico, três títulos isolados. Terço inferior esquerdo da página, quatro colunas com quadro do PAN e chamadas para outros assuntos do dia.

OESP D5

Sistema aéreo falha de novo e caos volta aos aeroportos

Apagão no Cindacta de Manaus desorganiza rotas nacionais e internacionais (*subtítulo; foto de 1/3 de página por 5 colunas: interdição da pista de Congonhas*)

Caixa preta enviada aos EUA era só um gravador (*título*)

A verdadeira foi encontrada no galpão da TAM (*subtítulo*)

Vítimas da tragédia – As últimas horas antes do voo 3054 (*foto-legenda de avô com adolescentes mortos na tragédia*)

Aviação, um drama mundial (*artigo, opinião*)

E não se fala do que houve antes? (*idem*)

Até aqui, só se viram paliativos (*idem*)

Resumo: manchete, subtítulo, seis títulos, sendo três sobre matérias de opinião; coluna da direita com cinco chamadas para assuntos diversos; rodapé *idem*.⁵

Subversão nas páginas internas

Por economia de espaço, apresentamos aqui apenas um resumo da análise da cobertura do acidente nas páginas internas

⁵ Nas edições de domingo, à medida que diminui a comoção, aprofunda-se o esgotamento do factual e começam a entrar na agenda pautas derivadas, que acentuam as contradições sobre “a causa” do acidente.

dos jornais. Tanto OESP como a FSP dividem-se em cadernos editoriais habituais e eventuais. O primeiro caderno, em ambos os veículos (média de 12 a 16 páginas), traz o noticiário político nacional, notícias internacionais, ciência, meio ambiente, páginas de opinião e colunas. Os demais se dividem da seguinte forma:

FSP: Cotidiano (incluindo esportes) – Diheiro – Folha Ilustrada. Em certos dias, Esportes sai em caderno separado.

OESP: MetrÓpole – Economia e finanças – Esportes – Caderno 2.

Ambos publicam cadernos temáticos semanais (Turismo, Informática, Culinária) descartados na análise.

Em média, ambos os jornais publicam 50 a 60 páginas editoriais durante a semana, entre limpas e “suja” (com anúncios). Vale observar que este é um espaço fora da normalidade nas coberturas temáticas. Um tema como o acidente em Congonhas provocou compreensível alteração neste padrão. Em primeiro lugar, como vimos, o assunto tomou as primeiras páginas quase integralmente do D1 ao D5. Na estrutura interna dos jornais, observa-se a mobilização dos cadernos Cotidiano (FSP) e MetrÓpole (OESP) para atender às exigências da pauta.

Além de ocupar quase todo o espaço dos mencionados cadernos, a cobertura provoca aumento significativo do número de páginas e alteração na feição gráfica dos mesmos. No D1, títulos garrafais e enormes fotos caracterizam as edições. Surgem infográficos reproduzindo o acidente. FSP dedica 10 das 16 páginas de Cotidiano ao assunto; no MetrÓpole, de OESP, são 14 em 16.

O tom geral das matérias é informativo, mas deixa uma pergunta no ar: qual a “causa” da catástrofe? Ambos os jornais criam um selo, que se repete no alto das páginas, para identificar o assunto. A escolha revela uma sutil diferença de posição editorial. FSP – “tragédia em Congonhas”; OESP – “tragédia anunciada”. O selo de OESP expressa o sentimento latente de significativa parcela da opinião pública, segundo o qual o acidente poderia ser evitado se as autoridades tives-

sem tomado medidas cabíveis para conter a crise aérea.

A seguir, um resumo do espaço ocupado pelo assunto nos cadernos analisados (Cotidiano – FSP e MetrÓpole – OESP). A primeira cifra indica o número de páginas da cobertura; a segunda, o número de páginas do caderno.

D1:	FSP	10/16	OESP	14 /16
D2:	FSP	9,25/12	OESP	12,5/16
D3:	FSP	17/18	OESP	20/20
D4:	FSP	18/20	OESP	13/16
D5:	FSP	9/12	OESP	14/16

O quadro acima mostra que o assunto atingirá no D3 um pico de espaço. Nesse dia, um fato novo realimenta a cobertura. “Avião da TAM tinha falha na frenagem”, manchete que exhibe o *raciocínio monocausal* da FSP. OESP não deixa por menos: “Airbus da TAM voava com defeito no freio aerodinâmico”. A revelação, em vez de aliviar a pressão sobre o governo, desviando a “culpa” para a TAM ou para a Airbus, aumenta as críticas às autoridades. No D2, ao tomar conhecimento da notícia pelos jornais televisivos da noite, o assessor especial do presidente Lula, Marco Aurélio Garcia, comemora com gestos inadequados a “inocência” do governo. Flagrado pela câmera de um atento cinegrafista em uma janela indiscreta, Marco Aurélio torna-se alvo da ira nacional.

A atitude do assessor especial reflete a visão reducionista que, até então, incide sobre o assunto e impregna a cobertura. Busca-se uma causa e um culpado. No primeiro momento, as condições da pista sob chuva e o excesso de tráfego em Congonhas surgem como explicações inquestionáveis (falha das autoridades); no D3 a culpa resvala para a companhia (TAM) e para o fabricante da aeronave (Airbus). Surgem desconfianças sobre a atuação dos pilotos. Constatase que os formadores de opinião e os políticos do poder constituído raramente aplicam a razão complexa, multicausal, para elaborar os sentidos do acontecimento social.

No D4 os jornais estampam a primeira manifestação pública do presidente Lula sobre o caso, feita na noite da véspera.⁶ A postura presidencial gera uma enxurrada de críticas em matérias opinativas. Ao mesmo tempo, OESP começa a trabalhar com a *multicausalidade* (pensamento complexo). A consulta a especialistas indica que inúmeros fatores contribuem para um acidente de tal magnitude: controle de tráfego aéreo, manutenção do aparelho, condições da pista sob chuva, adequação do aeroporto para o tipo de operação, hesitação dos pilotos, enfim, um sem número de circunstâncias estariam por trás da tragédia. Vale salientar que uma das ferramentas fundamentais do aprofundamento da cobertura, a consulta a fontes especializadas, aparece depois de a mídia insistir na causalidade única, ou seja, um dos graves equívocos da informação jornalística. Afinal, em qualquer acontecimento com implicações danosas ou em qualquer acontecimento do cotidiano incidem múltiplos fatores, e não o bandido da história.

A partir do D5 a cobertura vai perdendo intensidade, mas se mantém viva nas páginas de ambos os jornais nas semanas seguintes. Para efeito de controle, analisamos mais três edições. No D3-1, que marca um mês do acidente, tanto FSP como OESP chamam o assunto na primeira página, mas os principais temas do dia são o temor de uma crise generalizada nos mercados financeiros globais e o processo contra o presidente do Senado, Renan Calheiros. No caderno Cotidiano, da FSP, o acidente rende três chamadas de capa (mas não o título principal) e três páginas sujas num total de doze, com os seguintes títulos: “Anac usou norma inexistente contra restrição a Congonhas” e “Infraero estuda construir ‘atoleiro’ em Congonhas”; “Sobram dor e indignação após 30 dias, diz irmão de vítima”. Em Metrópole, de OESP, o assunto ocupa duas páginas em doze, sendo

uma limpa, com quatro matérias distintas. Títulos: “Cumbica: pista fechada por 3 meses”; “Manifestações lembram 1 mês da tragédia da TAM”; “Gaudenzi começa a mudar cúpula da Infraero”; “Estatal será vigiada de perto pela CGU” (*retranca*). Na página suja: “Anac enviou norma ‘extra-oficial’ à Justiça”. A destacar o fato de que FSP já não coloca chapéu nas matérias; OESP trocou “tragédia anunciada” por “crise aérea”.

No D5-1, 7 de setembro de 2007, data significativa por marcar a alta hospitalar de Valdiney Murici, funcionário da TAM-Express, último ferido no acidente que ainda permanecia internado, o assunto já não está nas primeiras páginas. Manchete de FSP: “Planalto trabalha para salvar Renan”; OESP: “Inflação oficial dobra com alta de alimentos”. A morte do tenor Luciano Pavarotti aparece, em ambos os diários, como segundo item mais importante. O Cotidiano, da FSP, dá duas páginas sujas sobre a tragédia, com os seguintes títulos: “Para gerente da Anac, norma que restringe vôos vigorava”; “Último ferido no acidente da TAM recebe alta”; “Ex-secretária da Previdência de FHC comandará aviação”. Metrópole, de OESP, sob o chapéu “crise aérea”, dá como chamada de capa: “Leur Lomanto sai da Anac; só restam 2 da antiga diretoria”. E em uma página interna, suja: “Lomanto deixa Anac; brigadeiro é indicado”; “Passou o susto, 50 dias depois da tragédia”; “Para gerente da agência, norma proibia pouso em Congonhas”; “TAM terá de indenizar família em 1,2 milhão”.⁷

No D5-6, 12 de setembro de 2007, aparece no Cotidiano da FSP uma solitária notícia sobre o assunto: “TAM e Gol são suspeitas de usar norma falsa”. Em Metrópole, de OESP, duas matérias: “Anac só vai autorizar helipontos em SP com aval da Prefeitura” (*sob o chapéu ‘aviação’ e remotamente ligada ao caso*); e “Gol usou norma da Anac na Justiça para manter liberação de Congonhas” (*relacionada com o acidente, mas sem o chapéu ‘crise aérea’*).

⁶ Até então o presidente se mantivera calado, ao contrário do governador de São Paulo, José Serra, e do prefeito municipal, Gilberto Kassab, que foram para o local do acidente logo após tomarem conhecimento do fato. Tal atitude se refletiu de imediato em aprovação da população paulistana.

⁷ Matéria relativa a outro acidente, ocorrido em 1983.

Desdobramentos da cobertura

Suspendemos o exame minucioso da representação do acidente em OESP e FSP, momento em que o assunto deixa de monopolizar as primeiras páginas dos veículos analisados. A cobertura dos fatos relacionados ao voo JJ-3054 da TAM, porém, se mantém até o momento em que os dados coletados foram sistematizados no presente texto, exatos dois meses após a tragédia. No decurso desse tempo, como seria de esperar, o tema continuou a ocupar grandes espaços nos jornais analisados e na mídia em geral, mas, à medida que o impacto emocional se dissipa, abrem-se pautas conexas que desnudam a crise do setor aéreo brasileiro e, por extensão, as deficiências da infra-estrutura do país. A seguir, a título de exemplo, alguns dos itens que entram com força na agenda jornalística a partir da segunda semana de cobertura.

Atuação dos órgãos responsáveis pela aviação civil no país. A imprensa começa intenso trabalho investigativo sobre a Anac. A agência é acusada de priorizar os interesses das companhias aéreas em detrimento dos consumidores. Surgem suspeitas de corrupção contra diretores da Anac, que autorizaram a transformação de Congonhas no aeroporto mais movimentado do país.⁸ A atuação da Infraero, estatal responsável pela administração aeroportuária, também é colocada em questão. Principal acusação: a empresa investiu em melhoramentos nos terminais de passageiros em detrimento da segurança (manutenção e ampliação das pistas, reequipamento dos sistemas de controle de voo). Motivo: obras de engenharia civil facilitam o superfaturamento. A Força Aérea também entra na dança por não conseguir debelar a revolta

⁸ Reformado para atender a 12 milhões de passageiros/ano, Congonhas tornou-se o principal aeroporto do país, contabilizando 18 milhões de passageiros em 2006. O número ideal de pousos e decolagens/hora calculado em 36 registrou, em 2007, a média de 44 operações nos picos de movimento. Atendendo a interesses econômicos das companhias, a Anac autorizou a sobrecarga, descuidando da segurança.

dos controladores (sargentos da Aeronáutica e funcionários civis) após o acidente do Gol-1907, em setembro de 2006.

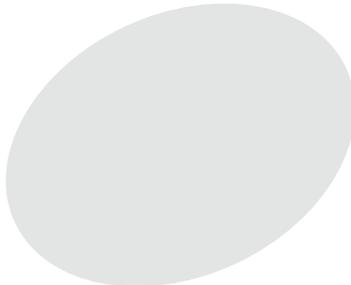
As comissões de inquérito no Congresso. As investigações sobre o apagão aéreo em curso na Câmara e no Senado Federal, que até então transcorriam em clima morno, ganham destaque com a tragédia. A mídia passa a cobrir com lupa os movimentos dos deputados e senadores em torno do assunto.

A consulta a fontes especializadas aparece depois de a mídia insistir na causalidade única, que é um dos graves equívocos da informação jornalística

A crise no âmbito do governo. Também ganham corpo na agenda as repercussões da crise na esfera do poder executivo. Apesar das pressões, o assessor especial Marco Aurélio Garcia escapa da degola, mas o decano do ministério, Waldir Pires, 81 anos, antigo militante de esquerda, titular da pasta da Defesa (e, tecnicamente, chefe das Forças Armadas, responsável pelo controle aéreo nacional), sai de cena no dia 25 de julho, substituído pelo jurista Nelson Jobim, ex-deputado, ex-ministro do governo FHC, ex-presidente do Supremo Tribunal Federal, que assume “com carta branca”. A atuação de Jobim é fulminante. Ele é o primeiro membro do alto escalão do governo federal a visitar o local do acidente. Desautoriza a ministra Dilma Rousseff, da Casa Civil, que anunciara algumas medidas para o setor. Cabeças começam a rolar. Cai o presidente da Infraero. Três diretores da Anac, detentores de mandato, e portanto indemissíveis, não resistem às pressões e pedem afastamento do cargo. Enfim, uma sucessão de fatos políticos de dar água na boca para os profissionais de imprensa.

Prosseguem as histórias de conteúdo humano. O lado dramático da tragédia continua a ser explorado pela mídia. Familiares queixam-se de descaso das autoridades e da companhia. Ocorrem movimentos de protesto da sociedade civil em Porto Alegre e São Paulo. O acidente da Gol, de setembro de 2006, volta a receber atenção da imprensa.

Só a partir do terceiro dia a cobertura passa a registrar a complexidade do assunto, ultrapassando assim o reducionismo do senso comum



Fatos novos alimentam a pauta. O desdobramento dos acontecimentos fornece material para a continuidade da cobertura. Destacam-se, entre outros:

- A queda do Ministro da Defesa, Waldir Pires, e a posse de Nelson Jobim;
- Pressão do novo ministro sobre a diretoria da Anac e Infraero. A novela das demissões (Infraero, 6/8; Anac, 24/8);
- Primeiras providências (avanços e recuos – novo aeroporto; medidas concretas – obras nas pistas de Congonhas e Guarulhos, revisão da malha);
- As agências reguladoras de serviços públicos em discussão;
- Implosão do prédio da TAM (6/8); e
- Reação do governo aos protestos (Movimento “Cansei”).

● A questão das caixas pretas

A atitude da mídia diante do conteúdo das gravações que registram os últimos momentos antes do choque merece atenção especial. Havia, por parte das autoridades responsáveis pelas investigações, o temor de

vazamentos sensacionalistas. O brigadeiro Jorge Kersul, diretor do Cenipa – Centro de Prevenção de Acidentes Aéreos, da FAB, sustentava que o sigilo preserva a integridade da investigação, cujo objetivo não é apontar culpados, mas apurar as causas do desastre para evitar sua repetição futura. A imprensa, por seu lado, insistia na busca de todas as informações disponíveis para denunciar eventual encobrimento de responsáveis. Esta era também a atitude das comissões de inquérito, em especial da Câmara.

O conteúdo das caixas pretas acabou vindo a público, os últimos diálogos entre os pilotos foram transcritos, mas as emissoras de rádio e televisão, se tiveram acesso ao material sonoro (o que é bastante provável), não o puseram no ar, postura ética elogiável, ao contrário de um caso ocorrido em 1982, quando os gritos de terror na cabine de comando foram reproduzidos nos principais telejornais do país.⁹ Ponto, também, para a TV Cultura, de São Paulo, que tendo gravado o salto fatal de uma jovem do segundo andar do prédio da TAM atingido pelo avião, não divulgou as imagens por considerá-las chocantes e sem interesse jornalístico.

Outros itens poderiam ser arrolados, mas os mencionados bastam para dar uma idéia do efeito da tragédia no desencadear de uma das mais intensas e extensas coberturas jornalísticas dos últimos tempos na imprensa brasileira. Terá essa verdadeira blitz midiática resultado em ganhos significativos para a sociedade? Ou, ao contrário, a mídia “oportunista e conservadora”, como acusam alguns, se limitou a vampirizar a tragédia com o objetivo de maximizar lucros, aproveitando-se ainda para arranhar a imagem do governo?

● A complexidade da questão ou a questão da complexidade

Analisemos o quadro com o possível distanciamento crítico. No primeiro momento,

⁹ Junho de 1982. Acidente com um Boeing 727-200 da Vasp na Serra de Aratanha, a 30 quilômetros de Fortaleza, Ceará, com a morte de todos os 137 ocupantes do aparelho.

a cobertura carregou nas tintas emocionais (imagens do avião descontrolado, prédio em chamas, desespero das famílias, perfil das vítimas, identificação dos corpos). Ao mesmo tempo, a mídia difundia a idéia da “tragédia anunciada”. A “causa” do acidente seria a incompetência do governo no gerenciamento da crise aérea. A queda do Boeing da Gol em setembro de 2006, matando 154 pessoas, e os sucessivos episódios de caos nos aeroportos reforçavam uma explicação simplista, mas convincente, atribuindo a “culpa” da tragédia às autoridades. De início, tanto OESP como a FSP seguiram esta trilha. Só a partir do D3 a cobertura começa a registrar a complexidade do assunto, trazendo para a agenda temas que ultrapassam o reducionismo do senso comum.

Não menos reducionista é a atitude de políticos governistas, como o assessor Marco Aurélio Garcia, que comemorou a possível falha no sistema de freios do avião diante de uma câmera que representava o olhar da sociedade. O próprio presidente Lula, em seu primeiro pronunciamento oficial, procuraria desvincular o acidente da atuação dos órgãos públicos ligados ao setor aéreo. Já o deputado Raul Pont, figura de proa do PT, ex-prefeito de Porto Alegre, denunciaria a “vergonhosa exploração da mídia”, atribuindo o tom do noticiário a um complô de direita para desestabilizar o governo.

À medida que novos dados começam a irrigar a cobertura, vai se tornando clara a complexidade da questão – ou a questão da complexidade. O tom emocional cede passo a uma apuração mais ampla, bem informada e racional das pautas. A discussão obriga o governo a enfrentar a crise aérea que se arrastava há quase um ano. Sem as investigações promovidas pela imprensa, provavelmente órgãos como a Anac e a Infraero não teriam passado por drásticas reformulações e diretores sob suspeita não seriam afastados. Nesse sentido, com todas as suas imprecisões, equívocos e exageros, a mídia prestou inestimável serviço à sociedade. A pergunta que fica no ar é: tal constatação basta para caracterizar a mídia como “serviço público”?

Se entendermos “serviço público” como um bem essencial prestado ao conjunto da população pelo Estado (Segurança, Saúde, Justiça, Educação) ou ente privado por delegação estatal (Telefonia, Transporte Público, Energia), a resposta só pode ser negativa. Numa sociedade democrática, é impensável que o governo tutele o direito à informação, do modo como, por exemplo, monopoliza a prestação da Justiça. Não parece admissível que o poder público exerça algum tipo de controle prévio sobre a circulação de idéias e opiniões, ao contrário do que faz, por meio de agências reguladoras, com as empresas que exploram concessões estatais. Dessa forma, é preciso definir mais claramente o que se entende por “serviço público” antes de enquadrar a mídia, especialmente veículos impressos, em tal categoria.

De outro lado, não há como negar que jornais, revistas, emissoras de rádio e televisão privadas se estruturam empresarialmente, estando, portanto, sujeitos às regras de mercado que regem as organizações industriais, comerciais e financeiras nas sociedades capitalistas. Nesse sentido, não seria inadequado, muito menos pejorativo, qualificar um jornal como fábrica de notícias. Fica em suspenso a questão dos direitos do consumidor diante da qualidade do produto posto à venda.

Alguns anos atrás, a *Folha de S.Paulo* cunhou um *slogan* que marcou uma grande virada em sua história. Para sugerir que não servia a interesses políticos ou econômicos, o jornal se declarava “de rabo preso com o leitor”. Ora, tal posição, que com diferenças de tom integra a declaração de princípios dos grandes jornais nas sociedades democráticas, expressa uma realidade inescapável. Os veículos, ao representar o mundo, refletem opiniões, sentimentos e desejos de quem os produzem (jornalistas) e explora (proprietários), mas também de seu público. O resultado dessa dinâmica de forças é sempre contraditório e probabilístico. Não há como negar que a audiência da FSP ou de OESP coincide, em grande parte, com os 6% de usuários do transporte aéreo no Bra-

sil, um segmento da cidadania que aprovou e incentivou o tom da cobertura. Já a maior parte da população brasileira, que não lê jornais, não anda de avião e ouviu apenas ecos distantes a tragédia, provavelmente condena as críticas a um governo que, com seus programas assistenciais, melhorou a vida dos pobres e miseráveis.

Muito se tem discutido no Brasil ultimamente a posição da grande imprensa em relação ao governo federal. Como pode um presidente reeleito com expressiva maioria e que, após quase seis anos no poder, goza de confortáveis índices de aprovação, sofrer tantas críticas? Estarão jornais como FSP e OESP, ou a Rede Globo de Televisão, ou a revista *Veja* metidos num conluio para depor um presidente eleito dentro das regras democráticas? Intelectuais de peso como a filósofa Marilena Chauí (USP) e o cientista político Fábio Wanderley Reis (UFMG) defendem essa tenebrosa teoria conspiratória.

É inegável que Lula tem o apoio da maioria dos eleitores brasileiros. Mas a análise desse apoio revela significativas diferenças por categoria de renda, escolaridade e região do país. Em outras palavras, os segmentos beneficiados por programas assistenciais que atenuaram suas carências (o “andar de baixo”, na expressão do jornalista Elio Gaspari), apóiam o governo. Já os estratos mais altos, sob o peso de uma carga tributária crescente sem contrapartida de serviços públicos de qualidade, tendem a opor-se ao governo. Esse é o discurso que está na boca da classe média: pagamos impostos escandinavos e temos serviços públicos africanos. Na verdade, dadas as seculares distorções na estrutura econômica do país, a carga tributária é hoje instrumento de transferência de recursos do “andar de cima” para o imenso contingente de cidadãos que não consegue gerar renda com seu próprio trabalho. O assistencialismo gera corrupção, clientelismo, paternalismo, fraude eleitoral, acomodação e inúmeras outras seqüelas perversas, mas não há, no momento, melhor alternativa para o fosso que separa ricos e remediados de pobres e miseráveis em nosso país. Em outras

palavras, não faz o menor sentido comparar o Brasil com a Suécia.

Numa sociedade capitalista, pautada pelas regras e tensões de mercado, a notícia é um “produto à venda”, não material, mas simbólico. Se, por um lado, a mídia, dada sua estrutura empresarial, vive de faturamento, por outro lado, produz significados sobre a realidade e esse processo está estritamente ligado ao consumidor da informação. O número e a qualidade dos leitores que cada veículo consegue conquistar lhe asseguram identidade e circulação. Explica-se, portanto, que a grande imprensa brasileira reflita a opinião e os anseios de seus consumidores. A tragédia de Congonhas impacta um segmento da população que utiliza o transporte aéreo, tem queixas do governo e compra jornais. Pensar a questão por este ângulo talvez nos leve a entender melhor por que o acidente com o voo 3054 da TAM, no dia 17 de julho de 2007, desencadeou a cobertura que foi objeto de análise no presente trabalho.

Não se pode omitir outro dado de “eficiência” jornalística, esse sim para além dos segmentos de classe social e poder aquisitivo. O fator morte e tragédia coletiva não se circunscrevem aos usuários de avião. Trata-se de símbolos arquetípicos que comovem a todos. Entre os significados que compõem a informação jornalística, a força decisiva provém dos arquétipos. No caso, a morte trágica. Os significados decorrentes da elaboração simbólica que estrutura os fatores causantes do acidente representam uma competência da razão complexa – deficitária no jornalismo. As forças político-econômicas que determinam rumos editoriais quase sempre são visíveis. Mas os críticos que se apegam exclusivamente a esses vetores da indústria cultural não percebem quão complexa e probabilística é a operação vista por dentro.

Dito isto, persiste a pergunta: devemos encarar o jornalismo como serviço público ou fábrica de notícias? A proposta do texto aqui apresentado não é responder a essa questão, mas trazer a lume elementos concretos para o eventual enriquecimento de um debate que tão cedo não chegará

a conclusões definitivas. A cobertura em questão, estudada na sua intensidade e na trajetória de continuidade, aflora oscilações de aprendizado. Nem total atrofia de complexidade, nem excessos sensacionalistas perante a humanização da tragédia, nem panfletarismo denunciante se mantêm como valores desse longo discurso jornalís-

tico. A imprensa e demais meios dialogam entre si e com seus leitores, ouvintes, telespectadores, internautas, e vão encontrando, no cenário das instituições democráticas, o *diálogo possível*, que, por sua vez, traz retorno ao investimento empresarial, inquieta o poder político e traz conseqüências positivas para a sociedade.

Referências

CARNEIRO, M. (org). *Minorias silenciadas: história da censura no Brasil*. São Paulo, Edusp/Fapesp/Imprensa Oficial de São Paulo, 2002.

DINES, Alberto. *O papel do jornal*. Rio de Janeiro, Artenova, 1974.

INNERARITY, Daniel. *A transformação da política*. Lisboa, Teorema, 2002.

MEDINA, Cremilda. *Notícia, um produto à venda: jornalismo na sociedade urbana industrial*. 2ª ed., São Paulo: Summus, 1988.

_____. *Entrevista, o diálogo possível*. 5ª ed., São Paulo: Ática, 2008.

_____. *A arte de tecer o presente: narrativa e cotidiano*. São Paulo: Summus, 2003.

_____. *Ciência e sociedade: mediações jornalísticas*. São Paulo: Estação Ciência/CCS/USP, Novo Pacto da Ciência 8, São Paulo, 2005.

_____. *O signo da relação: comunicação e pedagogia dos afetos*. São Paulo: Paulus, 2006.

MELO, José Marques de. *Estudos de jornalismo comparado*. São Paulo: Pioneira, 1972.

MERTON, Robert K. *Sociologia, teoria e estrutura*. São Paulo: Mestre Jou, s/d.

MORIN, Edgar. *Introdução ao pensamento complexo*. Lisboa: Publicações Instituto Piaget, 1989.