II Congresso da Associação Brasileira de Pesquisadores em Comunicação e Política

(Compolítica)

UFMG, Belo Horizonte, 5 a 7 de dezembro de 2007

Grupo de Trabalho (GT) :

- **GT - Imagem Pública Política**

Trabalho:

- **O desmanche do público e do privado na midiatização da crise aérea brasileira**

Autores :

- **Prof.Dra. Maria Helena Weber (UFRGS) maria.weber@ufrgs.br**
- **Prof. Dr. Rudimar Baldissera (UFRGS) rudimar.baldissera@ufrgs.br**

Resumo:

- **O trabalho tem por objetivo identificar o processo de midiatização que viabiliza o fortalecimento e a diluição de fronteiras entre o público e o privado, a partir da análise da *crise aérea brasileira* que abrange elementos essenciais à ordem política e à lógica do mercado, associados a questões de vida e morte.**

Palavras-chaves:

- **Comunicação e Política – Midiatização – Imagem pública**

O desmanche do público e do privado, na midiatização da crise aérea brasileira

Prof.Dra. Maria Helena Weber (UFRGS)[1]
Prof. Dr. Rudimar Baldissera (UFRGS)[2]

Toda uma geração de mitólogos trabalhou para unir o destino do homem e os acontecimentos do céu. Entre a psicologia dos heróis e a cosmologia do céu foi estabelecido um campo de metáforas extremas.
Gaston Bachelard

Introdução

Todas as grandes tragédias que assolam a humanidade vêm do céu, brotam da terra e das águas, na companhia do fogo. Os quatro elementos que servem à mitologia, à poesia e à sobrevivência humana, também causam terror, medo e morte.

Distante das explicações esotéricas, as tragédias contemporâneas ainda podem se sobrepor às mais acuradas observações, tecnologias e estruturas controladas pela inteligência humana. Esse controle e sua administração dependem dos governos, instituições científicas e empresas. Portanto, as tragédias servem à política e aos meios de comunicação de massa, na medida que o discurso sobre responsabilidade e culpabilidade e as respectivas decisões sobre as conseqüências, ocorrerão no espaço político dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário e tornado visíveis no espaço público ocupado pelo Estado, mídia, sociedade e indivíduos.

A Crise Aérea Brasileira – Crise, analisada neste trabalho – está cercada por duas tragédias com centenas de mortos, pelo descontrole da malha aérea, as dúvidas sobre a segurança oferecida pelas companhias aéreas. De qualquer ângulo, misturam-se as dimensões passionais (medo, tristeza, insegurança) às dimensões estratégicas determinadas pelas implicações políticas, econômicas, sociais e individuais. Essa crise transforma-se em espetáculo político-midiático pois traz consigo todos os elementos que permitirão à política e às empresas explicar, justificar, prometer, promover; aos meios de comunicação de massa mostrar os ângulos visuais da tragédia e ocupar seus espaços jornalísticos,

[1] Professora do Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Informação e do Curso de Comunicação Social da UFRGS. Pesquisadora do CNPq com o projeto *A Comunicação Pública dos poderes e o poder da mídia no Brasil*. Autora do livro *Comunicação e Espetáculos da Política* (2000). Mestre em Sociologia (UFRGS) e Doutora em Comunicação (UFRJ).
[2] Professor do Curso de Comunicação Social da UFRGS. Pesquisador com o projeto *Comunicação, mediações e relações de poder na articulação iniciativa privada-poder público municipal*. Autor do livro *Comunicação Organizacional: o treinamento de recursos humanos como rito de passagem* (2000). Mestre em Comunicação/Semiótica (UNISINOS) e Doutor em Comunicação (PUCRS).

informativos, publicitários e de entretenimento. As tragédias geram crises e permitem identificar mais detalhadamente as práticas midiáticas e as práticas políticas que intervem diretamente na formatação da imagem pública.

Midiatizadas, as crises geram tensões públicas e privadas e fabricam fronteiras móveis, entre o público, o privado e o midiático. Sustentam as tensões, as disputas em torno da imagem pública adequada, a circulação de argumentos gerados por instituições e sujeitos da política, assim como das organizações e sujeitos da esfera privada, nos negócios e do mercado. Os contornos e a permanência da Crise Aérea Brasileira atingem, diretamente, interesses particulares, sociais, políticos, governamentais, econômicos e mercadológicos. E são eles que permitem a poderosa e rentável configuração do *espetáculo político-midiático*, assim como se tornam indicadores da *imagem pública* de políticos e governantes. A crise aérea brasileira reúne um conjunto de fatores benéficos a sua espetacularização e ao seu consumo, assim como à identificação das fronteiras que separam o público do privado e, simultaneamente, sua diluição: tecnologia, administração, legislação, política, economia de mercado e a mídia. Os resultados têm repercussão direta na vida e na morte, o que amplia a gravidade e o impacto da informação. Todos esses fatores são passíveis de identificação na cronologia da crise (2006/2007) mas sua exacerbação ocorre a partir de duas tragédias aéreas: o acidente da GOL em 2006 e da TAM em 2007 e o processo de identificação de vítimas e a respectiva atribuição de culpas e responsabilidades.

A Crise Aérea Brasileira está assentada sobre a disputa de versões entre duas tragédias (Gol 2006 e TAM 2007), quatro instituições públicas (Governo Federal, Ministério, Infraero, ANAC), uma CPI na Câmara Federal (CPI do Apagão Aéreo), empresas aéreas brasileiras, aeroportos, milhares de usuários do transporte aéreo brasileiro e os meios de comunicação de massa, conforme a sua cronologia, ainda em construção, ordenada no Quadro 1[1], anexo. A configuração dessa crise contém todos os elementos que permitem a disputa de verdade.

As tragédias

A *primeira tragédia* aérea ocorreu em *29 de setembro de 2006.* Depois de alguns dias foi possível contar que após colidir com um jato particular *Legacy*, no espaço aéreo de Mato Grosso, o Boeing 737-800 da Gol caiu numa região de mata fechada, a 200km do município de Peixoto de Azevedo (MT). Morreram 154 pessoas. Não houve

sobreviventes. O jato *Legacy*, mesmo com avarias em uma das asas, pousou na Base Aérea do Cachimbo. Era, até então, o acidente aéreo com o maior número de vítimas, da história da aviação brasileira.

O impacto desta tragédia residiu na sua invisibilidade, na escuridão, no silêncio e nas dificuldades para explicar os motivos do acidente e localizar destroços e vítimas. As informações contraditórias acirraram discussões de várias ordens (técnica, política e jurídica) sobre a responsabilidade do acidente considerando que: os pilotos do *Legacy* eram norte-americanos; a rota e a altitude não foram obedecidas; que poderia ter ocorrido problemas de compreensão de linguagem; o *transponder* (dispositivo de comunicação eletrônico) poderia estar desligado; haveria uma "zona cega" em controle aéreo na região onde o acidente ocorreu.

Em pleno período eleitoral e de denúncias, a tragédia passa a ser submetida à gramática da mídia como um meta-acontecimento (Rodrigues, 1993). Primeiro, contribuem as especulações sobre causas e a possibilidade sobreviventes apaziguando o imaginário sobre a selva que, também, pode abrigar e salvar. Depois, as dificuldade de acesso ao local da queda e , por último, a identificação dos destroços do Boeing. São apresentadas imagens com intensa significação que, sabidamente, chocam e comovem. Capturada pela mídia, a estética do trágico atualiza-se na imagem de um calçado caído, de roupas reviradas, espalhadas e/ou rasgadas, de um computador portátil retorcido, de malas/bolsas e, mesmo, de papéis ao vento.

Presentifica-se a violência que se faz vazia e silenciosa. Expropriadas, essas imagens são empregadas para consternar, impactar, revoltar e, fundamentalmente, manter a atenção e a audiência. A repetição dos fragmentos da tragédia, a cobertura do trabalho, o acompanhamento de féretros e velórios, a imagem da dor e da perda substituiu o momento de ocorrência do acontecimento. Sob a perspectiva de responsabilidade sobre tantas mortes, já que essa tragédia não era natural, nem ato terrorista, os controles técnicos e políticos começam a ser mostrados na sua fragilidade e insegurança, ao mesmo tempo, que a culpa tenta ser imputada aos pilotos do *Legacy*, que se tornam protagonistas de uma batalha jurídica e são mantidos no país.

A *segunda tragédia* ocorre no dia 17 de julho de 2007 e ingressará no cenário político e nas redes midiáticas como a *morte anunciada*. Um dia após uma aeronave da empresa Pantanal ter derrapado no aeroporto de Congonhas (SP), ocorreu o acidente com o

Airbus A320 da TAM, vôo 3054 procedente de Porto Alegre (RS). A soma dos fatos conta que a torre de controle de Congonhas avisa aos pilotos que a pista está molhada e escorregadia e pede para que tomem cuidado. A aeronave da TAM procede à aterrissagem, toca na pista, passa em alta velocidade e, após percorrer toda a extensão da pista, sobrevoa a avenida Washington Luis (próxima ao aeroporto), choca-se contra o prédio de cargas da TAM e explode. O número de vítimas (entre as pessoas que estavam a bordo e em terra) o transforma no maior acidente aéreo da história do Brasil. Possíveis causas: pista escorregadia, falha mecânica e/ou falha humana.

Ao contrário do silêncio da primeira, essa tragédia é acompanhada minuciosamente em tempo real e em toda sua extensão, tendo por testemunhas milhões de pessoas hipnotizadas pelo fogo ininterrupto, transmitido pela televisão. Atrás da tela, atrás do fogo, a morte de 199 pessoas.

Ao mesmo tempo em que as explosões e o fogo são transmitidos, dezenas de pessoas se dirigem aos aeroportos Salgado Filho (RS) e Congonhas (SP), em busca de informações. A TAM não fornece a lista com os nomes das pessoas a bordo da aeronave e revolta os familiares. O tumulto toma conta desses aeroportos. Enquanto isso, as imagens do incêndio causado pela explosão são veiculadas insistentemente pelas emissoras de televisão. Somente no início da madrugada do dia 18 é que os nomes são divulgados. Ao receberem a confirmação, em uma sala improvisada, o desespero dos familiares é transmitido ao vivo. Imagens de dor, tristeza, abatimento, angústia e incredulidade são a face da mídia após o acidente, assim como as da explosão, das labaredas à noite e da luta e abnegação dos bombeiros, impotentes frente às dimensões da tragédia.

As duas tragédias permitiram a inclusão das paixões individuais e coletivas. As reações de pânico, medo, desespero eram mostradas e contagiavam os espectadores. O medo descontrolado ia sendo colocado entre as pulsões da vida (Eros) e da morte (Thanatos). Medo ampliado pela insegurança interpretada na fala dos governantes, dos empresários. Durante o longo período em que a cena da tragédia era desmontada, os familiares e amigos esperavam (inicialmente) com esperança de que um imprevisto tivesse impedido o embarque e, depois (finalmente) com o medo de reconhecer seus mortos. Mostraram, por inúmeras vezes, seu desespero, medo e raiva (paixões tristes) de modo organizado, deitando-se no chão do Aeroporto Salgado Filho, vestidos de preto, pedindo justiça, apresentando os órfãos, os viúvos, mães e pais inconformados.

Rapidamente, a dor e o silêncio cederam lugar ao questionamento: por que o avião

não parou? Começam, então, as especulações, algumas fundadas em índices, outras, apenas em percepções e crenças pessoais.

A cada (re)apresentação do acontecimento pela mídia, novos elementos – informações, opiniões, testemunhos, depoimentos de especialistas – são associados como em um jogo quebra-cabeça, complexificando-o. Devido ao fato de o acidente ser com uma aeronave da TAM que passa em alta velocidade pela pista e explode ao chocar-se em um prédio da própria empresa, em princípio, poder-se-ia esperar que todas as especulações se focassem na manutenção das aeronaves da empresa, na possibilidade de falha mecânica e nos *spoilers* (que realizam a frenagem aerodinâmica) e/ou em falha humana, ou seja, em uma situação de normalidade, um acidente como o ocorrido tenderia a trazer para o foco das atenções/especulações a empresa aérea, no caso, a TAM.

O contexto descrito a partir da própria mídia, dá indícios do provável foco das especulações que, com interesses legítimos ou "clandestinos" (enocômico-político-midiáticos), tentam descrever e/ou "apurar" o acontecimento. Trata-se de uma tragédia ocorrida em uma pista que: tem histórico de ser escorregadia; esteve em reformas até pouco tempo; foi reaberta pela Infraero mesmo não tendo sido concluída (faltava terminar o serviço de *grooving*[3]); e, por isso, poderia provocar a formação de lâmina d'água sobre ela, potencializando as possibilidades de derrapagens (houve medições da lâmina d'água na pista nos dias anteriores e, também, ocorreu a derrapagem do avião da Pantanal); o controle aéreo do terminal de Congonhas alertou os pilotos para o fato de a pista estar molhada e escorregadia. Antes de prosseguir, vale destacar que a possível pressão exercida pelas empresas aéreas para que a pista fosse reaberta não recebeu atenção da mídia.

Assim, a mídia afirma sua intenção de realizar a "cobertura completa", de mostrar aos públicos "tudo" sobre o acontecimento, auto-instituindo-se porta-voz. Essa lógica exige assumir o papel de investigador-inquiridor, ou seja, a necessidade de, não apenas apresentar aos públicos, em imagens e verbo, informações sobre o acontecimento, mas, fundamentalmente, apurar "fatos" para fazer emergir o que afirma ser a realidade. Com temporalidade e ritmo diversos daqueles das investigações técnicas, passa a pressionar interlocutores (técnicos/especialistas, responsáveis pelas empresas envolvidas, políticos, controladores, pilotos, dentre outros) para que se manifestem a respeito, mesmo antes de os

[3] Sistema de ranhuras na pista para facilitar o escoamento de água que poderia se acumular, bem como para aumentar a aderência dos pneus das aeronaves nos pousos sob chuva.

fatos serem apurados com técnica/perícia necessária. Da mesma forma, constitui-se em arena para que os diferentes agentes realizem suas jogadas, seja para atacar, defender, desqualificar e/ou denunciar.

Enquanto o Governo era colocado no centro das tragédias, as companhias aéreas, especialmente a TAM tinham sua responsabilidade minimizada na grande mídia. No se site na Internet, no entanto seus Sete Mandamentos indicavam o interesse do lucro acima do interesse humano, especialmente o primeiro[4] : "Nada substitui o lucro". Entre os interesses econômicos, interesses dos usuários e interesses políticos, a Crise Aérea Brasileira vai sendo documentada e construída pelo processo de apropriação dos fatos e sua respectiva midiatização. Ali residem todos os critérios de noticiabilidade e de espetacularização.

E, aos poucos, como é da natureza dos lutos, também o pavor e a dor das tragédias serão particularizados. Serão usadas na media da conveniência da Crise. Como diz Baumann (2000:p.61) ao falar da *pacificação do planeta dos homens*:

> Os sofrimentos que costumamos experimentar a maioria das vezes não se somam e portanto não unem suas vítimas. Nossos sofrimetnos dividem e isolam, nossas misérias nos separam, rasgando o delicado tecido das solidariedades humanas.

A Crise

A busca por responsáveis e a definição das causas do acidente da GOL inicia uma longa lista de especulações e acusações. O segundo acidente (com a TAM) permite que a lista seja ampliada. Assim, a apropriação dos acidentes pela mídia força seu redimensionamento de um lugar técnico-empresarial para o político-social. Os dois acidentes impossibilitam que se possa compreender os limites da Crise Aérea sem o componente passional da morte.

Sob essa configuração, a mídia cumpre seu papel mostrando/revelando equipamentos desligados, normas desrespeitadas (não cumpridas), problemas nos equipamentos de controle, falha na comunicação, falha humana e/ou controladores despreparados como algumas das possíveis causas pelos acidentes. À medida que a tensão

[4] Filosofia (Nossa política) - 1ª Regra: O cliente sempre tem razão; 2ª. Regra: Se o cliente alguma vez estiver errado, releia a 1ª regra.
Os 7 mandamentos da TAM: 1º - Nada substitui o lucro; 2º - Em busca do ótimo não se faz o bom; 3º - Mais importante que o cliente é a segurança; 4º - A maneira mais fácil de ganhar dinheiro é parar de perder; 5º - Pense muito antes de agir; 6º - A humildade é fundamental; 7º - Quem não tem inteligência para criar tem que ter coragem para copiar.
Visão - Trabalhar com o Espírito de Servir faz as pessoas mais felizes.

Missão - Ser a companhia aérea preferida das pessoas, com alegria, criatividade, respeito e responsabilidade.
http://www.tam.com.br/b2c/jsp/default.jhtml?adPagina=517&adArtigo=6053

aumenta, a *Crise Aérea Brasileira* se potencializa. Às voltas com denúncias, revelações e acusações que afirmam não ser seguro voar no Brasil, ocorre a pane no sistema de radares do *Cindacta-2* (Curitiba) ocasionando, pelo menos, o atraso de 146 vôos.

Pressionados pelo inquérito policial que apurava possíveis omissões no acidente com o avião da Gol, e afirmando estarem sobrecarregados, no dia 27 de outubro de 2006, os controladores de vôo iniciam uma operação-padrão. Denunciam a precariedade das suas condições de trabalho e, especialmente, o excesso de vôos pelos quais cada controlador é responsável, muito acima das normas de segurança. Essa denúncia implanta o medo em todos usuários de aviões e expõe um embate com o comando da Aeronáutica, entre profissionaliza;ao do setor e a hierarquia militar. Na prática, essa situação se traduz em atrasos de vôos, na formação de filas nos aeroportos com passageiros sentindo-se desrespeitados e lesados; tumultos nos balcões e manifestações de desespero e agressividade.

O insólito da situação fornece centenas de imagens e textos editados regularmente pelas mídias e o Brasil acompanha os passageiros exaustos, incomodados, irritados, chorosos, desesperados, denunciando o descaso do Governo e das companhias ou dormindo nos saguões dos aeroportos, amontoados em cadeiras ou pelo chão. O caos apresentado não poupa nem os idosos, crianças e doentes e, demoradamente, as mídias mostram, questionam, chamam especialistas, editam. Cumprem seu papel de vigilantes e mediadores e, ao mesmo tempo, para além da cobertura jornalística, a crise é midiatizada e apropriada em todos os espaços e tempo nos diferentes gêneros que configuram o funcionamento dos meios de comunicação massivos. A palavra é dada a todos os envolvidos. A crise aérea ganha cada vez mais visibilidade e passa a ter programas especiais nos diferentes veículos de comunicação. Sob a lógica de entretenimento da audiência, um drama particular constitui-se na expressão dos diferentes dramas dos passageiros que aguardam a hora de poder viajar.

Na tentativa de amenizar o problema e cobrado pela mídia que se auto-institui porta-voz dos passageiros "presos" nos aeroportos, o governo – a partir de seus diferentes representantes – ensaia uma série de propostas/decisões. *Luiz Marinho, Ministro do Trabalho*, é o enviado de Lula para negociar solução com os controladores (1º. e 2 de outubro de 2006). Mas o problema não é resolvido e a tensão aumenta e o Governo, no centro das críticas, parece protagonizar "um jogo amador de tentativa e erro, com respostas desencontradas e simplistas". Especialmente, as declarações sobre a inexistência dos

problemas, e da crise, até soluções imediatas, para a mesma crise inexistente (!). Sob a perspectiva da crise aérea – apagão aéreo –, atualiza-se a idéia de que o governo não tem real compreensão da dimensão dos fatos, nem tampouco de suas implicações, ou a de que não tem vontade política e/ou competência para fazê-lo.

No dia 14 de novembro de 2006, *Luiz Carlos Bueno, Comandante da Aeronáutica*, decide aquartelar os controladores de vôo. Sob protestos mais intensos, a crise ganha novo fôlego com o protesto organizado das esposas de controladores que denunciam as precárias condições de trabalho de seus maridos, em manifestação pública.

O cenário denominado "caos aéreo" se mantém, especificamente, no espaço dos aeroportos onde os atrasos continuam e as cenas de inconformidade se repetem. Dezembro de 2006 é marcado por mais problemas técnicos e por novas e contundentes revelações: dia 05 – falha de equipamentos impede a comunicação entre aeronaves e o *Cindacta-1* (Brasília); dia 09 – a *Aeronáutica* admite a falta de técnicos para corrigir o sistema; dia 12 – o *Tribunal de Contas da União* divulga um relatório apontando falhas na gestão do sistema de controle aéreo e falta de recursos. No dia 12 de janeiro de 2007, uma nova pane impede as comunicações no *Cindacta-2* (Curitiba). Em 14 de fevereiro, os controladores ameaçam realizar greve no carnaval e em 16 de fevereiro, o *Presidente Lula* substitui *Luiz Carlos B. da Silva Bueno* pelo *Brigadeiro Juniti Saito* no comando da *Aeronáutica*.

A situação é tão grave quanto propícia para que seja articulada a criação de uma *Comissão Parlamentar de Inquérito* (CPI) para investigar o "apagão aéreo", mesmo estando em período de recesso Parlamentar. Essa *CPI* é proposta em 27 de fevereiro, como proposta dos deputados *Vanderlei Macris* (*PSDB-SP*) e *Otávio Leite (PSDB- RJ)* em resposta ao cenário e à visibilidade do caos aéreo, em busca da identificação de responsabilidades. O documento é acompanhado pela assinatura de mais 215 deputados e propõe-se investigar as causas da crise aérea. Intensificam-se as estratégias e negociações a favor e contra a CPI. Enquanto a base governista age no sentido de evitá-la, deputados de oposição vão aos aeroportos solicitar apoio para instalar a CPI do Apagão Aéreo, após duas novas panes (no dia 18 de março de 2007 – pane nas comunicações do *Cindacta-1* (Brasília) e no dia 21 de março, na rede de informática do *Cindacta-2 (Curitiba*). Em apenas 3 (três) dias foram coletadas 20 mil assinaturas, em 13 aeroportos do Brasil. Vale observar que o ambiente era muito favorável para a coleta das assinaturas, pois grande parte das pessoas vivenciavam, nos aeroportos, situações de atrasos, falta de informações, prejuízos sentindo-se inseguras e lesadas em seus direitos. A adesão era o comportamento

mais lógico para a situação. No dia 25 de abril, por unanimidade, o Supremo Tribunal Federal determina a instalação da CPI denominado do *do Apagão Aéreo* na Câmara dos Deputados, que ocorre no dia 3 de maio.

As acusações e as perguntas são mantidas. De um lado políticos e especialistas que acusam o governo, a *Infraero* e a *ANAC*, que se defendem; do outro, empresários que exigem providências, são acusados e também se defendem; e, em meio a isso, a mídia pergunta e responde. Com interesses diversos, os diferentes sujeitos disputam espaços na arena midiática: passageiros exigem seus direitos; empresários, focados na ampliação do número de vôos e de acentos disponibilizados nas aeronaves para atender à demanda, mesmo sabendo da sobrecarga dos aeroportos, procuram esquivar-se do foco das atenções e cobram do governo melhorias nas condições de segurança e qualificação dos controladores e demais profissionais; políticos oposicionistas exigem a CPI; governo, infraero e ANAC tentam justificar o "apagão aéreo" e prometer soluções para breve.

O clima de tensão e instabilidade nos aeroportos se potencializa quando, no dia 30 e 31 de março de 2007, os controladores entram em "greve" ampliando, evidentemente, o "caos aéreo". O comando da *Aeronáutica* classifica o movimento de "motim" e ordena a prisão dos controladores militares. O *presidente Lula*, em viagem aos EUA (Washington), determina que o *Ministro do Planejamento, Paulo Bernardo*, negocie com os controladores, prometendo evitar punições e discutir o reajuste salarial. Compromete-se, também, a agir para desmilitarizar a categoria.

O quadro que se apresenta sobre a crise aérea, particularmente a partir da mídia, propõe um governo desarticulado, sem um plano de ação a curto e médio prazos e com autoridades cujo poder e "credibilidade" são postos em dúvida. A batalha no interior do Governo integra a Crise e é travada entre a Presidência da República, Ministério da Defesa (Waldir Pires substituído por Nelson Jobim), Comandante da Aeronáutica (Luiz Carlos Bueno substituído por Juniti Saito) e a diretores e presidente da ANAC (todos os cinco diretores entregam os cargos, incluindo o presidente Milton Zuanazzi). Evidentemente , a crise traz à tona disputas de poder que ocorrem nos bastidores e envolvem projetos político-partidários e interesses privados. De certa forma, as falas do governo/Infraero/ANAC, de tão desarticuladas poderiam ser classificadas como "teatro do absurdo". Nessa configuração, não faltaram acusações, contradições, ataques, retratações, inferências rápidas, respostas vazias/vagas, falta de informações e o desfile de muitos interesses particulares (políticos, econômicos e de visibilidade pessoal). Assim, o governo

é situado num clima de desconfiança, incredulidade, e, até, de incompetência para gerir o setor aéreo ou, mesmo, má vontade/descaso.

Na mesma perspectiva, promessas e soluções não foram cumpridas, obras prometidas não foram acabadas no tempo previsto. Um dos primeiros argumentos para justificar o acidente do Vôo TAM 3054 e sua derrapagem em Congonhas, foi o fato de que a pista principal havia passado por reformas com a finalidade de minimizar os riscos de acidentes e derrapagens (há um histórico desse tipo de incidentes em Congonhas). Porém a pista voltou a ser utilizada antes do *grooving* ser concluído, já que a Infraero (que autorizou a reabertura da pista para 29 de junho) afirmara que a falta do *grooving* não seria problema pois se tratava de "período de inverno e com tempo seco". A conclusão da obra estava prevista para fim de setembro.

Tendo como centro das atenções e responsabilizações, o Estado, as companhias aéreas foram apresentadas pela mídia em papel secundário frente ao Governo/Infraero/ ANAC, mesmo tendo contribuído para o agravamento da crise. Por exemplo, no auge da Crise, com a retirada de seis aeronaves da empresa aérea TAM (20/12/06) denúncias de prática de *overbooking*, falta de estrutura para atendimento de clientes etc. Outro exemplo foi a invasão de um avião da TAM, em Brasília. Passageiros "presos em terra" acusam-nas de não providenciar hospedagem e alimentação, conforme legislação e outros fatos.

As empresas aéreas, mais focadas no retorno financeiro, operam com carga total. A ANAC é acusada de não fiscalizar como deveria e, até, de se beneficiar de acordos com as empresas aéreas[5]. O acidente da TAM expõe problemas de ordem técnica, de qualificação de seus profissionais para operar os vôos e a responsabilidade sobre os fabricantes da aeronave. Essas questões aumentaram a insegurança dos usuários.

Comunicação Pública e imagens privadas

Três situações exemplares configuram a desesperada busca por culpados e responsáveis no Governo. Ao registrá-las e mantê-las em evidência, a mídia edita dois tipos de argumentos fatais à imagem do Governo e mobilizadores de indignação social,

[5] Vale destacar que, conforme informações apresentadas á CPI do Apagão Aéreo, de julho de 2006 a fevereiro de 2007, o presidente da ANAC – Milton Zuanazzi – e seus quatro diretores, voaram 288 vezes usando bilhetes oferecidos (requisitados) como cortesia pelas empresas aéreas – observe-se que essas empresas aéreas são as mesmas que a ANAC devria fiscalizar.

especificamente, a demonstração explícita da falta de solidariedade e descaso. Como frase de um discurso ou imagens, podem ser mantidas, independentemente, do seus significado real e do grau veracidade dos seus protagonistas mas simbolizam o emaranhado da crise. Trata-se da imagem da diretora da ANAC fumando um charuto, da frase da Ministra do Turismo e do registro do gesto, dito obsceno, do Assessor Especial da Presidência.

A *primeira* situação refere-se à ampla divulgação dada às imagens da diretora da ANAC, *Denise Abreu*, fotografada fumando charuto em uma festa de casamento, em Salvador. Frente ao caos vivido pelo setor aéreo, particularmente, pelos passageiros, as imagens são consideradas "desrespeitosas" e, mesmo, um "insulto". A tendência das manchetes foi a de tensionar a "diversão" da diretora da ANAC com o caos vivido pelos passageiros. Assim, a mídia dá ênfase à idéia de "descaso da Agência" para com os passageiros que experimentam horas de filas, falta de informações, tumultos, como se não se importasse com a situação vivida por eles.

Essa imagem é comparada à situação inversa e respeitosa dos controladores de vôo que, em nota, pedem perdão à sociedade pela paralisação e afirmam ter sido um "grito de socorro" pois estariam no "limite da condição humana". A comparação entre o comportamento da diretora da ANAC e dos controladores de vôo é inevitável: enquanto eles declaram que seu comportamento foi determinado pelas circunstâncias de trabalho, diretora da ANAC, pela crise em curso, não é apresentada como tendo argumentos suficientemente relevantes para justificar sua postura. As perguntas sobre o porquê desse desrespeito não interessam. Qual seria a inconveniência? Participar da festa, fumar ou fumar um charuto ? Um gesto, aparentemente, simples é transformado em acontecimento. A resposta pode estar no fato de que não havia culpa ou dor visíveis. Mesmo como máscara.

Essa situação obteve muito mais espaço na mídia do que o período em que a mesma diretora prestou depoimento a CPI do Apagão Aéreo, foi acusada de corrupção e se demitiu da ANAC, em agosto de 2007, num processo repleto de acusações objetivas, argumentos, números, cifras e registros.

Diante disso, pode-se dizer que a contundência da crítica ao comportamento da diretora da ANAC (pessoa pública) vem do lugar privado cuja postura prevê demonstrações de comprometimento em solucionar o problema e, portanto, não cabem demonstrações festivas.

A *segunda* situação foi a declaração da Ministra do Turismo, *Marta Suplicy*, no dia 14 de junho, ao ser questionada sobre o que diria para quem enfrenta o caos dos aeroportos responde: *"Relaxa e goza. Porque depois você esquece todos os transtornos"*.

Esse conselho, associado ao comportamento da diretora da ANAC, dentre outros flagrantes, ratifica a idéia de descaso, descompromisso e falta da solidariedade do Governo aos que sofrem com a crise, aos mortos e familiares. A declaração parece dar uma nova dimensão à crise: dá ares "circenses". Não é por acaso que o adereço "nariz de palhaço" passa a ser usado como forma de protesto dos passageiros. A Ministra, constrangida com a repercussão de seu "conselho", desculpa-se. No entanto, seu enunciado ganha cada vez mais relevo na mídia e na fala cotidiana. Não há desculpas, parece dizer a mídia em nome de todos, para quem é a maior autoridade do país em viagens.

A *terceira* situação é protagonizada por imagens roubadas de uma janela no Palácio do Planalto. O cinegrafista da Rede Globo registra em vídeo, o momento da reação do assessor especial do Presidente Lula, *Marco Aurélio Garcia* junto com o assessor de imprensa *Bruno Gaspar*, quando às 20h17 do dia 19 de julho de 2007) fez um gesto, dito obsceno[6]. Sem áudio, a explicação foi dada pelos próprios. O gesto ocorreu no momento em que uma reportagem do Jornal Nacional (Globo) indicava que o acidente da TAM poderia ter sido causado por defeito técnico do avião. O assessor vibrara pelo deslocamento do Governo do centro das atenções da Crise e do acidente. Por mais que as explicações sobre o gesto estivessem relacionadas a este fato, a cena foi explorada ininterruptamente com especulações relacionadas ao desrespeito à dor, falta de solidariedade etc. A pergunta mais freqüente entre os políticos de oposição é: "Como pode alguém comemorar uma situação em que 199 pessoas morrem vítimas de um acidente?"; "O que o assessor de Lula tem para comemorar?"; ou, simplesmente, "onde está o respeito para com as famílias das vítimas do acidente e com a população brasileira?".

Não existe privacidade possível para quem tem poder delegado em instituições públicas. Palavras, gestos e comportamentos significam e repercutem publicamente, como sendo de resultado direto sobre ações de interesse público. O limite da subjetividade sobre a importância da festa, do charuto e do gesto se contrapõe evidentemente ao discurso formal. De um lado, as imagens recortadas e usurpadas cujo som é adicionado pelas interpretações e versões de todas as ordens e, de outro, a objetividade, a clareza da frase da

[6] O gesto: bate com a palma da mão estendida contra a outra mão, fechada. O vídeo pode ser visto no endereço http://br.youtube.com/watch?v=dai2DYOiu9U .

Ministra que dispensa versões e interpretações e serve como slogan político.

A comunicação pública está vinculada a difusão e debate em torno de temas de interesse público, temas de interesse vital para o Estado, a política, a sociedade, os indivíduos e, como tal, possuem capacidade para tensionar e repercutir posicionamentos e exigir respostas. Pode-se concluir que:

> Seja na modalidade informativa, persuasiva, institucional ou na hibridação destas, esse tensionamento depende da argumentação necessária para saber, denunciar, justificar, defender, promover atores em lugares de poder, por representação (eleitos ou indicados), legitimidade (competência e reconhecimento). São eles os ordenadores da valoração de fatos num *continuum* no qual a contestação e apoio se alternam, dependendo dos interesses em jogo. Assim são borrados os limites entre interesses públicos e interesses privados, entre poderes maiores ou menores. O que importa é obter credibilidade intimamente associada à disputa da verdade, à escolha das versões mais convenientes que concorrem para a construção das opiniões individuais e da opinião pública. Como decorrência, a imagem pública desejada pelos atores da cena político-midiática será conformada no âmbito da recepção e sem fidelidade, está em permanente (des)construção devido às mediações, vivências e ao confronto de versões" (Weber, 2007).

A crise mostra um governo com a imagem pública seriamente comprometida entre a disputa de versões e a autoridade para resolver problemas de infra-estrutura e falta de investimentos; acusações de os órgãos fiscalizadores não cumprirem com suas funções – ou fazê-lo de forma amadora ou, ainda, preservando interesses outros; enunciados infelizes realizados por pessoas ligadas ao governo; descuido nos pronunciamentos e desconhecimento declarado das dimensões da crise; promessas de solução dos problemas para curto prazo quando técnica e/ou financeiramente não era possível – tendo como resultado o não cumprimento das promessas; dificuldade em reconhecer a situação de crise ou tendência a negá-la; situação tensa com os controladores aéreos – operação-padrão, greve/motim, acusações e denúncias; e, também, o fato de esse setor estar diretamente relacionado a um público com tendência a estar mais informado, ter nível escolar superior, ser economicamente mais ativo, estar acostumado a ser bem tratado, e inclinar-se a exigir respostas mais coerentes e racionais. Vale lembrar que esse público tem capital e rede de relacionamentos – portando poder de pressão direta e indireta – que lhe permite realizar manifestações para protestar quando se sente ameaçado e/ou lesado e, também, para conseguir visibilidade midiática.

Mesmo de posse da informação de que o avião acidentado estava com o reversor do motor direito desligado por ter apresentado defeito desde o dia 13 de julho de 2007, e que,

mesmo assim, continuava voando, a mídia não muda o foco de sua atenção. Ao contrário, tende a munir-se de especialistas para, por exemplo, ao rever as gravações feitas pelas câmeras de monitoramento da torre de controle da Infraero reforçar a idéia de que, mesmo assim, a falta do *grooving* pode ter sido determinante para o acidente. Porém, se essa informação poderia diminuir a pressão exercida pela mídia, pelas empresas e públicos sobre o setor público, um novo evento envolvendo setores do governo agrava ainda mais a crise e o sentimento de indignação.

Conforme referência anterior, a atitude do assessor do Presidente Lula, de um lado, revela um governo muito pressionado, "acuado", e sem respostas, de outro, constitui-se em mais combustível para o espetáculo midiático em curso. Nessa trama em que os interesses públicos e privados são tensionados e, mesmo, dissolvidos em uma mistura aparentemente heterogênea, a mídia auto-institui-se como porta-voz das vítimas e inquisidora frente o governo, a ANAC e a Infraero. A mesma pressão não é exercida sobre as empresas aéreas que, claramente objetivando ampliar seus lucros atendendo a uma demanda crescente, pouco se importam com os problemas de infra-estrutura desde que consigam atingir suas metas. Pelo contrário, também pressionam o governo exigindo negociar, dentre outras coisas, novas rotas e a possibilidade de continuarem pousando, mesmo que em situação de sobrecarga, no aeroporto Congonhas (SP).

A *imagem-conceito* das empresas entendida como

> [...] um constructo simbólico, complexo e sintetizante, de caráter judicativo/caracterizante e provisório realizada pela alteridade (recepção) mediante permanentes tensões dialógicas, dialéticas e recursivas, intra e entre uma diversidade de elementos-força, tais como as informações e as percepções sobre a entidade (algo/alguém), o repertório individual/social, as competências, a cultura, o imaginário, o paradigma, a psique, a história e o contexto estruturado. Baldissera, 2004, p.278)

que poderia estar sendo fortemente prejudicada devido aos atrasos, ao não cumprimento da legislação, à falta de informações e, mesmo, ao atendimento inadequado prestado aos passageiros, tende a não ser tão atingida, pois que no "olho do furacão" está apenas o governo, a ANAC e a Infraero. O acidente com o vôo da TAM, que em princípio não faria parte da crise aérea (a vinculação com o governo resultou das especulações por a crise aérea estar em curso e o governo com imagem pública danificada) a ela foi incorporado sem que a mídia faça as devidas distinções entre um evento e outro. Nesse espetáculo, as especificidades são diluídas/borradas e (re)apresentadas insistentemente como sendo da

mesma qualidade.

O ataque frontal às empresas aéreas inicia quase um ano depois do primeiro acidente, quando Nelson Jobim assume o Ministério da Defesa e em entrevista faz duas afirmações contundentes. A primeira que "as empresas aéreas fazem 'terrorismo' para impedir mudanças" e, a segunda "que não se pode sacrificar a segurança a bem do interesse empresarial"[7]. Não houve manifestação das companhias.

Midiatização da crise, entre interesses públicos e privados

A midiatização (entre a notícia e o espetáculo) serve à compreensão dos limites e das representações do público e do privado. Pode-se abordar o conceito, seguindo a trilha de Verón (1997) que se refere ''a midiatização a partir das

> implicações sociológicas sobre as condições (regras econômicas e institucionais) de acesso às mensagens, bem como as condições de acesso ao *sentido* destas mensagens, determinadas pelas *regras de sentido* específicas em certos contextos de interação. O próprio autor sustenta que nesse 'mercado discursivo' há um 'emaranhado de circuitos de feedback' que representam processos não lineares e muito complexos de co-determinações que impedem tomar a mídia como a única esfera de produção de sentido. São os processos de midiatização, portanto, fundamentais como produtores e organizadores de sentido para todos os outros campos, na medida que os meios de comunicação massivos compõem um sistema peculiar de visibilidade e tradução destes campos e de suas ações e discursos[8]

Ao ser midiatizada, a crise aérea brasileira permite a confluência e o debate sobre os aspectos técnicos, políticos e mercadológicos que adquirem diferentes níveis de intensidade na visibilidade midiática e que

> são explícitas desde o processo de apreensão e manutenção do acontecimento, colocando em cena um modo especifico de "atribuição de valores aos acontecimentos, definindo o que será selecionado, desde a coleta de informações *in loco* até a edição. O fato, anterior/exterior à esfera de visibilidade pública midiática, é selecionado de acordo com critérios de noticiabilidade e capturado para este circuito de visibilidade[9].

De acordo com Rodrigues (1993, p.29) "o que torna o discurso jornalístico fonte de acontecimentos notáveis é o facto de ele próprio ser dispositivo de notabilidade". Dito de outra forma

[7] Entrevista ao jornal *Zero Hora* (Porto Alegre), em 15 de agosto de 2007. Ano 44. No. 15.327 (capa e páginas 4,5,6).

[8] Texto (p.15) que integra o *artigo O voto, a rua e o palco (questões sobre comunicação e política)* conforme referência bibliográfica.

.

[9] Texto (p.18) que integra o *artigo O voto, a rua e o palco (questões sobre comunicação e política)* conforme referência bibliográfica.

> "a mediação efetuada pela mídia, entre realidades e verdades, emissores e receptores se transforma em midiatização quando se configura a "a intervenção dos meios de comunicação de massa, mesmo que ainda no plano da veiculação de notícias, ainda que em diferentes formatos. Isto implica em uma série de atributos assumidos pela notícia/acontecimento jornalístico uma vez que entra na cena pública. Transformado em produto midiático, o acontecimento jornalístico é aquele que pode extrapolar o campo jornalístico, quando há interesses editoriais que serão somados aos da própria rede de comunicação midiática que manterão à tona o fato, apropriando-se e investindo neste"[10].

A intensa participação direta da mídia na cobertura de todos os ângulos trágicos, institucionais, passionais da Crise e seus acidentes permite que os colunistas se emocionem e vociferem; que milhares de linhas sejam dedicados ao "mortos pela Crise". O jornal *Zero Hora* (Porto Alegre), por exemplo, dedicou durante semanas, um mínimo de 6 páginas numa minuciosa cobertura (Reportagem Especial) sobre causas do acidente, acompanhamento e entrevistas com familiares, velórios, história dos mortos, além da cobertura política e técnica relacionada ao acidente. A intensa e passional cobertura levou o jornal a dedicar a manchete principal da sua capa do dia 21 de agosto de 2007 – em letras garrafais - a um suposto quase-acidente (normal em outras épocas não fosse o medo vigente) e a uma notícia suposição. Contrariando as regras da objetividade jornalísticas, *Zero Hora* publica a foto de um Airbus na pista e a chamada principal "Airbus aborta pouso e evita batida em Boeing" com o seguinte *lead:*

> "Uma manobra de última hora pode ter evitado que o Aeroporto Salgado Filho, na capital, tirasse de Congonhas a desonrosa classificação de palco da maior tragédia aérea nacional. Instantes antes do pouso, um Airbus A320 da TAM – mesmo modelo de avião acidentado em São Paulo – teve de arremeter na madrugada de ontem para não colidir contra um Boeing da BRA, que pousara instantes antes e não havia deixado a pista."

A potencialidade desse acontecimento desencadeia todas as emoções e especulações, especialmente, o medo, impotência, desespero, compaixão e o luto. Como decorrência, o interesse da mídia, a predisposição da opinião pública em atribuir determinados sentidos ao fato; surgimento de todos os fatos articulados; implicações sociais, políticas e econômicas; posição econômico-sócio-cultural das pessoas atingidas; projeções e identificações junto aos formadores de opinião; e outros. Uma crise que resulta de um acontecimento trágico, por si só constitui-se em fato com todos ingredientes para ser

[10][10] Texto (p. 24) que integra o *artigo O voto, a rua e o palco (questões sobre comunicação e política)* conforme referência bibliográfica. .

explorado midiaticamente. Em toda a crise é possível identificar a existência de retesamentos e diluições entre os interesses privados e os do governo, bem como a existência de um jogo entre responsabilidades, autoridades e culpabilidade. A identificação desse processo se dá pela análise das estratégias de midiatização.

À medida que a crise tensiona o poder público e o privado – o governo, os políticos e o mercado – e ocorre um processo de duplo agendamento de informações e versões, pode-se identificar *deslizamentos* que alteram, não somente a visibilidade dada ao acontecimento, mas também a sua própria qualidade e repercussão. Isto é, mais do que se constituir em simples potencializador da visibilidade da crise (com todos os seus dobramentos), a midiatização da tensão "poder público-poder privado", pode resultar em borragens, em misturas de fronteiras com poder de alterar o próprio acontecimento. Assim, uma crise desencadeada por (e devida a) algo que é da qualidade da engenharia (tecnologia de segurança) pode ser (re)configurada e (re)apresentada midiaticamente como sendo de qualidade política.

A tragédia da morte é transformada na tragédia política sedimentada em dúvidas, desespero e disputas de poder como alguns dos ingredientes que foram amalgamados nesse fato transformado em espetáculo. Nesse processo, os sentidos do trágico evento são expropriados e passam a ser propostos e disputados no campo midiático. Esse, além de explorar o fato aplicando a estética da mídia – uma estética do espetáculo –, à medida que dá visibilidade ao fato (da qualidade do negativo) também potencializa o jogo de forças já existente entre os interesses de mercado e do governo. Auto-instituindo-se como inquisidora ou dotada do poder de falar pela "opinião pública" e a sociedade, a mídia, mais do que apresentar o fato, dá início a um processo de estetização do evento na tentativa de, ao mesmo tempo: a) atrair a atenção da audiência por apresentar algo diferente (mais completo); b) exibir-se demonstrando competência tecnológica na reconstrução do evento, c) legitimar-se como organização comprometida com o social, portando com a denúncia; d) fortalecer sua imagem-conceito de modo que possa retroagir sobre si mesma potencializando seu poder simbólico. A mídia legitima a mídia.

Pode-se inferir que essa crise tem oferecido indicadores significativos sobre as *estratégias de midiatização* que colocam os meios de comunicação social como o lugar privilegiado do desmanche da coisa pública e das outras coisas de interesse privado. Um dos lugares assumidos pelas mídias é o de "representante" da sociedade e em defesa do poder privado junto ao poder público, vai trazendo à tona uma série de questões não

resolvidas entre essas duas forças. Assim ganham visibilidade e reforço no espaço midiático, os discursos técnicos, instrumentais (das empresas) passíveis de representação visual e colagem de opiniões, em contraposição aos discursos justificativos, receosos (do campo político) de difícil visibilidade e configuração. Trata-se de um jogo de forças.

A crise se manteve como atrator possibilitando a participação social, por exemplo, o Portal *Terra* mantém o link "Crise Aérea" com as seguintes entradas: Últimas notícias, fotos, vídeos, direitos, Não agüento mais e Você repórter.

A diluição de fronteiras entre o público e o privado é uma das marcas que permeia os estudos de diferentes campos de conhecimento. Trata-se de identificar limites e convergências entre ações e movimentos específicos ao Estado, ao interesse público e os outros decorrentes do interesse privado e de ações com objetivos e resultados obtidos em benefício particular. Na diluição de fronteiras – e na sua identificação – entre essas duas dimensões da vida social, política e econômica, está a configuração da contemporaneidade e os poderes de visibilidade da mídia. Entende-se como relevante retomar este processo de diluição, especialmente quando ocorrem grandes crises que (des)equilibram as relações de poder entre meios de comunicação de massa – as mídias –, a política e a sociedade. É o caso da crise – apelidada "crise aérea brasileira" – mantida entre as fronteiras da esfera política, dos circuitos midiáticos e do mercado e, como tal, tensiona os poderes executivo e legislativo a avaliar, identificar vítimas e culpados e a tomar decisões vinculadas à redução de danos (sociais e políticos), assim como interfere no mercado e nos produtos relacionados a viagens e aeroportos (em risco, o tempo e o espaço dos viajantes). Na fronteira, o risco de vida.

Em tempos de liquidez de conceitos e vivências (na trilha de Baumann) os poderes abrigados nas democracias são apresentados, cada vez mais, no modo performático e sustentados na fragilidade dos discursos. Também os limites e a confluência entre o público e o privado. A redução do mundo a sua aparência e os exercícios de transformação da realidade em imagens são cada vez mais determinantes para a formação de opiniões e a defesa de valores. A consistência dos valores da civilização e o interesse público também aparecem simplificados e facilmente dispensáveis na medida que as instituições públicas tendem a ocupar um lugar cada vez mais distanciado das vivências e dos apelos ininterruptos. Nesse processo de (des)constituição de valores que permitem explicar e viver no mundo de modo civilizado, está a onipresença das mídias, a estética do entretenimento e

a lógica do consumo. Significa dizer: o impacto da aparência, longe da consistência inerente aos valores. Tudo pode ser simbolizado, simulado. Também a política.

Outro aspecto instigante trazido na esteira da Crise foi o movimento *Cansei* (Cansei de tanta corrupção – movimento cívico pelo direito dos brasileiros) promovido pela OAB SP e que nos meses de agosto e setembro colocaram lado a lado, artistas de televisão (Hebe Camargo, Regina Duarte, Ivete Sangalo, por exemplo) em cartazes, anúncios e mensagens na Internet. Criticando a corrupção, o Governo, MST, CUT, o movimento foi tema de debates e foi às ruas como manifestação da classe média mas sempre relacionado ao acidente da TAM. A maior visibilidade obtida foi no dia 17 de agosto quando ocuparam saguões de aeroportos e fizerem 1 minuto de silêncio pela vítimas.

Independentemente das causas ou do grau de politização que mobilizou esse grupos, cabe o pensamento de Baumann (2000:p.10) sobre o público e o privado e suas manifestações *em busca da política*:

> o aumento da liberdade individual pode coincidir com o aumento da impotência coletiva na medida que as pontes entre a vida pública e privada são destruídas (...). À falta de pontes, a comunicação esporádica entre os lados privado e público é feita com ajuda de balões que têm o hábito irritante de cair ou explodir assim que tocam o solo – e, o mais das vezes, antes de atingir o alvo.

Se na aparência não interessa onde começa e termina o público e o privado desde que o acesso a produtos e serviços seja efetuado, do ponto de vista da política, os limites entre o público e o privado, são a essência da democracia e da liberdade. Essência dos direitos e deveres da sociedade e dos indivíduos. Persegue-se com a idéia de público, a supremacia do interesse público, a possibilidade de existir uma esfera pública, espaço da representação pública, mesmo com a intervenção ambivalente das mídias, como "instrumentos de manipulação e formas de resistência" (Esteves: 2003, p.53).

Diante do exposto pode-se trabalhar com a hipótese de que a delimitação do espaço público, das instituições públicas, do interesse público é evidente e tangível na legislação, no espaço e no uso direto de seu funcionamento mas tudo se dilui quando à essa delimitação é sobreposto um espetáculo, um grande acontecimento como é o caso da chamada Crise Aérea Brasileira que coloca em jogo a vida e a morte que dependem de ações públicas administradas pelo Governo e de outro de ações privadas determinadas pelo comportamento do mercado.

O impacto e o terror gerados pela queda dos 2 aviões podem ser multiplicados enquanto as imagens e os discursos servirem às mídias, tanto do ponto de vista da tragédia quanto das especulações em torno da pergunta: inevitável? Na mídia se encontram os argumentos na produção e circulação pública de informações e ações de interesse público, configurando-se como espaço privilegiado da comunicação pública, porquanto lugar de abordagem e circulação de temas vitais à sociedade, ao Estado e à política, vinculados a decisões só possíveis quando outorgadas como representação política na esfera dos poderes públicos.

Em meio a tudo a ratificação do poder da mídia. Acusada de ser culpada pelas proporções que a crise aérea assumiu e das vaias que acompanharam o presidente em diferentes solenidades. Desse modo a crise pode ser simplificada e as responsabilidades diluídas, se for atribuído às mídias, à imprensa o poder de montá-la e desmontá-la. Os processos de midiatização por mais sofisticados e sedutores, em nada substituem o poder das instituições públicas. Mas aliados a elas se tornam e as tornam eixos de dominação e parcialidade.

Por fim, o desmanche do público e do privado que provocou esse texto pode ser descrito como o processo em que a imposição de acontecimentos que constituirão o espetáculo político-midiático com fatos de interesse público para a política, mídias e sociedade estabelecem o fato como eixo e a responsabilização é trabalhada nas fronteiras. Público e privado não tem a importância para a mídia, como tem no cotidiano.

Diante da crise as mídias têm um comportamento aparentemente paradoxal. Se, de um lado ela mistura/desmancha os limites entre o público e o privado, de outro em um movimento contrário, ao espetacularizar a crise aérea brasileira, mais especificamente ao midiatizar o acidente, ela reforça a idéia de que a competência, a solução de conflitos/problemas está na esfera empresarial (privada) e que o governo (público) tem suas ações sedimentadas na morosidade, naquilo que é arcaico, e não funciona. Assim, ela constrói uma autoridade que ela força a identificação entre a vida e o poder privado e a morte e o poder público.

Na fronteira, o risco de vida.

BIBLIOGRAFIA

BACHELARD, G. *Fragmentos de uma poética do fogo.* São Paulo: Brasiliense, 1990.

BALDISSERA, R. Imagem-conceito: anterior à comunicação, um lugar de significação. Porto Alegre: PUCRS, 2004. Tese de doutorado.

BAUMAN, Z. *Em Busca da Política*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000

BAUMAN, Z. *Modernidade Líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001

BEAUCHAMP, M. et al. *Communication Publique et Societé* – repères pour la réflexion et l´action. Québec: Gaëtan Morin Éditeur, 1991.

BLUMLER,J.G; GUREVITCH,M. *The crisis of Public Communication*. Londres: Routledge, 1995.

BOURDIEU, P. *O Poder Simbólico*. Lisboa: DIFEL, 1989.

CHAMPAGNE, P. *Formar a Opinião*: o novo jogo político. Petrópolis: Vozes, 1996.

ESTEVES, J.P. *Espaço Público e Democracia* – comunicação, processo de sentido e identidade social. São Leopoldo (RS): Unisinos, 2003.

FERGUSON, M. (org). *Public communication*: the new imperatives. Lodon: Sage, 1990.

GOMES, W. *As transformações da política na era da comunicação de massa*. São Paulo: Paulus, 2004.

JAMESON, F. *Pós-modernismo*. A lógica cultural do capitalismo tardio. São Paulo: Ática, 1996.

LASCH, C. *La rebelíon de las elites y la traición a la democracia*. Barcelona: Paidós-Ibérica, 1996.

MAIA, R.; CASTRO, M. C. S. *Mídia, Esfera Pública e identidades coletivas*. Belo Horizonte: UFMG, 2006

RODRIGUES, A. D. *O acontecimento*. In: TRAQUINA, N. (org) *Jornalismo, questões, teorias e "estórias"* . Lisboa: Veja, 1993.

TUCHMAN, G. *La producción de la noticia* – estudio sobre la construcción de La realidad. Mexico: G.Gilli, 1978.

WEBER, M. H. *Comunicação e Espetáculos da Política*. Porto Alegre: Ed. da Universidade/ UFRGS, 2000.

WEBER, M. H. A *Comunicação Pública e a Captura do Voto.* Caxambu (MG): 1º Encontro Anual da ANPOCS, outubro de 2007.

WEBER, M. H. *Imagem Pública*. In: RUBIM, A. A. C. *Comunicação e Política* – conceitos e abordagens. Salvador: Edufba, 2004 (p.259-308).

ANEXO

1 Cronologia da crise aérea a partir da mídia

Data	Fato/acontecimento	Observações
29/09/06	Queda do Boeing da Gol após colisão com um jato particular Legacy no espaço aéreo de Mato Grosso. No acidente morrem 154 pessoas.	Possíveis causas: falhas na cobertura do espaço aéreo brasileiro; problemas com equipamentos de controle; falha humana; descumprimento de normas.
21/10/06	Pane no sistema de radares no Cindacta-2 (Curitiba).	A pane causa atrasos em, pelo menos, 146 vôos da região sul.
27/10/06	Controladores de vôo iniciam uma operação-padrão – controla-se apenas 14 vôos de cada vez – que teria o objetivo de chamar a atenção sobre as condições de trabalho da categoria.	Controladores sentem-se ameaçados pelo inquérito criminal para apurar possíveis omissões no acidente.
01 e 02/10/06	Operação-padrão causa atrasos em aeroportos do país; Lula pede ao Ministro do Trabalho, Luiz Marinho, que negocie com os controladores de vôo; Governo prevê a solução do problema no prazo de uma semana.	Os atrasos geram, filas, irritação e tumultos; passageiros chegam a dormir nos corredores e saguões dos aeroportos.
14/11/06	Luiz Carlos Bueno, Comandante da Aeronáutica, decide aquartelar os controladores.	Controladores protestam.
15/11/06	Feriado com novos atrasos	
05/12/06	Falha de equipamento impede a comunicação entre aviões e o Cindacta-1 (Brasília).	Novas panes ocorreriam em janeiro e março de 2007.
07/12/06	Aeronáutica admite que faltam técnicos para corrigir o sistema.	
12/12/06	Falhas de gestão do sistema de controle aéreo e falta de recursos são apontados em relatório divulgado pelo Tribunal de Contas da União.	
20/12/06	A retirada de seis aeronaves da empresa aérea TAM, para manutenção, associada a práticas de *overbooking*, agrava a crise.	O governo disponibiliza aeronaves da FAB.
22/12/06	Atrasos superiores a uma hora em mais de 50% dos vôos. Os problemas seguem durante as festas de Natal e Ano Novo. Pista é invadida por passageiros que protestam ou tentam entrar nas aeronaves a força.	Tumultos, agressões, passageiros detidos; funcionários da Tam abandonam seus postos.
Dez. 2006 e Jan. 2007	Deputados (oposição) criticam controle aéreo brasileiro e começam a articular a criação de uma CPI.	Período de recesso Parlamentar.
12/01/07	Pane impede comunicações no Cindacta-2 (Curitiba).	
01/02/07	A Casa Civil discute mudanças no sistema aéreo.	Possibilidade de desmilitarização.
10/02/07	Inquérito Policial Militar do Comando da Aeronáutica acusa controladores de motim.	Apurou responsabilidades sobre operação-padrão de Out./2006.
14/02/07	Controladores ameaçam fazer greve no carnaval.	
16/02/07	Presidente Lula troca Luiz Carlos B. da Silva Bueno pelo brigadeiro Juniti Saito no comando da Aeronáutica.	Carnaval ocorre sem problemas.
27/02/07	Deputados Vanderlei Macris (PSDB-SP) e Otávio Leite (PSDB-RJ) apresentam requerimento para abertura de CPI na Câmara.	Com a assinatura de 215 deputados, propõe-se investigar as causas da crise aérea.
28/02/07	O Inquérito Policial Militar é arquivado.	
01/03/07	Ministros, líderes dos partidos aliados e dirigentes do PT movimentam-se para evitar a CPI.	
07/03/07	Anunciada a criação da CPI do Apagão Aéreo pelo Presidente da Câmara, Deputado Arlindo Chinaghia (PT-SP). PT recorre.	A votação é adiada para o dia seguinte.
08/03/07	Governistas votam pela necessidade de a Comissão de Constituição e Justiça analisar o caso.	As disputas sobre a instalação ou não da CPI se prolongam até três de maio, quando a CPI é instalada na Câmara.
18/03/07	Nova pane impede comunicações no Cindacta-1 (Brasília).	
21/03/07	Pane na rede de informática do Cindacta-2 (Curitiba).	Governo suspeita de sabotagem.
23/03/07	Deputados da oposição vão aos aeroportos solicitar apoio da população para que a CPI do Apagão Aéreo seja Instalada.	20.000 assinaturas foram coletadas em três dias em 13 aeroportos do país, e entregues ao presidente da Câmara, em 29/03

30/03/07	Controladores entram em "greve". O movimento é considerado um motim pelo Comando da Aeronáutica que ordena a prisão dos controladores militares. Lula em viagem aos EUA (Washington) intervém e determina que o Ministro do Planejamento, Paulo Bernardo, negocie com os controladores.	Caos, confusão e tumultos nos aeroportos. O Ministro do Planejamento, Paulo Bernardo, promete evitar punições, discutir reajuste salarial e desmilitarizar a categoria.
31/03/07	Fim da paralisação dos controladores. Passageiros que tiveram vôos cancelados acusam empresas aéreas de não providenciarem hospedagem e alimentação. Em meio a crise aérea, a diretora da Agência Nacional da Aviação Civil (Anac), Denise Abreu, é fotografada fumando charuto em uma na festa de casamento em Salvador.	Os reflexos continuam: confusão – grupo de passageiros invade avião da TAM, em Brasília. As imagens da diretora fumando charuto são amplamente divulgadas e consideradas desrespeituosas frente aos fatos.
03/04/07	Anunciada a realização de concurso público para a contratação de novos controladores de vôo.	
05/04/07	Em nota, controladores pedem perdão à sociedade brasileira pelo ocorrido em 30/03.	Classificam o evento como um "grito de socorro", pois a classe estaria no "limite da condição humana".
25/04/07	O Supremo Tribunal Federal determina a instalação da CPI do Apagão Aéreo na Câmara dos Deputados.	A decisão foi por unanimidade.
03/05/07	A CPI do Apagão Aéreo é instalada.	
14/06/07	A Ministra do Turismo, Marta Suplicy, ao ser questionada sobre o que diria para quem enfrenta o caos dos aeroportos responde: "Relaxa e goza. Porque depois você esquece todos os transtornos".	
17/07/07	Acidente com Airbus A320 da TAM procedente do Porto Alegre (RS), na pista do Aeroporto de Congonhas (SP). Entre pessoas a bordo e em terra, são 199 mortos.	O deputado Júlio Redecker (PSDB-RS), líder da Minoria, é uma das vítimas do acidente. Possíveis causas: falha mecânica, pista escorregadia, falha humana.
19/07/07	Jornal da Globo divulga imagens em que o assessor especial do Presidente Lula, Marco Aurélio Garcia, aparece fazendo gesto obsceno.	Reação do assessor acontece às 20h17min., momento em que uma reportagem da Globo sobre defeito técnico do avião da TAM vai ao ar. (o gesto: bate-se a palma da mão estendida contra a outra mão, fechada).
23/07/07	Pilotos recusam-se a pousar em Congonhas.	
24/07/07	Devido à chuva, mais de 80% dos vôos de Congonhas são cancelados. A venda de passagens de vôos partindo de Congonhas é suspensa pela ANAC.	
25/07/07	O Ministro da Defesa, Waldir Pires, deixa o cargo. Para ocupar seu lugar é chamado Nelson Jobim.	
24/08/07	A advogada Denise Abreu renuncia ao cargo de diretora da Agência Nacional de Aviação Civil, alegando "razões de natureza pessoal".	Os cinco componentes da diretoria da ANAC com cargo até 2011, incluindo seu presidente Milton Zuanazzi, renunciaram aos cargos.
25/09/07	Relatório da CPI do Apagão Aéreo é apresentado. Nele, o relator Marco Maia (PT-RS) afirma que não há como a Airbus e a TAM serem isentadas de responsabilidades. Também afirma não ser possível ligar a crise aérea aos dois acidentes.	Assim, o relatório exime de responsabilidades o governo federal.
31/10/07	Milton Zuanazzi renuncia ao cargo de presidente da ANAC.	