



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA
DEPARTAMENTO DE ARTES E HUMANIDADES
COMUNICAÇÃO SOCIAL/ JORNALISMO**

**ACIDENTE DA TAM: ANÁLISE DAS
REPRESENTAÇÕES DISCURSIVAS NA FOLHA DE SÃO
PAULO**

**Dayana dos Santos Silva
Orientadora: Prof.^a Dr.^a: Maria Carmem Aires Gomes**

**VIÇOSA
MINAS GERAIS – BRASIL
DEZEMBRO/2007**

DAYANA DOS SANTOS SILVA

**ACIDENTE DA TAM: ANÁLISE DAS
REPRESENTAÇÕES DISCURSIVAS NA FOLHA DE SÃO
PAULO**

Monografia apresentada como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Bacharel em Comunicação Social com habilitação em Jornalismo.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria Carmem Aires Gomes

**VIÇOSA
MINAS GERAIS – BRASIL
DEZEMBRO/2007**

*Especialmente aos meus pais, pelo amor incondicional,
exemplo de fé, força, luta, dedicação, pelos valores tão
sólidos que me fazem seguir e lutar, sempre.*

Agradecimentos

Agradeço a Deus e Nossa Senhora Aparecida, por me guiarem por mais essa etapa da minha vida, por me fazer ter forças e acreditar, mesmo quando os obstáculos pareciam intransponíveis.

A minha mãe Alice e meu pai Donizeti, por serem o alicerce dos meus sonhos, de todo o meu crescimento, por me darem a oportunidade de lutar pela vida, sem medirem esforços para isso, todo o retorno não retribuirá tanto amor. Obrigada imensamente!

Ao Diego e Douglas, meus queridos irmãos, pela admiração, exemplo, apoio, amor, por serem minha fiel torcida!

A toda família, pelas palavras certas, sempre de fé e conforto, agradeço pela torcida, amor e zelo.

Em memória do meu querido avô Pedro, pelas lembranças guardadas com amor e carinho.

A minha querida avó Paula, pela lição de vida, pela fortaleza, por me ensinar a ter fé, a acreditar na beleza da vida, pelo amor incondicional. Sei que de alguma forma estará para sempre comigo, me guiando em todos os momentos da minha vida! Obrigada minha avozinha! Te amo eternamente!

Aos amigos com quem compartilhei “os melhores anos da minha vida”, em especial a Viviane e Marcelle, pela irmandade, companheirismo e força durante esses anos, sem vocês tudo teria sido mais difícil! Obrigada!

A Viçosa! Pelas Alegrias, pelas tristezas, por me ensinar que posso sempre ir muito além do que eu poderia imaginar!

A minha querida professora e orientadora Maria Carmem, pela dedicação, por me passar o amor pelas letras. Obrigada!

“Não ir do discurso em direção a um núcleo anterior e oculto, em direção a um pensamento ou a uma significação que se manifestariam nele; mas, a partir do próprio discurso de sua aparição e de sua regularidade, chegar as suas condições externas de possibilidade”.

Michel Foucault

Banca Examinadora

Maria Carmem Aires Gomes (Orientadora)
Professora Adjunta da Universidade Federal de Viçosa - UFV
Mestre e Doutora em Estudos Lingüísticos pela Universidade Federal de
Minas Gerais - UFMG

Soraya Maria Ferreira Vieira
Professora Adjunta da Universidade Federal de Viçosa
Mestre e Doutora em Comunicação e Semiótica pela PUC-SP

Juliano Pires
Professor substituto da Universidade Federal de Viçosa - UFV
Mestre e Doutorando em Estudos Lingüísticos pela UFMG-MG

O presente trabalho teve como enfoque principal a Análise de Notícias e Reportagens veiculadas no Jornal Diário Impreso de maior circulação do Brasil, a Folha de São Paulo, acerca do acidente aéreo da TAM, ocorrido no dia 17 de Julho de 2007, no Aeroporto de Congonhas de São Paulo.

Diante do cenário mercadológico em que se insere atualmente a produção de notícias, fez-se um paralelo acerca de questões éticas e de compromisso social do jornalismo frente às questões de venda da notícia-produto. Constituíram-se nos principais temas das discussões, mitos de objetividade, e o fazer-jornalístico na construção do jornalismo diário. Traçou-se o histórico acerca do Jornalismo Diário Impreso, além de ter sido tratado detalhadamente, o histórico e principais influências em relação aos Estudos Discursivos Críticos; utilizados como instrumentos de análise do *corpus*. A metodologia utilizada configurou-se nos parâmetros de Descrição, Interpretação e Explicação desenvolvidos por Norman Fairclough (1999,2001).

A partir da análise das matérias, verificou-se um jornalismo tendencioso e manipulativo da Folha de São Paulo na construção do fato; fatores mercadológicos foram ultrapassados pelo comprometimento social.

Palavras-Chave: Folha de São Paulo. Acidente aéreo da TAM. Estudos Discursivos Críticos

1 – Introdução.....	9
2 - Estudos Discursivo Críticos.....	12
2.1. Significado Acional Gênero.....	18
2.2. Significado Representacional e Discurso.....	19
2.3. Significado Identificacional Estilo.....	20
3 – Reflexões sobre Jornalismo Impresso.....	23
3.1 - A Folha de São Paulo.....	34
4 –Procedimentos Metodológicos.....	40
4.1. Corpus.....	40
4.2. Categorias Metodológicas.....	40
4.2.1. Descrição.....	41
4.2.2. Interpretação.....	41
4.2.3. Explicação.....	41
5 - Análise dos Dados.....	42
5.1. Gênero: Notícias e Reportagens.....	42
5.2. Significado Representacional e Discurso.....	45
5.2.1. Vozes no Discurso e Interdiscursividade.....	45
5.2.2. Utilização de Discurso Direto.....	47
5.2.3. Agente da Passiva e Construção Ativa: responsabilização.....	49
5.3 Significado Identificacional.....	51
5.3.1. Presunções valorativas.....	51
5.3.2. Modalidade.....	54
5.3.3. Metáforas/ Escolhas Lexicais.....	55
5.3.4. Números.....	56
5.4. Memória Discursiva Contextualização.....	57
5.5. Construção do Heroísmo.....	58
5.6. Construção lexical do acidente.....	59
5.6.1. Crise.....	59
5.6.2. Pior.....	60
5.6.3. Tragédia.....	60

5.7. Domínio Público x Esfera Privada.....	61
6. Considerações Finais.....	64
7. Referências Bibliográficas.....	67
8. Anexos.....	69

O dia 17 de Julho de 2007 foi marco do acidente aéreo com o maior número de vítimas já ocorrido no Brasil. A aeronave Airbus A320 prefixo PR-MBK da companhia TAM Linhas Aéreas concluiria a rota Porto Alegre - São Paulo no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, quando atravessou a Avenida Washington Luís e chocou-se contra o prédio da empresa (TAM Express). A bordo do avião estavam 187 pessoas, 181 passageiros (19 funcionários da TAM, e seis membros da tripulação). Todas as pessoas morreram na colisão, o número de mortos no acidente, incluindo as pessoas que não estavam a bordo foi em torno de 200 pessoas.

Esse fato, se tratando de um acidente de grande impacto, causador da morte de inúmeras pessoas atrai significativamente a cobertura jornalística, os veículos comunicacionais se desfazem de suas programações para a sua cobertura. A busca por furos de Reportagem na tentativa de se desvendar as reais causas do acidente, número de feridos e mortos, localização, empresa responsável são as principais investidas dos repórteres. Porém, o objetivo de noticiá-lo com o maior número possível de informações, se contrasta com a qualidade informacional e respeito ao fator humano, já que se trata de um acontecimento que envolveu muita dor e desespero, principalmente por parte dos familiares das vítimas, as fontes mais abordadas pelos repórteres.

Em se tratando de um fato totalmente inesperado, muitas vezes a cobertura ocorre às pressas, sem checagem das informações ou verificação superficial do que de fato ocorreu. Assim, é possível levantar infundáveis questionamentos acerca da responsabilidade ética e valores sociais, principalmente no que se refere ao fator humano, contrastando-se ao que é veiculado pela mídia no intuito de venda da notícia-produto.

A construção de estratégias discursivas na divulgação do acontecimento apela ao fator emocional do leitor-consumidor, o denominado “efeito manipulativo”. A notícia que deveria ser veiculada de forma a “atenuar os impactos”, utiliza-os justamente como estratégia sensacionalista para a venda do produto-notícia. Filho (apud Angrimani 1995:15), caracteriza sensacionalismo como o grau mais radical da mercantilização da informação, extraindo do fato a sua carga emotiva e apelativa e a enaltecendo-a, assim, fabrica uma nova notícia que a partir daí passa a se vender por si mesma”.

Para Otávio Frias, Diretor Editorial do Jornal Folha de São Paulo:

A estratégia de mercado posta em andamento pela imprensa está firmemente ancorada na estrutura ideológica da notícia (qualquer notícia) e na relação de solidariedade objetiva entre imprensa e público. Em outras palavras...Não é a imprensa burguesa quem instituiu um público sujeito à estratégia de mercado e às manipulações que dela decorrem, mas... É o caráter mercadológico da notícia que institui, numa ponta, a imprensa burguesa, na outra o público burguês, e entre ambos uma simbiose de interesses complementares. (apud Arbex, 2001:144).

As palavras de Otávio Frias remetem ao “fazer jornalístico” da atualidade, em que seu caráter intrinsecamente social é ultrapassado pelas características da lógica mercadológica; ou seja, as grandes empresas midiáticas ao se utilizarem de interesses privados e mercadológicos para a veiculação dos fatos, muitas vezes transformam a notícia em produto, o que compromete fatores éticos e de responsabilidade social.

No caso do jornalismo diário, características regidas pela lógica mercantilista são denotadas quando se observa a prática de produção das notícias; a necessidade de “fechamento do jornal” e a inserção exacerbada de noticiários para o preenchimento das páginas são fatores comprometedores aos critérios éticos e de compromisso social. Para Mouillaud (2002:274), os fatores atuais para a seleção de notícias se baseiam na conquista de leitores-consumidores e veiculação de fatos que não comprometam os interesses econômicos do jornal-empresa.

Em função desta condição mercadológica na qual se encontra o jornalismo atual, julgou-se ser necessário focalizar essa concepção da notícia frente a um acontecimento de elevada repercussão social, ou seja, considera-se a importância dessa pesquisa para a verificação dos valores e discursos apontados pela instância midiática na veiculação de um fato como esse. Considerou-se para tanto, o veículo diário impresso de maior circulação do Brasil, a Folha de São Paulo (FSP). O jornal tem circulação média de 299 mil exemplares em dias úteis e 370 mil aos domingos (www.folha.com.br), o que transparece a elevada influência exercida pelo periódico nos leitores de todo o país, desempenhando papel fundamental na formação intelectual e crítica de milhares de pessoas.

Como a necessidade de veiculação de notícias por um jornal diário influencia no direcionamento das informações? Qual o intuito de persistirem os denominados mitos de objetividade, imparcialidade e neutralidade jornalística frente ao Jornalismo regido pelas leis mercadológicas? A partir desses questionamentos, a pesquisa tratará

especificamente de como a Folha de São Paulo constituiu seu discurso na veiculação das matérias acerca do acidente da TAM, ou seja, a verificação das estratégias discursivas utilizadas pelo jornal no trato dado ao fator humano.

Este capítulo explanará as principais influências históricas e os principais autores dos “Estudos Discursivos Críticos”, porém a análise prática do trabalho considerará as subdivisões propostas no capítulo de Metodologia.

Os processos comunicacionais têm sido alvo de estudos abrangentes no que diz respeito ao desvendar das significações por detrás do discurso construído em diversas instâncias e instituições. A mídia é uma das principais esferas sociais pelas quais as ideologias são veiculadas, o que significa a propagação e a construção de um mundo atrelado à lógica de quem a rege. O presente estudo, ao analisar notícias e reportagens referentes ao acidente aéreo abordado na Folha de São Paulo, apropriar-se-á da exploração de aspectos relevantes e influentes socialmente acerca da construção e significação da linguagem, para tanto, serão utilizados os estudos discursivos críticos.

O termo “Análise de Discurso Crítica” (doravante ADC), foi cunhado pelo lingüista britânico Norman Fairclough, da Universidade de Lancaster, em um artigo publicado em 1985 no periódico *Journal of Pragmatics*. Em termos de filiação disciplinar, pode-se afirmar que a ADC confere continuidade aos estudos convencionalmente referidos como Linguística Crítica, desenvolvidos na década de 1970, na Universidade de East Anglia, ampliando em escopo e em produtividade os estudos a que se filia (Magalhães, 2005).

As vertentes de estudos influentes e que compõem a ADC se equivalem de influências de autores como Bakhtin (1992) e Foucault (2001). Os pressupostos de análise da Teoria Social do Discurso consideram a relação da linguagem como reflexo e construção das práticas sociais, ou seja, os textos são produções sociais historicamente situadas, significantes de crenças, valores, ideologias, relações interpessoais e identidades, assim, o discurso representado pelos textos são entendidos também como parte do que ocorre socialmente.

De acordo com Bakhtin (2002:94), o meio social é considerado o centro organizador da atividade lingüística, sendo o signo analisado como um fragmento material da

realidade, refratando-a. Na medida em que o signo representa os valores sociais, os constitui, na instauração, sustentação e até mesmo na superação das formas de dominação. O pensamento do autor se estabelece a partir de preceitos do Materialismo Histórico, desenvolvido por Karl Marx, o qual ilustra as características sociais como consequência das estruturas produtivas da sociedade, ou seja, a sociedade regida pela lógica capitalista. Assim, a influência marxista se reflete na concepção da linguagem e sua influência sob a esfera social, reproduzindo e refletindo o discurso de classes sociais dominantes. Se as classes sociais são substituídas, e com elas a substituição dos discursos proferidos, os valores de uma nova classe passam a prevalecer. Para Bakhtin:

A classe dominante tende a conferir ao signo ideológico um caráter intangível e acima das diferenças de classe, a fim de abafar ou ocultar a luta dos índices sociais de valor que aí se trava, a fim de tornar o signo monovalente [...] Nas condições habituais da vida social, esta contradição oculta em todo signo ideológico não se mostra à descoberta.(2002:47)

Decorrente ainda das influências marxistas, verifica-se a enunciação como realidade da linguagem e como estrutura socioideológica, priorizando a relação direta da linguagem e seus usuários. Para Bakhtin (2002:123), a “verdadeira substância da língua não repousa na interioridade dos sistemas lingüísticos, mas no processo social da interação verbal”. O autor ainda enfatiza o meio social como centro organizador da atividade lingüística:

O elemento que torna a forma lingüística um signo não é sua identidade como sinal, mas sua mobilidade específica; da mesma forma que aquilo que constitui a decodificação da forma lingüística não é o reconhecimento do sinal, mas a compreensão da palavra em seu sentido particular, isto é, a apreensão da orientação que é conferida à palavra por um contexto e uma situação precisos, uma orientação no sentido da evolução e não do imobilismo. (Bakhtin 2002:123)

Os estudos discursivos críticos resgatam ainda o trabalho de Foucault. A linguagem é concebida pelo autor como prática de constituição do social, ou seja, as análises discursivas consideram a especificação sócio-histórica, os sistemas de regras, em determinado tempo, lugar e instituição. Para Foucault (2003:66), “toda tarefa crítica, pondo em questão as instâncias de controle, deve analisar ao mesmo tempo as regularidades discursivas através das quais elas se formam; e toda descrição genealógica

deve levar em conta os limites que interferem nas formações reais”. Ao explicitar em seus estudos as técnicas de natureza discursiva das instituições, explora o vínculo entre discurso e poder, além de apontar a noção de que as mudanças em práticas discursivas são potenciais para a execução de mudanças sociais.

O proposto neste trabalho, ao se apropriar dos estudos discursivos críticos, enfoca especificamente os estudos de Norman Fairclough. Para Magalhães, (2005:3), “as principais contribuições de Fairclough para os estudos críticos da linguagem foram a criação de um método para o estudo do discurso e seu esforço extraordinário para explicar por que cientistas sociais e estudiosos da mídia precisam dos lingüistas”. Assim, a conscientização referente aos efeitos sociais dos textos para as superações assimétricas de poder que são sustentadas parcialmente pelo discurso fazem parte dos pensamentos elucidados por Norman Fairclough. De acordo com Fairclough¹ (apud Resende 2006:91), a língua é entendida como prática social, no entanto não se trata apenas de um reflexo do que ocorre socialmente, ela é também constitutiva da estrutura social, isto significa constituição e reflexão de identidades sociais, relações sociais e sistemas de relacionamento e crença.

Ao usar o termo “discurso”, proponho considerar o uso da linguagem como forma de prática social e não como atividade puramente individual ou reflexo de variáveis institucionais. Isso tem várias implicações. Primeiro, implica ser o discurso um modo de ação, uma forma em que as pessoas podem agir sobre o mundo e especialmente sobre os outros, como também é um modo de representação. [...] Segundo, implica uma relação dialética entre o discurso e a estrutura social, existindo mais geralmente tal relação entre a prática social e a estrutura social: a última é tanto uma condição como um efeito da primeira.(Fairclough apud Resende 2006:91)

O quadro metodológico que compõe a perspectiva crítica da linguagem como prática social se assenta primeiramente em uma visão científica de crítica social, o que significa a ADC ser motivada pelo objetivo de prover base científica para um questionamento crítico da vida social em termos políticos e morais, ou seja, em termos de justiça social e de poder, Fairclough (2003). Além disso, a ADC se enquadra nos postulados advindos da “modernidade tardia” ou “novo capitalismo”, período em que a linguagem ocupa o centro do modo de produção do capitalismo. Outro fator componente da ADC diz respeito a sua inserção nas teorias e análises lingüísticas e semióticas, que, de acordo com Resende (2006:23), “auxiliam a prática interpretativa e

¹ RESENDE, Viviane de Melo. Análise do discurso crítica. São Paulo: Contexto, 2006.

explanatória tanto a respeito de constrangimentos sociais sobre o texto como de efeitos sociais desencadeados por sentidos de textos”.

No que se refere ainda à contextualização do período de “modernidade tardia”, cabe apresentar o termo em termos conceituais e práticos. Segundo Giddens (1991:2002), modernidade tardia é a presente fase de desenvolvimento das instituições modernas, marcada pela radicalização dos traços básicos da modernidade: separação de tempo e espaço, mecanismos de desencaixe e reflexividade institucional. Isso significa que o sujeito da contemporaneidade passou a construir suas percepções simbólicas acerca do mundo e realidade dos fatos, principalmente, através de fatores externos em detrimento de construções baseadas totalmente em valores culturais e crenças de determinada localidade. Isso pode se justificado pela separação entre espaço-tempo a que as pessoas passam a vivenciar e a ser constituinte do que se denomina “Globalização”. Para Chouliaraki e Fairclough (1999), a reflexividade inerente à ação humana foi “externalizada” na modernidade, uma vez que as informações assimiladas pelos “atores sociais” referentes a reflexividade vêm “de fora”. A mídia é um dos instrumentos para o desenvolvimento dessas novas concepções de mundo e construção de valores. Para Fairclough (2003), isso significa que as formas simbólicas veiculadas na mídia são desencaixadas de seus contextos originais e recontextualizadas em diversos outros contextos, para aí serem decodificadas por uma pluralidade de atores sociais que têm acesso a esses bens simbólicos.

Para Fairclough (apud Resende 2003:28), a Teoria Social do Discurso considera um modelo composto por três dimensões passíveis de serem analisadas. Trata-se da *prática social*, descrita como uma dimensão do evento discursivo, assim como o *texto*. Essas duas dimensões são mediadas pela *prática discursiva* que focaliza os processos sociocognitivos de produção, distribuição e consumo do texto, processos sociais relacionados a ambientes econômicos, políticos e institucionais particulares. O quadro a seguir demonstra as categorias analíticas desse modelo tridimensional proposto por Fairclough.

TEXTO	PRÁTICA	PRÁTICA SOCIAL
Vocabulário Gramática Coesão Estrutura textual	DISCURSIVA Produção Distribuição Consumo Contexto	Ideologia: sentidos, pressuposições, metáforas. Hegemonia: orientações econômicas, políticas, culturais, ideológicas.

De acordo com Chouliaraki e Fairclough (apud Resende 2006), o objetivo inerente à ADC é a reflexão sobre a mudança social contemporânea, sobre mudanças globais de larga escala e sobre a possibilidade de práticas emancipatórias em estruturas cristalizadas na vida social. Para tanto, as análises referentes a ADC partem sempre da percepção de um problema, baseado nas relações de poder, na distribuição assimétrica de recursos materiais e simbólicos em práticas sociais, na naturalização de discursos particulares como sendo universais, dado o caráter crítico da teoria. Além disso, é primordial na análise que sejam identificados obstáculos para a superação do problema, ou seja, a identificação de elementos de prática social, sustentadoras do problema verificado.

Para tanto, são levadas em consideração a *Análise da conjuntura*: da configuração de práticas das quais o discurso em análise é parte, das práticas sociais associadas ao problema ou das quais ele decorre; *Análise da prática particular*: com ênfase para os momentos da prática em foco no discurso, para as relações entre o discurso e os outros momentos; *Análise do discurso*: orientada para a estrutura (relação da instância discursiva analisada com ordens de discurso e sua recorrência a gêneros, vozes e discursos de ordens de discurso articuladas) e para a interação (análise lingüística de recursos utilizados no texto e sua relação com a prática social). Já a função do problema na prática objetiva avaliar as possíveis funções nas práticas discursiva e social. Finalizando a análise, cabe identificar os possíveis modos de ultrapassagem desses obstáculos, ou seja, explorar as possibilidades de mudança e superação dos problemas identificados, por meio das contradições das conjunturas.

O discurso é entendido como um momento da prática social. Chouliaraki e Fairclough (apud Resende 2006) expõem o discurso interligado aos outros momentos dessa prática, tais como a atividade material, as relações sociais e fenômeno mental (crenças, valores e desejos – ideologia).

Uma prática particular traz consigo diferentes elementos da vida – tipos particulares de atividade, ligadas de maneiras particulares a condições materiais, temporais e espaciais específicas; pessoas particulares com experiências, conhecimentos e disposições particulares; fontes semióticas particulares; e assim por diante. Uma vez que esses diversos elementos da vida são trazidos juntos em uma prática específica, nós podemos chamá-los “momentos da prática” e

ver cada momento como “internalizando” os outros sem ser redutível a eles. (Chouliaraki e Fairclough apud Resende 2006:28)

De acordo ainda com Chouliaraki e Fairclough (apud Resende 2006), analisar especificamente as práticas sociais individualmente oferece a oportunidade de perceber eventos na esfera conjuntural, observando-os na sustentação e transformações de estruturas, já que a prática social é entendida como conexão entre estruturas e eventos. Os conceitos de eventos, conjunturas e estruturas foram delineados pelos autores para expressar concretamente o caráter relativo referente às práticas sociais. Assim, *Eventos* são acontecimentos imediatos individuais ou ocasiões da vida social, *Conjunturas* são conjuntos relativamente estáveis de pessoas, materiais, tecnologias e práticas – em seu aspecto de permanência relativa – em torno de projetos sociais específicos, *Estruturas* são condições históricas da vida social que podem ser modificadas por ela, mas lentamente.

A relação existente entre discurso e hegemonia na ADC pode ser denotada a partir da produção, reprodução e contestação de hegemonias por meio da utilização e maneira como é construído o discurso. A hegemonia caracteriza-se pela capacidade de determinado grupo social em manter o discurso articulado, de modo a enfatizar e propagar seus próprios interesses. Fairclough apud (Resende 2006:44) explicita tal relação:

O conceito de hegemonia implica o desenvolvimento – em vários domínios da sociedade civil (como o trabalho, a educação, as atividades de lazer) – de práticas que naturalizam relações e ideologias específicas e que são, na sua maioria práticas discursivas. A um conjunto específico de convenções discursivas [...] estão, implicitamente, associadas determinadas ideologias – crenças e conhecimentos específicos, posições específicas para cada tipo de sujeito social que participa nessa prática e relações específicas entre categorias de participantes.

Para Giddens (apud Resende, 2006:45), a experiência mediada tornou a vida cotidiana mais influenciada pela informação e conhecimento, e nesse cenário, a construção de auto-identidades passou a se sujeitar de forma ampliada a revisões da reflexividade institucional. O conceito de reflexividade sugere que toda prática tem um elemento discursivo, não apenas por envolver a utilização da linguagem, mas porque construções discursivas sobre práticas são também parte dessas práticas. Sendo assim:

Os sentidos a serviço da dominação podem estar presentes nas formas simbólicas próprias da atividade social particular ou podem se fazer presentes nas autoconstruções reflexivas, caso a ideologia seja internalizada e naturalizada pelas pessoas. No entanto, a busca pela auto-identidade, que deve ser criada e sustentada rotineiramente nas atividades reflexivas do indivíduo, também pode sinalizar possibilidade de mudança social. (Giddens apud Resende, 2006:45).

Quando se atenta para o conceito de reflexividade, o que deve ser considerado é que tudo o que o indivíduo assimila em determinada sociedade também é construído por ele socialmente, verificando-se, portanto, a importância de se considerar o discurso proveniente desse tipo de relação e a linguagem como instrumento efetivador dessa relação de construção e simulação ideológica.

As ideologias são significações/construções da realidade (o mundo físico, as relações sociais, as identidades sociais) que são construídas em várias dimensões das formas/sentidos das práticas discursivas e que contribuem para a produção, a reprodução ou a transformação das relações de dominação. (Resende, 2006:47).

Para Fairclough (1997), as convenções do discurso podem encerrar ideologias naturalizadas, que as transformam num mecanismo eficaz de preservação de hegemonias. Uma vez que as ideologias têm existência material nas práticas discursivas, a investigação dessas práticas é também a investigação de formas materiais de ideologia.

A concepção de ideologia adotada pela ADC diz respeito ao seu aspecto negativo, ou seja, baseia-se principalmente na concepção crítica de Thompson (1998) que traduz a ideologia como hegemônica por natureza. Isso significa que a ideologia serve necessariamente ao estabelecimento e sustentação das relações de dominação, favorecendo, portanto, a reprodução da ordem social que favorece indivíduos e grupos dominantes. De acordo com Fairclough:

A ideologia é mais efetiva quando sua ação é menos visível. Se alguém se torna consciente de que um determinado aspecto do senso comum sustenta desigualdades de poder em detrimento de si próprio, aquele aspecto deixa de ser senso comum e pode perder a potencialidade de sustentar desigualdades de poder, isto é, de funcionar ideologicamente. (apud Resende 2006:22):

De acordo com Fairclough, as categorias “lingüísticas” da ADC se subdividem em “Significado Acional Gênero”, e “Significado Representacional e Discurso”, “Significado Identificacional Estilo”. Pode-se afirmar que discursos

(significados representacionais) são concretizados em gêneros (significados acionais) e inculcados em estilos (significados identificacionais), e que ações e identidades (incluindo gêneros e estilos) são representadas em discursos”.

2.1. Significado acional e gênero

De acordo com Resende (2006: 62), “cada prática social produz e utiliza gêneros discursivos particulares, que articulam estilos e discursos de maneira relativamente estável num determinado contexto sócio-histórico e cultural”.

Na prática, essa interação entre textos discursivos referentes aos aspectos de representação social podem ser explícitas através das aplicações e conceitualizações de *gênero* e *intertextualidade*. Fairclough (apud Resende 2006:62), considera o tratamento e análise atribuída aos gêneros como “o aspecto especificamente discursivo de maneiras de ação e interação no decorrer de eventos sociais”. Ou seja, a análise dos textos em termos de gêneros específicos implica relacioná-lo a sua representação das práticas sociais em eventos “concretos” do que é perpassado discursivamente como representação e reprodução de acontecimentos sociais. Para Chouliaraki e Fairclough (apud Resende 2006: 64), um gênero é em si um mecanismo articulatório que controla o que pode ser usado e em que ordem, incluindo configuração e ordenação de discursos, e, portanto, precisa ser compreendido como *a face regulatória do discurso*, e não simplesmente como estruturação apresentada por tipos fixos de discurso.

Assim, a análise de gêneros, explicitando o caso das reportagens, objeto do presente trabalho, significa relacioná-las ao que significam socialmente através de sua “estrutura-padrão”, ou seja, quais as implicações dos discursos perpassados pelo gênero reportagem de maneira a refletir e reproduzir acontecimentos sociais?

Em relação ao termo “intertextualidade”, a ADC considera os estudos de *dialogismo* e *polifonia* propostos por Michael Bakhtin. Para Bakhtin (2002), textos dialógicos remetem a correspondência existente em relação a outros textos, a polifonia corresponde as várias vozes selecionadas para compor os textos. O significado desses estudos na ADC considera que a seleção e a escolha de determinadas vozes no discurso remetem a significados de representação ideológica. Para Resende (2006:70):

Por meio da observação de escolhas lingüísticas feitas pelo locutor para representar o discurso do outro, é possível analisar seu grau de engajamento com o que enuncia, em sua atitude responsiva ativa, ou

seja, se ele concorda, discorda ou polemiza outros atos de fala da rede de práticas sociais.

2.2. Significado Representacional e discurso

Para Fairclough (apud Resende 2006:70), diferentes discursos são diferentes perspectivas de mundo, associadas a diferentes relações que as pessoas estabelecem com o mundo e que dependem de suas posições no mundo e das relações que estabelecem com outras pessoas. Assim, os discursos proferidos por determinados “atores sociais” representam o que esses indivíduos representam na esfera social, ideologicamente.

Para a classificação explícita das representações discursivas nos textos, remete-se ao conceito de *interdiscursividade*, o que significa analisar os textos em relação a identificação dos discursos articulados e a forma como isso ocorre. Esses traços são possíveis de *serem* identificados através de traços lingüísticos, ou seja, os discursos proferidos podem ser identificados a partir dos vocabulários utilizados, “diferentes discursos ‘lexicalizam’ o mundo de maneiras diferentes” Fairclough (apud Resende 2006:72).

A categoria analítica correspondente a identificação do discurso representada por *atores sociais* indicam que a maneira como os indivíduos são representados nos textos indicam o posicionamento ideológicos em relação a eles e suas funções sociais. De acordo com algumas subdivisões propostas por Van Leeuwen (apud Resende 2006:73) para a classificação dos “atores sociais”, estão os *personagens sem nome*, expressos, por exemplo, nas narrativas utilizadas pela imprensa, em que os indivíduos representados não se tornam pontos de identificação para o leitor. Representação por *nomeação*, através da citação de nomes próprios, valoriza-se a fonte citada.

A *impersonalização por nomeação* refere-se à representação de discurso proferido por determinado ator social em referências aos seus enunciados, ou seja, representa-se nos textos, os atores sociais, através do fato realizado por eles. De acordo com Van Leeuwen (apud Resende 2003:73), a *autonomização* empresta uma espécie de autoridade impessoal aos enunciados; logo, como não é possível atribuir facilmente o enunciado a alguém, ele ganha o estatuto de ‘objetividade’, o que implica sua valorização como verdadeiro. A *agregação*, que remete a quantificação de grupos

sociais por dados estatísticos também pode ser considerada ideológica, na medida em que pode regulamentar práticas e produzir opiniões de consenso.

Outra categoria para a análise do significado representacional no discurso refere-se ao *significado das palavras*. Para Fairclough (apud Resende 2006:75), os significados das palavras e a lexicalização de significados não são construções individuais, são variáveis socialmente construídas e socialmente contestadas, são “facetas de processos sociais e culturais mais amplos”.

2.3. Significado Identificacional e Estilo

Analisar as representações de identidades referentes aos atores sociais contidos nos textos explicita os valores que estão sendo perpassados através do discurso. De acordo com Fairclough (apud Resende 2006:76), a identificação é compreendida como um processo dialético em que discursos são inculcados em identidades, uma vez que a identificação pressupõe a representação, em termos de presunções, acerca do que se é.

A categorização do significado identificacional pode ser dada pelas *afirmações avaliativas* explícitas nos textos, caracterizadas acerca do que é desejável ou indesejável, relevante ou irrelevante. Para Fairclough (apud Resende 2006:79), o elemento avaliativo de uma afirmação pode ser um atributo, um verbo, um advérbio ou um sinal de exclamação. A categoria expressa pelas *presunções valorativas* expressam sentidos implícitos nos discursos, ou seja, as relações de poder são mais eficientemente sustentadas por significados tidos como tácitos.

Modalidade refere-se a mais uma categoria para se analisar significados identificacionais. De acordo com Halliday (apud Resende 2006:80), a modalidade é “o julgamento do falante sobre as probabilidades ou obrigatoriedades envolvidas no que diz”. Essa categoria é expressa, nos textos, através de verbos e advérbios modais com os adjetivos correspondentes. Para Charaudeau e Maigneueau (apud Resende 2006:84), os principais elementos “modalizantes” podem ser expressos através dos seguintes termos:

[...] advérbios e locuções adverbiais (talvez, felizmente...), interjeições (ai, ufa!), adjetivos (desejável, indiscutível...), verbos (querer, dever...), entonação (afirmativa, negativa...) modos do verbo (subjuntivo, indicativo...) tempos verbais (futuro, condicional...), glosas meta-enunciativas (“se eu posso dizer”, “de qualquer forma”...), rupturas enunciativas de vários níveis (ironia, discurso citado...), sinais tipográficos (aspas) [...]

Os estudos e análises referentes a essa categoria de modalidade têm importância significativa, pois implicam na relação direta entre o autor dos textos e os significados de suas representações. Essa importância pode ser evidenciada através de Fairclough (apud Resende 2003:85): “o quanto você se compromete é uma parte significativa do que você é – então escolhas de modalidade em textos podem ser vistas como parte do processo de texturização de auto-identidades”.

A terceira categoria relevante para a execução das análises em termos identificacionais é a *metáfora*. Entende-se por metáfora, o significado de algo em termos de outro. Para Lakoff e Johnson (apud Resende 2006:86), as metáforas estão infiltradas na vida cotidiana, não somente na linguagem, mas no pensamento e ação dos indivíduos.

2.4. Discurso e mudança social nas sociedades contemporâneas

Fairclough (2001), discute a relação entre discurso e mudança social por meio de três tendências discursivas: *Democratização, Comodificação e Tecnologização do Discurso*.

Para Fairclough (2001:248), o termo *democratização* é a “retirada de desigualdades e assimetrias dos direitos, das obrigações e do prestígio discursivo e lingüístico dos grupos de pessoas. Tanto no discurso como de um modo mais geral, a democratização tem sido um parâmetro”.

De acordo com Fairclough (2001:251), “a tendência de eliminar marcadores explícitos de poder está intimamente ligada à tendência à informalidade”, essa manifestação pode ser expressa através da constatação de que os discursos estão cada vez mais voltados para a maneira “oracional” de expressão, ou seja, a reprodução de discursos informais nos textos escritos redimensiona e naturaliza o que está sendo perpassado, um exemplo disso é a transferência de enfoque do domínio público para o privado. Contextualização de notícia e reportagens com conteúdo narrativo e enfoque em personagens anônimos criam um vínculo mais significativo com o leitor. Para Kress (apud Fairclough, 2001:250), “a conversação está colonizando a mídia”.

Os estudos referentes ao termo *comodificação* referem-se à concepção de “produto” atribuída aos discursos na sociedade atual, ou seja, as esferas discursivas regidas pela lógica da sociedade capitalista. Para Fairclough,

A comodificação é o processo pelo qual os domínios e as instituições sociais, cujo propósito não seja produzir mercadorias no sentido econômico restrito de artigos para venda, vêm não obstante a ser

organizados e definidos em termos de produção, distribuição e consumo de mercadorias. (2003:255)

A informação passa a ser caracterizada como um instrumento de estratégia mercadológica, ou seja, a comunicação, ao se voltar para elementos publicitários, torna técnicas persuasivas elementos naturalizados. Para Fairclough,

As tecnologias discursivas estabelecem uma ligação íntima entre o conhecimento sobre linguagem e discurso e poder. Elas são planejadas e aperfeiçoadas com base nos efeitos antecipados mesmo nos mais apurados detalhes de escolhas lingüísticas no vocabulário, na gramática, na entonação, na organização do diálogo. (2001:264)

É imprescindível analisar o contexto pelo qual se constrói a veiculação de notícias numa empresa diária de comunicação. Ou seja, observar que a lógica de produção das notícias se dá essencialmente em função de valores econômicos intrínsecos à sociedade capitalista, o que significa a notícia entendida como “produto”, mercadoria, dominada pela hegemonia do grande capital corporativo. O próximo capítulo se constituirá, portanto, de discussões acerca do “fazer jornalístico”, para tanto se aterá aos primórdios da imprensa; perpassando por questões polêmicas no jornalismo como “objetividade, neutralidade e imparcialidade”.

2. Estudos Discursivos Críticos

Para o entendimento acerca do histórico do jornalismo periódico é necessário levar em consideração fatores contextuais nos quais ele se desenvolveu e aos poucos foi se consolidando. Por isso serão contemplados fatores ocorridos desde o emergente desenvolvimento do processo de industrialização, perpassando pela projeção de concepções liberalistas e o desenvolvimento econômico mundial ocorrido no século XV. Marshall (2003:64) contextualiza o desenvolvimento da imprensa periódica como necessária ao modo de produção capitalista:

[...] É necessário recuperar-se a compreensão de que a história da imprensa e do jornalismo encerra, em sua essência, o modo de produção da sociedade capitalista. Esse é o eixo central. A imprensa periódica surgiu em decorrência da necessidade de informação

mercantil na florescente sociedade capitalista e, portanto, veio a suprir objetivamente uma necessidade do capitalismo.

Para uma reflexão completa desse histórico “comercial” da imprensa periódica, remete-se aos primórdios das civilizações Romana e Grega, datadas da era pré-cristã, cerca de cinco séculos antes do nascimento de Cristo. Em Roma, na época do imperador César, circulavam publicações afixadas em lugares públicos como a *Acta Senatus*, que veiculava as decisões tomadas pelo Senado e a *Acta Publica*, à qual cabia a função de divulgar informações oficiais diárias e acontecimentos cotidianos. Pode-se afirmar que, durante muitos anos, esses dois instrumentos de comunicação teriam desenvolvido o papel da imprensa jornalística do Império Romano. Alguns historiadores atribuem também, os primórdios do aparecimento da imprensa periódica, aos “Efemérides”, existentes na Grécia Antiga, periódicos que continham informações variadas referentes a fatos da vida cotidiana.

Cabe aqui salientar que esses tipos de periódicos podem ser alguns resquícios verificados de um tipo de publicação periódica. Uma vez que o aparecimento de fato da imprensa só seria viável com o surgimento de diversos fatores como mercado consumidor e público, o que caracterizaria a “indústria de informação”. De acordo com Marshall (2003:67), esses fatores começariam a se efetivar e ganhar espaço no final do século XIV, na Europa, através de um mercado de informações que passaria a incluir folhas e cartas: “consideradas um dos principais elementos para a fermentação do iminente nascimento das gazetas, publicações que tinham, pelo menos vontade de ser ”jornal“. O surgimento das cartas despertaria então o hábito de consumo das notícias, levando, de um ponto a outro da Europa, os principais acontecimentos da vida européia.

Atentos a essa novidade que começava a surgir, os denominados “*nouvellistes*” (escribas dos príncipes e mercadores da época) iniciaram a organização de serviços regulares de correspondência manuscrita; tornado-se os redatores das primeiras folhas que circulavam pela Europa originando o que mais tarde viria a se conhecer como a “imprensa” propriamente dita; assim, a notícia aos poucos iria ganhando caráter comercial, mercadoria necessária a um comércio que começava a emergir.

O século XIV traria acontecimentos políticos e sociais a ponto de fazer com que o “mercado da informação” se fizesse necessário às transformações ocorridas no cenário Europeu. As concepções da doutrina *Liberal* oriundas de acontecimentos como a *Revolução Burguesa* e as *Grandes Navegações* espalhariam pelo mundo uma nova “mentalidade”. Para Marshall, a informação era parte desse processo,

A sociedade precisava de informações e as pedia. O novo mundo e seu modelo baseado em um vigoroso crescimento econômico exigiam que se espalhassem estruturas para a disseminação dos acontecimentos. A informação era um combustível vital para a engrenagem dessa nova sociedade. Assim, a invenção da imprensa periódica acabou se tornando uma questão de prioridade. Os primeiros jornais representaram um instrumento poderoso de orientação e informação para os comerciantes, o catalisador necessário para a combustão de um novo modelo de economia e de vida. (2003:68)

O ápice para o desenvolvimento de uma imprensa escala industrial só teria início a partir do século XV, com a criação da prensa de tipo móveis, por Gutenberg. Marshall descreveu tal intento:

Só com a invenção da tipografia no século XV é que se formou o caldo de transformações necessárias não só para a criação da imprensa periódica, mas também para a formação do universo do jornalismo no mundo. Ao criar a prensa de tipos móveis, em 1445, o ourives alemão Johann Gutenberg dava origem ao instrumento-chave para a formação de um mercado comercial para a compra e venda de informação e de conhecimento.(2003:68)

A criação da prensa possibilitou a abertura do mercado editorial jornalístico no continente Europeu, as empresas ligadas à esfera informacional passaram a ocupar localizações estratégicas que correspondiam a pontos de elevada rotatividade comercial. Cidades como Colônia, Frankfurt, Antuérpia e Berlim, eixo das principais rotas comerciais Europeias, também deram origem aos primeiros conglomerados de produções de jornais. Surge então o jornalismo atrelado às primeiras rotas comerciais, o que significou sua orientação logo na primeira fase do capitalismo a lógica empresarial com objetivos lucrativos. Assim, Marshall (2003:71) explicita que “O surgimento da imprensa e do jornalismo está associado eminentemente ao comércio. A atividade comercial (...) foi sem dúvida, a mola que ativou o processo de criação dos jornais”.

O foco do jornalismo passa a se desenvolver nos séculos XVII e XVIII a partir de uma lógica atrelada a interesses políticos e ideológicos, mesmo que para tanto não tenha se desvincilhado da lógica comercial. Os interesses ideológicos defendidos são os interesses dos mantenedores das empresas jornalísticas. Passam a coexistir os interesses políticos e empresariais jornalísticos atuando juntos como causa e consequência; é a denominada segunda fase da imprensa periódica: a fase da opinião.

Essa foi essencialmente uma época de exercício e manifestação de poder. Os magnatas da imprensa usaram os jornais para promover bem como desfazer decisões políticas e econômicas, atuando direta ou indiretamente sobre os rumos dos governos, como aconteceu nos Estados Unidos, na Inglaterra e em tantas outras nações (Marshall, 2003:78).

Já o século XIX pode ser caracterizado como o impulsionador da terceira fase da imprensa periódica, denominada “fase da publicidade”. A Revolução Industrial, na medida em que influenciou significativamente em diversos fatores econômicos, políticos e sociais, dentre eles a alfabetização em massa, o desenvolvimento da educação pública, crescimento das cidades, urbanização dentre outros fatores, possibilitou a abertura de um ambiente favorável ao interesse e consumo de jornais. Para Correia apud (Marshall 2003:82-83), o significado assumido pela publicidade na sua relação com a imprensa deve “ser compreendido também no quadro da evolução econômica, social, cultural e das mentalidades que acompanha o

nascimento e o desenvolvimento da Revolução Industrial. Assiste-se então ao aparecimento da produção em série e ao aumento dos produtos no mercado”.

Com a introdução de anúncios publicitários nas páginas dos jornais, os custos de produção para a impressão de periódicos declinaram radicalmente, desencadeando a possibilidade de acesso dessas publicações pelas grandes massas. O jornal que já nascera com a característica estritamente comercial agora a consolida. Para Giovannini, os traços característicos do jornalismo passam a se confundir e exercer funções empresariais.

[...] o jornal começava a assumir características reais de uma empresa, seja pelo tipo de relações de trabalho que se estavam estabelecendo, seja pelas convenções que se celebravam com entidades estatais, particulares e agências de notícias, seja – e talvez, sobretudo – pelo entrelaçamento que, no plano editorial e no aspecto comercial, começava a se criar entre a informação e a publicidade. (Giovannini apud Marshall, 2003:68)

O século XX marca a o estabelecimento da imprensa atrelada agora aos valores regidos pelo “ultracapitalismo”, é o efeito social provocado pelo ultracapitalismo neoliberal. Para Marshall (2003) a partir da derrocada do projeto socialista em países do Leste Europeu e do mundo asiático, as nações e o universo econômico e empresarial se rendem à lógica capitalista avassaladora, que passa a prevalecer hegemonicamente.

Atentando-se, portanto, ao surgimento e desenvolvimento da notícia jornalística, cabe agora estudá-la especificamente, orientando-a na prática. Entender o processo de produção da notícia envolve aspectos mais amplos do que apenas defini-la conceitualmente. Todo um contexto reflexivo dos modos de produção do que é veiculado, bem como seus significados e reflexos sociais sempre despertaram o interesse de diversos pesquisadores. Perpassam assim desde discussões acerca dos critérios de seleção dos fatos ao que se denominará “notícia”, a como esses fatos estarão representados e contextualizados; além da maneira como isso é produzido a partir dos critérios utilizados pelo jornalismo atual.

O principal objetivo da sociedade regida pelo capitalismo é a geração de lucro máximo num tempo mínimo de produção, dentro de determinados padrões, quaisquer que seja o bem produzido. Na medida em que o jornalismo é praticado de acordo com as questões capitalistas que delineiam a sociedade, isso se reflete na notícia entendida como “produto”, mercadoria, dominada pela hegemonia do grande capital corporativo. A égide ideológica veiculada pela imprensa se compromete a partir de então aos valores econômicos estabelecidos pelas grandes empresas jornalísticas. O pensamento de Arbex delinea essa questão:

Centros formadores de matrizes ideológicas liberais, as grandes corporações elaboram e disseminam discursos e interpretações que reforçam diariamente a ideologia segundo a qual cabe ao “mercado” a resolução dos problemas e demandas de toda ordem – públicas e privadas, individuais e coletivas. Esses discursos e essas interpretações exercem um profundo e amplo efeito de contaminação em todos os setores de produção cultural e ideológica. (2001:100)

Assim, a caracterização do modelo jornalístico atrelado às lógicas inerentes ao capitalismo remete ao significado da transformação dos valores atribuídos as suas funções; o “fazer jornalístico” entendido como mero “produto comercial” regido pelo mercado, objetiva exclusivamente a produção e geração de lucro. De acordo com Marshall (2003:19), o jornalismo é parte do aparato pelo qual se propagam ideologias, ou seja, o reflexo e a constituição dos valores econômicos da sociedade capitalista tem como um dos seus principais instrumentos o Jornalismo:

O determinismo econômico, matriz dos fenômenos sociais, está conseqüentemente na raiz do processo de mutação do jornalismo. A doutrina do livre mercado e a lógica do marketing e da publicidade, imperantes na sociedade da pós-modernidade, determinam a transgenia do campo jornalístico. (Marshall, 2003:19).

O pensamento de Marshall é observado na prática na medida em que se entende a informação suscetível às leis do mercado, ou seja, como um produto sujeito às leis de oferta e demanda, cunhada claramente como mercadoria. Seus valores específicos ligados à veracidade dos acontecimentos e eficácia cívica são comprometidos por essas leis. Se a função originária e prática do jornalismo está atrelada a fatores de comprometimento e ética social, como vender a notícia e manter o comprometimento social?

Marshall (2003:53) afirma ainda que “o resultado da pressão do mercado e da competição exacerbada entre jornais tem sido o rompimento do ‘contrato social’ entre a imprensa e o público, em que a verdade fica relegada à posição não mais de princípio mais de artifício do processo da informação”. Não existem meios concretos que façam com que valores opostos ao extremo como a obtenção de lucro e as funções sociais jornalísticas coexistam. No mínimo, o que pode ocorrer é a propagação do mito da existência de um jornalismo dito “imparcial, objetivo, neutro e apartidário”, termos pelos quais as grandes empresas jornalísticas camuflam seus reais interesses mercadológicos e doutrinários na sedução e captação de leitores-consumidores.

O jornal diário, objeto do presente estudo, pode ser aqui utilizado para a demonstração explícita do que significa atrelar-se à lógica de produção capitalista. Fatores como tempo e espaço a serem preenchidos nas tipografias dos jornais exercem grande influência na “geração” das notícias. O comprometimento com a periodicidade e veiculação de fatos para que o produto seja vendido diariamente nem sempre prioriza o

comprometimento social com o que está sendo impresso. Observa-se que o noticiário “necessita” estar diagramado, impresso, desvinculado, dos valores sociais que deveriam reger o jornalismo. A “notícia como produto” é estruturada a partir de normas técnicas e mercadológicas intrínsecas à sociedade capitalista. Kunczik expõe seu pensamento remetendo à influência desses fatores no cumprimento das funções do editor do Jornal:

Um dos principais fatores no processo de seleção não é a avaliação das notícias, mas a compulsão para produzir um jornal. Os meios de comunicação de massa podem definir-se como organizações formais que processam fatos impossíveis de prever em detalhes. Dessa forma, não é de surpreender que fatores como a pressão do tempo e a falta de espaço influenciem no comportamento dos seletores das notícias. O editor de um noticiário deve realizar uma “seleção consciente” sem conhecer todas as afirmações que poderiam estar à sua disposição. (1998:240)

No que se refere às disposições gráficas e artifícios utilizados nos jornais impressos diários para atrair e captar a atenção dos leitores-consumidores, Marshall (2003:49) argumenta que “o jornal impresso caracteriza-se em um festival de signos e ícones, buscando atrair e estimular a atenção dos consumidores. A técnica é simples: quanto mais o jornal for parecido com um videoclipe, maior a eficácia do produto”. Assim sendo, a corrida diária de produção faz com que, muitas vezes, o jornalismo apele para fatores que influenciem o leitor emocional e sensacionalisticamente. Matérias tendenciosas, caracterizadas por escolhas léxicas persuasivas em títulos e textos até o “ângulo cabível” na veiculação das fotos dos fatos, nem sempre notadas pelos leitores, fazem parte dessa tentativa desesperada de criação de vínculo com os leitores-consumidores do Jornal. Nesse sentido, Mouillaud explicita da seguinte forma o “fazer jornalístico”:

Enfim, com maior ou menor perplexidade, nos defrontamos com as mutações da imprensa, do mesmo modo dos que a viram surgir. Hoje a estranheza gira em torno da espetacularização, da banalização, da saturação e da constatação de que a informação não só traduz o mundo, faz circular os acontecimentos, mas publiciza o real desejado. Assim, não só o acontecimento cria a notícia, como se estruturou o pensamento sobre a natureza da imprensa, como a notícia cria o acontecimento. (2002:280)

Termos como *espetacularização* e *banalização* das notícias tratados por Mouillaud são recorrentes nas análises e evidências do Jornalismo veiculado atualmente, na medida em que atrelam-se diretamente aos ideais mercadológicos da sociedade capitalista. *Espetáculo*, no dicionário Larousse (2004:304), significa: 1. *Tudo aquilo que atrai o olhar, a atenção.* 2. *Contemplação, vista.* 3. *Representação teatral, cinematográfica teatral;* *Banalizar* significa de acordo com o mesmo dicionário (2004:81): 1. *Tornar-se banal.* 2. *Vulgarizar-se.* São exatamente essas expressões para

caracterizar o que se entende como o jornalismo atual. Os artifícios utilizados para tanto podem ser evidenciados como os demonstrados na descrição dos fatores que compõem o jornalismo diário, incluindo desde escolhas lexicais que exercem influência emocional no leitor, passando pela maneira como são construídas as narrativas dos acontecimentos, pela estruturação e diagramação das matérias e imagens coexistentes nas páginas dos jornais, bem como o conteúdo das imagens impressas.

Exemplo da padronização das notícias atreladas à lógica comercial é a importação dos Estados Unidos, do modelo de “pirâmide invertida” para a construção dos textos, em que todo e qualquer fato seja o fato veiculado inicia-se a partir do denominado *lead*, localizado no primeiro parágrafo da matéria, contendo as principais indagações sobre os fatos (Quem, Como, Quando, Onde, Porque e O que). A construção das notícias e reportagens atende a uma ordem decrescente de relevância, sendo os fatos “esmiuçados” desde o *lead* até o grau mínimo de importância.

O principal objetivo da padronização da estrutura das notícias refere-se à necessidade dos empresários do universo da comunicação, a partir do século XX, de retirar das mãos dos jornalistas o comando do processo de produção das notícias, excluindo-se dessa forma, qualquer possibilidade de publicação de fatos alheios à lógica de venda e lucro intrínsecos aos interesses das empresas-jornalísticas. Marshall destaca a importância de um jornalismo despolitizado frente ao surgimento da sociedade industrial:

A emergência da sociedade industrial, que trouxe junto a sociedade de massas e a sociedade de consumo, precisava estabelecer um processo anônimo, integrado e funcional na produção de notícias, eliminando “humores” e “opiniões” diversas a um processo essencialmente industrial. A informação tornava-se um bem precioso demais para ser manipulada livremente pelas redações.(2003:35)

Para Marshall (2003:32), “o exercício cotidiano de empilhar o *lead* e a pirâmide invertida faz com que o jornalista perca a sensibilidade e a percepção para as sutilezas e os meandros da realidade que envolve a notícia e exercite mecânica e acriticamente uma tarefa tão vital para a sociedade”. Quando o jornalista atenta-se para esse tipo de estrutura na produção do que será redigido, delinea certa limitação desde as primeiras impressões em relação ao fato. Essa limitação faz com que os fatos não sejam relatados em sua essência, verdadeiramente comprometidos com as reais causas sociais que o envolvem, o que se reflete em um caráter superficial das notícias retratadas, ou seja, as raízes e conseqüências dos fatores que contextualizam determinado assunto não são abordadas. De acordo com Lage (1987:21), “por detrás das notícias corre uma trama

infinita de relações dialéticas e percursos subjetivos que elas, por definição, não abarcam”. A análise dessa realidade “construída” pelo jornalista desvincilhando-se das realidades concretas dos fatos é uma das grandes lacunas existentes em relação ao compromisso social jornalístico. Os fatos, ao assumirem um outro dimensionamento quando são transpassados às páginas do Jornal, impõem-se instantaneamente como “realidade” do que ocorreu frente aos olhos do leitor. Kunschik quanto à construção dos fatos expõe a lacuna existente nas informações quanto à possibilidade de o leitor atentar-se à realidade concreta dos fatos,

[...] os meios de comunicação de massa têm difundido a imagem de um mundo colorido que parece formado por muitas partículas entrelaçadas. Mediante a seleção dos fatos, de acontecimentos segundo sua atualidade e significação, o leitor-ouvinte espectador pinta um quadro semelhante a um caleidoscópio de cores. Expõem-se os fatos sem maiores comentários ou análises que ajudariam o receptor a criar um quadro da “realidade”. (1998:232)

Seguindo ainda a linha de raciocínio remetida à construção da realidade jornalística frente aos acontecimentos e fatos contidos num aspecto mais amplo tanto para a construção de significados quanto para a contextualização dos acontecimentos, para Scheneider, (apud Kunschik, 1998:233) a construção da “realidade jornalística” é feita por um jornalismo de recortes: “uma das queixas mais freqüentes e justificadas acontece em torno da pulverização da informação, do jornalismo de recortes, do fato de se amarrar com o mesmo fio detalhes sobre fatos localizados que não guardam relação alguma entre si”.

A construção de determinada realidade, através de um jornalismo superficial e de recortes, explicita o poder da mídia, capaz de construir seu próprio mundo, interligado diretamente à produção de sentidos sociais. Esta mídia é capaz de legitimar fatos, dar ênfase a determinadas vozes, priorizar os lados cabíveis a serem publicados, atribuindo-lhes a visibilidade necessária para a legitimação do que está sendo construído, através da seleção dos fatos e da construção simbólica dos acontecimentos decorrentes do poder de “mediação”. Bucci descreveu o discurso jornalístico da seguinte forma:

O discurso jornalístico é um fator ordenador daquilo que chamamos, por algum resíduo de inocência imperdoável de realidade. Ora, e o que é a realidade, senão aquela que é dada pela mídia – ou pelas reações à mídia, o que dá no mesmo? [...] A ele [discurso jornalístico], cabe hierarquizar os sentidos e os valores. A ele cabe preconizar as condutas. Cabe preconizar modos de falar e, ainda mais, cabe-lhe separar o que é dizível e o que é indizível. (apud Rodrigues, 2003:12)

A questão que se coloca é: o que se prioriza nos jornais? Por que um fato merece ser notícia? A que se deve a escolha de tal fato? Os fatores capazes de ditar as regras na escolha do que virá a ser a notícia de determinado veículo pertencem ou esbarram em um único ponto: as notícias se estruturam a partir e essencialmente de acordo com as ideologias do “dono do jornal”. É evidente que existam outros fatores que selecionam os fatos noticiosos, tais como atualidade, destaque, referência, porém, o que se prioriza nessa discussão é enfatizar a preponderância da visão ideológica para a seleção dos noticiários, na realidade dos jornais-empresas. A reflexão de Mouillaud acerca desse aspecto transparece essa linha de raciocínio:

Parece-nos uma sugestão interessante pensar, como critério de passagem do acontecimento à notícia, o espaço que ele virá ocupar numa página. Mas mais interessante ainda é o outro sentido de caber, pois o acontecimento deve ser compatível com a “estrutura editorial”, ou seja, “caber”, também, na ideologia do jornal. (2002:274).

Por que as grandes empresas veiculadoras da denominada cultura de massa camuflam suas práticas jornalísticas por detrás de um Jornalismo denominado Imparcial, Objetivo, Liberal, Apartidário e Pluralista? O que ocorre na prática do “fazer-jornalístico” pode ser evidenciado, de acordo com o pensamento de Chista Berger (2002:273) “e a posição negada em nome do princípio liberal do jornalismo – a imparcialidade – é que confirma a função que a história reservou à imprensa. A ela cabe, em última instância, organizar discursivamente o mundo como convém a quem o domina”.

O processo histórico que desencadeou a discussão acerca da importância do conceito de objetividade foi descrito por Amaral.

Nada mais natural que, em um determinado momento histórico, a noção de objetividade viesse a interessar à imprensa, cuja função é informar o que se passa na comunidade, no país e no mundo. Mas essa incorporação não se fez do dia para a noite. Começou a partir de meados do século XIX com a lenta e persistente adoção e discussão dos princípios de imparcialidade e equilíbrio como componentes determinantes da ética profissional de captação e transmissão de notícias [...] Até a primeira metade do século XIX, não havia preocupação, por parte do editor e do leitor com equilíbrio e imparcialidade. Como a imprensa era, sobretudo político-partidária, comprava-se (assinava-se) jornal para saborear a versão parcial dos acontecimentos e para se ler as críticas aos adversários, quase sempre pessoais, procedentes ou não, e invariavelmente em termos ferozes, quando não afrontosos. (1996:25).

Cláudio Abramo (1988:177), discutindo acerca do conceito de objetividade, posiciona-se taxativamente, “quero salientar que não existe jornalismo objetivo. Isso é uma ilusão que se tenta passar para os jornalistas e deve ser expurgada do espírito dos profissionais (...) No jornal, a notícia tem aquela objetividade que foi optada pela empresa e cooptada pelo jornalista”.

Michael Schudson (apud Amaral, 1996:180), relacionando o conceito de objetividade as relações de poder, argumenta que “a objetividade como ideal, tem sido e continua sendo usada, muitas vezes, como camuflagem do poder. Mas que sua fonte é mais profunda e se encontra na necessidade de cobrir nem autoridade nem privilégio, mas o desapontamento da nossa contemplação”.

Nos dicionários de termos gerais, o verbete *objetividade* aponta uma rigorosa imparcialidade, pensamento sem julgamento de valor, existência real daquilo que se conheceu no epífito, existência dos objetos fora do eu (Novo Dicionário Aurélio). O Moderno Dicionário Chinês do Instituto de Línguas da Academia Chinesa de Ciências Sociais (Pequim, 1979) tem uma posição ideológica diferente; define objetividade como uma forma de subjetivismo capitalista que advoga atitudes de isenção ou puramente objetivas, ou exclusão de opiniões pessoais na pesquisa e análise social.

Os meios para a almejada “objetividade” no processo de construções noticiosas são expressos por diversos autores com certas regras a serem cumpridas, envolvendo desde o dever de priorizar todas as vozes resgatadas em determinado fato até a maneira como será descrito estruturalmente. A reflexão acerca disso é que, em todos os processos de desenvolvimento e veiculação dos fatos, é impossível que a subjetividade do jornalista não ocorra em qualquer parte do processo. Esse olhar refere-se, além do subjetivismo do repórter, à ótica e ideologia da empresa jornalística em que trabalha.

Luiz Amaral (1996:25), discutindo sobre a denominada “ilusão objetiva” que argumenta: “em sua tarefa diária, o jornalista precisaria deixar em casa suas normas, princípios referências políticas e ideológicas, procurar excluí-los do pensamento e se concentrar na narração dos fatos, sem tentar explicá-los ou comentá-los”. O autor questiona se existe a possibilidade de agir objetivamente sobre esses fatos, tentar retratá-los como são “verdadeiramente”. Para Abramo (2002:51), além da improbabilidade do jornalista desvincular-se de sus valores, é necessário ainda que ele se adapte aos padrões e limites de interesses da empresa para a qual trabalha.

[...] na busca diária da notícia, exige-se isenção e imparcialidade. E nessa luta constante, ele (o jornalista) enfrenta não só as dificuldades criadas pela sua formação, posições e preconceitos, como outras cujo controle escapa à vontade pessoal. É o caso dos interesses materiais da empresa para a qual trabalha, da pressa para a entrega do material, da confiabilidade de informações prestadas por terceiros ou a omissão dos mesmos.(Abramo: 2002:51).

Considerando-se todas as considerações acima descritas, entende-se, que é necessário refletir o jornalista como parte de um contexto social, ou seja, atrelado a valores e crenças de sua sociedade, sendo impossível que ele aja indiferente a isso, como se a partir do momento em que exercesse seu ofício colocasse “olhos mágicos de realidade”. Essa é uma mitificação positivista, o jornalista nas suas concepções sobre os fatos, prioriza determinados aspectos em função de sua maneira de construir os acontecimentos.

O que desmistifica a noção de objetividade jornalística é o condicionamento ideológico. Ou seja, a reflexão do jornalismo como instrumento e reflexão dos valores da sociedade moderna regida pela lógica capitalista. A esse posicionamento se refere Parenti afirma que:

Objetividade é a aceitação de uma realidade social formulada pelas forças dominantes da sociedade – sem qualquer exame crítico das agendas escondidas da realidade, seus interesses de classe e suas tendências ideológicas. [...] As grandes distorções são comuns e sistêmicas, produtos não apenas de deliberada repetição, mas das condições ideológicas e econômicas sob as quais a mídia opera. (apud Amaral, 1996:63).

Considerando os fatores acima explicitados acerca do modelo de produção do jornalismo atual, especificamente o Jornalismo Impresso, as próximas discussões darão destaque aos estudos sobre o Jornalismo da Folha de São Paulo (FSP). Para em seguida ser possível à análise das veiculações acerca do acidente aéreo da TAM, fato de elevada repercussão social que possibilitou a verificação das construções ideológicas perpassadas através do discurso jornalístico da Folha de São Paulo.

3.1 A Folha de São Paulo

A Folha de São Paulo (FSP) é o jornal diário impresso de maior circulação do país, a circulação média em 2006 foi de 299 mil exemplares em dias úteis e 370 mil aos domingos (www.folha.com.br). Sua fundação data de 19 de Fevereiro de 1921, por Olival Costa e Pedro Cunha, com o nome original de “Folha da Noite”. O principal foco era a captação de leitores das classes médias urbanas e da classe operária.

Em julho de 1925, o empreendimento ampliou-se com o lançamento de um matutino, a “Folha da Manhã”. Em 1931, os títulos da empresa passaram a ser de Octaviano Alves de Lima, Diógenes de Lemos e Guilherme de Almeida, com razão social Empresa Folha da Manhã Ltda, passando a Linha Editorial a identificar-se pela defesa dos interesses dos produtores rurais paulistas. A fase perdurou até o ano de 1945, em que o controle acionário da empresa passou para o jornalista José Nabantino Ramos, que é a atual razão social da empresa jornalística.

A partir de 1949, José Nabantino Ramos institui o “Folha da Tarde”, foi então que a fusão entre os periódicos “Folha da Manhã” e “Folha da Noite” originou a Folha de São Paulo. A linha Editorial adotada a partir dessa fusão focaria os interesses no público-alvo identificado pelas classes médias urbanas do Estado de São Paulo. Octavio Frias de Oliveira e Carlos Caldeira Filho assumiram o controle da empresa em 1962.

A estrutura do jornal se constitui dos seguintes cadernos diários: Capa, Opinião, Brasil, Mundo, Ciência, Dinheiro, Cotidiano, Esporte, Ilustrada, Acontece e Classificados. Além disso, contém cadernos específicos referentes a cada dia da semana: Folhateen (Segunda-Feira), Fovest (Terça-feira), Informática (Quarta-feira), Equilíbrio e Turismo (Quinta-Feira), Guia da Folha (Sexta-Feira) e Folhinha (Sábado).

Não se trata aqui de uma análise estrutural e técnica do que seja a Folha de São Paulo apenas, embora isso afete significativamente todo o processo de produção e circulação de notícias, cabe analisar e demonstrar o que significa simbolicamente a representação deste veículo no meio social. Ou seja, analisar o jornal Folha de São Paulo sob a orientação de estudos críticos visam expô-lo e tratá-lo com “olhar clínico”.

Entender o processo de produção do jornalismo da Folha de São Paulo não se resume à leitura de jornais, uma vez que os leitores das notícias nem sempre estão atentos ou simplesmente desconhecem o que ocorre no decorrer das veiculações noticiosas. Refletir sobre esse processo, aquém e além do que é visível e palpável,

pode desvendar a construção de “verdades” capazes de manipular e alienar o leitor. Otávio Frias Filho, diretor editorial do Jornal, recorre ao “mito do vampiro” para definir que a natureza do vínculo de um jornal com seus leitores:

O vampiro não pode entrar numa casa sem antes ter sido convidado (...) O marketing jornalístico manipula a atribuição de uma curiosidade ao público e fica à espera de sua resposta, que será um convite ou uma proibição (...) só é possível manipular quem desejou ardentemente ser manipulado. (apud Kucinski 1998:72)

A afirmação procedente do próprio diretor Editorial do Jornal remete a questões básicas a serem tratadas no jornalismo produzido pela Folha de São Paulo. Afinal qual é a relação entre o maior jornal de circulação do país e seus leitores? Quais são os valores éticos defendidos pela empresa, dentre eles o que consta verdadeiramente na prática? Quais os reais objetivos do jornalismo da FSP e nível de comprometimento com o seu leitor?

Segundo Bernardo Kucinski (1998:72), “A Folha de São Paulo é hoje o mais lido e o menos amado dos jornais brasileiros”. Esse tipo de reflexão encontra vários adeptos e críticos potenciais à Folha, o que talvez reflita na ambigüidade de posições tomadas pelo jornal no período histórico político brasileiro em que se consolidou. A crítica feita por José Arbex Junior (2001:160), refere-se à maneira tecnicista com que a Folha transparece o termo “objetividade”, em suas produções. O autor salienta que os acontecimentos não podem ser tratados somente por si sós, existe e é necessária a contextualização e interpretação dos fatos. Isso pode ser evidenciado na análise dos verbetes “fato” e “notícia” contidos no Manual de 2003:

Fatos: São a matéria-prima de qualquer tipo de jornalismo. É mais valioso revelá-los do que relatar declarações a respeito deles; *é mais importante noticiá-los* do que interpretá-los.

Notícia: *É a informação que se reveste de interesse jornalístico; puro registro dos fatos sem comentários nem interpretações.* A equidade deve ser a marca registrada de cada notícia e a exatidão é o elemento-chave. Vários fatos, descritos com exatidão, podem ser justapostos e apresentados de maneira tendenciosa. Suprimir uma informação ou inseri-la pode alterar o significado da notícia. O jornalista da Folha não deve usar semelhantes armadilhas. A definição do interesse jornalístico depende de critérios flexíveis que variam em função do tempo, lugar, tipo de publicação etc.

O histórico do posicionamento ideológico da Folha de São Paulo teve como cenário a transição entre o período da Ditadura e a luta pela Redemocratização política no Brasil, marcado pelas Diretas Já de 1984. Era nesse período que o Jornal procurara se afirmar técnica e industrialmente, de acordo com os parâmetros desenvolvidos pela imprensa Européia e Norte-Americana, ou seja, a notícia seria definitivamente entendida como mercadoria, com a exclusiva função de gerar lucros

para a empresa, o que pode ser explícito nas estratégias industrial e empresarial empregadas no “Projeto Folha”.

Ao mesmo tempo, após duas décadas de Ditadura, era necessário que o jornal se posicionasse ideologicamente e em relação à sociedade civil. Foi exatamente o que fez a FSP, porém atuando de forma ambígua:

De um lado, a Folha aparecia como um componente “progressista” da “sociedade civil”, até mesmo ostentando uma certa tendência à esquerda. (...) De outro lado, o caráter cada vez mais empresarial do jornal não dava qualquer margem a dúvidas quanto à estratégia de seus donos. (Arbex, 2001:152).

Ao se lançar com todo o empenho na campanha das Diretas Já de 1984, a ponto de conduzir a campanha, a Folha de São Paulo perseguiu o poder político não pelo político, mas primordialmente para fazer o marketing de si mesma. Era o marketing de lançamento da Folha como o jornal da abertura política, um jornal com ideologia, com aura. (Kucinski, 1998:75).

No entanto, com o término do período ditatorial, o veículo não se viu mais implicado em defender a linha dita “esquerdista”, o que permitiu a instituição concreta de seus projetos mercadológicos. Habermas (apud Arbex 2001:153) descreveu algo semelhante em relação à história da imprensa na Europa e nos Estados Unidos: com a formação de um “Estado burguês de direito e com a legalização de uma esfera pública politicamente ativa”, a imprensa pôde assumir plenamente o seu caráter de empresa comercial.

O principal produto oriundo do modelo proposto pela FSP no Projeto Folha foi o “Manual de Redação”. Ali estariam explícitos os principais verbetes de caráter ideológico e estruturantes capazes de reger o processo de constituição do Jornal, adequando, portanto, os profissionais da Folha ao sistema tecnológico e empresarial a que se propunha. O objetivo era cumprir um ritmo industrial, uma linha de produção propriamente dita; tanto que a FSP foi o primeiro Jornal impresso a substituir a máquina de escrever pelo computador, o que agilizou todo o processo produtivo, a partir de abril de 1983. Chaparro descreve o significado da proposta do Manual de Redação da FSP, da seguinte forma:

Quando criou o seu primeiro Manual Geral de Redação, não era a lingüística que preocupava a *Folha*. A norma veio no bojo da cirurgia de profundidade que moldou o atual perfil ideológico e de linguagem do jornal, e que impôs profundas mudanças nos métodos de produção. O Manual era um documento autoritário, destinado ao estabelecimento de uma ordem burocrática e não à definição de um conceito de jornal ou jornalismo. Ele cumpria a função de regimento disciplinar, institucionalizando nas relações humanas e no processo produtivo, um poder burocrático rigidamente hierarquizado. (1994:88)

Assim, a partir de um programa industrial de “metas trimestrais”, a concretização do projeto se daria muito além de objetivar minimização de erros ortográficos e de informação; agilizaria o desempenho dos jornalistas, com vistas ao horário de fechamento das edições, resultando na chegada do impresso mais cedo às bancas para a superação da concorrência. Para Chaparro:

Mas o manual (manual de Redação da FSP) continua a ser um regulamento organizador da prática do poder de informar e influenciar a opinião pública, estabelecendo como mecanismo regulador, um sistema particular de produção. A escala hierárquica e a norma burocrática do *poder fazer* continuam lá, vivas em cada verbete do manual, determinando e controlando comportamentos, valores, idéias, para submeter pessoas e vontades aos objetivos da organização. (1994:94)

Alguns verbetes encontrados no Manual da Folha de São Paulo (1992:95) são determinantes ao raciocínio do autor, tais como:

Advertência: A Folha tem um código progressivo para aplicar ao profissional que cometa erro grave no exercício de sua função. A primeira delas é a verbal e pode ser aplicada pelo editor sem consulta prévia a seus superiores. Nos casos de erros mais graves ou reincidência, o editor deve propor advertências escritas (sem ou com o registro pelo Departamento de Pessoal) e, em situações excepcionais, suspensões sempre com prévia consulta à Direção da Redação.

Avaliação Profissional: O jornalista da Folha que não ocupe cargo de confiança é avaliado formalmente a cada mês pelo conjunto de seus superiores. Os critérios são os seguintes: domínio da linguagem, empenho, confiabilidade técnica, exatidão, rapidez, senso crítico, disciplina, formação cultural, concisão, iniciativa, criatividade e identificação com o projeto editorial. (...) Com base no histórico da avaliação são feitas promoções salariais ou de função.

Cumprimento: A Folha cumprimenta os profissionais que se destacam no exercício de suas tarefas. Os cumprimentos provenientes da Direção de Redação ou de superiores imediatos são comunicados pelos editores ao profissional. Os cumprimentos devem ser levados em conta no momento de fazer a avaliação do jornalista.

A Folha se auto-intitula no Manual de Redação de 2003 como um Jornal *pluralista* pelo fato de admitir, em suas veiculações, diversas vozes, e *apartidário*, desvinculado de qualquer partido político, porém o “descomprometimento ideológico” a que se propõe é extremamente criticado por diversos autores. Arbex argumenta que:

O jornalismo praticado pela FSP está longe do “apartidarismo”. A FSP é o reflexo impresso de uma organização centralizada, dotada de um programa ideológico, formulador de uma práxis que impõe aos seus funcionários (de quem exige “fidelidade”) e com objetivos estratégicos claramente delimitados. (2001:158)

A professora Marilena Chauí (1988) teceu um dos comentários mais interessantes em torno da concepção liberal à que a FSP se propõe. O fato ocorreu durante um debate na sede do Jornal em 29 de Fevereiro de 1988, no qual discutia-se a publicação pela FSP de uma lista de professores improdutivos da Universidade de São Paulo (USP). A lista teria sido formulada pelo então gestor da Universidade José Goldemberg.

Para a Folha, a publicação significaria muito mais do que um simples “interesse público”, como foi exposto na época. A FSP, através da publicação dessa lista, romperia definitivamente com qualquer partidarismo de esquerda (Diretas Já, 1984), além de demonstrar as deficiências do Estado Brasileiro, por uma de suas mais poderosas e tradicionais instituições, a USP:

O princípio da publicidade do público só pode operar se a sociedade no seu todo for liberal, se for regida por princípios liberais, se suas instituições foram reguladas por idéias, normas liberais, se a política for norteada por práticas liberais, se a educação, o costume, a moral, a cultura seguirem a ideologia liberal (...) O que acontece quando, num país como esse se alguns resolvem macaquear princípios liberais que estão ausentes das instituições, dos costumes, da moralidade e da ideologia? Acontecem farsas cruéis e grotescas. (Chauí 1988 apud Arbex, 2001:164)

Atentando-se ainda para a esfera de produção jornalística na FSP, é preciso salientar a maneira como os jornalistas executam e produzem as notícias. A começar pelo “recrutamento” de seus funcionários, a FSP se julga democrática na medida em que seleciona candidatos por concursos, porém, de acordo com o seu verbete *Engajamento*, (Manual da Redação, 2001:40), deixa claro que qualquer posicionamento ideológico prejudicará o eventual jornalista em suas funções, “A Folha considera que o engajamento em organizações político-ideológicas pode prejudicar o desempenho profissional do jornalista, em especial daquele que cobre a área política (...) isso pode prejudicar seu trabalho e até iludir ou agredir o entrevistado”. Trata-se aqui do mesmo jornal que possuía, em suas redações, vários jornalistas adeptos do “esquerdismo. Verifica-se, portanto, a inexistência de qualquer possibilidade de “liberdade de expressão”, o que existe é a liberdade do “dono do jornal”. Kucinski explicita as conseqüências do “modo de produção” das notícias pela redação da FSP:

Mas a democracia, mesmo quando adotada como produto para venda, nunca foi aceita no interior das redações brasileiras. E é na redação da Folha de São Paulo, esse jornal paradigmático do fim de siècle, mais do que em qualquer outra redação brasileira, que o processo social de construção da notícia, em vez de prazeroso, tornou-se doloroso, marcado por relações autoritárias e as mais altas taxas de rotatividade. (1998:78).

Entretanto, mesmo com essas questões demonstradas, algumas contradições podem ser apontadas no mesmo Manual, ou seja, existem divergências quanto às próprias diretrizes do Jornal. A FSP propõe, no Manual de 2003, a construção de um

jornalismo que estimule melhores condições de trabalho e remuneração, além de incentivar através de sua cultura jornalística, o aprendizado, a autocrítica e a imaginação. Ao tentar demonstrar certo grau de “flexibilidade”, pelo menos teoricamente, como consta no Manual, o Jornal evita possíveis contestações quanto ao que realmente é praticado.

A Folha cristalizou uma concepção de jornalismo definido como crítico, pluralista e apartidário. Tais valores adquiriram a característica doutrinária que está impregnada na personalidade do jornal e que ajudou a moldar o estilo da imprensa brasileira nas últimas décadas. Cabe questionar, porém, a luz das transformações sumariadas acima, se a implementação desses valores não deveria passar por revisão também, até com a finalidade de sacudir os automatismos fixados pelo hábito. (Manual da Redação, 2001:17).

Considerando todas as discussões abordadas anteriormente, desde as concepções acerca dos Estudos Discursivos Críticos, perpassando por discussões acerca de características polêmicas referentes ao Jornalismo como Objetividade, discurso jornalístico atrelado à lógica mercadológica da sociedade capitalista, e concluindo o raciocínio com discussões em relação ao “fazer jornalístico” da FSP, cabe ao próximo capítulo, a tentativa de legitimar, refletir e discutir as questões abordadas, através da análise do *corpus* definido nos Procedimentos Metodológicos.

4. Procedimentos

Metodológicos

4.1 Corpus

O objeto do presente estudo é o Jornal Folha de São Paulo veiculado na cidade de Ribeirão Preto, São Paulo. Durante o período de cobertura do acidente, a Folha de São Paulo criou um caderno especial denominado “Tragédia em Congonhas”, assim o caderno da cidade “Folha Ribeirão” foi substituído enquanto o fato foi divulgado.

Para a concretização do trabalho, foi utilizado um recorte temporal do dia 18 de Julho de 2007 ao dia 23 de Julho de 2007, ou seja, desde a data do acidente aéreo até o período em que as mensagens noticiosas tiveram maior impacto. Assim, foi possível a viabilidade da pesquisa, considerando-se o tempo hábil para a concretização do proposto. Foram analisados nesse período, as reportagens e notícias veiculadas pela Folha de São Paulo.

4.2 *Categorias metodológicas*

As categorias utilizadas para a análise do corpus serão resgatadas dos Estudos Discursivos Críticos, tal como desenvolvidos por Normam Fairclough (2001). Trata-se de uma abordagem da análise de Discurso Crítica. Suas percepções de análise consideram a relação intrínseca da linguagem como reflexo e construção das práticas sociais, ou seja, os textos são produções sociais historicamente situadas, significantes de crenças, valores, ideologias, relações interpessoais e identidades, concomitantemente, o discurso, representado pelos textos são também parte do que ocorre socialmente. Resende:

Para analistas de discurso, somente o conceito funcionalista de discurso é aplicável, uma vez que o foco de interesse não é apenas a interioridade dos sistemas lingüísticos, mas, sobretudo, a investigação de como esses sistemas funcionam na representação de eventos, na construção de relações sociais, na estruturação, reafirmação e contestação de hegemonias do discurso.(2006:4)

Os Estudos Discursivos Críticos baseiam-se no tipo de *pesquisa qualitativa*, já que busca fazer descrições analíticas, por meio de dados obtidos socialmente (contexto social em relação ao acidente); *investigação interpretativa*, por serem identificados processos de ordem social que se refletem sobre as representações sócio-discursivas e ideológicas. Este tipo de pesquisa se divide em três momentos metodológicos: descrição, interpretação e explicação:

4.2.1. Descrição: A fase descritiva de análise será desenvolvida a partir das representações do mundo e da experiência, além da constituição das identidades dos participantes na organização da realidade social; assim, os textos serão analisados através dos significados lingüísticos propostos por Halliday:

a) Significado acional: Atendo-se a ordem prática de análise deste trabalho, será tratada teoricamente a diferença entre os gêneros notícia e reportagem; narrações, informações ditas “secas e informativas”.

b) Significado Representacional: A definição acerca de significados representacionais remete à representação dos atores sociais em relação ao que ocorre socialmente; assim a representação das falas das fontes por Discursos Diretos; construção de orações ativas e passivas, bem como as considerações de vozes oficiais e anônimas nos discursos veiculados através dos textos jornalísticos remetem a determinado significado; contemplados no Capítulo de Análises.

c) Significado Identificacional: A identidade refere-se aos artifícios utilizados pelo Jornal para a construção do discurso, serão abordados, portanto, a interpretação de escolhas lexicais através dos conceitos específicos de “metáforas”, “modalização”, “presunções valorativas”, tratados e conceitualizados no Capítulo de “Estudos Discursivos Críticos”.

4.2.2. Interpretação: A partir do contexto e noções de interdiscurso e Ideologia propostos na Análise descritiva, serão investigadas as interpretações que os agentes sociais fazem acerca dos acontecimentos ocorridos no evento. Assim se verificará a contribuição dos gêneros discursivos para a construção da estrutura social.

4.2.3. Explicação: Nessa fase de análise o principal objetivo consiste em explicar a interpretação produzida acima, revelando como os discursos são determinantes das estruturas sociais, e como os efeitos desses discursos reproduzem, sustentam ou transformam as relações de poder.

5. Análise dos

Dados

5.1. Gênero: notícias e reportagens

O discurso como “momento de práticas sociais” remete ao seu significado social em relação à linguagem. A análise das práticas sociais permite a observação da produção, distribuição, consumo e articulação de gêneros discursivos específicos em determinados contextos sócio-históricos e culturais. Para Fairclough (apud Resende 2006: 62), “gêneros constituem o aspecto especificamente discursivo de maneiras de ação e interação no decorrer dos eventos sociais”. Salienta-se então a importância de se tentar distinguir a configuração dos gêneros notícia e reportagem que incorporam o objeto do presente estudo. De acordo com o Manual da Folha de São Paulo, a notícia pode ser definida da seguinte forma:

Puro registro dos fatos, sem opinião. A exatidão é o elemento-chave da notícia, mas vários fatos descritos com exatidão podem ser justapostos de maneira tendenciosa. Suprimir ou inserir uma informação no texto pode alterar o significado da notícia. Não use desses expedientes. (1998:157)

A questão que se coloca é se, de fato, a notícia é apenas um puro registro de fatos, sem a opinião dos produtores do texto. Este é, portanto, o ponto de partida da nossa análise. Se compartilharmos com a perspectiva bakhtiniana de que a linguagem se constrói na interação verbal por interlocutores concretos que têm objetivos e propósitos, podemos então postular que qualquer produção textual é subjetiva. O que será observado então a partir da análise das matérias veiculadas pela FSP é que o registro dos fatos não ocorre de maneira tão simplista, são empregados vários artifícios na cobertura do acidente da TAM. No entanto, o que cabe nesse momento é ater-se às diferenças entre os gêneros citados.

De acordo com o manual da Folha de São Paulo (2003), o gênero *reportagem* traz informações mais detalhadas sobre notícias, interpretando os fatos; é assinada quando tem informação exclusiva ou se destaca pelo estilo ou pela análise aprofundada. “O principal objetivo de uma reportagem é informar com profundidade e exaustividade, contando uma história. No meio jornalístico ouve-se frequentemente a expressão “uma reportagem é uma notícia vista a lupa”. (Souza, 2005:187).

Resende (2003:64), discutindo sobre as distinções entre gêneros, explicita, em relação ao proposto neste trabalho, os seguintes questionamentos: “Por que determinadas reportagens são mais narrativas, ou mais argumentativas ou mais descritivas? Que implicações isso pode ter para o modo como esses textos participam na (inter) ação?”.

Observou-se, nas análises das reportagens e notícias veiculadas na FSP, que as matérias que contêm excesso de narrações, são aquelas que tratam exclusivamente do fator humano, ou seja, das particularidades sobre as vítimas e dos parentes deles. Ou seja, ao referir-se ao fator humano, as matérias tornam-se mais apelativas, criando um efeito de patemização no leitor, ou seja, uma construção que desperte no leitor emoções, sensações, dramas. Isso se observa nas escolhas lexicais utilizadas pela FSP. Esse enfoque se contrasta quando as matérias tratam apenas do acidente propriamente dito, assim, o que se verifica é uma linguagem vinculada ao jornalismo “padronizado”, com textos mais secos e informativos. Como se observa abaixo:

a) trechos narrativos: construções emotivas

O **jovem** médico com *o rosto molhado de lágrimas* leva um crachá no peito onde se lê um nome feminino. **Só o prenome. Não é um engano. Ela é a vítima. Ele, o parente dela.** Cerca de cem familiares (boa parte proveniente de Porto Alegre) foram chegando ao longo do dia de ontem ao Pavilhão das Autoridades do aeroporto de Congonhas. (FSP 19/07/2007)

Ontem, às 18h, o pavilhão com *paredes revestidas de lambris e jogo de lustres* que parecem saídos de *uma ficção científica* da década de 50 comportava pelo menos 200 pessoas - além dos parentes, havia policiais federais e civis, soldados do Exército, bombeiros, assistentes sociais, psicólogos, funcionárias da TAM e médicos legistas (**muitos**). (FSP 19/07/2007)

A proximidade entre os parentes *e o cenário da tragédia era tanta* que mesmo com portas e janelas fechadas por vidros e cortinas (para proteger a privacidade dos parentes), *a bonita* construção do pavilhão das autoridades estava *tomada pelo cheiro de queimado* (FSP 19/07/2007)

Os bombeiros *só conseguiam* entrar no local *graças* a um tubo de 40 centímetros de diâmetro, flexível e comprido, que era introduzido primeiramente na fresta entre as lajes. Conectada a um exaustor, *a lagarta preta aspirava o ar quente e a fumaça*, lançando-os para fora do prédio. Em seguida, os bombeiros entravam *rastejando*. Nas costas de cada soldado, um tubo amarelo de oxigênio pesando oito quilos. *Some-se* máscara de ar, lanterna, capa, proteção térmica, luvas, botas, capacete e ferramentas, como alicates de 70 centímetros de comprimento, e o peso carregado pelo bombeiro pode atingir os 30 quilos. (FSP 20/07/2007)

Os bombeiros trabalham em equipe para avançar por dentro do prédio. Tubos de oxigênio passam de mão em mão, subindo até as lajes, para substituir outros, *vencidos*. Sem esse tubo, o bombeiro intoxica-se com a fumaça e ainda corre o risco de queimaduras *-sempre graves-* das vias aéreas. (FSP 20/07/2007)

À espera dos corpos de seus parentes, famílias atingidas pelo acidente da TAM não sabem mais o que fazer para *vencer a angústia* de não poder enterrá-los. Há quem saia atrás de um padre para encomendar missa, *os que não têm coragem* de deixar seus quartos de hotel, aqueles que surgem *desesperados* no IML tentando acelerar a identificação dos 196 mortos (186 no avião, mais dez em terra, segundo a TAM). (FSP 20/07/2007)

Cada vez que um nome *ecoava pela catedral*, um grupo de amigos e familiares, vestindo camisetas com fotos dos parentes mortos, *se levantava e chorava*. Algumas

lágrimas eram acompanhadas de abraços, outras de *aplausos descoordenados*. Alguns parentes *abaixavam a cabeça e fechavam os olhos*. (FSP 23/07/2007)

b) Trechos jornalísticos secos e informativos

No pior acidente da história da aviação brasileira, um avião da TAM com 176 pessoas a bordo proveniente de Porto Alegre caiu ontem ao lado do aeroporto de Congonhas quando tentava pousar, às 18h50, sob chuva em São Paulo. Até a conclusão desta edição, tinham sido encontrados 40 corpos, dentro e fora do avião, segundo a Secretaria da Segurança. À 1h25, a TAM divulgou relação com os nomes dos passageiros do avião acidentado (FSP 20/07/2007)

Pelo menos 192 pessoas morreram no acidente com o Airbus da TAM em Congonhas (SP), *o pior da história da aviação brasileira*. Os mortos são os 186 ocupantes da aeronave *-na terça-feira, a TAM havia informado que eram 176-* e seis no solo. Três pessoas continuam desaparecidas. Dos escombros, foram retirados 177 corpos - três pessoas foram socorridas, mas morreram nos hospitais. O presidente da Infraero (estatal que administra os aeroportos), José Carlos Pereira, disse que os peritos detectaram "fumaça forte" em turbina do Airbus no vídeo que mostra sua tentativa de pouso *-o que levaria à hipótese de falha mecânica*. O presidente da TAM, Marco Antonio Bolonha, disse que a aeronave estava em *"perfeitas condições"*. A Infraero decidiu que a pista principal de Congonhas será fechada quando chover até que as causas do acidente sejam esclarecidas. O Ministério Público Federal pediu a suspensão das operações no aeroporto. (FSP 19/07/2007)

O Airbus-A320 que se acidentou na terça-feira em Congonhas, *provocando* a morte de pelo menos 196 pessoas, voava com um problema mecânico detectado quatro dias antes. *A TAM soube na sexta-feira de um defeito no reversor -que auxilia a frenagem-do lado direito do avião prefixo PT-MPK. Ela decidiu, então, pela lacração* do equipamento e *liberação da aeronave* para funcionar com esse instrumento operante só do lado esquerdo. A companhia aérea diz que os manuais da Airbus autorizam que se continue voando nessas condições durante dez dias. (FSP 20/07/2007)

Após reportagem publicada ontem pela Folha que informava, segundo relato de familiares, a presença de mais um tripulante no voo 3054 - um piloto da empresa-, a TAM corrigiu a lista de passageiros e confirmou que Marcos Dias Stepanski, 27, estava no Airbus-A320. Com isso, sobe para 187 o número de mortos na aeronave. São 197 no total. A companhia informou que Stepanski viajava como tripulante não-operante no avião. (FSP 21/07/2007)

A caixa com os dados de voz do piloto e do co-piloto do Airbus-A320 da TAM foi achada *somente* ontem pelos técnicos do Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), órgão vinculado ao Ministério da Defesa e à FAB (Força Aérea Brasileira) em meio aos destroços da aeronave, em Congonhas. (FSP 22/07/2007)

As exemplificações denotam e reforçam o que foi discutido anteriormente em relação às reportagens construídas em torno de narrações emotivas; porém a ressalva a ser feita em torno dos textos "padrões-informativos" é que mesmo contendo dados mais secos e informativos, existe explicitamente o posicionamento e o direcionamento da FSP para a condução dos acontecimentos: "Pior acidente da história", "A TAM soube na sexta-feira de um defeito no reversor -que auxilia a frenagem-do lado direito do avião prefixo PT-MPK. Ela decidiu, então, pela lacração do equipamento e liberação da

aeronave”, “o que *levaria* a hipótese de falha mecânica”. Essas considerações serão demonstradas mais especificamente nos próximos itens da análise.

5.2. Significado Representacional e Discurso

5.2.1. Vozes no discurso e Interdiscursividade

Para Resende (2003: 70), “por meio da observação de escolhas lingüísticas feitas pelo locutor para representar o discurso do outro, é possível analisar seu grau de engajamento com o que enuncia, em sua atitude responsiva ativa, ou seja, se ele concorda, discorda ou polemiza outros atos de fala da rede de práticas sociais”. A observação das análises constatou que, quando as reportagens veiculadas pela FSP se valem da tentativa de desvendar as causas e possíveis culpados do acidente, recorre-se a vozes denominadas “oficiais”, de acordo com o significado representacional do discurso, a isso denomina-se *classificação por nomeação*.

Porém, quando o relato se dá em torno da narração sobre as histórias dos familiares e das vítimas, as vozes utilizadas são de pessoas “anônimas”. Para Lochard (1996), essa prática denomina-se “promoção do anônimo” que é a presença acentuada de “qualquer-um, ator, testemunha ou vítima dos acontecimentos”. Este tipo de narração cria uma proximidade com o leitor, sendo suficiente para o comprometimento “emotivo”, essa classificação dos atores sociais é reconhecida no significado representacional como *personagens sem nome*.

a) vozes “oficiais”

Avião não consegue pousar e atravessa avenida; **TAM divulgou** relação de passageiros.(FSP 18/07/2007)

Até a conclusão desta edição, tinham sido encontrados 40 corpos, dentro e fora do avião, **segundo a Secretaria da Segurança**. À 1h25, **a TAM** divulgou relação com os nomes dos passageiros do avião acidentado. (FSP 18/07/2007)

Segundo informações da TAM, havia 170 passageiros e alguns funcionários da empresa que pegavam carona na aeronave, além de seis tripulantes.(FSP 18/07/2007)

"Tem aí uns 200 mortos", afirmou o **coronel Manuel Antonio da Silva Araújo, comandante do Corpo de Bombeiros**. **Segundo o delegado Aldo Galiano Júnior, chefe do Decap (Departamento de Polícia Judiciária da Capital)**, "dificilmente algum dos passageiros escapou". (FSP 18/07/2007)

Ao ser questionado se havia entrado na aeronave, **o governador José Serra (PSDB)** afirmou: "Não tem dentro do avião, ele se desfez".(FSP 18/07/2007)

Mortes de tragédia chegam a 192; **Infraero cogita** falha mecânica – (manchete de capa FSP-19/07/2007)

Empresa e Infraero não descartam nenhuma hipótese para causa do maior acidente aéreo do país; busca por corpos prossegue (título FSP 19/07/2007)

A **Infraero** decidiu que a pista principal de Congonhas será fechada quando chover até que as causas do acidente sejam esclarecidas. **O Ministério Público Federal** pediu a suspensão das operações no aeroporto (FSP 19/07/2007)

TAM isenta Airbus-A320 e defende tripulação a bordo (título FSP 19/07/2007)

Presidente da empresa diz que pilotos eram experientes e que avião estava em ordem (subtítulo FSP 19/07/2007)

"Nos próximos dias, cada familiar será contatado para falar de valores e datas, sempre com respeito à legislação e ao sigilo desse tipo de informação. Discutiremos individualmente pagamentos antecipados para fazer frente às despesas urgentes", disse o **vice-presidente de planejamento da companhia aérea, Paulo Castello Branco**.(FSP 19/07/2007)

Para TAM, avião pode pousar com defeito no sistema de freios (título FSP 20/07/2007)

Na entrevista, **Amparo, ao ser questionado se poderia ter ocorrido problema semelhante ao do acidente de 1996, afirmou:** "O reversor direito estava travado, em condições previstas dentro das normas desse tipo de avião e que não coloca qualquer obstáculo ao pouso previsto em Congonhas". Já **Bologna disse** que "*os manuais da Airbus mostram que reversor não era requerido para este pouso*".(20/07/2007)

Segundo o tenente-coronel Roberto Antonio Diniz, comandante da Polícia Militar, todo os corpos dos passageiros do avião foram retirados.(FSP 21/07/2007)

A **TAM já admite** 198 mortos no acidente da última terça-feira (FSP 23/07/2007)

b) as vozes anônimas (reportagens com narração):

Relatos de testemunhas indicam que, na hora do pouso, o avião fez uma curva à esquerda, cruzou a avenida um pouco acima dos automóveis e bateu contra o prédio de três andares.(FSP 18/07/2007)

"Não tive coragem de ir até o local", **conta morador** (título) (FSP 18/07/2007)

"Nem sabia o que havia ocorrido. Mas entrei voando e liguei para os bombeiros. Foi minha primeira reação. Em poucos minutos, eles chegaram com muitas viaturas", conta (18/07/2007). (Marcelus Fozatti, morador)

"Quando ia me dirigindo ao local, encontrei pessoas correndo no sentido contrário, gritando, falando sobre o acidente. Tentei chegar até o local para ver. Mas não tive coragem. Travei. Voltei para trás no meio do caminho".(FSP 18/07/2007). (Marcelus Fozatti, morador)

"Estamos arrasados". A frase exprime o sentimento da família do *empresário potiguar Ivanaldo Arruda da Cunha, 51*, que viajava no vôo da TAM em companhia da mulher *Zenilda Otília dos Santos, 44*, e dos filhos *Caio Felipe Santos da Cunha, 13*, e *Ana Carolina Santos da Cunha, 10*. (FSP 19/07/2007)

"Meu pai está desesperado porque não conseguiu resgatar meu tio", *conta Gregori, filho de Paulo Cesar*, que sofreu ferimentos leves no couro cabeludo e teve alta ontem à noite. Romualdo, atingido por uma parede, permaneceu internado. (FSP 18/07/2007)

Porém, mesmo após a reunião, a angústia permanecia. "As informações são frágeis, não há certeza de nada. Os peritos disseram que os corpos identificados já foram liberados, mas os outros podem demorar 15 dias, um mês, três meses", *relatou Luiz Moisés, 33, marido da advogada Nádia, 31*. (FSP 20/07/2007)

"Não é justo eles estarem parados aqui enquanto minha filha está dentro de um frigorífico. Não consigo ficar de braços cruzados", *reclamava Tereza Maliszewski, mãe da analista de sistemas Katiane Maliszewski Lima, 32*, um dos nomes da lista de mortos no acidente. (23/07/2007)

A condução dos acontecimentos pela FSP ocorre primeiramente na constatação do número de mortos no acidente; a sondagem vale-se desde à consideração de vozes da empresa aérea até a especulação do número de vítimas pelo governador do Estado de São Paulo, José Serra. As especulações e dados de acidentados são abordados intensamente pela FSP. Outro fator ao qual o Jornal se atém é a busca pelos verdadeiros culpados pelo acidente: seria um problema no reversor, problema com a inexperiência do piloto? "*TAM* isenta Airbus-A320 e defende tripulação a bordo" (título FSP 19/07/2007) "*Presidente da empresa diz* que pilotos eram experientes e que avião estava em ordem" (subtítulo FSP 19/07/2007).

Enquanto as "sondagens" vão sendo levantadas e nenhuma resposta obtida quanto a esses dados, a FSP apela para o efeito dramático, patemizado, humanizado: "**as vítimas do pior desastre da aviação brasileira**", assim, histórias de pessoas anônimas são abordadas incessantemente. Percebe-se que o Jornal procura informar a população por meio do trágico, já que não obtém dados concretos acerca do fato. Assim, o jornal entrevista parentes, moradores, para veicular estórias dramatizantes (o acidente por si só já é um acontecimento chocante), porém é preciso preencher as páginas do "caderno especial", afinal ele foi criado especificamente para o fato.

5.2.2. Utilização de Discurso Direto

Para Maigneueau (2001:140), “o discurso direto não se contenta em eximir o enunciador de qualquer responsabilidade, mas ainda simula restituir as falas citadas e se caracteriza pelo fato de dissociar claramente as duas situações de enunciação: a do discurso citante e a do discurso citado”.

Essa definição acerca da utilização do discurso direto na estruturação das matérias, caracterizadas pelas falas entre aspas dos personagens-fonte, não exige a FSP do comprometimento e opinião sobre os fatos. A utilização do discurso direto poderia presumir objetividade e imparcialidade em relação ao que está sendo veiculado, já que as falas contidas entre aspas são referentes ao que foi “dito” pelas fontes; porém, observando-se as “entrelinhas” do processo de construção das matérias veiculadas, o que se pode analisar é que as “falas” das fontes podem ser empregadas nas matérias atrelando-se aos valores da FSP acerca da realidade construída. Contextualizando esse fator em relação às análises, observa-se que o direcionamento dado pela FSP foi se delineando sem um comprometimento explícito. Para tanto, houve um grande uso de “discursos diretos” em que eram feitas possíveis “sondagens” às possíveis causas do acidente.

A FSP, na ânsia de procurar as “pistas” causadoras do acidente da TAM e achar o grande furo de reportagem, foi intercalando várias vozes, apontando conseqüências e “sugerindo” os culpados, sempre se valendo de vozes “oficiais” e “recortes” das falas que pudessem desvendar as possíveis causas do acontecimento. Assim foram consideradas “vozes políticas”, “bombeiros”, “presidente da TAM”, “representantes da TAM”.

De acordo com Resende,

Analisar em textos quais vozes são representadas em discurso direto, quais são representadas em discurso indireto e quais as conseqüências disso para a valorização ou depreciação do que foi dito e daqueles (as) que pronunciaram os discursos relatados no texto pode lançar luz sobre questões de poder no uso da linguagem. (2003:67)

Exemplificações

O presidente da TAM, Marco Antonio Bolonha, disse que a aeronave estava em "*perfeitas condições*".(delega voz ao presidente, como em perfeitas condições se ocorreu um acidente desse porte) (FSP 19/07/2007)

Em entrevista ontem, **o presidente da TAM, Marco Antonio Bologna**, afirmou que a tripulação do A320 era "*de grande competência e experiência*" e que o avião *estava em*

perfeitas condições de operação. Ele *evitou culpar o governo e a crise aérea* pelo acidente e *defendeu* que Congonhas, tido como o aeroporto mais importante para a companhia, é *"seguro"*. (FSP 19/07/2007)

O **executivo** descartou ainda a ausência de "grooving" (ranhuras que facilitam o escoamento da água) na pista como causa do acidente. *"Quando um aeroporto que não tem "grooving" está aberto, se pressupõe que a pista esteja com menos de três milímetros de água, e que tenha aderência suficiente, mesmo sem essas ranhuras."*(FSP 19/07/2007).

Bologna, que manifestou pesar pelas mortes, evitou apontar as causas do acidente, afirmando ser preciso aguardar a investigação do governo. *"A investigação já está sendo conduzida pelas autoridades competentes"*, repetiu em diversos momentos a diferentes perguntas sobre o acidente.(FSP 19/07/2007)

A manutenção do avião, *declarou o vice-presidente técnico da TAM*, Rui Amparo, *estava em dia, e não há registros de acidentes anteriores com esse A320*, incorporado à frota em dezembro do ano passado. *"O MBK [prefixo do A320] estava com 26.320 horas de voo, e fez a última revisão simples, que chamamos de "check A", em 13 de junho"*, disse Amparo (FSP 19/07/2007)

"Não conseguimos saber qual dos dois estava comandando o avião no momento do acidente", disse o **vice-presidente de operação da TAM**, Alberto Fajerman.

"Nos próximos dias, cada familiar será contatado para falar de valores e datas, sempre com respeito à legislação e ao sigilo desse tipo de informação. Discutiremos individualmente pagamentos antecipados para fazer frente às despesas urgentes", disse o **vice-presidente de planejamento da companhia aérea**, Paulo Castello Branco.(FSP 19/07/2007)

Em seguida, afirmou que *"não há alteração de performance"* da aeronave sem esse sistema, *"exceto em pistas muito contaminadas"*. Amparo afirmou que as pistas contaminadas seriam *"embaixo de chuva muito forte"*, mas que esse *"não era caso declarado"* em Congonhas no dia do acidente.(FSP 20/07/2007)

5.2.3. Agente da passiva e construção ativa: responsabilização

As análises gramaticais em que se consideram a construção das orações em formas passivas ou ativas refletem significados ideológicos na medida em que atribuem ou excluem a responsabilidade e agência dos "atores sociais". Orações ativas consideram a tradicional construção de orações: sujeito-verbo-objeto, já as orações passivas atribuem relevância ao objeto, ao que foi realizado pelo sujeito, dando ênfase ao fato praticado. Para Fairclough (2001:224-225), "A escolha do tipo de processo para significar um processo real pode ter significação cultural, política ou ideológica" [...] "uma questão que é sempre importante é se agência, causalidade e responsabilidade são tornadas explícitas ou deixadas vagas nos relatos de eventos importantes na mídia". Assim, o discurso construído pela FSP se delineia responsabilizando as vozes e ação dos principais envolvidos para a possível causa do acidente.

Exemplificações

a) **O presidente da Infraero** (estatal que administra os aeroportos), José Carlos Pereira, **disse** que os peritos detectaram "fumaça forte" em turbina do Airbus no vídeo que mostra sua tentativa de pouso -o que levaria à hipótese de falha mecânica.(FSP 19/07/2007)

b) **TAM isenta** Airbus-A320 e **defende** tripulação a bordo (título-19/07/2007)

c) **Presidente da empresa diz** que pilotos eram experientes e que avião estava em ordem (subtítulo FSP 19/07/2007)

d) Di Sacco **foi admitido** na companhia em janeiro, mas, segundo o vice-presidente de operação, possuía 14.744 horas de vôo em sua carreira, ou seja, era um piloto experiente. Passou por avaliação em junho. (FSP 19/07/2007)

e) **A família Amaro** -o fundador é Rolim Amaro, morto em 2001- **divulgou** mensagem lamentando o acidente. "Nós, da TAM, estamos extremamente tristes. Nosso pior pesadelo tornou-se realidade. A sensação da dor é de quem perde um ente da família. São parentes da grande família da TAM: clientes, funcionários e colaboradores. Lamentamos todas as vítimas dessa tragédia, que veste de luto a sociedade brasileira. Nenhuma declaração pode expressar o nosso pesar".(FSP 19/07/2007)

f) **A companhia aérea diz** que os manuais da Airbus autorizam que se continue voando nessas condições durante dez dias.(FSP 20/07/2007)

g) **Oficiais da Aeronáutica** também **afirmaram** que a mesma aeronave que se acidentou na terça tinha enfrentado dificuldades para pousar em Congonhas na véspera devido à pista escorregadia -assim como pelo menos outras quatro, incluindo uma da Pantanal.(FSP 20/07/2007)

h) Em nota divulgada ontem à noite, **a TAM admitiu** a desativação do reversor direito do Airbus depois do defeito constatado no dia 13. **Afirma** que tudo foi feito em condições previstas pelos manuais de manutenção da fabricante Airbus e aprovado pela Anac (Agência Nacional de Aviação Civil). (FSP 20/07/2007)

i) **O comunicado diz** que esse procedimento "não configura qualquer obstáculo ao pouso da aeronave" e que **essa informação foi dada pelo** presidente da empresa, Marco Antonio Bologna, e **pelo** vice-presidente técnico, Ruy Amparo, em entrevista coletiva anteontem.(FSP 20/07/2007)

j) **O prefeito Gilberto Kassab disse** que, no fim de semana, todo o prédio será demolido. (FSP 20/07/2007)

k) **Oficiais da Aeronáutica** também **afirmaram** que a mesma aeronave que se acidentou na terça tinha enfrentado dificuldades para pousar em Congonhas na véspera devido à pista escorregadia -assim como pelo menos outras quatro, incluindo uma da Pantanal. (FSP 20/07/2007)

l) **Especialistas** ouvidos pela Folha **dizem** que a falha no reversor potencializa os riscos quando associada a outros problemas, como a pista escorregadia de Congonhas. Para eles, só a falha mecânica não causaria um acidente desse porte (FSP 20/07/2007)

m) Para explicar o processo de identificação e tentar acalmar os parentes, **o IML enviou** dois legistas para o hotel Blue Tree Towers, na avenida Faria Lima, zona sul de São Paulo, onde estão cerca de 200 familiares. (FSP 20/07/2007)

n) Após três dias de buscas, equipes de resgate encontraram ontem a cabine onde estava a tripulação do **Airbus-A320** da TAM, que na terça-feira **bateu** contra um prédio da própria companhia aérea, **matando** as 187 pessoas a bordo.(FSP 21/07/2007)

o) **A caixa com os dados de voz do piloto e do co-piloto do Airbus-A320 da TAM foi achada** somente ontem pelos técnicos do Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), órgão vinculado ao Ministério da Defesa e à FAB (Força Aérea Brasileira) em meio aos destroços da aeronave, em Congonhas. (FSP 23/07/2007).

A análise desse tipo de construção reforça as conclusões obtidas nas análises anteriores, o discurso da FSP utiliza-se amplamente de atribuição de “vozes responsabilizantes” quanto ao ocorrido, isso se deu mais explicitamente nessa categoria de análise “agentes da ativa e passiva” por demonstrar que a maioria das orações aponta os possíveis “agentes” e responsáveis pelo acidente. Há, em todas as matérias veiculadas, a prevalência indiscutível dos relatos da TAM, na tentativa de eximir-se do possível erro causado pelo reversor, além disso, a responsabilização dada ao “avião” no exemplo “n”, sem apontar os culpados, exime a empresa de qualquer possibilidade de culpa, isso será discutido mais adiante.

Excetua-se os exemplos “d” e “o”, em que se enfatizam respectivamente a admissão do piloto (“foi admitido”), tirando-se a responsabilidade da empresa que o contratou, a TAM; e a ênfase dada à caixa preta do avião.

5.3. Significado identificacional

5.3.1. Presunções valorativas

Os fatores de relevância que a FSP relata em suas matérias nem sempre podem ser constatados através de escolhas lexicais específicas. Para Resende (2003: 80), significados presumidos são de particular relevância ideológica: “A construção de significado depende não só do que está explícito em um texto, mas também do que está implícito – o que está presumido”. Essa constatação pôde ser verificada no decorrer das matérias, a partir da construção temática que o Jornal deu aos acontecimentos, desde as vozes que foram priorizadas, perpassando pelo recorte do que deveriam ser “verdades”

ou furos em torno do fato, até expressões veiculadas pelo próprio Jornal na tentativa de se constatar os fatos.

a) Bologna afirmou que a companhia contatará os familiares das vítimas **"nos próximos dias"** para discutir pagamentos antecipados de indenizações (FSP 19/07/2007)

b) O presidente da Infraero (estatal que administra os aeroportos), José Carlos Pereira, disse que os peritos detectaram "fumaça forte" em turbina do Airbus no vídeo que mostra sua tentativa de pouso -o que **levaria** à hipótese de falha mecânica.(FSP 19/07/2007)

c) O avião, segundo a companhia, podia voar com 185 pessoas, entre passageiros e tripulantes. **No entanto**, havia 186 a bordo no voo. A TAM afirmou que esse não foi o problema porque o passageiro **"a mais"**, por assim dizer, era um bebê. Bologna, que manifestou pesar pelas mortes, evitou apontar as causas do acidente, afirmando ser preciso aguardar a investigação do governo (FSP 19/07/2007).

d) Segundo Bologna, o peso do avião era de 62.700 toneladas, e a pista podia "aguentar", naquelas condições climáticas, até 64.500 toneladas. **Ou seja**, o peso do avião **estaria** dentro das especificações.(FSP 19/07/2007).

e) A família de acionistas ainda diz que a empresa está tomando todas as providências cabíveis para o momento, pede a apuração completa das causas do acidente e diz que a prioridade **"absoluta"** é o atendimento a famílias das vítimas (FSP 19/07/2007).

f) **A preocupação com a imagem da TAM esteve presente o durante toda a entrevista, de uma hora e meia. A logomarca não aparecia em lugar algum.** (FSP 19/07/2007)

g) Di Sacco foi admitido na companhia em janeiro, mas, segundo o vice-presidente de operação, possuía 14.744 horas de voo em sua carreira, **ou seja, era um piloto experiente.** (FSP 19/07/2007).

h) **Avião da TAM tinha falha na frenagem** (manchete FSP 20/07/2007).

i) **A TAM soube na sexta-feira** de um defeito no reversor -que auxilia a frenagem-do lado direito do avião prefixo PT-MPK. **Ela decidiu, então**, pela lacração do equipamento e liberação da aeronave para funcionar com esse instrumento operante só do lado esquerdo. (FSP 20/07/2007)

j) No acidente do Fokker-100 da TAM em 1996, que matou 99 pessoas, as investigações apontaram problemas no reversor direito como principal causa. (FSP 20/07/2007)

k) Em seguida, afirmou que **"não há alteração de performance"** da aeronave sem esse sistema, **"exceto em pistas muito contaminadas"**. Amparo afirmou que as pistas contaminadas seriam "embaixo de chuva muito forte", mas que esse **"não era caso declarado"** em Congonhas no dia do acidente.(FSP 20/07/2007)

l) **Especialistas** ouvidos pela Folha **dizem** que a falha no reversor potencializa os riscos quando associada a outros problemas, **como a pista escorregadia de Congonhas**. Para eles, **só** a falha mecânica não causaria um **acidente desse porte** (FSP 20/07/2007)

m) Na entrevista, Amparo, ao ser questionado **se poderia ter ocorrido problema semelhante ao do acidente de 1996**, afirmou: "O reversor direito estava travado, em condições previstas dentro

das normas desse tipo de avião e que não coloca qualquer obstáculo ao pouso previsto em Congonhas".(FSP 20/07/2007)

n) Os relatos recebidos pelo Comando da Aeronáutica e pela Anac **reforçaram a possibilidade de que a principal causa do acidente tenha sido a falha mecânica do Airbus**.(FSP 20/07/2007) – (conclusões precipitadas – sondagem – falha mecânica do Airbus?).

o) Durante a tarde de ontem a equipe retirou **apenas oito corpos**. Estima-se que haja mais oito para ser resgatados.(FSP 20/07/2007)

p) **Na noite do acidente**, a TAM **havia informado** que o **número de passageiros e de tripulantes era de 176**. **No dia seguinte, o número subiu para 186**. Ontem, a **empresa disse não saber explicar** os métodos de contabilidade e o porquê da **diferença de dez pessoas** de um dia para o outro.(FSP 20/07/2007)

q) Familiares de passageiros do voo JJ 3054 **se desesperam** enquanto aguardam a identificação dos corpos, **que pode levar meses**. (subtítulo - FSP 20/07/2007)

r) Caixa com vozes dos pilotos foi achada **só** ontem (FSP 22/07/2007)

s) O equipamento tratado inicialmente pelos técnicos de investigação do Cenipa como o que tinha **as vozes dos dois responsáveis pelo Airbus-A320 da TAM** estava muito danificado pelo fogo e pelo impacto sofrido pela aeronave. (FSP 23/07/2007)

t) O prédio que abrigava a TAM Express **só poderá** ser demolido depois que a Polícia Civil concluir inquérito policial sobre o caso, mas o risco de desabamento ainda é grande.(FSP 23/07/2007)

u) "Você é o representante do governador?", perguntou ao secretário de Justiça, Luiz Antonio Marrey". Vou cobrar do poder público por tudo isso", disse. "Eu entendo sua dor, mas estamos fazendo todo o possível", respondeu Marrey. **Promessas como essa não aliviam a sensação** de Ubirajara Souza de Almeida, pai de Rodrigo Almeida, 26, que teve o seu corpo identificado ontem pelo IML (Instituto Médico Legal). "A dor não vai passar nunca", lamentou. (FSP 23/07/2007)

Constata-se que a Folha de São Paulo não construiu de forma objetiva nem imparcial o acontecimento. A sondagem quanto as reais causas do acidente confunde as verdadeiras diretrizes do Jornal quanto ao ocorrido; ao mesmo tempo em que tece várias oportunidades de fala a representantes da TAM nas reportagens, tirando conclusões precipitadas quanto as reais causas do acidente, induzindo o leitor à procura de um culpado, muitas vezes, responsabilizando a empresa, em “j” e “m”, recorrendo a fatos históricos como o acidente de 1996, que envolveu a TAM; em “f” destaca a ausência do logotipo da empresa, o que poderia comprometer a imagem; em “p” questiona os dados “oficiais” passados pela empresa referente ao número de mortos; enfatizando sempre que todas essas induções a que o Jornal se propôs não se valeram de provas concretas,

essas construções são consideradas apenas “insinuações direcionadas” de acordo com parâmetros adotados pelo próprio Jornal.

Outras conclusões podem ser verificadas através das leituras dos trechos “b”, em que a causa do acidente seria “falha mecânica”; o trecho “c” levaria a hipótese absurda por parte do Jornal de que uma pessoa a mais no avião poderia ser a causa do acidente, fazendo recortes de fala por meio do discurso direto para dar ênfase ao raciocínio do Jornal; em “d” descarta a culpa atribuída a pista de Congonhas, pois ela “poderia suportar” as toneladas do avião; porém em “l”, atribui a culpa a pista escorregadia atrelada a uma possível falha mecânica; em “n”, a conclusão é quase certa de que a falha foi mecânica em “g” destaca o piloto como experiente, portanto, segundo a Folha de São Paulo, em hipótese alguma a culpa seria do piloto, já em “s”, o Jornal se contradiz na medida em que relata que a caixa preta com as vozes dos “responsáveis” pelo comando do avião foi encontrada; em “i” a FSP pôde fazer uma acusação com fundamento como o queria desde o início, incessantemente, pois as investigações apontaram falha na frenagem.

A questão que se coloca é: com que provas a FSP constrói tais juízos e conclusões precipitadas? Qual a credibilidade passada pelo Jornal por meio de apurações precipitadas e pouco críveis? Pode-se dizer que a corrida para a cobertura de um fato de elevada repercussão social fez com que os parâmetros éticos e a postura informativa que deveriam reger o “fazer jornalístico” fossem comprometidos.

5.3.2. Modalidade

De acordo com Halliday (1985:75), a modalidade “é o julgamento do falante sobre as possibilidades ou obrigatoriedades envolvidas no que diz”. A utilização de termos como “possivelmente”, “provavelmente”, “certamente são algumas formas de como o produtor do texto insere sua voz e comentários, muitas vezes, de forma sutil. A importância da análise da modalidade no “significado identificacional” é a relação que faz entre o autor do texto e o que está explícito. Para Fairclough (apud Resende 2003:85), “o quanto você se compromete é uma parte significativa do que você é – então escolhas de modalidade em textos podem ser vistas como parte do processo de texturização de auto-identidades”.

Exemplificações

- a) Acidente é o pior da história do país; bombeiro diz que **pode** haver 200 mortos – probabilidade (FSP 18/07/2007).
- b) Ele sabia que a instituição **receberia** os feridos e que seu filho **poderia** estar entre eles. (FSP 18/07/2007)
- c) **Pelo menos** 192 pessoas morreram no acidente com o Airbus da TAM em Congonhas (SP), o pior da história da aviação brasileira (FSP 19/07/2007).
- d) O presidente da Infraero (estatal que administra os aeroportos), José Carlos Pereira, disse que os peritos detectaram "fumaça forte" em turbina do Airbus no vídeo que mostra sua tentativa de pouso -o que **levaria** à hipótese de falha mecânica.(FSP 19/07/2007)
- e) O Airbus-A320 que se acidentou na terça-feira em Congonhas, provocando a morte de **pelo menos** 196 pessoas, voava com um problema mecânico detectado quatro dias antes. (FSP 20/07/2007)
- f) Segundo ele, esse avião foi investigado três meses antes do acidente e **não foi constatada** "nenhuma pane significativa", que **poderia** "alterar os padrões de voo significativamente". (FSP 20/07/2007)
- g) Na entrevista, Amparo, ao ser questionado **se poderia ter ocorrido** problema semelhante ao do acidente de 1996, afirmou: "O reversor direito estava travado, em condições previstas dentro das normas desse tipo de avião e que não coloca qualquer obstáculo ao pouso previsto em Congonhas".(FSP 20/07/2007)
- h) Os relatos recebidos pelo Comando da Aeronáutica e pela Anac reforçaram a **possibilidade** de que a principal causa do acidente **tenha sido** a falha mecânica do Airbus.(FSP 20/07/2007)
- i) Com isso, **teria havido** uma "explosão do compressor", gerando um clarão ou, como definiu José Carlos Pereira, presidente da Infraero, uma "fumaça forte" no lado esquerdo. (FSP 20/07/2007)
- j) **Por supostamente** estar na cabine do Airbus, o primeiro ponto de impacto contra o prédio da TAM Express, o corpo de Stepanski por ainda não ter sido recolhido.(FSP 20/07/2007)
- k) Famílias **só** querem enterrar parentes (título - FSP 20/07/2007)
- l) **Ao menos** 35 homens do Corpo de Bombeiros estariam no local. O número **deve** subir para 60 durante o dia.(FSP 21/07/2007)

Retomando os raciocínios já concluídos nas análises anteriores, a FSP, na medida em que veiculava as primeiras informações a respeito do acidente da TAM, deixou explícito que não havia ainda dados exatos e oficiais para o fato, portanto, através desse tópico de análise, o que pode ser verificado é que os verbos e escolhas

lexicais são empregados em posições de dúvida a respeito da situação: *pode, poderia, teria havido, possibilidade, supostamente, receberia*.

Em “b” (receberia, poderia) e “d” (levaria), o futuro do pretérito atenua a informação, dando efeito de incerteza, dúvida. Escolhas lexicais como *pelo menos*, no exemplo “c”, são utilizadas na tentativa de atenuar os impactos relativos aos fatos, afinal como um acidente que envolveu cerca de 200 vítimas poderia ser veiculado por esse tipo de escolha? Essa é mais uma contradição encontrada na veiculação do fato pela FSP, ao mesmo tempo em que poderia estar amenizando a situação, dramatiza o fato incessantemente, através de narrações e personagens anônimos, como foi constatado anteriormente.

5.3.3. *Metáforas/escolhas lexicais*

De acordo com Resende (2003:86), “conceitos são metaforicamente estruturados no pensamento e conseqüentemente na linguagem, logo, a metáfora não nasce na linguagem, ela reflete-se na linguagem porque existe em nosso sistema conceptual”.

Exemplificações

- a) *Avião* da TAM com 176 bate prédio e explode. (FSP 18/07/2007)
- b) *Avião* não consegue pousar e atravessa avenida; TAM divulgou relação de passageiros (FSP 18/07/2007).
- c) No prédio da TAM, onde o *avião* bateu, conta, trabalha muita gente (FSP 19/07/2007).
- d) *O Airbus-A320* que se acidentou na terça-feira em Congonhas, provocando a morte de pelo menos 196 pessoas, voava com um problema mecânico detectado quatro dias antes.(FSP 20/07/2007)
- e) Após três dias de buscas, equipes de resgate encontraram ontem a cabine onde estava a tripulação do *Airbus-A320* da TAM, que na terça-feira bateu contra um prédio da própria companhia aérea, matando as 187 pessoas a bordo.(FSP 21/07/2007)
- f) Às 17h30, três *sacos cadavéricos* começam a subir para a fresta das lajes. Mais corpos, é certo. Quinze minutos depois, *dois sacos* descem -são levados para carros do Instituto Médico Legal estacionados logo ao lado (FSP 20/07/2007)
- g) A todo momento, *homens extenuados, corpos imundos*, cobertos de fuligem, suando muito, saem do prédio (FSP 20/07/2007)

h) É que, embora tenham o mapeamento de onde estão *os cadáveres*, os bombeiros não têm acesso a todas as áreas do prédio, que corre risco de desabamento. (FSP 20/07/2007)

i) Ao todo, **213 sacolas** já foram recolhidas no local. (corpos) (FSP 21/07/2007)

Na análise das reportagens, metáforas de cunho sensacionalista, na caracterização dos corpos retirados dos escombros do acidente sensacionalistas “f”, “h”, dramatizam o acontecimento. O que também pôde ser notado foi a utilização do termo “**avião**” inúmeras vezes, principalmente nas primeiras matérias que veicularam o acidente, enquanto as averiguações não traziam dados concretos, o “avião” assume todas as responsabilidades; considerado como o agente da ação, ou seja, mesmo a FSP procurando e induzindo a reais culpados pelo fato, a metáfora utilizada “descompromete” qualquer tipo de acusação por parte do Jornal; essas considerações podem ser verificadas nos exemplos “a”, “b”, “c”, “d” e “e”.

5.3.4. Números

A quantificação de determinados fatos é considerada potencialmente ideológica na medida em que pode regulamentar práticas e produzir opiniões de consenso. A representação intensa de dados por números recorre à tentativa de exatidão, objetividade, veracidade dos fatos.

Os números referentes às letras “d” e “i”, representam as vítimas de forma indeterminada, agregadas de maneira coletiva. Além disso, destaca-se o item “i”, “213 sacolas”, em que as vítimas do acidente são tratadas de maneira grotesca, banalizando a situação.

a) "O MBK [prefixo do A320] estava com **26.320 horas de vôo**, e fez a última revisão simples, que chamamos de "check A", em 13 de junho", disse Amparo.(FSP 19/07/2007)

b) O comandante Kleyber Lima, de acordo com Fajerman, tinha mais de **13.000 horas de vôo** e trabalhava na TAM **desde novembro de 1987**. (FSP 19/07/2007)

c) O Airbus-A320 teve problema, **4 dias antes** do acidente que provocou a morte de **196** pessoas, no reversor do lado direito (subtítulo FSP 20/07/2007)

d) Sobem para **196** os mortos no acidente (Manchete) (FSP 20/07/2007)

e) Laje do segundo andar do prédio caiu sobre a do primeiro; **vão entre as duas é de 60 cm**. (subtítulo - FSP 20/07/2007)

f) Peso carregado pelo soldado pode atingir os **30 quilos** por causa de tubo de oxigênio, lanterna, proteção térmica, bota, capacete e ferramenta (subtítulo FSP 20/07/2007)

g) Peritos do IML identificaram ontem mais **16** corpos. A Secretaria da Segurança Pública informou que **41** pessoas ao todo já foram identificadas.(FSP 21/07/2007)

h) Após **três** dias de buscas, equipes de resgate encontraram ontem a cabine onde estava a tripulação do Airbus-A320 da TAM, que na terça-feira bateu contra um prédio da própria companhia aérea, matando as **187** pessoas a bordo. (FSP 21/07/2007)

i) Ao todo, **213** sacolas já foram recolhidas no local. Segundo o tenente-coronel Roberto Antonio Diniz, comandante da Polícia Militar, todos os corpos dos passageiros do avião foram retirados. (FSP 21/07/2007)

j) **1.200** pessoas vão à Sé chorar pelas vítimas.(título – FSP 23/07/2007)

k) O nome de **197** mortos no acidente foram lidos um a um pelo padre Juarez de Castro para as mais de **1.200** pessoas que lotavam a igreja. "Para que eles sejam sempre lembrados e que as autoridades possam fazer de tudo para que [a tragédia] não se repita nunca mais", disse. A TAM já admite **198** mortos no acidente da última terça-feira. (FSP 23/07/2007)

5.4. Memória Discursiva e contextualização

A recorrência a contextualização acerca da crise “aérea brasileira”, que se estendia há quase um ano no Brasil, causando transtornos nos principais aeroportos do país, foi abordada com frequência na cobertura do acidente; logicamente que a contextualização dos acontecimentos na divulgação dos fatos é primordial para o “fazer jornalístico”; no entanto, a maneira como a FSP abordou esse aspecto, criou um quadro de expectativas no leitor para o entendimento de que o acidente já era previsto (“a”, “d”). Além disso, a recorrência sistemática a outros acidentes ocorridos com a mesma empresa aérea (TAM) reforça a “obviedade” do acidente. (“b”, “c”, “e”, “f”).

a) O acidente é **mais um marco trágico na crise no setor aéreo brasileiro que se arrasta por quase um ano**, com rebeliões de controladores de voo e medidas lentas do governo para contornar o caos nos aeroportos. .(FSP 18/07/2007)

b) Até ontem, o pior desastre aéreo brasileiro deu-se com a colisão em pleno voo de um Boeing 737-800 da Gol contra a asa de um jato executivo Legacy, **em 29 de setembro do ano passado. Na colisão do voo Gol 1907, 154 tripulantes e passageiros morreram. Os tripulantes do Legacy nada sofreram.** (FSP 18/07/2007)

c) **Há quase 11 anos**, a mesma TAM protagonizou um acidente em Congonhas que matou 99 pessoas. **Em 31 de outubro de 1996, um Fokker-100 caiu 25 segundos depois de decolar rumo ao Rio de Janeiro.** Na tragédia, morreram 96 pessoas a bordo do voo 402 (90 passageiros e seis tripulantes) e três pessoas em terra que estavam nas casas atingidas pelo avião. (FSP 18/07/2007)

d) Bologna evitou relacionar *o apagão aéreo dos últimos meses com o acidente*. Disse que a discussão sobre a crise "é um pouco mais ampla" e que há duas *CPIs* (Comissões Parlamentares de Inquérito) apurando o **apagão**, além de uma investigação da Anac (FSP 19/07/2007)

e) *No acidente do Fokker 100 da TAM em 1996*, as investigações apontaram problemas no reversor direito como principal causa (subtítulo FSP 20/07/2007)

f) *No acidente do Fokker 100 da TAM em 1996*, que matou 99 pessoas, as investigações apontaram problemas no reversor direito como principal causa. (FSP 20/07/2007)

5.5 Construção do heroísmo

As mídias raramente colocam ações heróicas em cena, a não ser para inseri-las em catástrofes ou acontecimentos insólitos, para atender à sua finalidade de captação. Desse ponto de vista, põem, em cena, uma palavra sofredora, através dos depoimentos das vítimas da injustiça social ou de histórias pessoais. Assim, também a mídia pode dizer: "Nada do que é humano me é estranho" (Charaudeau, 2003:144). Foram veiculadas no período de análise duas matérias referentes a ações heróicas; a dramatização é intensa, com falas inconformadas de familiares frente à ironia de um familiar herói-morto. A FSP enfatiza o ato de coragem da vítima, o que se traduz em títulos e manchetes, aumentando ainda mais a dramatização em torno do fato.

Gerente da TAM tentou salvar duas pessoas antes de morrer (título – FSP 20/07/2007)

Questionado se servia de conforto *o fato do irmão ser considerado um herói*, negou: "Preferia que fosse um covarde vivo, não um herói [morto]".(FSP 20/07/2007)

Gerente que preferiu ficar e salvar colegas é enterrado sob aplauso de 300 pessoas. (título – FSP 21/07/2007)

Se toda tragédia tem seu *herói*, *o do vôo JJ 3054 atende pelo nome de José Antônio Rodrigues Santos Silva*, gerente de cargas da TAM Express, enterrado ontem às 12h30 no cemitério Congonhas (zona sul de São Paulo) sob os aplausos de cerca de 300 colegas, além dos familiares.(FSP 21/07/2007)

5.6. Construção lexical do acidente

Na análise, termos como "tragédia", "pior", "crise" foram usados recorrentemente nas notícias e reportagens. Os termos podem ser entendidos como elementos-clichês na veiculação do fato pela FSP, há um reflexo social/interacional com o leitor-consumidor do Jornal, nessas escolhas lexicais. Para Lorenzer apud Angrimani

(1995:36) “as descargas pulsionais integradas com clichês estão estritamente determinadas. É tão estreita sua ligação com o estímulo acionador gênico que se fala em *compulsão de repetição*”. Quando fala em “conduta determinada por clichês”, Lorenzer destaca que “não cognoscibilidatendência ao ajuste, aderência ao meio, isto é, *a uma cena e a uma reprodução cênica* (ou seja, compulsão de repetição)”. De acordo com o Dicionário Larousse 2004, encontra-se o significado “denotativo” das escolhas lexicais utilizadas pela FSP: “**crise**”, “**pior**” e “**tragédia**”:

5.6.1. *Crise*

s. f. (gr. Krísis, escolha; decisão) 1. manifestação patológica repentina que sobrevém em plena saúde aparente. 2. Modificação brusca e intensa que ocorre durante um estado mórbido, causada pela luta entre um agente infeccioso e as defesas do organismo, qu edindica freqüentemente a cura. 3. Manifestação violenta de um sentimento: crise emocional, de raiva, de ciúme. 4. Momento perigoso ou decisivo: crise histórica, de transição econômica, política. 5. Conflito, tensão: crise familiar, amorosa, diplomática, internacional. 6. Ausência, carência, falta: crise de emprego, mão-de-obra, alimentos, dinheiro. 7. Decadência, queda, enfraquecimento: crise de um regime político, do capitalismo, do socialismo.

Exemplificações

Ela estava no aeroporto de Congonhas fazendo mais uma reportagem sobre a **crise** aérea. Quando ouviu o estrondo da queda do avião da TAM, correu para o local. (FSP 18/07/2007)

O acidente é mais um marco trágico na **crise** no setor aéreo brasileiro que se arrasta por quase um ano, com rebeliões de controladores de vôo e medidas lentas do governo para controlar o caos nos aeroportos (FSP 18/07/2007)

Ali ao lado, no saguão do aeroporto, uma enorme fila -como nunca vista nas sucessivas **crises** aéreas- lotava a área do check-in em direção ao balcão da TAM. Mas a única voz que se ouvia era a do alto-falante que anunciava o fechamento do aeroporto. (18/07/2007)

Ele evitou culpar o governo e a **crise** aérea pelo acidente e defendeu que Congonhas, tido como o aeroporto mais importante para a companhia, é "seguro". (FSP 19/07/2007)

Disse que a discussão sobre **a crise** "é um pouco mais ampla" e que há duas CPIs (Comissões Parlamentares de Inquérito) apurando o apagão, além de uma investigação da Anac. (FSP 19/07/2007)

Remetendo-se ainda à análise já considerada acerca do contexto em que ocorreu o desastre, na indução do leitor de que o acidente já era previsível, a utilização do termo “crise” reforça esse raciocínio, ou seja, a crise aérea levaria sem dúvida ao acidente.

5.6.2. *Pior*

*adj. 2g. Comparativo irregular de mau; mais mau, ad * s.2g. O mais mau.* adv. Comparativo superlativo irregular de mal, mais mal.*

Exemplificações

Acidente é o **pior da história do país**; bombeiro diz que pode haver 200 mortos. (subtítulo – FSP 18/07/2007)

No **pior acidente da história da aviação brasileira**, um avião da TAM com 176 pessoas a bordo proveniente de Porto Alegre caiu ontem ao lado do Aeroporto de Congonhas quando tentava pousar, às 18h50, sob chuva em São Paulo.(FSP 18/07/2007)

Até ontem, **o pior desastre aéreo brasileiro** deu-se com a colisão em pleno vôo de um Boeing 737-800 da Gol contra a asa de um jato executivo Legacy, em 29 de setembro do ano passado.(FSP 18/07/2007)

5.6.3. *Tragédia:*

(Larousse 2004:748): s. f. (gr. Tragoidia) 1.Peça de teatro de tema freqüentemente mitológico ou histórico e cujos personagens, em geral ilustres, representam uma ação destinada a provocar a piedade e o terror, por meio da exposição das paixões humanas e das suas conseqüências fatais, as catástrofes. 2. Gênero dramático ao qual pertence esse tipo de peça. 3. Acontecimento funesto

Exemplificações

O acidente é **mais um marco trágico** na crise no setor aéreo brasileiro que se arrasta por quase um ano, com rebeliões de controladores de vôo e medidas lentas do governo para controlar o caos nos aeroportos (FSP 18/07/2007).

Na tragédia, morreram 96 pessoas a bordo do vôo 402 (90 passageiros e seis tripulantes) e três pessoas em terra que estavam nas casas atingidas pelo avião. (FSP 18/07/2007).

Estava bem de frente para o local da **tragédia**, a menos de cem metros dela.(FSP 19/07/2007)

Pela TV, Marcelus acompanhou os detalhes **da tragédia** (FSP 19/07/2007).

Mortes **de tragédia** chegam a 192; Infraero cogita falha mecânica. (manchete de capa - FSP 19/07/2007)

Enquanto aguardam pela identificação, parentes **respiram a fumaça da tragédia** (título FSP 19/07/2007).

Se toda **tragédia** tem seu herói, o do vôo JJ 3054 atende pelo nome de José Antônio Rodrigues Santos Silva, gerente de cargas da TAM Express, enterrado ontem às 12h30 no cemitério Congonhas (zona sul de São Paulo) sob os aplausos de cerca de 300 colegas, além dos familiares.(FSP 21/07/2007)

"Para que eles sejam sempre lembrados e que as autoridades possam fazer de tudo para que [*a tragédia*] não se repita nunca mais", disse. A TAM já admite 198 mortos no acidente da última terça-feira. (FSP 23/07/2007)

A partir dessas escolhas lexicais utilizadas pela FSP, pode-se dizer que as expressões, ao se tornarem recorrentes, se tornam banais, segundo Lorenzer (apud Angrimani 1995:36), isso ocorre quando a formação do signo representa “perda de significado ou perda de ressonância”, ou as relações “perdem calor, vivacidade, espontaneidade. Não significam nada”. Entende-se, portanto, que ao tornar os fatos meros clichês, eles passam a denotar certo esvaziamento de significado emotivo.

5.7 Domínio Público x Esfera privada

Para Charaudeau (2006), a instância midiática acha-se “condenada” a procurar emocionar seu público, a mobilizar sua afetividade, a fim de desencadear o interesse e a paixão pela informação que lhe é transmitida; para tanto, encena sutilmente discurso informativo, baseando-se nos apelos emocionais que prevalecem em cada comunidade sociocultural e no conhecimento dos universos de crenças que as circulam. O reflexo desse tipo de raciocínio pode ser considerado a partir da narração das histórias anônimas das vítimas e parentes das pessoas envolvidas no acidente, cria-se um vínculo emotivo com o leitor, quando relatos de vidas cotidianas são veiculados. Para Fairclough (2001:144) “tem havido uma tendência de eventos ‘privados’ e de indivíduos (por exemplo, a tristeza de parentes de vítimas de acidentes) se tornarem notícias (...) Inversamente, as pessoas e os eventos no domínio público passaram a ser representados em termos privados”. Essas constatações podem ser verificadas nos trechos a seguir, além das considerações já realizadas acerca de “vozes anônimas” e “narrações emotivas” veiculadas sobre o acidente.

Exemplificações

Médico da Unifesp descobre filho entre os feridos, internado em estado grave (título -FSP 18/07/2007)

Pelo mesmo hospital, passaram os irmãos ***Paulo Cesar de Sousa Feitosa, 39, e Romualdo, 45,*** ambos funcionários de uma empresa de transportes, que prestavam serviços para a TAM. Eles estavam no prédio na hora do acidente, mas conseguiram escapar. O irmão primogênito, ***Oswaldo, 50,*** morreu sob os escombros. (FSP 18/07/2007)

A família Santos da Cunha retornava de férias na cidade de Gramado (RS) e pretendia passar uma semana em São Paulo, onde o empresário tem negócios. A viagem foi feita a pedido de Zenilda para que o empresário pudesse passar mais tempo com a família.(FSP 19/07/2007)

De acordo com familiares, a noiva esteve na sala de operações da TAM acompanhando Stepanski até a hora do embarque. *O pai do piloto e a irmã gêmea -que estava na Europa e voltou ao Brasil para o resgate do corpo-estão em São Paulo.* "O avião estava cheio, mas ele *tinha de estar em São Paulo para as provas no dia 18.* Foi horrível, a família está sem saber o que fazer", disse a tia Laura Stepanski, de Porto Alegre. "O avô, João Stepanski, voou por 40 anos", completou. (FSP 20/07/2007)

A mãe de Marcos Stepanski, Carmen Vera, está em Porto Alegre, abalada e, segundo parentes próximos, *ainda sem acreditar na morte do filho* por ter pai, irmãos e marido na aviação comercial. Carlos Henrique, pai de Marcos, *fica em São Paulo até que o corpo do filho seja encontrado e levado de volta ao Rio Grande do Sul,* segundo familiares. (FSP 20/07/2007)

O noivo e o irmão de Lina Barbosa Cassol, 28, jovem médica considerada *uma das 20 oncologistas do mundo em desenvolvimento* que contribuíram para o tratamento do câncer em 2006, não quiseram falar nada. Tinham sido convocados para um possível reconhecimento.(FSP 20/07/2007)

Enquanto aguarda, a família de Eliane Dornelles, 33, que deixou dois filhos, partiu em busca de conforto espiritual. Seu pai, José Carlos, foi até uma igreja em Moema, zona sul, pedir ao padre uma missa. "Só Deus pode nos dar um pouco de paz no coração".(FSP 20/07/2007)

Como todo mundo, lamentou o acidente, mas estava tranquilo. Até onde ele sabia, *o pai trabalhava em Brasília.* De vez em quando, vinha a São Paulo, mas não tinha dado sinal de que o faria naquela terça-feira. Foi só no dia seguinte que o rapaz foi informado de que o pai estava, sim, no prédio sinistrado -ele *acabara de conseguir a tão desejada transferência para São Paulo e estava guardando a surpresa para contar, nos dias seguintes, aos filhos de seu primeiro casamento.* Enfim os encontros familiares voltariam a ser semanais.(FSP 21/07/2007)

A maioria das matérias analisadas prioriza as “vozes” e histórias de “personagens da vida comum”, ou seja, a narração das vidas das vítimas e parentes das vítimas do acidente, isso não significa a preocupação humana e social do Jornal frente ao acontecimento, mas uma estratégia de utilização das vidas privadas tornadas públicas a partir de veiculações noticiosas, atraindo a atenção do leitor, vincula-o as reportagens, apelando para o emocional do leitor-consumidor, fisingando-o por meio de narrações totalmente discrepantes quanto aos denominados “padrões jornalísticos”.

6. Considerações Finais

Antes de serem pontuadas as considerações finais, faz-se necessário a contextualização do acidente aéreo da TAM. Cerca de dez meses anteriores ao fato, o Brasil enfrentava uma crise generalizada no setor aéreo brasileiro, vôos atrasados, filas imensas de espera e reivindicação por parte dos passageiros e funcionários das principais companhias aéreas brasileiras, houve intensa cobertura jornalística diante do “tráfego aéreo intenso”, e o acidente da TAM veio a repercutir e polemizar ainda mais

as críticas e cobranças da mídia em relação as possíveis medidas a serem tomadas para o controle da situação pelo governo de Luis Inácio Lula da Silva.

A Análise da cobertura da Folha de São Paulo do acidente aéreo de 17 de Julho de 2007, pôde evidenciar um jornalismo tendencioso e dramático. Remetendo-se a linha de raciocínio exposta no capítulo destinado à Folha de São Paulo, através da relação entre leitor-consumidor e Jornal, definida por Otávio Mário Frias, Diretor Editorial da Folha de São Paulo, como “vampiresca”, nas quais técnicas de marketing do jornal-empresa manipulariam quem deseja “ardentemente ser manipulado”, puderam ser observadas no *corpus* analisado, várias estratégias discursivas utilizadas pelo Jornal, na criação desse vínculo capaz de interferir significativamente no “emocional” do leitor. O manual da Folha de São Paulo de 2003 define notícia como puro registro dos fatos, sem comentários nem interpretações, porém, como foi observado, através das constatações e interpretações das escolhas lexicais das quais a FSP se utilizou para a “construção do fato”, notou-se uma construção jornalística tendenciosa e manipulativa por parte do Jornal.

Os recursos recorrentes referem-se às histórias pessoais das vítimas e parentes, com narrativas tendendo até mesmo ao sensacionalismo. Marcondes Filho (apud Angrimani, 1995:15) descreve a prática sensacionalista como nutriente psíquico, desviante ideológico e descarga de pulsões instintivas. Caracteriza sensacionalismo como “o grau mais radical da mercantilização da informação”. Para o autor, o jornalismo extrai do fato, da notícia, a sua carga emotiva e apelativa e a enaltece. Fabrica uma nova notícia que a partir daí passa a se vender por si mesma. Essas questões puderam ser observadas por meio das análises embasadas pelos Estudos Discursivos Críticos. Pode-se dizer que a linguagem jornalística da Folha de São Paulo é comodificada e marquetizada, ou seja, vende-se produto mercadoria. Isso pode ser expresso através da constatação de que os discursos estão cada vez mais voltados para a maneira “oracional” de expressão, a reprodução de discursos informais nos textos escritos redimensiona e naturaliza o que está sendo perpassado, um exemplo disso é a transferência de enfoque do domínio público para o privado. A contextualização das notícias e reportagens com conteúdo narrativo, e enfoque em personagens anônimos, criam um vínculo mais emotivo com o leitor. Para Kress (apud Fairclough, 2001:250), “a conversação está colonizando a mídia”.

Essa tendência “sensacionalista” que caracterizou a Folha de São Paulo na cobertura do acidente evidencia o real objetivo de um jornal-empresa, ou seja, a criação de estratégias discursivas na produção das matérias para a captação de leitores-consumidores. Percebeu-se claramente a transposição de valores éticos e de comprometimento para os lucros do jornal, caso contrário esses artifícios não seriam empregados. O trato dado pela Folha de São Paulo ao fator humano foi de total desrespeito em relação a dor e sofrimento dos familiares, o “drama” já existia por si só desde o momento da queda do acidente, mas a Folha praticamente “espetacularizou” o fato, por meio de inúmeros depoimentos de parentes de vítimas, narrações e descrições minuciosas no decorrer das matérias.

O que também pôde ser notado é que, além desse intuito de criar um vínculo com o leitor, o Jornal em se tratando de um periódico, além de necessitar publicar as matérias continuamente, criou um caderno especial para o fato; como no início da cobertura as investigações eram incipientes e ainda não explicitavam os “verdadeiros culpados”, havia a necessidade de “preencher essas páginas”, e esse foi, talvez, mais uns dos motivos para a veiculação intensa de notícias de cunho “dramático-humano”.

Charaudeau (2006:140) descreve o “fascínio” das mídias na veiculação de acidentes, apontando que não é o acidente enquanto tal que interessa as mídias, mas o que ele comporta de interesse humano. O autor salienta que a mídia se utiliza desses fatos com o intuito de evocar os “dramas do destino humano”: *o insólito*, que desafia as normas da lógica, *o enorme*, que obriga o ser humano a se reconhecer como pequeno e frágil; *o misterioso* que se remete muito mais das forças do mal que do bem; *o repetitivo*, que transforma o aleatório em fatalidade; *o trágico*, que descreve o conflito entre paixão e razão, entre pulsões de vida e pulsões de morte com frieza no processo de exterminação.

A dramatização também pôde ser observada a partir do capítulo destinado à análise das matérias com a atribuição recorrente a vozes anônimas, ou seja, histórias das vítimas contadas pelos familiares; logicamente as falas das pessoas vitimizadas pelo acidente conteriam tom emotivo devido ao impacto do ocorrido, observa-se, no entanto que o Jornal se apodera dessas falas na constituição das matérias, através de relatos formados preponderantemente por “discursos diretos”. Essa utilização das falas “reais” das personagens-fontes seriam uma tentativa de o Jornal recorrer à objetividade e imparcialidade na divulgação dos fatos, porém, o que se entende, contextualizando-se e interpretando-se a situação, é que o Jornal as utiliza de maneira tendenciosa, de forma a construir seus próprios relatos acerca da realidade. O pensamento de Mouillaud delinea essa reflexão:

O emprego consciencioso das aspas. Os jornalistas consideram a citação de opiniões de outras pessoas como evidência de apoio. Ao citar as afirmações de outros, os jornalistas se escondem por trás delas, enquanto as aspas aumentam sua distância do citado. Estão “deixando que os fatos falem”. (2002:271)

Ainda utilizou recorrentemente o Discurso Direto, na medida em que sondava os “reais culpados” pelo que ocorria, assim a preponderância de vozes “oficiais” como representantes da TAM e governistas foram utilizadas de maneira a “descomprometer” o Jornal de qualquer tipo de acusação, porém a análise dessas falas na estruturação dos textos demonstra o direcionamento dado pelo Jornal na construção dos fatos. A Folha de São Paulo é um Jornal “Pluralista” como se intitula em seu Manual de Redação de 2003,

porém a concepção que se utiliza para tanto é de abertura democrática na consideração das vozes de inúmeras fontes, isso pôde ser comprovado no decorrer das análises, porém foi feito de maneira tendenciosa, a FSP dá voz às falas convenientes ao que será publicado, em função de sua própria concepção na cobertura do fato.

As matérias foram se delineando de acordo com a construção da realidade pelo Jornal; primeiramente, o culpado era o avião, todas as acusações de erro e comprometimento quanto ao fato eram dadas a um objeto; depois o Jornal ouvia incessantemente “vozes oficiais”, para a “comprovação” quanto ao direcionamento de suas suspeitas, o reversor direito seria a causa? As ranhuras na pista? O piloto? E assim o discurso foi sendo construído e delineado pelas vozes implícitas do próprio Jornal.

Tornar explícitas as estratégias de que a Folha de São Paulo, o Jornal Impresso Diário de maior circulação do país utiliza-se na construção dos fatos, pôde demonstrar que não há possibilidade de neutralidade na cobertura de fatos jornalísticos. As análises comprovaram não existir o mito do objetivismo muitas vezes empregado pelas empresas midiáticas. Espera-se que o presente trabalho tenha sido capaz de despertar o interesse crítico do leitor ao que é imposto como veracidade dos fatos, para que possa levantar questionamentos e ter consciência de que existem inúmeros fatores por detrás do que a mídia veicula.

7. Referências

Bibliográficas

ABRAMO, Cláudio. *A regra do jogo: o jornalismo e a ética do marceneiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

AMARAL, Luiz. *A objetividade jornalística*. Porto Alegre: Sagra; DC Luzzatto, 1996.

AMARAL, Luiz. *Técnica de Jornal e Periódico*. 5 ed. – Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2001.

ARBERX JÚNIOR, José. *Showrnalismo: a notícia como espetáculo* São Paulo: Casa Amarela, 2001.

ANGRIMANI, Danilo. *Espreme que sai sangue: um estudo do sensacionalismo na imprensa*. São Paulo: Sumus, 1995.

BAKHTIN, Mikhail. *Marxismo e Filosofia da Linguagem*. São Paulo: Hucitec, 1992

BRAITH Beth. *Bakhtin: conceitos chave*. Beth Brait (org.) São Paulo: Contexto, 2005.

CARVALHO, Flaviane Faria. *A mídia telejornalística Jornal Nacional: gênero noticioso, informativo ou espetacularizado?* Viçosa: UFV, 2006. 61p. Dissertação (Bacharelado em Comunicação Social) – Universidade Federal de Viçosa, 2006.

CHAPARRO, Manuel Carlos. *Buscas práticas para uma teoria da ação jornalística*. São Paulo: Summus, 1994

CHARAUDEAU, Patrick. *Discurso das Mídias*. tradução Ângela S. M. Correia. São Paulo: Contexto, 2006.

CHAUÍ, Marilena de Sousa. *O que é ideologia*. São Paulo: Abril Cultural: Brasiliense, 1984.

COIMBRA, Oswaldo. *O texto da reportagem impressa – Um curso sobre sua estrutura*, 2002.

DINES, Alberto. *O papel do jornal : uma releitura* .4. ed. – São Paulo: Summus, 1996

FAIRCLOUGH, Norman. *Discurso e Mudança social*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2001

FIORIN, José Luiz Fiorin. *Linguagem e ideologia*. São Paulo: Ática, 1998

GNERRE, Maurizio. *Linguagem, escrita e poder*. 4ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

GOMES, Mayra Rodrigues. *Poder no Jornalismo: Discorrer, Disciplinar, Controlar*. São Paulo: Hacker Editores. Edusp, 2003.

KUCINSKI, Bernardo. *A síndrome da Antena Parabólica: ética no jornalismo brasileiro*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 1998

KUNCZIK, Michael. *Conceitos de Jornalismo: Norte e Sul: Manual de Comunicação*. 2.ed. tradução Rafael Varela Jr. São Paulo : Editora da Universidade de São Paulo, 2001

MAIGUENEAU, Dominique. *Análise de textos de comunicação*. tradução de Cecília P. de Souza-e- Silva, Décio Rocha – São Paulo: Cortez, 2001

MANUAL DE REDAÇÃO FOLHA DE SÃO PAULO. São Paulo: Publifolha, 2001.

MARSHALL, Leandro. *O jornalismo na era da publicidade*. São Paulo: Summus, 2003.

MOUILLAND, Maurice. *O jornal: da forma ao sentido*. 2 ed. Sérgio Dayrell Porto (Org.) Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

NASSIF, Luís. *O jornalismo dos anos 90*. São Paulo: Futura, 2003.

ORLANDI, Eni Puccinelli. *Análise de discurso: princípios e procedimentos*. 5. ed. Campinas: Pontes, 2003

PINTO, Milton José. *Comunicação e Discurso: Introdução à análise de discursos*. São Paulo: Hacker Editores, 1999

RAMALHO, Viviane C. Vieira Sebba. *Global X Local: A Guerra do Iraque no discurso da mídia brasileira*. Universidade de Brasília, 2005. Mestrado em Linguística, Universidade de Brasília – UNB, 2005

RAMONET, Ignácio. *A Tirania da Comunicação*. 3.ed. Tradução de Lúcia Mathilde Endlich Orth. Petrópolis: Vozes, 2004.

RESENDE, Viviane de Melo. *Análise do discurso crítica*. São Paulo: Contexto, 2006

VOGT, Carlos. *Linguagem pragmática e ideologia*. São Paulo: Hucitec, 1980

8.

Anexos

8.1 Matérias analisadas

As matérias foram publicadas em um caderno especial “Tragédia em Congonhas”, e as edições utilizadas para a análise foram da Folha de São Paulo veiculada em Ribeirão Preto, São Paulo. Esse caderno especial substituiu a “Folha Ribeirão”, durante a cobertura do acidente.

18/07/2007

Avião da TAM com 176 bate em prédio e explode

Acidente é o pior da história do país; bombeiro diz que pode haver 200 mortos

Avião não consegue pousar e atravessa avenida; TAM divulgou relação de passageiros

DA REPORTAGEM LOCAL

No pior acidente da história da aviação brasileira, um avião da TAM com 176 pessoas a bordo proveniente de Porto Alegre caiu ontem ao lado do aeroporto de Congonhas quando tentava pousar, às 18h50, sob chuva em São Paulo.

Até a conclusão desta edição, tinham sido encontrados 40 corpos, dentro e fora do avião, segundo a Secretaria da Segurança. À 1h25, a TAM divulgou relação com os nomes dos passageiros do avião acidentado.

Ao tentar pousar, o Airbus A320, voo JJ 3054 da TAM, passou em um voo rasante sobre os veículos que estavam na avenida Washington Luís, uma das mais movimentadas do país, e acabou se chocando contra um prédio da própria TAM e um posto de gasolina, explodindo em chamas.

Segundo informações da TAM, havia 170 passageiros e alguns funcionários da empresa que pegavam carona na aeronave, além de seis tripulantes.

Relatos de testemunhas indicam que, na hora do pouso, o avião fez uma curva à esquerda, cruzou a avenida um pouco acima dos automóveis e bateu contra o prédio de três andares.

Além dos passageiros e tripulantes a bordo, foi atingido um número não conhecido de funcionários da TAM no prédio -onde trabalhariam cerca de cem pessoas. Alguns funcionários pularam pelas janelas para escapar das chamas.

"Tem aí uns 200 mortos", afirmou o coronel Manuel Antonio da Silva Araujo, comandante do Corpo de Bombeiros. Segundo o delegado Aldo Galiano Júnior, chefe do Decap (Departamento de Polícia Judiciária da Capital), "dificilmente algum dos passageiros escapou".

Ao ser questionado se havia entrado na aeronave, o governador José Serra (PSDB) afirmou: "Não tem dentro do avião, ele se desfez".

Ao saber do acidente, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva montou um "gabinete de crise" com os ministros Dilma Rousseff (Casa Civil), Walfrido Mares Guia (Relações Institucionais), Franklin Martins (Comunicação Social) e Waldir Pires (Defesa) e enviou a São Paulo o comandante da Aeronáutica, brigadeiro Juniti Saito.

O aeroporto de Congonhas foi fechado e não tem previsão para retomar as operações. Anteontem, uma aeronave da empresa Pantanal com 21 passageiros também

derrapou durante pouso na mesma pista principal do aeroporto, que havia passado por obras de recuperação até 29 de junho.

O acidente é mais um marco trágico na crise no setor aéreo brasileiro que se arrasta por quase um ano, com rebeliões de controladores de vôo e medidas lentas do governo para contornar o caos nos aeroportos.

Boeing 737-800 da Gol contra a asa de um jato executivo Legacy, em 29 de setembro do ano passado. Na colisão do vôo Gol 1907, 154 tripulantes e passageiros morreram. Os tripulantes do Legacy nada sofreram.

Há quase 11 anos, a mesma TAM protagonizou um acidente em Congonhas que matou 99 pessoas. Em 31 de outubro de 1996, um Fokker-100 caiu 25 segundos depois de decolar rumo ao Rio de Janeiro. Na tragédia, morreram 96 pessoas a bordo do vôo 402 (90 passageiros e seis tripulantes) e três pessoas em terra que estavam nas casas atingidas pelo avião. No Rio, um incêndio ontem no novo terminal do aeroporto Santos Dumont interrompeu as operações de pouso e decolagem por volta das 15h.

18/07/2007

“Surgiu um clarão que parecia fim do mundo”

"Não tive coragem de ir até o local", conta morador

DA REPORTAGEM LOCAL

Eram 18h49. Marcelus Fozatti, 30, olhou para o relógio e saiu para abrir o portão de casa a um amigo. Estava bem de frente para o local da tragédia, a menos de cem metros dela. Em um minuto, ele viu um clarão de arder os olhos subindo e ouviu um estrondo que parecia de pólvora. Muita pólvora.

"Nem sabia o que havia ocorrido. Mas entrei voando e liguei para os bombeiros. Foi minha primeira reação. Em poucos minutos, eles chegaram com muitas viaturas", conta. "Quando ia me dirigindo ao local, encontrei pessoas correndo no sentido contrário, gritando, falando sobre o acidente. Tentei chegar até o local para ver. Mas não tive coragem. Travei. Voltei para trás no meio do caminho."

Pela TV, Marcelus acompanhou os detalhes da tragédia. "Isso é cruel demais. Eu estava de frente para tudo aquilo. Naquela hora, tinha muita gente passando pela Washington Luiz, voltando para casa", diz. "No meio da avenida, ainda tem muitos destroços, o avião arrastou muita coisa".

No prédio da TAM, onde o avião bateu, conta, trabalha muita gente. "No posto de gasolina ao lado também. Ele estava funcionando e não sei se alguém se machucou. Esperamos que não porque a catástrofe já está grande demais."

18/07/2007

Médico da Unifesp descobre filho entre os feridos, internado em estado grave

DA REPORTAGEM LOCAL

Ao saber do acidente com o avião da TAM pela TV, o ortopedista Sergio Nicoletti, professor da Unifesp (Universidade Federal de São Paulo), correu para o Hospital São Paulo, na zona sul da capital. Ele sabia que a instituição receberia os feridos e que seu filho poderia estar entre eles. Fabrício Nicoletti, 25, trabalha no setor de logística da TAM, que funcionava no prédio atingido pelo avião. O jovem foi intoxicado pela fumaça e sofreu queimaduras na mão. "Se eu não tivesse encontrado [no hospital], tinha pensado em pegar uma ambulância e sair por aí percorrendo os hospitais", disse Sérgio ontem à noite, de jaleco branco, visivelmente abalado.

Segundo o superintendente do hospital, José Roberto Ferraro, por volta das 21h30 de ontem, Fabrício foi encaminhado para a UTI em estado grave. Pelo mesmo hospital, passaram os irmãos Paulo Cesar de Sousa Feitosa, 39, e Romualdo, 45, ambos funcionários de uma empresa de transportes, que prestavam serviços para a TAM.

Eles estavam no prédio na hora do acidente, mas conseguiram escapar. O irmão primogênito, Oswaldo, 50, morreu sob os escombros. "Meu pai está desesperado porque não conseguiu resgatar meu tio", conta Gregori, filho de Paulo Cesar, que sofreu ferimentos leves no couro cabeludo e teve alta ontem à noite. Romualdo, atingido por uma parede, permaneceu internado.

O Hospital do Jabaquara recebeu oito feridos, sendo três em estado grave. Um dos pacientes que continuava em observação era Valdinei Nascimento. Segundo o

padrinho Albino Alves do Nascimento, ele pulou do segundo andar para fugir das chamas e quebrou a clavícula.

O motorista da TAM Express Robson Caetano Silva também passou pelo hospital para ter notícias dos colegas internados. Ele estava no primeiro andar do prédio de carga e descarga da companhia aérea e levou sete feridos para o local.

Ele conta que estava trabalhando com outros funcionários quando ouviram uma explosão. "Pensamos que fosse no posto de gasolina ao lado."

Em seguida, relata Silva, as paredes do prédio começaram a desmoronar. "Quem pôde, pegou na mão do outro e saiu correndo." Segundo ele, duas pessoas se jogaram do terceiro andar -o mais alto do edifício. O Hospital Alvorada recebeu três feridos: Eduardo Teixeira, 35, com choque emocional, Lilian Sousa, 22, com escoriações na cabeça e Paulo Roberto Zani, 35, que sofreu queimaduras. Lilian permaneceu internada e deve ter alta hoje.

19/07/2007

Mortes de tragédia chegam a 192; Infraero cogita falha mecânica

Acidente da TAM continua sem explicação

Empresa e Infraero não descartam nenhuma hipótese para causa do maior acidente

aéreo do país; busca por corpos prossegue

Pelo menos 192 pessoas morreram no acidente com o Airbus da TAM em Congonhas (SP), o pior da história da aviação brasileira. Os mortos são os 186 ocupantes da aeronave -na terça-feira, a TAM havia informado que eram 176- e seis no solo. Três pessoas continuam desaparecidas. Dos escombros, foram retirados 177 corpos -três pessoas foram socorridas, mas morreram nos hospitais.

O presidente da Infraero (estatal que administra os aeroportos), José Carlos Pereira, disse que os peritos detectaram "fumaça forte" em turbina do Airbus no vídeo que mostra sua tentativa de pouso -o que levaria à hipótese de falha mecânica. O presidente da TAM, Marco Antonio Bolonha, disse que a aeronave estava em "perfeitas condições". A Infraero decidiu que a pista principal de Congonhas será fechada quando

chover até que as causas do acidente sejam esclarecidas. O Ministério Público Federal pediu a suspensão das operações no aeroporto.

19/07/2007

Avião trazia três famílias inteiras das férias no Sul

Casais viajando com filhos viviam em Natal (RN), João Pessoa (PB) e Birigüi (SP)

Ricardo Almeida ganhou a viagem como prêmio por ter conseguido cumprir as metas de vendas na empresa em que trabalhava

DA REPORTAGEM LOCAL

DA AGÊNCIA FOLHA

"Estamos arrasados." A frase exprime o sentimento da família do empresário potiguar Ivanaldo Arruda da Cunha, 51, que viajava no vôo da TAM em companhia da mulher Zenilda Otilia dos Santos, 44, e dos filhos Caio Felipe Santos da Cunha, 13, e Ana Carolina Santos da Cunha, 10.

Os quatro morreram no acidente. Outros dois casais com filhos -residentes em João Pessoa e em Birigüi, no interior de São Paulo- também estavam a bordo. A família Santos da Cunha retornava de férias na cidade de Gramado (RS) e pretendia passar uma semana em São Paulo, onde o empresário tem negócios. A viagem foi feita a pedido de Zenilda para que o empresário pudesse passar mais tempo com a família. Ivanaldo era natural de Santana do Matos, cidade a 192 quilômetros de Natal, e morou durante 34 anos em São Paulo, onde conheceu a mulher, a paranaense Zenilda. Há quatro anos retornaram para Natal.

No CEI (Centro de Educação Integrada), escola tradicional de Natal que é freqüentada pela elite da cidade, amigos, professores e diretores estavam "chocados" com a notícia do acidente. Ana e Caio cursavam, respectivamente, 5ª e 8ª série do ensino fundamental.

Além de administrar dois postos de gasolina em Natal e Parnamirim, o empresário era dono de revendas de bombas hidráulicas na zona sul de São Paulo e sócio do "Bar do Ivan" nas proximidades da Unisa (Universidade Santo Amaro).

Viagem-presente

Ricardo Almeida, 38, que estava no avião da TAM acompanhado da mulher e dos dois filhos, havia recebido a viagem ao Rio Grande do Sul como prêmio por ter cumprido as metas de vendas de veículos estabelecidas pela empresa em que trabalhava, a BV Financeira, em João Pessoa (PB).

Com o prêmio, ele poderia viajar durante uma semana com toda a família e escolher entre vários destinos, como Chile, Florianópolis (SC) e Gramado (RS). Preferiu a última opção por ter vontade de "conhecer o frio".

A viagem para a cidade gaúcha deveria ocorrer em novembro de 2006, mas foi adiada porque Ricardo ficou doente. O vendedor, natural de Manaus (AM), esperou até julho para que os filhos -Larissa, 13, e Bruno, 3-, em férias, também pudessem desfrutar do passeio.

A mulher de Almeida, Elenilze Ferraz, 42, atuava como psicóloga no Hospital Universitário da UFPB (Universidade Federal da Paraíba). A família viajou para Gramado no dia 9. Para retornar à Paraíba, pegou o voo 3054 da TAM em Porto Alegre com destino a São Paulo. Na capital paulista, pegaria outro voo, com conexão em Salvador (BA) e chegaria a João Pessoa.

Do Japão a Birigui

Há pouco mais de dois anos, Márcio Rogério de Andrade, 35, e sua mulher Melissa Andrade, 29, resolveram voltar para o Brasil. Agente da Fifa (Federação Internacional de Futebol), Andrade vivia de comprar e vender jogadores brasileiros para times estrangeiros e morava no Japão havia anos. Melissa, no entanto, ficou grávida, e a família resolveu que seria melhor criar o bebê no Brasil.

Mudaram-se para Birigüi (SP), onde nasceu Alanis. Na semana passada, ela, Melissa e o tio Andre Dona, foram encontrar Márcio, que estava trabalhando em Porto Alegre. Passaram alguns dias de folga, passeando pela cidade, antes de voltar para casa e comemorar o aniversário de Márcio com a família. Ele faria 36 anos de idade no dia 31.

19/07/2007

Enquanto aguardam pela identificação, parentes respiram a fumaça da tragédia

LAURA CAPRIGLIONE

DA REPORTAGEM LOCAL

O jovem médico com o rosto molhado de lágrimas leva um crachá no peito onde se lê um nome feminino. Só o prenome. Não é um engano. Ela é a vítima. Ele, o parente dela. Cerca de cem familiares (boa parte proveniente de Porto Alegre) foram chegando ao longo do dia de ontem ao Pavilhão das Autoridades do aeroporto de Congonhas. Todos recebiam crachás em que se liam os nomes de seus parentes. O objetivo do encontro: colher radiografias, exames odontológicos e informações que ajudem na identificação das vítimas do acidente com o avião da TAM.

O pavilhão das autoridades é uma área reservada. É por lá, por exemplo, que o presidente Lula desembarca quando chega a São Paulo. Ontem, às 18h, o pavilhão com paredes revestidas de lambris e jogo de lustres que parecem saídos de uma ficção científica da década de 50 comportava pelo menos 200 pessoas -além dos parentes, havia policiais federais e civis, soldados do Exército, bombeiros, assistentes sociais, psicólogos, funcionárias da TAM e médicos legistas (muitos).

A menos de cem metros do local, estavam os destroços do avião e do prédio atingido no acidente. Também estavam corpos de vítimas que ainda não haviam sido resgatados. E muita fumaça preta -os que trabalhavam no resgate tinham de usar máscaras de proteção.

A proximidade entre os parentes e o cenário da tragédia era tanta que mesmo com portas e janelas fechadas por vidros e cortinas (para proteger a privacidade dos parentes), a bonita construção do pavilhão das autoridades estava tomada pelo cheiro de queimado.

No bufê ladeado por uma pintura mural de Clóvis Graciano e Di Cavalcanti, delicados atendentes serviam café, refrigerantes, sucos e sanduíches, que os parentes, no entanto, pouco consumiam. A maioria estava quieta, muitos choravam baixinho. Todos esperavam a hora de ser entrevistados pelos médicos legistas, que ficavam em um salão à parte, para conversas privadas.

Antes mesmo dessa conversa, contudo, os parentes já tinham sido informados, por exemplo, de que há corpos que, de tão queimados e machucados, não têm qualquer outra possibilidade de identificação que não o exame de DNA. Um rapaz chora de aflição diante da perspectiva de nunca conseguir localizar o corpo da parente morta no acidente: "Se ela for uma dessas que só o DNA resolve, não vai dar. Ela era adotada".

19/07/2007

TAM isenta Airbus-A320 e defende tripulação a bordo

Presidente da empresa diz que pilotos eram experientes e que avião estava em ordem

Companhia aérea também defendeu condições do aeroporto de Congonhas, o mais importante para as operações da TAM no país

MAELI PRADO

DA REPORTAGEM LOCAL

Em entrevista ontem, o presidente da TAM, Marco Antonio Bologna, afirmou que a tripulação do A320 era "de grande competência e experiência" e que o avião estava em perfeitas condições de operação. Ele evitou culpar o governo e a crise aérea pelo acidente e defendeu que Congonhas, tido como o aeroporto mais importante para a companhia, é "seguro".

O executivo descartou ainda a ausência de "grooving" (ranhuras que facilitam o escoamento da água) na pista como causa do acidente. "Quando um aeroporto que não tem "grooving" está aberto, se pressupõe que a pista esteja com menos de três milímetros de água, e que tenha aderência suficiente, mesmo sem essas ranhuras."

O avião, segundo a companhia, podia voar com 185 pessoas, entre passageiros e tripulantes. No entanto, havia 186 a bordo no voo. A TAM afirmou que esse não foi o problema porque o passageiro "a mais", por assim dizer, era um bebê. Bologna, que manifestou pesar pelas mortes, evitou apontar as causas do acidente, afirmando ser preciso aguardar a investigação do governo. "A investigação já está sendo conduzida pelas autoridades competentes", repetiu em diversos momentos a diferentes perguntas sobre o acidente.

A manutenção do avião, declarou o vice-presidente técnico da TAM, Rui Amparo, estava em dia, e não há registros de acidentes anteriores com esse A320, incorporado à frota em dezembro do ano passado. "O MBK [prefixo do A320] estava com 26.320 horas de voo, e fez a última revisão simples, que chamamos de "check A", em 13 de junho", disse Amparo. Uma outra revisão, definida pelo executivo como mais completa ou "estrutural", foi realizada em novembro de 2006. Segundo Bologna, o peso

do avião era de 62.700 toneladas, e a pista podia "aguentar", naquelas condições climáticas, até 64.500 toneladas.

Ou seja, o peso do avião estaria dentro das especificações. Os representantes da TAM também defenderam a experiência dos pilotos do vôo JJ 3054, e negaram que o co-piloto, Henrique Stephanini Di Sacco, estava em treinamento.

O comandante Kleyber Lima, de acordo com Fajerman, tinha mais de 13.000 horas de vôo e trabalhava na TAM desde novembro de 1987. Passou por sua última avaliação em maio. Di Sacco foi admitido na companhia em janeiro, mas, segundo o vice-presidente de operação, possuía 14.744 horas de vôo em sua carreira, ou seja, era um piloto experiente. Passou por avaliação em junho. "Não conseguimos saber qual dos dois estava comandando o avião no momento do acidente", disse o vice-presidente de operação da TAM, Alberto Fajerman.

Bologna evitou relacionar o apagão aéreo dos últimos meses com o acidente. Disse que a discussão sobre a crise "é um pouco mais ampla" e que há duas CPIs (Comissões Parlamentares de Inquérito) apurando o apagão, além de uma investigação da Anac. "O Brasil vive um momento bastante forte para a economia, o que gerou um crescimento significativo do transporte aéreo", afirmou. Existem alguns problemas de infra-estrutura, e entendo que as autoridades vêm encaminhando isso de forma a criar uma solução". Da mesma forma, defendeu a continuidade das operações em Congonhas, que concentra 18% da operação da TAM no país todo. "Congonhas é um aeroporto que no passado chegou a ter 62 operações (pousos ou decolagens) por hora. Hoje tem 48".

Indenizações

Bologna afirmou que a companhia contatará os familiares das vítimas "nos próximos dias" para discutir pagamentos antecipados de indenizações. "Nos próximos dias, cada familiar será contatado para falar de valores e datas, sempre com respeito à legislação e ao sigilo desse tipo de informação. Discutiremos individualmente pagamentos antecipados para fazer frente às despesas urgentes", disse o vice-presidente de planejamento da companhia aérea, Paulo Castello Branco.

Os familiares das vítimas, segundo Bologna, estão sendo encaminhados para dois hotéis. Um terceiro hotel, de acordo com ele, recebe os afetados da região do acidente, já que a defesa civil interditou a área próxima ao prédio da TAM.

A família Amaro -o fundador é Rolim Amaro, morto em 2001- divulgou mensagem lamentando o acidente. "Nós, da TAM, estamos extremamente tristes. Nosso pior pesadelo tornou-se realidade. A sensação da dor é de quem perde um ente da família. São parentes da grande família da TAM: clientes, funcionários e colaboradores. Lamentamos todas as vítimas dessa tragédia, que veste de luto a sociedade brasileira. Nenhuma declaração pode expressar o nosso pesar."

A família de acionistas ainda diz que a empresa está tomando todas as providências cabíveis para o momento, pede a apuração completa das causas do acidente e diz que a prioridade "absoluta" é o atendimento a famílias das vítimas. A preocupação com a imagem da TAM esteve presente o durante toda a entrevista, de uma hora e meia.

A logomarca não aparecia em lugar algum. Questionado sobre o impacto do acidente sobre a companhia de capital aberto, neste trimestre, Bologna disse "o pensamento da TAM está voltado aos familiares das vítimas".

20/07/2007

Avião da TAM tinha falha na frenagem

Para TAM, avião pode pousar com defeito no sistema de freios

O Airbus-A320 teve problema, 4 dias antes do acidente que provocou a morte de 196 pessoas, no reversor do lado direito

No acidente do Fokker-100 da TAM em 1996, as investigações apontaram problemas no reversor direito como principal causa

DA REPORTAGEM LOCAL

DA SUCURSAL DE BRASÍLIA

O Airbus-A320 que se acidentou na terça-feira em Congonhas, provocando a morte de pelo menos 196 pessoas, voava com um problema mecânico detectado quatro dias antes.

A TAM soube na sexta-feira de um defeito no reversor -que auxilia a frenagem- do lado direito do avião prefixo PT-MPK. Ela decidiu, então, pela lacração do equipamento e

liberação da aeronave para funcionar com esse instrumento operante só do lado esquerdo. A companhia aérea diz que os manuais da Airbus autorizam que se continue voando nessas condições durante dez dias.

No acidente do Fokker-100 da TAM em 1996, que matou 99 pessoas, as investigações apontaram problemas no reversor direito como principal causa. Oficiais da Aeronáutica também afirmaram que a mesma aeronave que se acidentou na terça tinha enfrentado dificuldades para pousar em Congonhas na véspera devido à pista escorregadia -assim como pelo menos outras quatro, incluindo uma da Pantanal. O avião, na ocasião, vinha do aeroporto de Confins, em Belo Horizonte. O "Jornal Nacional", da TV Globo, diz que a aeronave parou quase no final da pista. A TAM diz que nenhum incidente grave foi relatado.

Especialistas ouvidos pela Folha dizem que a falha no reversor potencializa os riscos quando associada a outros problemas, como a pista escorregadia de Congonhas. Para eles, só a falha mecânica não causaria um acidente desse porte (leia texto na C 3).

Pista contaminada

Ruy Amparo, vice-presidente técnico da TAM, disse ao "JN" que os manuais da Airbus permitem que a empresa libere a operação da aeronave por dez dias mesmo que os dois reversores estejam inoperantes.

Em seguida, afirmou que "não há alteração de performance" da aeronave sem esse sistema, "exceto em pistas muito contaminadas". Amparo afirmou que as pistas contaminadas seriam "embaixo de chuva muito forte", mas que esse "não era caso declarado" em Congonhas no dia do acidente.

Segundo ele, esse avião foi investigado três meses antes do acidente e não foi constatada "nenhuma pane significativa", que poderia "alterar os padrões de vôo significativamente".

Em nota divulgada ontem à noite, a TAM admitiu a desativação do reversor direito do Airbus depois do defeito constatado no dia 13. Afirma que tudo foi feito em condições previstas pelos manuais de manutenção da fabricante Airbus e aprovado pela Anac (Agência Nacional de Aviação Civil).

O comunicado diz que esse procedimento "não configura qualquer obstáculo ao pouso da aeronave" e que essa informação foi dada pelo presidente da empresa, Marco Antonio Bologna, e pelo vice-presidente técnico, Ruy Amparo, em entrevista coletiva anteontem.

Na entrevista, Amparo, ao ser questionado se poderia ter ocorrido problema semelhante ao do acidente de 1996, afirmou: "O reversor direito estava travado, em condições previstas dentro das normas desse tipo de avião e que não coloca qualquer obstáculo ao pouso previsto em Congonhas". Já Bologna disse que "os manuais da Airbus mostram que reversor não era requerido para este pouso".

Na nota, a TAM diz que "a empresa reafirma que não teve registro de qualquer problema mecânico neste avião no dia 16 de julho [segunda-feira]" e que, conforme dito na entrevista coletiva, a aeronave "não tinha registro de nenhum problema de manutenção anterior".

Os relatos recebidos pelo Comando da Aeronáutica e pela Anac reforçaram a possibilidade de que a principal causa do acidente tenha sido a falha mecânica do Airbus.

A Aeronáutica confirmou que a imagem filmada do pouso em Congonhas registra um "clarão" na turbina esquerda do jato e acrescentou dados à informação de que uma turbina estaria impulsionando a aeronave para a frente (como em procedimento de decolagem) e outra para trás (de pouso) -e daí a virada do avião para a esquerda antes da colisão.

O piloto, segundo essa hipótese, pousou normalmente, mas uma das turbinas não resistiu à grande elevação de potência exigida para frear. Com isso, teria havido uma "explosão do compressor", gerando um clarão ou, como definiu José Carlos Pereira, presidente da Infraero, uma "fumaça forte" no lado esquerdo

20/07/2007

Sobem para 196 os mortos no acidente

Bombeiros espremem-se em frestas em busca de corpos

Laje do segundo andar do prédio caiu sobre a do primeiro; vão entre as duas é de 60 cm

Peso carregado pelo soldado pode atingir os 30 quilos por causa de tubo de oxigênio, lanterna, proteção térmica, bota, capacete e ferramenta

LAURA CAPRIGLIONE

DA REPORTAGEM LOCAL

Os 60 bombeiros que ontem à tarde trabalhavam no resgate dos corpos das vítimas do voo 3054 da TAM enfrentaram a sua mais dura prova de coragem desde o acidente. É que, em decorrência do impacto do avião com o prédio da TAM Express, a laje do segundo andar caiu sobre a do primeiro. Entre as duas sobrou apenas um vão claustrofóbico de 60 centímetros. Era por essa fresta, sob risco de desabamento total da estrutura (como aliás já aconteceu na parte de trás do prédio), que os bombeiros tinham de se esgueirar para procurar corpos.

O trabalho, segundo o capitão Mauro Lopes, precisava ser feito com mais cautela, mais precisão e lentidão. Cerca de 40 horas depois do acidente, ainda havia focos isolados de incêndio no prédio da TAM, a fumaça preta ainda dominava o local e, dentro do sanduíche de lajes, a temperatura passava de 60C. Os bombeiros só conseguiam entrar no local graças a um tubo de 40 centímetros de diâmetro, flexível e comprido, que era introduzido primeiramente na fresta entre as lajes.

Conectada a um exaustor, a lagarta preta aspirava o ar quente e a fumaça, lançando-os para fora do prédio. Em seguida, os bombeiros entravam rastejando. Nas costas de cada soldado, um tubo amarelo de oxigênio pesando oito quilos. Some-se máscara de ar, lanterna, capa, proteção térmica, luvas, botas, capacete e ferramentas, como alicates de 70 centímetros de comprimento, e o peso carregado pelo bombeiro pode atingir os 30 quilos. Dificulta a mobilidade. Fica mais difícil ainda porque o espaço exíguo está lotado de entulho, de fragmentos do avião e de móveis amassados pelo desabamento da laje.

No segundo andar do edifício principal da TAM Express, por exemplo, encontrou-se ontem parte de uma turbina do avião. Outras peças -totalmente deformadas- eram retiradas e depositadas defronte ao posto de gasolina vizinho ao prédio.

Os bombeiros trabalham em equipe para avançar por dentro do prédio. Tubos de oxigênio passam de mão em mão, subindo até as lajes, para substituir outros, vencidos. Sem esse tubo, o bombeiro intoxica-se com a fumaça e ainda corre o risco de queimaduras -sempre graves- das vias aéreas.

Também passa de mão em mão o gerador elétrico que alimenta o exaustor. Outra turma mantém o jorro constante de água sobre a construção, a fim de resfriá-la. Outra, ainda, opera maquinário semelhante a uma retroescavadeira, com um alicate hidráulico na

ponta, usado para cortar pedaços de laje. Por fim, para zerar as chances de o combustível no posto explodir, uma última equipe dedica-se a retirar 105 mil litros de gasolina dos tanques ameaçados.

Não há gritos de comando, cada homem parece saber exatamente o que fazer. Os oficiais usam capacetes brancos, os praças, pretos. Às 17h30, três sacos cadavéricos começam a subir para a fresta das lajes.

Mais corpos, é certo. Quinze minutos depois, dois sacos descem -são levados para carros do Instituto Médico Legal estacionados logo ao lado. O conteúdo de cada saco é diminuto, mas ninguém comenta. Estão todos em silêncio. A todo momento, homens extenuados, corpos imundos, cobertos de fuligem, suando muito, saem do prédio. Eles retiram as máscaras, depositam o tubo de oxigênio e as ferramentas usadas em um cercadinho onde, por volta das 18h, já estão depositados pelo menos 30 outros tubos vazios. E vão em busca de água mineral. É sempre o mesmo gesto. Os homens abrem dois copinhos. Um eles bebem. O outro, jogam na cabeça -para, literalmente, esfriá-la. (Durante a tarde de ontem a equipe retirou apenas oito corpos. Estima-se que haja mais oito para ser resgatados. O prefeito Gilberto Kassab disse que, no fim de semana, todo o prédio será demolido.)

20/07/2007

Gerente da TAM tentou salvar duas pessoas antes de morrer

COLABORAÇÃO PARA A FOLHA

Uma das vítimas identificadas ontem pelo IML, o gerente de carga José Antonio Rodrigues Santos Silva, 50, estava havia 30 anos na TAM e fez contato com a mulher, Gisele, minutos após o acidente.

Segundo seu filho Vítor, 24, ele ligou para avisar que um avião havia batido no prédio e que estava socorrendo colegas. O contato foi perdido em seguida. "Meu pai ficou para trás por opção", disse à Folha Vítor, filho do primeiro casamento de Silva. "O que ele mais fez neste acidente foi o que ele sempre fez pela gente. Sempre buscou deixar a gente confortável."

O corpo de Silva foi liberado na noite de ontem pelo IML, cujo laudo apontou parada cardiorrespiratória como causa da morte. "Em função da fumaça, de muito

monóxido de carbono, ele não resistiu à fumaça e caiu", disse Fred Mauro, 47, irmão de Silva. O corpo seguiu por volta das 21h para o cemitério Congonhas onde seria velado. O sepultamento estava marcado para hoje às 11h.

Questionado se servia de conforto o fato do irmão ser considerado um herói, negou: "Preferia que fosse um covarde vivo, não um herói [morto]." Uma das colegas que Silva teria tentado ajudar é Michele Dias Miranda, que foi enterrada ontem. Outra é Elaine Tavares da Silva, que estava de plantão no trabalho e secretariava o gerente Marcos Curti - ambos estão na lista de desaparecidos.

20/07/2007

Familiares dizem que havia mais uma pessoa no avião

Funcionário da TAM pode ter embarcado sem fazer check-in e, por isso, não consta da lista de confirmados a bordo

Habilitado para conduzir aviões menores, Stepanski viajava a SP para fazer os exames para obtenção da licença do Airbus

VINÍCIUS QUEIROZ GALVÃO

DA REPORTAGEM LOCAL

A situação do piloto Marcos Stepanski, 27, ainda é um mistério. Desaparecido desde o fim da tarde da última terça-feira, ele teria embarcado no voo JJ 3054 da TAM para Congonhas, segundo parentes em Porto Alegre. Mas seu nome não consta na lista de passageiros da companhia aérea.

A TAM informa que oferece ajuda à família, mas não pode confirmar se Stepanski embarcou porque seu nome não consta nos registros de check-in. Neto de um comandante aposentado da Varig, sobrinho de outros dois pilotos e filho de um comissário aposentado, ele próprio ex-funcionário da antiga empresa aérea gaúcha, Stepanski, por ser piloto, pode ter embarcado de carona pelo despacho de operações da TAM, central que organiza a escala de comissários e pilotos. Habilitado para conduzir aviões de menor porte, Stepanski viajava a São Paulo para fazer os exames para obtenção da licença do Airbus.

Família do ar

De acordo com familiares, a noiva esteve na sala de operações da TAM acompanhando Stepanski até a hora do embarque. O pai do piloto e a irmã gêmea -que estava na Europa e voltou ao Brasil para o resgate do corpo- estão em São Paulo.

"O avião estava cheio, mas ele tinha de estar em São Paulo para as provas no dia 18. Foi horrível, a família está sem saber o que fazer", disse a tia Laura Stepanski, de Porto Alegre. "O avô, João Stepanski, voou por 40 anos", completou. "A TAM até o momento não tem a confirmação desse passageiro no vôo, mas ele era funcionário", afirmou a assessoria da empresa às 20h de ontem. A Associação dos Tripulantes da TAM, a maior do setor na América Latina, com 2.500 membros, interveio e informa que, por ser piloto, Stepanski não precisaria de cartão de embarque e é provável que ele tenha embarcado sem ter feito check-in no saguão. "Já fizemos a solicitação à empresa, mas não tivemos resposta. Como ele não era filiado à associação, não sabemos detalhes", disse Vera Abrão, do departamento jurídico.

Contabilidade

Na noite do acidente, a TAM havia informado que o número de passageiros e de tripulantes era de 176. No dia seguinte, o número subiu para 186. Ontem, a empresa disse não saber explicar os métodos de contabilidade e o porquê da diferença de dez pessoas de um dia para o outro. Por supostamente estar na cabine do Airbus, o primeiro ponto de impacto contra o prédio da TAM Express, o corpo de Stepanski por ainda não ter sido recolhido. É que, embora tenham o mapeamento de onde estão os cadáveres, os bombeiros não têm acesso a todas as áreas do prédio, que corre risco de desabamento.

Uma das hipóteses ainda não descartadas é a de implosão da estrutura para depois recolher os corpos restantes. "Um senhor, que também é comandante e estava lá na hora do vôo aqui em Porto Alegre, viu que ele entrou lá na cabine e ficou sentado no banquinho. Meu sobrinho está esperando ser retirado", afirmou a tia Laura Stepanski. "Foi uma cremação viva", completou.

A mãe de Marcos Stepanski, Carmen Vera, está em Porto Alegre, abalada e, segundo parentes próximos, ainda sem acreditar na morte do filho por ter pai, irmãos e marido na aviação comercial. Carlos Henrique, pai de Marcos, fica em São Paulo até que o corpo do filho seja encontrado e levado de volta ao Rio Grande do Sul, segundo familiares.

20/07/2007

Famílias só querem enterrar parentes

Familiares de passageiros do voo JJ 3054 se desesperam enquanto aguardam a identificação dos corpos, que pode levar meses

Alguns saem à procura de padre, outros não conseguem deixar o hotel e há quem tenha voltado ao RS por não suportar a espera

DANIELA TÓFOLI

DA REPORTAGEM LOCAL

À espera dos corpos de seus parentes, famílias atingidas pelo acidente da TAM não sabem mais o que fazer para vencer a angústia de não poder enterrá-los. Há quem saia atrás de um padre para encomendar missa, os que não têm coragem de deixar seus quartos de hotel, aqueles que surgem desesperados no IML tentando acelerar a identificação dos 196 mortos (186 no avião, mais dez em terra, segundo a TAM). Com radiografias debaixo do braço, João Paulo, 42, primo de Fabiano Rosito Matos, 30, administrador financeiro que estava no Airbus-A320, chegou na manhã de ontem ao instituto, no centro de São Paulo, mesmo sem ter sido chamado. "Vim fazer o reconhecimento do corpo porque a gente não agüenta essa espera", dizia.

O entra-e-sai de familiares no IML era constante. A maioria passava consternada, amparada por amigos. O noivo e o irmão de Lina Barbosa Cassol, 28, jovem médica considerada uma das 20 oncologistas do mundo em desenvolvimento que contribuíram para o tratamento do câncer em 2006, não quiseram falar nada. Tinham sido convocados para um possível reconhecimento. A tarefa de identificar corpos de um acidente tão violento não é simples. Algumas vítimas precisarão passar até por exames genéticos e a espera pode durar meses.

Para explicar o processo de identificação e tentar acalmar os parentes, o IML enviou dois legistas para o hotel Blue Tree Towers, na av. Faria Lima, zona sul de São Paulo, onde estão cerca de 200 familiares.

Porém, mesmo após a reunião, a angústia permanecia. "As informações são frágeis, não há certeza de nada. Os peritos disseram que os corpos identificados já foram

liberados, mas os outros podem demorar 15 dias, um mês, três meses", relatou Luiz Moisés, 33, marido da advogada Nádia, 31.

Ele entregou aos peritos documentos, fotos e um raio-X odontológico da mulher e, diante da incerteza da identificação, decidiu voltar para Porto Alegre. "É muito difícil ficar aqui." O hotel onde ele estava hospedado era o mesmo destino da mulher, que participaria de uma convenção no local.

O taxista Jair Soares dos Santos, 53, marido da gerente de recursos humanos Marli Pedro, 51, dois filhos, parecia resignado. "A gente fica apreensivo, mas não há o que fazer. Os corpos estão em estado lastimável e a pressa pode levar a erros. Prefiro ter certeza de que vou levar o corpo certo."

Para o legisla Carlos Alberto Coelho é normal que os familiares estejam apreensivos. "Explicamos que existe um trabalho sério, desenvolvido ininterruptamente, embora as pessoas tenham a impressão que esteja muito lerdo." Enquanto aguarda, a família de Eliane Dornelles, 33, que deixou dois filhos, partiu em busca de conforto espiritual. Seu pai, José Carlos, foi até uma igreja em Moema, zona sul, pedir ao padre uma missa. "Só Deus pode nos dar um pouco de paz no coração."

21/07/2007

TAM agora admite que havia 187 no avião

Marcos Stepanski era piloto da empresa e viajava como tripulante em trânsito para tirar licença do Airbus em São Paulo

Corpo da vítima ainda não foi reconhecido pelo IML; empresa informa que ele embarcou com passe livre, sem cartão de embarque

VINÍCIUS QUEIROZ GALVÃO

DA REPORTAGEM LOCAL

Após reportagem publicada ontem pela Folha que informava, segundo relato de familiares, a presença de mais um tripulante no voo 3054 -um piloto da empresa-, a TAM corrigiu a lista de passageiros e confirmou que Marcos Dias Stepanski, 27, estava no Airbus-A320. Com isso, sobe para 187 o número de mortos na aeronave. São 197 no

total.

A companhia informou que Stepanski viajava como tripulante não-operante no avião. Apesar de a confirmação só ter saído ontem, a família já recebia assistência da empresa. Levantamento inicial da TAM na noite de terça-feira indicava 176 pessoas no Airbus, entre passageiros, tripulantes e funcionários da companhia em trânsito. No dia seguinte, a lista foi atualizada para 186. Com o reconhecimento de Stepanski, a contabilidade fica em 160 passageiros pagantes, duas crianças de colo, seis tripulantes a trabalho no voo e 19 tripulantes e/ou empregados em trânsito para outros destinos.

A capacidade do avião, segundo a companhia, era de 174 passageiros e 11 tripulantes, o que totaliza 185 ocupantes. Os dois a mais seriam os bebês que viajavam no colo dos pais.

Habilitação

Nascido numa família de comandantes e comissários, Stepanski, habilitado para conduzir aviões de menor porte, ia a SP para fazer os exames para obtenção da licença do Airbus. Ele teria embarcado de carona pelo despacho de operações da TAM, central que organiza a escala de tripulantes. No fim da tarde de ontem, a empresa divulgou nota com a seguinte declaração: "A TAM lamenta informar que seu co-piloto Marcos Stepanski também estava a bordo do voo JJ 3054 como tripulante não-operante naquela aeronave. A confirmação dos dados se dará a partir da identificação das vítimas pela Secretaria de Segurança Pública". "Ficamos felizes porque ninguém tinha conhecimento [do paradeiro dele]. Graças a Deus a companhia reconheceu que ele estava no voo. É uma coisa que não sabemos nem o que falar", afirmou ontem, de Porto Alegre, a prima Seni Stepanski. O pai do piloto, Carlos Henrique, e a irmã gêmea -que estava na Europa e voltou ao Brasil para o resgate do corpo- estão em SP. Até ontem à noite o corpo não havia sido reconhecido pelo Instituto Médico Legal.

A Associação dos Tripulantes da TAM, a maior do setor na América Latina, com 2.500 membros, havia pedido informações à empresa no dia anterior e diz que, por ser piloto, Marcos não precisaria de cartão de embarque e que era provável que ele tenha embarcado sem ter feito check-in.

À Folha, a TAM explicou que a diferença na lista de passageiros decorre dos vários métodos de contabilidade. Na primeira lista, com os 176 passageiros, foi baseada apenas nos registros de check-in. Depois, são contados tripulantes e funcionários da

própria companhia que estavam em trânsito. A confirmação de Marcos Stepanski só pôde ser feita ontem depois da identificação do passe livre dele, feita na base.

Do Rio, João Stepanski, avô de Marcos e comandante aposentado da Varig, onde pilotou por 42 anos, disse ontem à Folha que família reconheceu o neto em imagens das câmeras de segurança do corredor de embarque do aeroporto de Porto Alegre. A TAM diz que não usou esse método. "Já foi visto que ele realmente estava entrando no avião", disse o avô.

21/07/2007

Gerente que preferiu ficar e salvar colegas é enterrado sob aplauso de 300 pessoas

LAURA CAPRIGLIONE

FABIANO SEVERO

DA REPORTAGEM LOCAL

Se toda tragédia tem seu herói, o do vôo JJ 3054 atende pelo nome de José Antônio Rodrigues Santos Silva, gerente de cargas da TAM Express, enterrado ontem às 12h30 no cemitério Congonhas (zona sul de São Paulo) sob os aplausos de cerca de 300 colegas, além dos familiares. Santos Silva estava na TAM Express, vizinha ao aeroporto de Congonhas, na última terça-feira, quando o prédio foi atropelado pelo avião desgovernado. Fazia uma reunião de trabalho. Em vez de descer as escadas, como fizeram os demais funcionários em desespero, o gerente preferiu ir para o piso superior, de onde vinham gritos de socorro.

"Caiu um avião na nossa cabeça. Tô aqui, tentando ajudar as pessoas." Estas foram as últimas palavras que a atual companheira de Santos Silva, Giselle Garcia, escutou do marido. Ela telefonou para o celular dele assim que viu pela TV, por volta das 19h, as cenas do incêndio que acontecia nas proximidades do aeroporto. Não houve conversa entre os dois. Depois das duas frases curtas acima, a ligação caiu. Giselle não conseguiu mais restabelecer o contato.

Segundo o pessoal da TAM Express presente ao enterro, a funcionária Michele Dias Miranda, também morta no acidente, foi uma das pessoas que Santos Silva tentou salvar. Outro é um funcionário de nome Valdinei, que segue internado com

queimaduras. Parentes dele fizeram questão de ir ao enterro de Santos Silva, como forma de agradecer pela ajuda no momento decisivo.

Santos Silva foi encontrado pelos bombeiros jogado no segundo andar, inconsciente e com o corpo enegrecido pela fuligem e pelas queimaduras. Não respirava -tinha as vias aéreas queimadas e entupidas-, o que exigiu procedimentos de ressuscitação.

Rafael Mendonça Santos Silva, 21, filho caçula do gerente, assistiu ao incêndio pela TV. Como todo mundo, lamentou o acidente, mas estava tranqüilo. Até onde ele sabia, o pai trabalhava em Brasília. De vez em quando, vinha a São Paulo, mas não tinha dado sinal de que o faria naquela terça-feira. Foi só no dia seguinte que o rapaz foi informado de que o pai estava, sim, no prédio sinistrado -ele acabara de conseguir a tão desejada transferência para São Paulo e estava guardando a surpresa para contar, nos dias seguintes, aos filhos de seu primeiro casamento. Enfim os encontros familiares voltariam a ser semanais. Rafael foi ao hospital Jabaquara e encontrou o pai enfaixado, dependente de aparelhos, sem quaisquer reações a dor, sem responder a estímulos -em coma profundo. Duas paradas cardiorrespiratórias depois, estava morto.

"Meu pai não precisava estar lá. Ele quis salvar as pessoas e morreu como herói", disse o primogênito Vitor Mendonça Santos Silva, 24, no discurso de despedida no cemitério. Ele teve de interromper a fala duas vezes por causa do choro. Vitor lamenta a perda da agenda do pai, administrador de empresas formado pela PUC-SP e homem superorganizado. "Lá ele anotava cada delicadeza que devia fazer a alguém -e era muita gente que ele lembrava de telefonar para saber como estava, para cumprimentar pelo aniversário, para perguntar se precisava de alguma coisa. Infelizmente, essa agenda de gentilezas se perdeu."

21/07/2007

Equipes de resgate já retiraram todos os corpos do Airbus; 41 foram identificados

DA REPORTAGEM LOCAL

COLABORAÇÃO PARA A FOLHA

Após três dias de buscas, equipes de resgate encontraram ontem a cabine onde estava a tripulação do Airbus-A320 da TAM, que na terça-feira bateu contra um prédio da própria companhia aérea, matando as 187 pessoas a bordo. De acordo com o

secretário da Segurança Pública do Estado, Ronaldo Marzagão, os bombeiros têm dificuldades para retirar o "nariz do avião", que está preso sob duas lajes que desabaram com o impacto.

No local, continua saindo fumaça e há focos de fogo. A aérea é a mais perigosa para o trabalho das equipes de resgate devido ao risco de o concreto ceder.

Ontem, no entanto, a turbina da aeronave foi retirada dos escombros. A polícia científica irá periciar a peça da aeronave. Além disso, seis sacolas com partes de corpos das vítimas do acidente foram levadas ao IML. Ao todo, 213 sacolas já foram recolhidas no local. Segundo o tenente-coronel Roberto Antonio Diniz, comandante da Polícia Militar, todos os corpos dos passageiros do avião foram retirados. Mas, de acordo com o capitão Mauro Lopes, porta-voz do Corpo de Bombeiros, ainda há áreas no prédio -que é subdividido em três partes- inexploradas por falta de segurança. "Primeiro é preciso retirar as estruturas que sofreram danos", afirmou Lopes.

Até ontem, dois blocos do imóvel atingido foram liberados pelos bombeiros para a perícia. Os trabalhos de buscas prosseguiriam na madrugada de hoje. Ao menos 35 homens do Corpo de Bombeiros estariam no local. O número deve subir para 60 durante o dia. Logo pela manhã, quatro cães devem se juntar aos bombeiros. Dois dos animais, as labradoras Ana e Dara, trabalharam também no resgate das vítimas do desabamento das obras da estação de metrô Pinheiros, em janeiro último.

Corpos identificados

Peritos do IML identificaram ontem mais 16 corpos. A Secretaria da Segurança Pública informou que 41 pessoas ao todo já foram identificadas. Hoje, técnicos do IML e equipes do Instituto de Medicina Social e de Criminologia do Estado recolherão amostras de sangue de parentes das vítimas. A coleta será feita nos três hotéis que abrigam os familiares em São Paulo. Segundo a secretaria, o material será útil em caso de necessidade de exames de DNA para identificar as vítimas

22/07/2007

Caixa com vozes dos pilotos foi achada só ontem

ANDRÉ CARAMANTE

DANIEL BERGAMASCO

A caixa com os dados de voz do piloto e do co-piloto do Airbus-A320 da TAM foi achada somente ontem pelos técnicos do Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), órgão vinculado ao Ministério da Defesa e à FAB (Força Aérea Brasileira) em meio aos destroços da aeronave, em Congonhas. Até a manhã de ontem, o comando da FAB (Força Aérea Brasileira) e os responsáveis pela investigação sobre as causas do acidente acreditavam que os outros dois equipamentos retirados dos destroços e levados quinta-feira para análises no NTSB (National Transportation Safety Bureau) em Washington, nos Estados Unidos, eram as duas caixas-pretas do avião: uma com os dados do voo, chamada de FDR, e outra com as vozes, a CVR.

Segundo o comando da FAB, a descoberta de que um dos equipamentos levados aos Estados Unidos não tinha as conversas do comandante Kleyber Lima e do co-piloto Henrique Stephanini Di Sacco gravadas ocorreu quando as peças já eram analisadas pelos técnicos americanos do NTSB.

O equipamento tratado inicialmente pelos técnicos de investigação do Cenipa como o que tinha as vozes dos dois responsáveis pelo Airbus-A320 da TAM estava muito danificado pelo fogo e pelo impacto sofrido pela aeronave.

O equipamento que continha realmente as vozes do piloto e do co-piloto do Airbus-A320 da TAM seguiu, ainda de acordo com o comando da FAB, para os Estados Unidos na tarde de ontem e deverá começar a ter as transcrições das falas preparadas ainda na tarde de hoje. Todos os dados das operações realizadas durante todo o período do voo JJ 3054, de Porto Alegre para São Paulo, na tarde de terça-feira, já começaram a ser analisados pelos técnicos do NTSB. Depois dos dados terem sido retirados integralmente, um simulador de voo receberá as informações e o voo JJ 3054 será recriado.

Calor de 60°C

Alguns pedaços da aeronave ainda eram encontrados ontem pelos bombeiros no prédio da TAM Express. Ontem, cerca de 60 homens trabalhavam no local, que ainda corre risco de desabamento e está muito quente por dentro -cerca de 60°C, segundo os bombeiros. Um caminhão com um imenso alicate hidráulico, que picota lajes, é usado

para abrir caminho.O prédio que abrigava a TAM Express só poderá ser demolido depois que a Polícia Civil concluir inquérito policial sobre o caso, mas o risco de desabamento ainda é grande.

23/07/2007

1.200 pessoas vão à Sé chorar pelas vítimas

Familiares e amigos dos mortos no vôo 3054 da TAM, na última terça-feira, se reuniram em cerimônia na catedral

Vítimas foram citadas nominalmente por padre, o que emocionou familiares; presença de autoridades indignou alguns parentes

CINTHIA RODRIGUES

MARIANA BERGEI

VERENA FORNETTI

COLABORAÇÃO PARA A FOLHA

Um sermão longo e dolorido iniciou ontem a missa em homenagem às vítimas do vôo JJ 3054 da TAM, na catedral da Sé, em São Paulo. O nome de 197 mortos no acidente foram lidos um a um pelo padre Juarez de Castro para as mais de 1.200 pessoas que lotavam a igreja. "Para que eles sejam sempre lembrados e que as autoridades possam fazer de tudo para que [a tragédia] não se repita nunca mais", disse.

A TAM já admite 198 mortos no acidente da última terça-feira (leia texto na pág. C5).Cada vez que um nome ecoava pela catedral, um grupo de amigos e familiares, vestindo camisetas com fotos dos parentes mortos, se levantava e chorava. Algumas lágrimas eram acompanhadas de abraços, outras de aplausos descoordenados. Alguns parentes abaixavam a cabeça e fechavam os olhos. Os passageiros foram lembrados primeiro, em ordem alfabética. Por último, foram nomeados a tripulação e os funcionários da companhia aérea. Um grupo de colegas da empresa uniformizados começou a aplaudir quando foi chamado o primeiro piloto e só parou depois que foi lido o nome da última comissária.

O arcebispo de São Paulo dom Odilo Scherer assumiu a cerimônia e cumprimentou as autoridades presentes, entre eles, o prefeito da capital, Gilberto Kassab, representantes do governo do Estado e do Poder Judiciário. Também estava lá o presidente da TAM, Marco Antonio Bologna.

Uma mãe se indignou, teve uma crise de choro e foi até uma das saídas laterais da igreja. "Não é justo eles estarem parados aqui enquanto minha filha está dentro de um frigorífico. Não consigo ficar de braços cruzados", reclamava Tereza Maliszewski, mãe da analista de sistemas Katiane Maliszewski Lima, 32, um dos nomes da lista de mortos no acidente.

Na hora do ofertório (quando oferendas são levadas ao altar), Marilda Conde Ruzzante, mãe da comissária Fabiane Ruzzante, 32, que estava grávida de cinco meses, levou uma coroa de flores ao altar. Atrás dela, outros parentes subiram de mãos dadas segurando fotos dos mortos.

Ao descer de lá, Malu Gualberto, que perdeu o marido, Antonio Gualberto Filho, 53, foi direto ao primeiro banco, onde estavam as autoridades. "Você é o representante do governador?", perguntou ao secretário de Justiça, Luiz Antonio Marrey. "Vou cobrar do poder público por tudo isso", disse. "Eu entendo sua dor, mas estamos fazendo todo o possível", respondeu Marrey.

Promessas como essa não aliviam a sensação de Ubirajara Souza de Almeida, pai de Rodrigo Almeida, 26, que teve o seu corpo identificado ontem pelo IML (Instituto Médico Legal). "A dor não vai passar nunca", lamentou. "Hoje demos uma trégua ao nosso coração para vir à igreja orar", disse. Até o fechamento desta edição, 61 pessoas foram identificadas. Os parentes das vítimas marcaram para hoje um ato ecumênico, que será realizado às 12h30, na Assembléia Legislativa, próximo ao parque Ibirapuera, em São Paulo.