

## 2

### **Repórter aéreo na mídia radiofônica do Rio de Janeiro**

Neste capítulo, busco contextualizar o serviço de repórter aéreo nas rádios da cidade do Rio de Janeiro, especialmente direcionado à informação jornalística sobre o trânsito em tempo real na grande metrópole. Farei esta contextualização através de uma explanação do serviço de reportagens do trânsito e do papel do repórter aéreo das rádios, relacionado ao contexto urbano do Rio de Janeiro, e de estudos realizados sobre a mídia radiofônica, em seus diferentes enfoques institucionais e técnicos, com atenção na informação jornalística e na sua linguagem.

#### 2.1

##### **Jornalismo e reportagem aérea em tempo real**

O serviço de repórter aéreo, assim denominado no Brasil e nos Estados Unidos (*aerial reporter*), é exercido por pilotos ou jornalistas que têm a função de transmitir informações em tempo real, ou seja, no momento em que os acontecimentos estão se desenvolvendo, a partir de helicópteros, para emissoras de rádio e televisão. Configura-se, portanto, como um serviço de grande importância para os motoristas e para os usuários de transportes coletivos nos grandes centros urbanos do Brasil e do mundo. Como apenas algumas rádios oferecem este serviço, torna-se um diferencial para os ouvintes, que o utilizam de acordo com suas necessidades de deslocamento.

O piloto de helicóptero recebe o diploma após 100 horas de formação e, conforme Azaïs (2010, p. 108-109), geralmente se torna repórter aéreo de rádio ou televisão. O piloto que trabalha como repórter aéreo é acompanhado por jornalistas e cobre acontecimentos como acidentes, incêndios, inundações, além da circulação em uma metrópole com tráfego particularmente denso. Os repórteres aéreos focalizados por esta pesquisa não são pilotos de helicóptero, mas jornalistas que acompanham o piloto em aeronaves de dois lugares. Para as emissoras que oferecem o serviço, o repórter aéreo se configura como uma das fontes móveis internas da equipe de reportagem e faz parte da estrutura fixa informativa da rádio.

Azaïs (2010, p. 105) afirma que há poucos pilotos de helicóptero no Brasil, especialmente nas grandes metrópoles: aproximadamente 6.400 (60% em São Paulo, 30% no Rio de Janeiro e 10% nos demais Estados). São Paulo possuía 42%

do total de helicópteros brasileiros, no final de 2008, mais que o dobro do Rio de Janeiro. Nunes (2005, p. 66) afirma que, em São Paulo, a frota de helicópteros aumentou nos anos 80 devido à sua utilização especialmente por executivos, como alternativa de deslocamento por causa dos engarrafamentos. Surgiu, também nesta época, o repórter aéreo.

O modelo de helicóptero que os repórteres aéreos utilizam para a realização do sobrevoo no Rio de Janeiro é de pequeno porte, o que justifica o serviço pelo baixo custo de manutenção e pela não obrigatoriedade de copiloto. Conforme observações de um dos repórteres aéreos, o Robinson 22 é um helicóptero bem pequeno, mas muito bom pra realizar esse tipo de trabalho, porque o custo operacional é baixo e é uma aeronave muito segura (Araújo, 2011b).

### 2.1.1

#### Linguagem da notícia radiofônica

A linguagem utilizada pelos locutores e repórteres aéreos é específica deste meio de comunicação. Anteriormente, a narração de notícias no meio jornalístico era caracterizada pela leitura cadenciada e articulada (Jung, 2005, p. 119). No caso da transmissão de uma notícia ao vivo, características prosódicas, entonacionais e rítmicas buscam provocar uma expectativa no ouvinte, fazendo com que o público preste atenção não somente ao que é dito, mas como é dito. Prado (1989, p. 38) afirma que o locutor jornalístico deve informar as notícias de modo natural, utilizando uma linguagem que deve estar de acordo com o vocabulário de uso corrente e optar pela utilização de palavras em seu sentido mais aceito. O caráter rotativo do público de rádio exige que as emissoras, especialmente as dedicadas à informação, tenham cuidado diferenciado com a transmissão e a retransmissão dos elementos básicos para a compreensão da notícia (Lopez, 2009, p. 16).

Campos (2003, p. 3) acredita que o texto no rádio deve atrair a atenção do ouvinte com frases concisas, atraentes, claras e persuasivas, através de uma linguagem resultante da combinação de elementos verbais e não verbais. Para isto, a improvisação é uma característica das rádios FM populares, onde o locutor fala de modo mais informal. Jung (2005, p. 120) compartilha desta afirmação, acrescentando que “a comunicação radiofônica abandonou a narração dramática dos fatos pelo tom coloquial, como se estivéssemos em uma conversa a dois. [...] Mas jamais reproduziremos a naturalidade da fala espontânea”.

### 2.1.2

#### Jornalismo em tempo real

O jornalismo somente notícias (*all news*) tem como característica a veiculação de informações de caráter exclusivamente jornalístico e reserva grande parte de sua estrutura e tempo à produção e transmissão de reportagens acerca de eventos no momento em que elas estão acontecendo. Segundo Jung (2005, p. 63), “quem sintoniza uma rádio comprometida com a informação quer saber o que acontece de mais importante naquele exato momento”. Para Lopez (2009, p. 9), a exigência pelas informações de última hora e pela atualização constante muitas vezes pesa sobre os ombros do jornalista de rádio.

A estrutura de uma rádio somente notícias deve ser composta de fontes de informação jornalística que sejam dinâmicas, como o repórter aéreo, que apresenta a situação do trânsito ou de eventuais acontecimentos noticiáveis durante o desenvolvimento do acontecimento. Segundo Barbeiro & Lima (2003, p. 14), “a rádio *all news* está comprometida com a produção de noticiário que retrate com fidelidade, precisão, rapidez e qualidade os acontecimentos de interesse social.” A produção radiojornalística somente notícias constitui um importante objeto de pesquisas pois supre ou minimiza a demanda da sociedade contemporânea por atualização constante de informações para o público (Lopes, 2009, p. 2), proporcionada pela maior facilidade de deslocamento.

As informações transmitidas pelos repórteres externos, como o repórter aéreo, geralmente são inseridas durante um programa jornalístico, em formatos de *flashes*, que são pequenos noticiários, divulgando acontecimentos relevantes ou informações que são importantes naquele momento, como as condições do trânsito. O *flash*, devido ao seu caráter de urgência, não faz parte de um programa específico, podendo interromper a programação a qualquer momento, em um curto período de tempo, apenas informando o fato que está ocorrendo naquele momento. Notícias deste tipo, inéditas e urgentes, também são chamadas de *plantão* (Barbeiro & Lima, 2003, p. 71) e devem ser precedidas de uma vinheta “para chamar a atenção do ouvinte”.

## 2.2

#### Espaço urbano, trânsito e papel do repórter aéreo

Pesquisadores analisaram o ambiente urbano de diferentes pontos de vista. Martins (1999) pesquisou as associações entre as transmissões radiofônicas de no-

tícias, esportes, músicas e novelas de quatro emissoras de Belo Horizonte, entre as décadas de 20 e 60, e suas relações com os cenários da capital de Minas Gerais, estudando “o rádio inserido na dinâmica da cidade, não só pela sua interação com o espaço urbano, mas, sobretudo, pela face sedutora da metrópole no período abordado” (p. 23).

Sob um enfoque antropológico e histórico, O’Donnell (2008) pesquisou o trabalho jornalístico-literário de Paulo Emílio Cristóvão Barreto, conhecido como João do Rio, que descreveu, através de crônicas, peças teatrais, críticas literárias, contos e traduções, o cotidiano do Rio de Janeiro do início do século XX, a partir de sua visão etnográfica dos aspectos de crescimento, urbanização e espacialidade da cidade. A autora atenta, também, para a imprensa jornalística da época como instrumento de manutenção do “espaço de socialização para além da superficialidade e limitação dos diálogos vis-a-vis” (O’Donnell, 2008, p. 73). A pesquisa apresenta João do Rio também como jornalista e repórter com “um olhar para a problemática urbana” treinado para a “caça à notícia, que resultou numa reflexão mais ampla acerca das interações humanas no espaço da cidade” (p. 115).

A transformação do Rio de Janeiro em grande centro urbano moderno foi acelerada pelas grandes reformas urbanísticas do início do século XX, adquirindo cada vez mais um “espírito cosmopolita”, onde “o automóvel passa a ser quase tão importante quanto a casa, fortalecendo-se como meio de transporte” (Planos, 2009, p. 20). Em meados do século XX, a cidade do Rio de Janeiro foi o mais populoso centro político, polo econômico, administrativo e cultural do Brasil até a ascensão de São Paulo (Velho, 2010, p. 18).

Em 1927, o urbanista Alfred Agache já considerava a Avenida Rio Branco, a “artéria mais espaçosa” do centro do Rio de Janeiro com seu trânsito de 1.990 veículos/hora, insuficiente para o tráfego sempre crescente da cidade (Planos, 2009, p. 40). Com as obras para sua abertura iniciadas em 1903 e “estrategicamente posicionada de modo a ligar as avenidas do cais e beira-mar, o novo logradouro atraía para si toda a megalomania do movimento de produção do espaço como mote civilizador” (O’Donnell, 2008, p. 45), e já apresentava os problemas de uma cidade em intensa expansão.

### 2.2.1

#### Trânsito na metrópole

A situação do trânsito no Rio de Janeiro se mostra diretamente relacionada à qualidade de vida do carioca desde o início do século, uma vez que o advento do automóvel e a função político-administrativa como capital do País acarretaram problemas urbanos como o aumento do tráfego, a deficiência do transporte coletivo, a dificuldade de comunicação entre os bairros e a necessidade de provisão de estacionamento (Planos, 2009, p. 180).

O uso do automóvel provocou uma grande mudança nas cidades em relação ao vaivém cotidiano entre a casa e o trabalho. O mesmo ocorreu no Rio de Janeiro. Atualmente, o cidadão se acostumou às condições da vida urbana, com seus congestionamentos, deixando de perceber que ouve mais rádio no carro do que em casa, acessando constantemente equipamentos eletrônicos móveis – celulares e GPS – em busca de informações sobre o trânsito que o façam perder menos tempo, considerando naturais as interrupções da programação, de notícias ou de músicas, por locutores e repórteres em helicópteros, utilizando a linguagem apressada da notícia urgente.

O fluxo de veículos nas principais vias dos grandes centros urbanos mostra uma agitação intensa. Entretanto, o caos aparente é imprescindível para o deslocamento das pessoas e fundamental para o funcionamento e a constituição do tecido social urbano. Gilberto Velho (2009, p. 14) observa ainda que o operário que se desloca da periferia para o centro e os funcionários indo e vindo de casa para o trabalho ilustram esse movimento contínuo e ininterrupto, característico das grandes metrópoles. A vida urbana do Rio é organizada segundo um “certo número de elementos funcionais” complexos e especializados (Planos, 2009, p. 48). Entre estes elementos está o tráfego de automóveis.

O caso específico do aumento do tráfego no Rio de Janeiro, especialmente nas vias arteriais, teve suas raízes em um processo que se iniciou no início do século XX, com o despovoamento do centro e o crescimento dos subúrbios cariocas e fluminenses, para onde o proletariado se dirigiu em números crescentes devido à adoção da tarifa única nas linhas suburbanas dentro do Distrito Federal. O censo de 1920 demonstrou que 60% da população economicamente ativa trabalhava nas fábricas, no comércio ou no serviço doméstico (Planos, 2009, p. 19-20).

A distribuição da população pelos distritos urbanos e suburbanos no período de 1872 a 1920 se opera segundo um percentual de crescimento anual que diminui na zona urbana e aumenta na suburbana, fato que confirma “a observação geral sobre o desenvolvimento, para a periferia, de todas as grandes cidades”. (p. 37).

Baseado em dados do Censo Demográfico de 2010, R7 (2012) mostra que, em relação ao número total de cidadãos que trabalham fora de casa, os moradores do Rio de Janeiro são os brasileiros que perdem mais tempo em seus deslocamentos entre a casa e o trabalho e vice-versa, representando 23% do total de trabalhadores que gastam em média mais de uma hora neste deslocamento. “É preciso considerar a elevada concentração da população do estado do Rio de Janeiro na região metropolitana, que representa 75% da população do Estado. Este é o maior percentual de concentração da região metropolitana de todo o país e, portanto, tem um impacto direto nesse resultado” (R7, 2012).

O repórter aéreo que está há mais tempo realizando este serviço no Rio de Janeiro comenta como o trânsito nas grandes cidades afeta o cotidiano do cidadão:

Hoje em dia a gente tem que incorporar a questão do trânsito na nossa rotina. Se você tem um voo [ ] pra Congonhas, isso tem que ser muito bem planejado, esse deslocamento, porque você pode dar um azar de chegar, um acidente ou um carro enguiçado, e pronto. Aí lá vai o teu voo, aquela aporrinhção pra poder remarcar voo. Enfim, o que a gente observa, o que eu observo é o seguinte, nas grandes capitais, cada vez mais está difícil de você se deslocar. (Araújo, 2011b).

Carlos Eduardo Cardoso acredita que é muito importante acompanhar o que acontece no dia a dia para que a cidade funcione melhor, e assume que, mesmo do helicóptero, recorre a informações de outras fontes terrestres, direcionando-se ao local onde haja algum problema no trânsito (Cardoso, 2011). O repórter afirma também que “muitas vezes o caos no trânsito é tão grande que oferecer opção de circulação aos ouvintes torna-se o grande desafio” (Marques, 2006, p. 4).

As necessidades de deslocamento dos cidadãos que vivem em grandes metrópoles e o desenvolvimento tecnológico suscitam constantemente o surgimento de ferramentas informativas que auxiliem a movimentação e o fluxo dinâmico das pessoas e veículos. Neste contexto, os meios de comunicação passaram a oferecer serviços que buscam manter o cidadão permanentemente atualizado, utilizando mídias e linguagens específicas para levar reportagens em tempo real aos seus usuários. Devido às suas características de atualidade e instantaneidade (Prado, 1989, p. 42), o rádio se mostra como uma das mídias mais adequadas para oferecer estes serviços.

Barbeiro & Lima (2003, p. 96) afirmam que “o uso do helicóptero aprimorou a prestação de serviços pelas emissoras de rádio, principalmente quando o ob-

jetivo é informar sobre enchentes ou congestionamentos no trânsito da cidade ou das estradas”. Azaís (2010, p. 106) lembra, referindo-se à cidade de São Paulo, que a utilização do helicóptero como meio de transporte se explica a princípio pelas condições “caóticas” do tráfego na cidade, mas também pela exigência de rapidez própria a certas profissões.

### 2.2.2

#### **Repórter aéreo na cidade do Rio de Janeiro**

O serviço de repórter aéreo, característico de grandes metrópoles onde diariamente muitas pessoas se deslocam utilizando diversos meios de transporte, tem como propósito básico informar acerca das condições do trânsito rodoviário urbano, em tempo real, observando as melhores opções de deslocamento e os locais com melhores condições de tráfego, fazendo com que as pessoas que transitam de automóvel pelas principais vias da cidade percam menos tempo no trânsito, especialmente no deslocamento entre suas casas e seus locais de trabalho. A rádio JB FM oferece pioneiramente este serviço no Rio de Janeiro desde dezembro de 1988.

Entretanto, em seu trabalho jornalístico, os repórteres aéreos também informam sobre qualquer tipo de ocorrência que possa interferir no trânsito, como um acidente em alguma via, ou, em casos de chuva, alagamentos. Marques (2006, p. 3) acrescenta que os repórteres aéreos informam também o trânsito de barcas e trens, além de problemas em morros. Lopez (2009, p. 17) lembra que “o jornalista é levado, em diversas coberturas, a buscar a ampliação e a análise da informação, indo além da função de informar, principalmente em emissoras 100% notícias”. Assim ocorre com os repórteres aéreos pesquisados por este estudo.

Genílson Araújo (Araújo, 2011a) acredita que sua função é acompanhar a rotina do trânsito no Rio de Janeiro, oferecendo opções e alternativas, e detalha: “Eu acompanho a vida das pessoas que moram no Rio de Janeiro, no Grande Rio, na ida para o trabalho e na volta para casa. Quem quiser se livrar dos congestionamentos é só sintonizar nessas emissoras”. O repórter aéreo afirma, ainda, que durante o voo, está atento a tudo: “Além dos carros, observo o vaivém das pessoas, dos barcos e dos navios na Baía de Guanabara, dos pousos e decolagens nos aeroportos” (Araújo, 2010, p. 5).

Carlos Eduardo Cardoso (Cardoso, 2011) considera que seu trabalho contribui para o melhor funcionamento da cidade e lembra que seus amigos e outras

peças comentam que suas informações são úteis para evitar congestionamentos. Ele acredita que “a maior gratificação é saber que é um serviço útil aos ouvintes, pois facilita seu trânsito pela cidade. [...] Isso torna nosso trabalho muito estimulante” (Marques, 2006, p. 4).

Simone Lamin (Marques, 2006, p. 4), que já exerceu a função de repórter aéreo na rádio CBN, entende que este trabalho não se limita ao trânsito e à meteorologia e, durante a cobertura do trânsito, também verifica, por exemplo, a ocorrência de línguas negras nas praias, orienta os banhistas, identifica incêndios, informa sobre as condições climáticas, dá detalhes de uma rebelião num presídio, pois a visão aérea permite ampliar os serviços aos ouvintes, e considera este recurso um dos diferenciais do rádio.

### **2.2.2.1**

#### **Cenário urbano visto de cima**

Os repórteres aéreos sobrevoam as vias principais da cidade do Rio de Janeiro, que apresentam maior fluxo de trânsito e se configuram como trajetos de ligação entre os diversos pontos da cidade e seu centro comercial. As principais vias de acesso ao centro do Rio são: zona oeste – Avenida das Américas, Linha Amarela, Linha Vermelha, Avenida Brasil; zona norte – Avenida Pastor Martin Luther King, Avenida Dom Hélder Câmara, Avenida Brasil e Linha Amarela; zona sul – Autoestrada Lagoa-Barra, Avenida Niemeyer, principais vias litorâneas e outras; Baixada Fluminense – Rodovia Presidente Dutra, Rodovia Washington Luiz, Avenida Brasil e Linha Vermelha; região de Niterói e São Gonçalo – Ponte Rio-Niterói, Alameda São Boaventura e outras. A partir destes trajetos, estes jornalistas observam todas as vias secundárias e, assim, informam e sugerem vias com as melhores condições de tráfego.

Os repórteres aéreos podem avaliar do alto, ao sobrevoarem a cidade, vários aspectos do cenário urbano que podem ser de interesse jornalístico, conforme podemos acompanhar pelas imagens a seguir, fotografadas pelo repórter aéreo Carlos Eduardo Cardoso (Cardoso, 2012). O aspecto principal, e que fundamenta o serviço, é inerente às condições do tráfego (Imagens 1, 2, 3 e 4).



Imagem 1: Engarrafamento provocado por acidente entre carreta e automóvel na Avenida Brasil.



Imagem 2: Engarrafamento provocado por falha na sinalização na Avenida Dom Helder Câmara, em Benfica.



Imagem 3: Tráfego intenso na Ponte Rio-Niterói em meio ao nevoeiro.

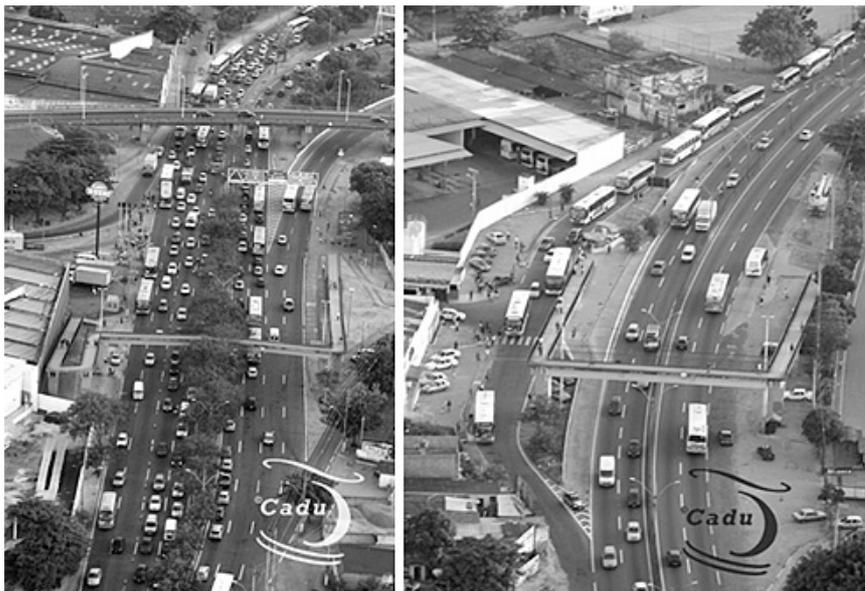


Imagem 4: Condições do tráfego em direção à Região dos Lagos.

Acontecimentos relevantes para o fluxo do trânsito, como acidentes entre veículos ou serviços de manutenção nas vias, também são relatadas pelos repórteres aéreos. (Imagens 5, 6, 7 e 8).

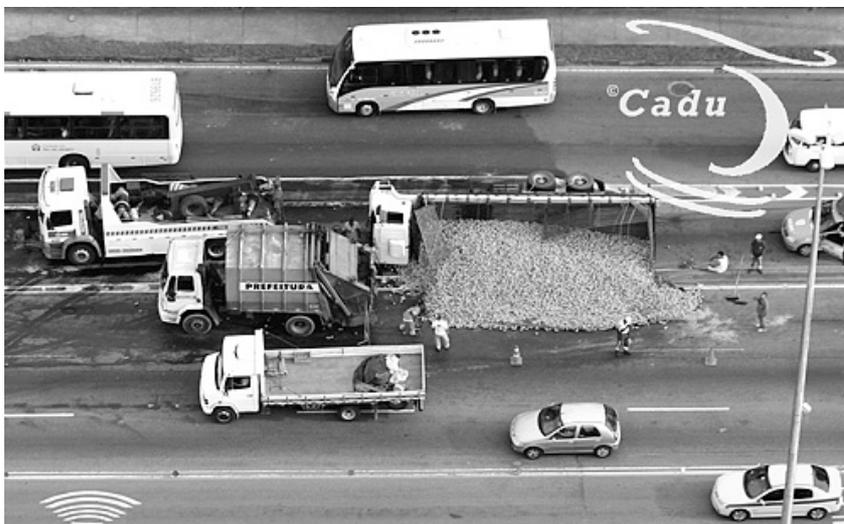


Imagem 5: Caminhão carregado com laranjas tomba na pista central da Avenida Brasil.



Imagem 6: Acidente entre automóvel e caminhão na BR 040 (Rio – Juiz de Fora).

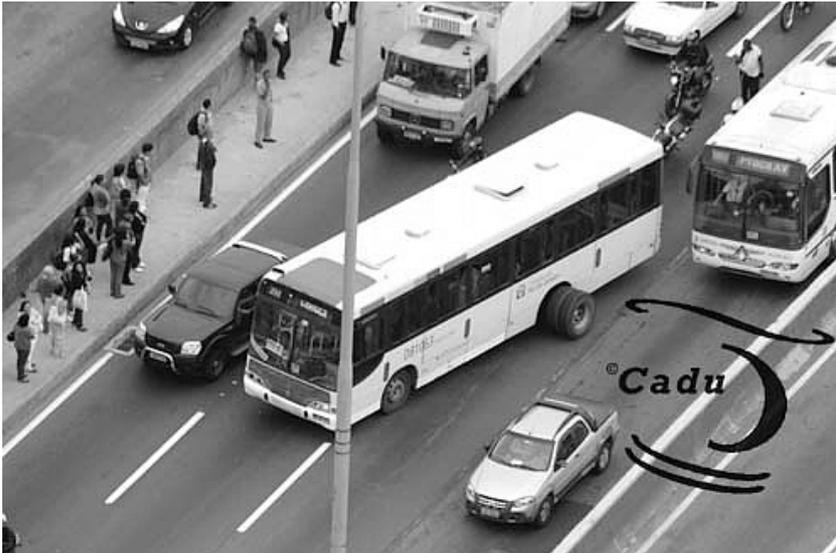


Imagem 7: Eixo de ônibus quebra na pista central da Avenida Brasil.

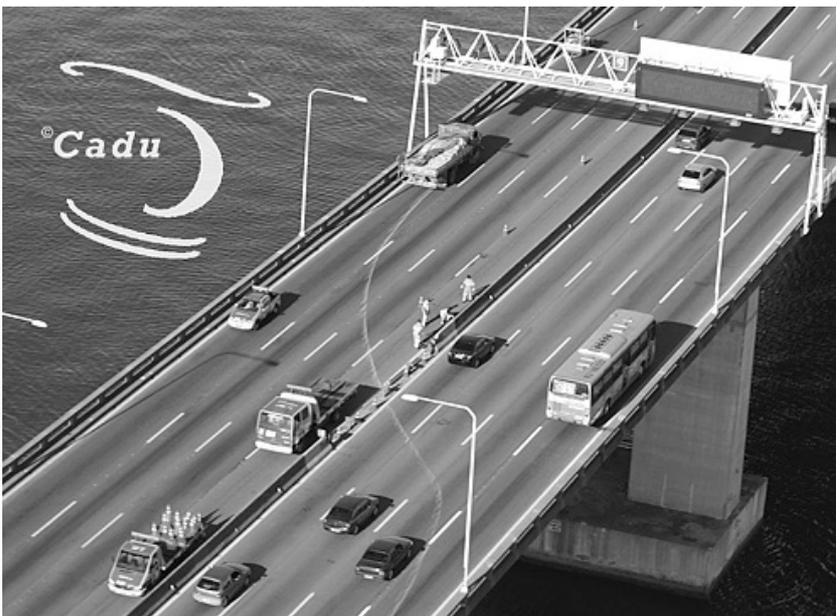


Imagem 8: Manutenção na mureta central da Ponte Rio-Niterói.

As notícias de impacto de interesse público são igualmente acompanhadas e relatadas pelos repórteres aéreos, por sua possibilidade de acompanhar o andamento do evento a partir de um ângulo privilegiado (Imagens 9, 10, 11 e 12).



Imagem 9: Ônibus incendiado por moradores do Jacaré em protesto popular.



Imagem 10: Explosão em restaurante na Praça Tiradentes, no Centro.



Imagem 11: Incêndio no Mercado São Sebastião, na Penha.



Imagem 12: Vazamento de água em encanamento em Manguinhos.

As condições meteorológicas são o segundo tópico mais importante nas reportagens transmitidas, por sua interferência em todos os meios de transporte, nos voos dos helicópteros e no trabalho do repórter aéreo (Imagens 13, 14, 15 e 16).



Imagem 13: Chuva procedente da Zona Oeste.



Imagem 14: Nevoeiro atrapalha visibilidade da cidade na Zona Sul.



Imagem 15: Aeroporto Santos Dumont fechado por causa do nevoeiro.



Imagem 16: Mau tempo impede decolagem do helicóptero do repórter aéreo no aeroporto de Jacarepaguá.

A situação do deslocamento dos cidadãos, principalmente entre o local de residência e o local de trabalho nos horários de *rush* também influencia as condições do tráfego de veículos e são de interesse público. Por isso, o repórter aéreo também verifica e informa as condições em outros meios de transporte, como os trens e as barcas (Imagens 17, 18 e 19).

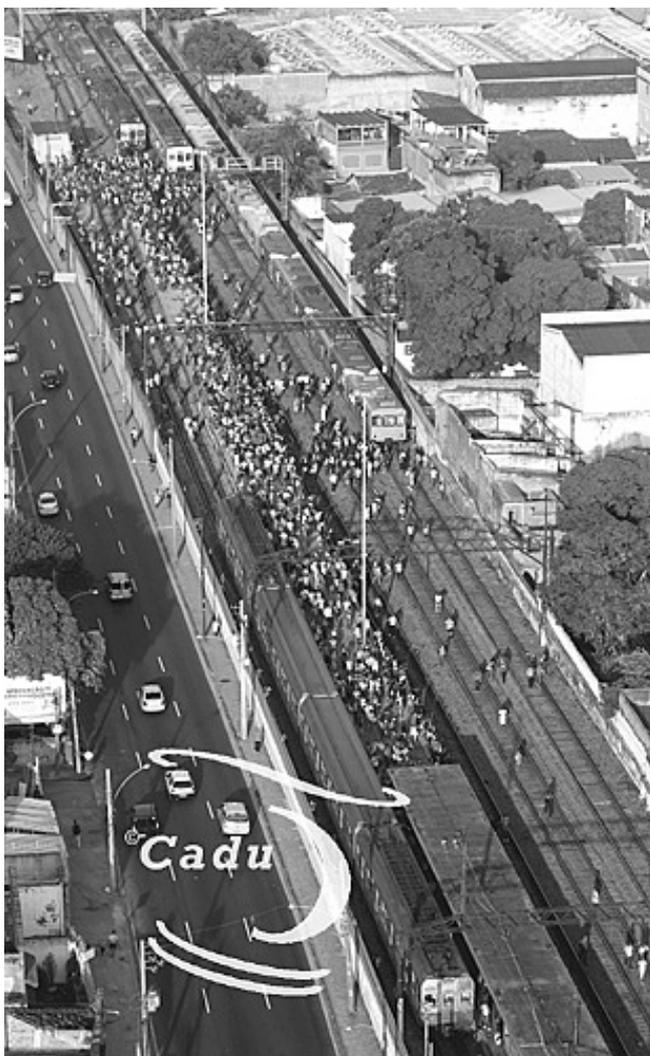


Imagem 17: Trem do ramal de Queimados enguiça e interrompe fluxo de trens. Passageiros caminham pela via férrea.

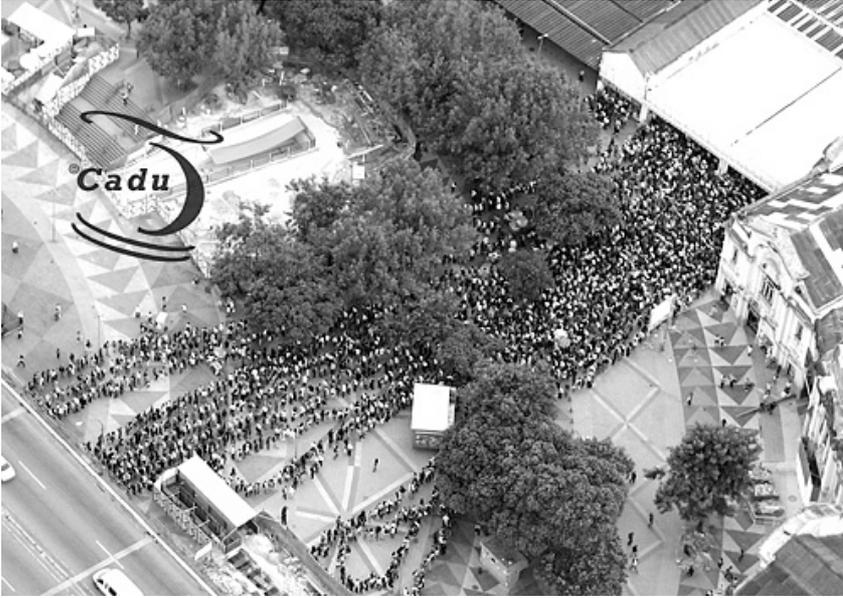


Imagem 18: Grandes filas na estação das barcas, na Praça XV, em uma sexta feira.



Imagem 19: Acidente com carreta interrompe tráfego de trens.

Além das notícias, os repórteres aéreos, que também são repórteres fotográficos, registram curiosidades (Imagens 20 e 21).



Imagem 20: “Engarrafamento” de aviões no Aeroporto Santos Dumont.

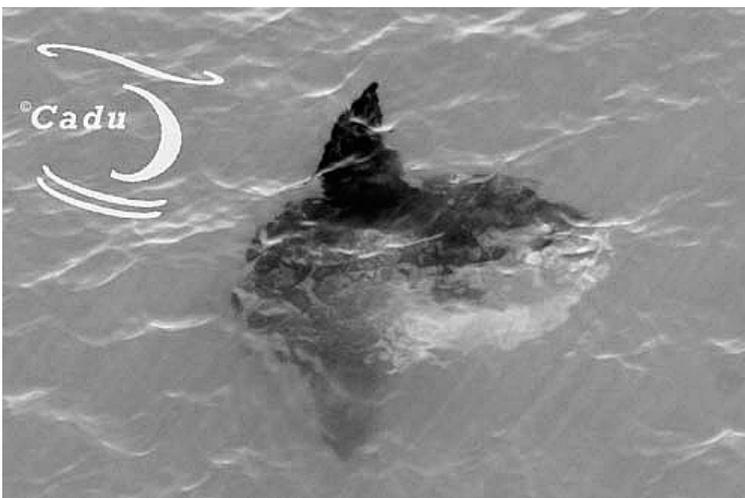


Imagem 21: Peixe-lua nadando no mar da Barra da Tijuca.

## 2.3

### Comunicação de rádio no Brasil

Pesquisas realizadas por Nascimento (2010, p. 2) mostraram que as pessoas consideram o rádio o veículo de comunicação de massa mais popular e de mais fácil acesso. Verificando o perfil dos entrevistados, entre 16 e 65 anos, percebemos que o rádio atrai pessoas de uma grande faixa etária.

O rádio é também, entre os meios de comunicação, o que apresenta a maior cobertura do território brasileiro – 96% (Jung, 2005, p. 13). Até o final dos anos 60, a prioridade em comunicação de massa no Brasil estava centrada no rádio (Martins, 1999, p. 21). Este veículo representa, também, o meio mais acessível para a recepção de notícias, músicas, entrevistas e outros gêneros. A transmissão ocorre por meio de ondas de rádio, não sendo necessária a utilização de aparelhos dispendiosos para a recepção. Além disso, tornou-se o maior beneficiário do processo de miniaturização e portabilidade oferecido pela tecnologia (Meditich, 2007, p. 12). A miniaturização proporcionada por este desenvolvimento tecnológico permitiu aos fabricantes a instalação de receptores de rádio FM em pequenos aparelhos portáteis, e a grande demanda por estes aparelhos contribuiu para a popularização deste meio. Abert (2010), considera que

a tecnologia evoluiu muito nos últimos anos, pois o receptor de rádio foi reduzido a um simples *chip*, foi possível colocar este aparelho à disposição do consumidor e juntamente oferecer outros complementos, como relógio, despertador, iPod, tocadores de CD e DVD e principalmente telefones celulares. Este fato abre uma enorme oportunidade para o serviço de rádio, devido aos receptores alcançarem um número sem precedentes na história, graças à evolução tecnológica e à integração. (p. 69).

A primeira transmissão radiofônica no Brasil ocorreu em Recife em 6 de abril de 1919, com a fundação da Rádio Clube de Pernambuco, mas se estabeleceu definitivamente a partir do funcionamento da Rádio Sociedade do Rio de Janeiro, fundada por Roquete Pinto e Henry Morize (Ortriwano, 1985, p. 13). Nas décadas seguintes, o rádio se consolidou gradativamente como um dos mais importantes meios de comunicação do país. De acordo com Siqueira (2011), no ano passado o Brasil possuía um total de 9.184 emissoras.

### 2.3.1

#### Rádio e outras mídias

Configurando-se como um meio de comunicação e de recebimento de informações que exige apenas o sentido da audição, o rádio se apresenta como uma mídia que, em seu aspecto mais básico e importante, não tem como concorrentes a televisão e a internet. Podemos sintonizar uma rádio e ouvi-la em casa, enquanto realizamos as tarefas domésticas, no trabalho ou no carro, enquanto dirigimos. “O rádio, devido à sua mobilidade, facilita que a recepção da mensagem seja compatível com outras atividades, em especial as que têm caráter manual” (Prado, 1989, p. 32), permitindo que o ouvinte se informe enquanto desenvolve outras atividades (Lopes, 2009, p. 2).

Em muitos países, a plataforma de transmissão terrestre de rádio é o principal meio de prestação de serviços de radiodifusão (EBU, 2011, p. 5). Transmissão terrestre é aquela que não utiliza cabos ou satélites, apenas ondas de rádio. A plataforma terrestre possui várias vantagens, como cobertura quase universal, capacidade de fornecer para uma recepção fixa, móvel ou portátil e capacidade de prestar eficientemente o conteúdo regional e local.

### 2.3.2

#### Rádio e Internet

Assim como se imaginou que os meios de transmissão de mensagens eletrônicas pudessem substituir o papel, imaginou-se que a Internet supostamente poderia substituir as cartas e mensagens escritas em meio físico. Também houve a ameaça de que esta pudesse substituir o rádio e a televisão no futuro. Barbeiro & Lima (2003, p. 45) entendem que “a Internet não acabará com o rádio. A Internet não concorre com o rádio; é a salvação deste.” Bianco (2010, p. 4) afirma que a evolução tecnológica ampliou consideravelmente as opções de meios de comunicação disponíveis aos consumidores, incluindo o rádio. Ainda segundo a autora, “no passado, o rádio era limitado ao que estava disponível nas frequências AM e FM. Hoje as possibilidades de escuta se estenderam com as plataformas digitais: Internet, *players* de MP3, celulares, satélite e rádio digital.”

Para quem acreditava que as novas mídias seriam capazes de colocar em risco o prestígio do rádio, um estudo da Associação Brasileira das Emissoras de Rádio e Televisão (Abert) mostra justamente o contrário. Nos últimos dez anos, o número de emissoras FM passou de 1.322 em 2000 para 2.602 em 2010, o que significa um aumento de 97%. A quantidade de rádios em frequência AM, no entanto, teve um tímido crescimento. Nos últimos cinco anos apenas 79 emissoras foram ao ar. (Siqueira, 2011).

Como se pode constatar, ao invés da substituição, houve a união destes universos comunicativos, uma vez que as rádios e televisões, ao invés de competirem com os meios digitais, foram incorporadas por estes. Atualmente podemos sintonizar canais de televisão aberta ou rádios FM (Frequência Modulada) em telefones celulares (*smartphones*) e a partir das páginas das emissoras na Internet e ouvir a mesma programação de rádio que está sendo transmitida por ondas de FM ou AM. Mais ainda, através da Internet, podemos ouvir uma rádio em qualquer lugar do mundo, e não somente até onde as ondas FM alcançam. É uma evolução: podemos ouvir várias *webrádios* ao mesmo tempo. O sinal de rádio tem um limite de alcance e os recursos atuais permitem que indivíduos deslocados de suas sociedades possam estar permanentemente informados acerca dos acontecimentos de sua cidade. Desta forma, o rádio, mídia alvo deste estudo, mantém-se como um dos meios de comunicação mais importantes, atingindo localidades e pessoas de todas as classes etárias e sociais.

O *streaming* é, atualmente, o principal meio de distribuição de rádio através da Internet e está se tornando mais e mais importante. Ele fornece acesso a um número virtualmente ilimitado de programas de rádio. O rádio na Internet pode ser recebido em qualquer receptor de rádio digital conectado à Internet, assim como em outros dispositivos, como computadores pessoais e telefones celulares. A recepção também é possível através de telefones celulares e computadores portáteis com acesso a redes sem fio.<sup>1</sup> (EBU, 2011, p. 13).

Bianco (2010, p. 4) apresenta um estudo da Arbitron & Edson Media Research, realizado em 2008 nos Estados Unidos que mostra que um em cada cinco americanos diz ouvir rádio *online* e que este hábito não é restrito a jovens, mas alcança todas as faixas etárias, uma vez que 15% dos americanos em idade de 25 a 54 são ouvintes de rádio *online*. Lopez (2009, p. 12) acrescenta que “a presença de emissoras na internet também indica um novo perfil de público. O ouvinte que consome a informação através dos *sites* das emissoras busca mais do que simplesmente a transposição do áudio”. Bianco (2010, p. 4) aponta também que o tempo médio destinado por dia para ouvir rádios nas frequências AM e FM é de 2 horas e 45 minutos, “ao contrário da crença comum de que as pessoas ouvem menos rádio em plataformas digitais”. EBU (2011, p. 5) lembra, entretanto, que as novas tecnologias complementam a radiodifusão, mas não alcançam uma audiência de massa em grandes áreas. Além disso, estas tecnologias podem não estar disponíveis nas zonas escassamente povoadas.

---

<sup>1</sup> Todas as informações de textos em outras línguas foram traduzidas pelo autor.

### 2.3.3

#### Radiojornalismo

O radiojornalismo se configura pela transmissão atualizada de notícias e pela prestação de serviços aos ouvintes. Barbeiro & Lima (2003, p. 14) consideram que este tipo de transmissão deve ser contínua e levar aos ouvintes informações sobre o tempo, o trânsito, as estradas e os aeroportos, entre outras. Após a implantação da televisão, o rádio recorreu ao jornalismo, especialmente através do repórter, como uma estratégia para manter a audiência. Desta forma, as emissoras voltadas para a informação ampliaram gradativamente a prestação de serviços, o que passou a ser uma das razões da existência das emissoras de rádio dedicadas ao jornalismo, ocupando uma parte importante da programação. Jung (2005, p. 37) aponta para o fato de que a reportagem e a prestação de serviços foram importantes para a implantação do rádio após a Primeira Guerra Mundial e ganharam expressão nos anos 30 e 40. Chantler & Harris (1998 apud Campos, 2003, p. 5) enfatizam que muitas emissoras locais abandonaram o noticiário tradicional e se concentraram nas “notícias que você pode usar”, ou seja, notícias de serviço. Em um acidente, por exemplo, não focam o acontecimento em si, mas os transtornos que ele causa.

Jung (2005, p. 37) explica que as rádios Continental e Jornal do Brasil (atual JB) no Rio de Janeiro e as rádios Bandeirantes e Record em São Paulo, passaram a oferecer informação ao vivo através do repórter de rua, que acompanhava os acontecimentos durante a ocorrência e reproduzia para os ouvintes o que via naquele momento. Ainda segundo o autor, a Continental, já em 1948, realizava o serviço de prestação de serviços de trânsito, meteorologia e hora certa. Este tipo de serviço é oferecido até hoje nos programas informativos de rádio e televisão. Nos anos 80, a JB no Rio inaugurou no Brasil o conceito americano de rádio *all news*, em um formato híbrido, intercalando jornalismo e música. Nos anos 90, a CBN no Rio e em São Paulo instaurou a transmissão exclusiva de notícias, 24 horas por dia. Os *slogans* destas rádios – “JB FM, música e informação” e “CBN, a rádio que toca notícia” – além de refletirem as características de seu conteúdo, permitem ao ouvinte, conforme salienta Oliveira (1984, p. 149 apud Baptista, 2002, p. 149), estar atento à rádio na qual está sintonizado e possibilitam à rádio reafirmar seu público alvo.

As transmissões de reportagens e as interações verificadas por esta pesquisa

ocorrem em ambientes com características específicas. Ou seja, a situação social em que se dão estas interações está baseada em uma conjuntura peculiar de informações jornalísticas sobre o trânsito e outros eventos, em tempo real, no ambiente do rádio. Por isso, procuramos, neste capítulo, contextualizar este ambiente e as peculiaridades do serviço de repórter aéreo. Apesar de o rádio ser um meio de comunicação popular, buscamos apresentar os aspectos institucionais e técnicos principais que são relevantes para o foco desta pesquisa e para as análises das interações. O capítulo seguinte busca apresentar os fundamentos teóricos utilizados para as análises dos dados.