

COMUNICAÇÃO CIENTÍFICA **[não retirar esta indicação]**

A DESINFORMAÇÃO NO ACIDENTE VOEPASS 2283: UMA ANÁLISE SOBRE O USO DE FONTES E PERITOS

**Silvio Monteiro Júnior; silviosar@gmail.com
Gerson Luiz Martins; gerson.martins@ufms.br (orientador)**

RESUMO

O artigo analisa a cobertura ciberjornalística do acidente envolvendo o voo VOEPASS 2283, com ênfase na relação entre o sistema midiático e o sistema perito de aviação. Utilizando um estudo de caso como ilustração, o texto explora como a pressão por velocidade e a concorrência com cidadãos jornalistas influenciam a qualidade das notícias, que frequentemente se baseiam em fontes próximas ao evento e nas explicações pontuais de especialistas. A pesquisa evidencia erros e práticas jornalísticas que contribuem para a desinformação, comprometendo a confiança da sociedade na aviação e enfraquecendo a autoridade do sistema perito. O artigo propõe a adoção de parâmetros e a reflexão sobre a capacitação técnica dos jornalistas, com o objetivo de aprimorar a veracidade e a confiabilidade das informações.

PALAVRAS-CHAVE

Acidente aéreo. Ciberjornalismo. Fontes. Jornalismo. Sistemas Peritos.

1 INTRODUÇÃO

Um acidente aéreo abala o senso comum sobre a segurança do transporte por aviões e helicópteros, apresentando-se simultaneamente como um evento ilógico e desprovido de explicação racional.

Não é esperado que um avião ultrapasse os limites da pista de pouso, como ocorreu com

o voo TAM 3054 em 2007, ao aterrissar em Congonhas-SP, resultando na morte de 199 pessoas. Tampouco é previsível que um jato executivo colida no ar com uma aeronave de grande porte, como aconteceu com o voo GOL 1907 em 2006, sobre a Amazônia. Da mesma forma, não faz parte do cotidiano que um voo com 228 passageiros desapareça sobre o Oceano Atlântico, como ocorreu com o voo Air France 447 em 2009.

Entre o acidente aéreo e o cidadão encontra-se a mídia que, como afirma Barbero (2002, p.229), “passa a constituir um espaço-chave de condensação e interseção da produção e do consumo cultural”.

Diante de uma catástrofe aérea, a mídia, em seu papel de mediação, seleciona suas fontes e define seus peritos. A notícia, ao ser produzida e disseminada, impacta diretamente a relação de confiança que a sociedade deposita nos sistemas peritos e, por extensão, na aviação.

Gomes (2009, p.12-14) ressalta que, no entanto, este mesmo espaço de mediação passa a ser “mediado por um grupo de narradores confiáveis” disponibilizando informações variadas aos chamados “consumidores de notícias”.

As questões envolvendo acidentes aéreos vão além da tragédia em si, como o caso de um avião que se acidenta em uma área urbana. O simples desaparecimento de uma aeronave já pode se tornar notícia, mesmo antes de se confirmar um acidente. Anualmente, há vários casos em que aeronaves desaparecem e são localizadas em segurança em outro aeródromo, superando em número os acidentes aéreos efetivos. Além disso, a localização do acidente influencia diretamente o acesso da mídia, tanto ao local do evento quanto às pessoas que o testemunharam.

O objetivo deste trabalho foi analisar o tensionamento entre o sistema midiático e o sistema perito de aviação no uso de fontes e especialistas durante a cobertura do

acidente com o voo VOEPASS 2283. O corpus da pesquisa incluiu notícias, vídeos, notas oficiais e entrevistas publicadas entre os dias 9 e 10 de agosto de 2024.

A escolha deste acidente específico baseou-se em critérios temporais, uma vez que a tragédia ocorreu em 9 de agosto de 2024, e na identificação de três questões cruciais abordadas ao longo deste trabalho: a confusão noticiada sobre o número real de vítimas, a declaração do Ministro da Defesa sobre o acidente e a notícia de que o Jornal Nacional¹ teria acesso exclusivo ao conteúdo das caixas-pretas.²

Diversas questões envolvem o tema, oferecendo um amplo campo de pesquisa cuja justificativa, além de incentivar uma reflexão sobre as práticas jornalísticas atuais, está centrada na própria sociedade, pois influencia diretamente a percepção de segurança no transporte aéreo.

A metodologia adotada para este trabalho foi a de estudo de caso como ilustração, sugerida por Machado e Palacios (2007, p.2), por possibilitar “que a produção conceitual seja testada em estudos de casos específicos”. Desta forma, além do acidente aéreo escolhido como foco da pesquisa, outros casos são abordados para ratificar ou refutar conceitos e hipóteses.

2 O VOO VOEPASS 2283

A história deste voo inicia quando o avião ATR 72, pertencente a empresa Voepass,³ decolou da cidade de Cascavel-PR, às 11h48 do dia 9 de agosto de 2024, com destino ao aeroporto de Guarulhos-SP, transportando 58 passageiros e 4 tripulantes.

Após encontrar condições meteorológicas desfavoráveis e identificar a formação de gelo nas asas, às 13h21 houve a perda de controle da aeronave, seguida de impacto contra o solo. Todas as pessoas a bordo faleceram.

¹ O Jornal Nacional é o principal telejornal da Rede Globo, exibido diariamente desde 1º de setembro de 1969. Considerado um marco do telejornalismo brasileiro, caracteriza-se pela cobertura nacional e internacional, com destaque para notícias políticas, econômicas e sociais.

² O termo “caixas pretas” refere-se a dispositivos utilizados em aeronaves, responsáveis por armazenar dados de voo e gravações de áudio da cabine. A cor dos equipamentos é, geralmente, laranja ou vermelho, facilitando sua localização em casos de acidentes aéreos. O termo “caixas pretas” tornou-se popular por ser associado a um conteúdo sigiloso ou misterioso.

³ A Voepass Linhas Aéreas, anteriormente conhecida como Passaredo Linhas Aéreas, é uma companhia aérea brasileira fundada em 1995, com sede em Ribeirão Preto, SP. A empresa opera voos regionais, conectando cidades de médio e pequeno porte a grandes centros urbanos.

A colisão com o solo ocorreu nas proximidades de um condomínio de casas, na região da cidade de Vinhedo-SP.

No dia seguinte, 10 de agosto, as “caixas-pretas” da aeronave foram retiradas e os corpos transferidos para o Instituto Médico Legal.

Em 12 de setembro, foi publicado o relatório preliminar de investigação do acidente pelo Centro de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA).

A mídia exerceu seu papel de mediação entre o fato e os consumidores de notícias, explorando hipóteses, citando fontes, escolhendo especialistas e produzindo reportagens sobre a tragédia.

3 O ACIDENTE AÉREO E A NOTÍCIA

Gomes (2003, p.15-29) afirma que “notícias são textos dotados de sentido que, por sua vez, falam de fatos” e produzidas a partir de um acordo tácito, entre consumidores e jornalistas, que “finda por estabelecer o limite entre o que existe e é digno de menção e o que não existe ou

não merece atenção”.

Gans (2004, p.5) afirma que “devemos assumir que a notícia contenha uma imagem da nação e da sociedade, mas que os jornalistas não são pagos para apresentar tal imagem, já que a tarefa deles é criar histórias sobre o que observaram ou quem entrevistaram”.

A visão de Fontcuberta (1993, p.15-16) é de que “os meios de comunicação eram considerados construtores e as notícias não existiam à margem destes meios, já que eram eles os responsáveis por decidir o que era notícia”.

Assim, é razoável compreendermos o papel da mídia na mediação entre o acidente e o consumidor. No entanto, Gomes (2009, p.16) afirma que “o fato mesmo é disponível, mas deixa-se apreender apenas pelo olhar treinado e iniciado do jornalismo” apresenta-se como utopia ao considerarmos o acesso e o papel exercido pelos cidadãos diante dos acidentes aéreos.

3.1 A participação dos cidadãos jornalistas

Aqueles que presenciaram o desastre com o voo VOEPASS 2283 tornaram-se testemunhas de uma tragédia. Pessoas se aproximaram do local e interagiram com as cenas catastróficas. Quando os primeiros jornalistas chegaram ao local do acidente, já haviam sido divulgadas imagens, vídeos e testemunhos na internet.

Os vídeos que mostram a queda do avião, desde o momento em que perdeu o controle até o impacto, foram compartilhados nas mídias sociais antes de se tornarem notícias na mídia tradicional. A abrangência da divulgação desses vídeos, considerando apenas o material publicado na plataforma YouTube, foi de 315 mil visualizações para o Jornal O Globo e, com o mesmo vídeo, 354 mil visualizações para o Diário do Nordeste.

A convivência entre cidadãos e jornalistas na produção de conteúdo digital não é novidade. Lemos (2015, p.48) afirma que, ao abordarmos a cultura digital, “devemos entender que a ação com o uso das tecnologias de comunicação e informação associa múltiplos atores em uma circulação de mediações atravessando espaços e contextos”.

De acordo com Quinn e Filak (2005, p.9) “a convergência midiática faz com que a notícia esteja disponível quando as pessoas a querem consumi-la, ao invés do público ter que esperar somente quando a disponibilizam”.

Gillmor (2004) afirma que “a eclosão do cidadão jornalista é o movimento último da personalização do conteúdo, pois ele agora edita o que achar mais pertinente”, e que este movimento tensiona a convergência dos modelos tradicionais com os modelos no ambiente digital.

Pellanda (2007, p.3) afirma que “um dos efeitos mais claros em relação à mobilidade da Internet é o incremento da quantidade de interações, comunicações e fluxo de informações que este novo tipo de conexão com o ciberespaço pode proporcionar”.

Morin (1990) propõe um modelo complexo de holograma onde afirma que “o fato de a conexão à rede ser uma janela para o ciberespaço é o grande ponto de transformação”, permitindo que cada indivíduo possa conter toda a informação e o ambiente seja alimentado pelo próprio indivíduo.

Miguel (2002, p. 205) explica que as novas tecnologias da comunicação, facultando o acesso de muitas pessoas a meios de disseminação de conteúdos que antes eram caros e exclusivos, “ampliam a concorrência ao jornalismo profissional.”

Souza (2006) afirma que os “cidadãos jornalistas” dividem a cena do acidente e complementa:

Além disso, os telemóveis da nova geração, a internet sem fios, etc. proporcionaram o surgimento de uma espécie de “cidadãos jornalistas”, pessoas que usam as suas câmaras nos telemóveis, o e-mail nos portáteis sem fios, as mensagens por SMS, etc., para fazerem reportagens de acontecimentos que testemunham. Nos atentados contra o metro de Londres, em Julho de 2005, os cidadãos que viajavam no metro fizeram de jornalistas, cobrindo os instantes posteriores ao atentado, até porque os jornalistas foram impedidos pela polícia de acorrer ao local, para não dificultarem as operações de socorro (Souza, 2006, p.162).

Pavlik (2014, p.176) reitera que o cenário de convivência comum entre jornalistas e cidadãos sempre foi previsível, onde “os cidadãos usarão seus telemóveis para acessar ou contribuir com o conteúdo noticioso em qualquer lugar de cada comunidade”.

O termo que associa o cidadão ao jornalismo é controverso, pois atribui uma profissão a um cidadão, cuja colaboração é, geralmente, ocasional e sem a sistematicidade metodológica que envolve a atividade laboral do jornalista. Desta forma, entende-se que o produto gerado pelos “cidadãos jornalistas” pode ser considerado não um substituto à notícia e sim um complemento ao trabalho jornalístico (Rost, 2014, p.71).

3.2 Consequências da imediatividade na distribuição de notícias

Se de um lado, a internet começa a ser inundada por imagens, vídeos e depoimentos pessoais sobre o acidente; do outro surge o trabalho do jornalista, que também usufrui do avanço da mobilidade. Quinn e Filak (2009, p.10) afirmam que “os jornalistas móveis passaram a usar apenas um telefone celular para reunir e distribuir notícias, conferindo velocidade na produção e distribuição da notícia”.

Bradshaw (2014, p.111) afirma que “a velocidade foi sempre algo intrínseco ao jornalismo”. Apesar da pressão por velocidade no processo de produção da notícia, esta “não pode ser apenas veraz, mas, justamente por causa da obrigação da veracidade e

das circunstâncias sociais, provenientes do contrato que ata jornalismo e consumidores de notícia, deve ser verdadeira”. (Gomes, 2009, p.12).

Canavilhas (2021) afirma que “a mobilidade comprime e acelera o processo de produção da notícia, diminuindo o tempo entre o fato e a notícia e, eventualmente, até substituindo este processo por uma transmissão ao vivo”.

Diante do acidente aéreo, observa-se uma perda de qualidade. Em 2019, a IstoÉ (2019) noticiou que o jornalista Ricardo Boechat havia saltado da aeronave momentos antes do acidente. No ano de 2021, Maíra (2019) divulgou que a cantora Marília Mendonça havia sobrevivido ao acidente aéreo que a vitimou.

O conteúdo destas notícias afeta a confiança de quem as recebe, contrariando o que Gelfert (2018, p.86) ressalta que “justamente a ênfase deve recair sobre a confiabilidade das notícias como uma fonte de informações para os consumidores”.

No dia 24 de outubro de 2024, em aula proferida pela Dra. Ainara Larrondo Ureta, foi feita a seguinte pergunta: “Em um cenário líquido e instável, impulsionado pela velocidade e desejo por notícias, qual a solução para que a prática jornalística mantenha a qualidade das notícias distribuídas?” Ureta (comunicação pessoal, 2024) explicou que o jornalismo, antigamente, recorria às fontes e agências oficiais na busca por informações e, desta maneira, se protegiam em relação à qualidade na produção das notícias. No entanto, o cenário atual é diferente e tal ação já não é suficiente.

Atualmente, o jornalista precisa buscar fontes oficiais e outras, além de produzir e distribuir a notícia de maneira cada vez mais rápida. A solução proposta envolve aumentar a capacidade técnica dos jornalistas, definir melhor parâmetros e procedimentos, para que possam entregar notícias de maior qualidade. Afinal, é a qualidade que determinará a sobrevivência de uma empresa de comunicação neste novo mercado.

4 NOTÍCIAS ERRADAS OU FAKE NEWS?

Gelfert (2018, p.90) afirma que “fingir ou simular novas histórias é uma ação que pode ser remetida ao século 19 que, com passar do tempo e advento dos algoritmos das mídias

sociais, apenas liberou novas possibilidades para se enganar ou fabricar”.

As tentativas de reduzir o fenômeno das fake news para defini-las como “notícias que contêm informação falsa ou imprecisa” são inadequadas na medida em que todos os grandes noticiários estão sujeitos a cometer erros (Gelfert, 2018, p.99).

O que tentamos evitar com esta discussão é a aplicação do termo de forma indiscriminada, como um guarda-chuva de definições múltiplas. Sem um afunilamento conceitual, passaríamos a questionar se boatos, fofocas, lendas urbanas e folclore não seriam todos considerados também como fake news (Lilleker, 2017, p.1).

Gelfert (2018, p.85) define fake news como a apresentação deliberada de informações falsas ou baseadas em falsas alegações.

Oremus (2017) afirma que as fake news não são diretamente equivalentes às notícias falsas pois são “inventadas inteiramente do nada”, “completamente fabricadas” para transmitir “conteúdo 100% falso” e sem “bases factuais”.

Fontcuberta (1993) apresenta a seguinte diferenciação entre os conceitos de fake news e notícias erradas:

- 1 Notícias inventadas (Fake News) são aquelas publicadas na mídia e construídas a partir de elementos, declarações, hipóteses que não existem na realidade e que não recebem posterior retificação por parte da mídia.
- 2 Notícias erradas são as notícias construídas com dados que foram disponibilizados como verdadeiros, mas que eram falsos e foram assim reconhecidos posteriormente. O erro pode ter surgido de uma informação insuficiente, da interpretação incorreta do jornalista ou de uma atitude deliberada de desinformação da fonte. (Fontcuberta, 1993, p.28)

A primeira questão determinante para a escolha do acidente com o voo VOEPASS 2283 está relacionada à notícia publicada logo após o desastre. O acidente ocorreu às 13h21 do dia 9 de agosto, com 62 pessoas a bordo.

A pesquisa na plataforma Google considerou os seguintes parâmetros: o termo “Voepass 2283”, a categoria “notícias” e um intervalo personalizado restrito ao dia 9 de agosto de 2024. O resultado obtido foi um total de 300 notícias publicadas, sendo 24 pela rede CNN, 13 pelo portal G1 e 4 pelo portal UOL.

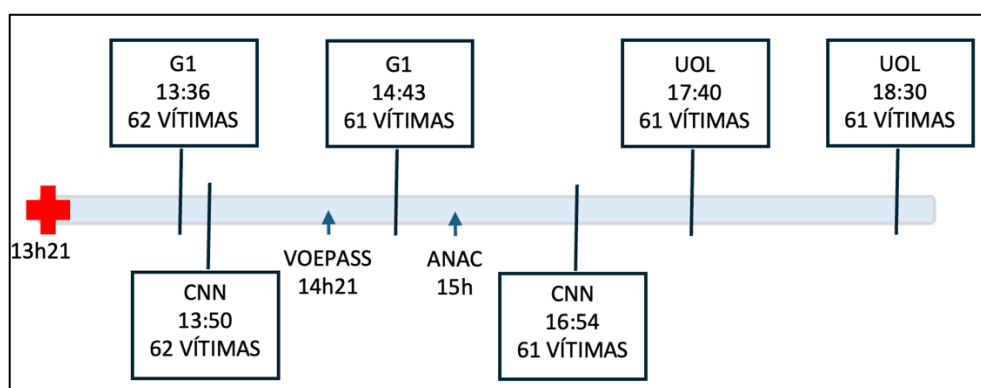
O G1 publicou, às 13h36, a notícia “Avião com 62 pessoas a bordo cai em Vinhedo e não há sobreviventes”. No entanto, às 14h43, a mesma plataforma atualizou a informação, dizendo: “Avião que caiu em Vinhedo, SP, tinha 61 pessoas a bordo”.

A empresa Voepass publicou uma nota oficial com o número correto de pessoas a bordo às 14h21. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) divulgou, às 15h11, uma

nota informando que havia 62 pessoas a bordo do voo acidentado. As três mídias pesquisadas corrigiram suas informações ao longo do dia.

Para facilitar a visualização das contradições nas informações divulgadas pelas mídias selecionadas, na (Figura 1) segue a linha do tempo:

FIGURA 1: LINHA DO TEMPO NA PUBLICAÇÃO DE NOTÍCIAS REFERENTES AO NÚMERO DE PESSOAS A BORDO DO VOO VOEPASS 2283



Fonte: autor

Não há dados disponíveis que comprovem que a notícia tenha sido construída a partir de uma declaração que não existia na realidade, o que a caracterizaria, segundo Fontcuberta (1993, p.28), como uma notícia inventada, ou seja, fake news.

Podemos inferir que a urgência em distribuir a notícia tenha impactado o processo de validação da informação. A consequência foi uma confusão generalizada entre a empresa e os órgãos de controle do espaço aéreo, na tentativa de identificar um possível erro no registro de passageiros, além do desconforto gerado aos familiares da 62ª vítima, até que a confirmação fosse feita.

4.1 O rastro de notícias conectadas

Leite (1996), diante do acidente com o voo TAM 402 no aeroporto de Congonhas-SP em 1996, afirma que, passadas as primeiras horas, “o jogo se resume a ter uma novidade para fornecer a cada dia, enquanto o caso durar”.

Sob os mesmos parâmetros estabelecidos para a pesquisa do dia 9 de agosto, o dia 10 de agosto registrou 236 notícias. Seguindo as regras do “jogo”, as notícias

publicadas no dia seguinte incluíram especulações sobre as causas do acidente, histórias pessoais das vítimas, casos de pessoas que não embarcaram e outras, conforme ilustrado no rol exemplificativo da (Tabela 1).

Tabela 1: Lista exemplificativa de notícias publicadas no dia 10 de agosto de 2024.

MÍDIA		NOTÍCIA
1	Agência Brasil	Entre os mortos em Vinhedo, ao menos quatro tinham dupla cidadania.
2	CNN	Conheça passageiros que não embarcaram no avião da Voepass que caiu em Vinhedo.
3	CNN	Pai e filha de três anos morreram em acidente aéreo.
4	Poder 360	Piloto diz haver pressão para trabalho excessivo na Voepass.
5	CNN	Nove passageiros do voo que caiu em Vinhedo trabalhavam para a mesma empresa.
6	BBC	Acidente de avião em Vinhedo: formação de gelo na asa pode derrubar avião?
7	G1	‘Morreram 58 passageiros e eu seria o número 59’, diz veterinário que se atrasou por 2 minutos e não conseguiu embarcar em avião que caiu em Vinhedo.
8	Diário do Nordeste	Formação de gelo nas asas pode ter causado queda de avião da Voepass, diz especialista.
9	Caras Brasil	Vidente revela o que aconteceu com as vítimas antes e após o acidente aéreo da Voepass.
10	CGN	“Acho que foi Deus”: Pai pede para filha remarcar voo e a salva de desastre aéreo.
11	Correio Braziliense	15 médicos estão entre as 61 pessoas que faleceram na queda do avião da Voepass em Vinhedo, São Paulo.
12	Metrópoles	Cadelinha de família morta em acidente aéreo também estava no voo.

Fonte: autor

A partir da amostragem selecionada de títulos, correspondendo a 5% do total publicado, observa-se que muitas notícias estão relacionadas ao fato, mas sem o compromisso de esclarecer o ocorrido, sem o apoio de fontes confiáveis ou a presença de peritos.

5 A RELAÇÃO ENTRE FONTES E JORNALISTAS

Diante do senso comum de que o jornalista não é onnipresente e não consegue estar próximo de todos os fatos ocorridos que merecem ser noticiados, Gans (2004, p.116) afirma que os “jornalistas obtêm reportagens de fontes que eles observam ou

entrevistam” e complementa que esta relação se assemelha a uma dança, normalmente conduzida pelo próprio jornalista.

Fontcuberta (1993, p. 57) afirma que “os jornalistas não são testemunhas do que informam, logo, devem se apoiar em suas fontes de informação. Estas podem ser pessoas, instituições ou organismos que facilitem a informação, que pode ser conquistada ou fornecida por iniciativa da própria fonte”.

Gomes (2009, p.12-14) explica que o espaço de mediação, ocupado pela mídia, entre o fato e os “consumidores de notícias” depende de “um grupo de narradores confiáveis” que, por sua vez, experimentam o fato “diretamente ou se apoiam em testemunhas que a experimentaram em primeira pessoa”.

Gans (2024, p.116) afirma que, “diante da premência do tempo e de poucos recursos humanos, os jornalistas recorrem a um pequeno número de fontes regulares que já colaboraram no passado ao invés de buscarem novas opções”.

Gans (2004, p.117) entende que “as fontes agem na composição das informações para a futura produção da notícia ou meramente como observadores substitutos dos próprios jornalistas”.

A relação estabelecida entre fontes e jornalistas é recheada de interesses e está longe de ser equilibrada. Gans (2004, p.117) afirma que “os jornalistas enxergam as pessoas como fontes em potencial, mas que as fontes se veem como pessoas com a chance de prover alguma informação que, de alguma forma, também promova seus próprios interesses, seja publicando suas ideias ou divulgando seus nomes. O poder de ação das fontes resume-se a se tornarem disponíveis, já que cabe ao jornalista a decisão se as fontes são ou não adequadas e oportunas”.

Soley (1992, p.20) afirma que muitos jornalistas acompanham o mesmo fato em grupos, “acessando as mesmas informações, ouvindo os mesmos rumores e escrevendo as mesmas histórias”, explicando que “é por isso que a maioria das notícias se parecem”.

Gans (2004, p.117) entende que “o acesso ao jornalista inclui 4 fatores interrelacionados na seleção de fontes: incentivos, poder, habilidade de prover informações adequadas e proximidade geográfica e social com os jornalistas”.

No acidente envolvendo o voo Air France 447, em 2009, toda a mídia ficou restrita ao mesmo espaço na ilha de Fernando de Noronha, tendo acesso às mesmas fontes, notas oficiais e dados estatísticos. O resultado foi a distribuição das mesmas notícias, com abordagens distintas, dependendo do grupo midiático que cada veículo representava.

O helicóptero que transportava o jornalista Ricardo Boechat acidentou-se em 11 de fevereiro de 2019, na cidade de São Paulo-SP. O portal ISTOÉ (2019) publicou que “Boechat pulou do helicóptero antes da queda, afirma testemunha”. A escolha da fonte, baseada na proximidade do evento e sem um processo adequado de verificação dos fatos, resultou em uma notícia que foi posteriormente classificada como absurda.

O critério de proximidade geográfica apresentado por Gans (2024, p. 124) se fortalece e influencia diretamente a escolha das fontes em casos de acidentes aéreos. As primeiras notícias sobre o acidente envolvendo a cantora Marília Mendonça, em 2021, afirmavam que a cantora havia sobrevivido, citando como fonte a própria assessoria de imprensa da artista. A questão gerou grande repercussão e levou a assessoria a se manifestar novamente, alegando que a informação havia sido obtida de “fontes confiáveis” (Campos, 2021).

A segunda questão que nos levou a escolher o acidente com o voo VOEPASS 2283 como objeto de pesquisa ocorreu no dia 11 de agosto, quando o portal UOL (2024) publicou a notícia “Foi gelo nas asas, diz Ministro da Defesa”, complementando que a informação foi fornecida pelo próprio ministro à coluna do UOL. A notícia foi reproduzida por outras agências de mídia, baseando-se exclusivamente na declaração da única fonte escolhida pela própria mídia. Essa prática ratifica o pensamento de Soley (1992, p. 21), de que “a mídia, muitas vezes, opta por reproduzir a mesma informação sem um processo adequado de validação”.

O fato de uma autoridade conceder uma entrevista e ser citada como fonte de uma informação que não corresponde à realidade de um acidente aéreo não é inédito. Em 3 de junho de 2009, o Ministro Nelson Jobim afirmou que os primeiros destroços do acidente com o voo Air France 447 haviam sido localizados, tratando-se de uma peça de madeira. A informação foi desmentida no dia seguinte pela agência Reuters e

publicada no portal O Globo (2009), após declaração da Força Aérea Brasileira, responsável pela Operação de Busca e Salvamento.

6 A ESCOLHA E LEGITIMAÇÃO DOS PERITOS

Eyal (2019, p.21-34) afirma que “o termo expertise tem origem francesa e não significa algo que alguém possui, mas algo que alguém faz”.

Gans (2004, 143) afirma que “a complexidade do mundo exerce uma pressão sobre os jornalistas para que estes empreguem, cada vez mais, os peritos”.

Soley (1992, p.26) afirma que “é diante de fatos inexplicáveis, como os acidentes aéreos, que jornalistas recorrem aos peritos para que eles se posicionem e apresentem uma análise que seja compreensível aos consumidores de notícias”.

Soley (1992, p.26) explica que “os peritos são consultados em busca de informações privilegiadas ou previsões sobre resultados ainda não revelados, mas ressalta que todo perito possui um background que não deve ser desprezado”.

Soley (1992, p.27) ainda alerta que, “apesar dos jornalistas classificarem e determinarem o status de algumas pessoas como peritos, há razões para se questionar a verdadeira capacidade técnica e perícia dos eleitos”.

Lazarsfeld e Merton (1948) apresentam casos em que peritos atestam que “quanto mais fazem isso, mais são solicitados a fazerem isso”, atraindo a atenção da mídia e promovendo sua própria imagem.

Miguel (2022, p.198) afirma que “a confiança no sistema perito é semelhante à crença depositada no xamã”, mas explica que há diferenças pois “o conhecimento do perito é, em tese, acessível a qualquer um que se disponha a aprendê-lo”.

6.1 O sistema perito da aviação

A aviação mundial é regulada pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), estabelecida em 1944. Cada Estado participante legisla sobre a aviação em sua região de responsabilidade. No Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é o órgão responsável pela regulação da aviação.

Caso ocorra o desaparecimento de uma aeronave ou acidente aéreo dentro dos 22 milhões de km² sob responsabilidade brasileira, há uma designação legal para que a Força Aérea Brasileira (FAB) coordene, entre outras, as ações de localização, resgate e investigação do acidente. Dentro da estrutura do Comando da Aeronáutica, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) é o órgão responsável pela prestação do chamado “Serviço de Busca e Salvamento” (Search and Rescue – SAR), enquanto a responsabilidade pela investigação do acidente aéreo recai sobre o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), (Brasil, 2022).

O relacionamento entre o sistema midiático e o sistema perito da aviação ocorre, sistematicamente, por meio do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER). É comum que representantes de outros setores da FAB, diretamente relacionados ao acidente aéreo, sejam autorizados a interagir com a mídia.

Na prática, o sistema midiático elege e legitima seus próprios peritos, ratificando a afirmação de Gans (2004, p. 116) de que o mais importante é que esses peritos estejam disponíveis. O rol de eleitos inclui profissionais que atuam ou atuaram de alguma forma na aviação, sem necessariamente possuírem expertise relacionada ao trabalho de resgate ou investigação de acidentes aéreos.

O voo Air France 447 ainda estava desaparecido quando, na noite de 1º de junho de 2009, o Jornal Nacional (2009) trouxe seu próprio perito em aviação, que afirmou que o avião estaria “no Oceano Atlântico”. O fato era óbvio, já que o avião voava do Brasil para a França e o combustível havia se esgotado horas antes, como amplamente divulgado pela própria mídia. Essa situação contraria o propósito do uso de um perito, que deveria facilitar a compreensão do acontecimento (Soley, 1992, p. 26).

O Jornal Nacional (G1), às 20h13 do dia 14 de agosto de 2024, divulgou a notícia: “Jornal Nacional tem acesso a informações do gravador de voz do avião da Voepass que caiu com 62 pessoas a bordo”. A matéria, veiculada em rede nacional, informava que a equipe de jornalismo havia tido acesso exclusivo às caixas pretas do avião e que, inclusive, a gravação de voz finalizava com o “som de gritos”.

Esta foi a terceira e última questão para a escolha deste acidente como objeto de pesquisa. O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), às 23h46, emitiu uma nota oficial desmentindo a informação e explicando o processo

de investigação de um acidente aéreo, esclarecendo que as informações contidas nos gravadores não haviam sido divulgadas.

7 CONCLUSÃO

“Via de regra, os aviões chegam a seus destinos, os médicos aliviam as doenças, os edifícios e as pontes não desabam. Minha confiança é sustentada pelo uso que faço deles, ou que pessoas próximas fazem” (Miguel, 2022, p.199).

Gans (2004) afirma que “jornalistas que possuem pouco tempo para reunir informações devem tentar obtê-las da forma mais simples e com o menor número possível de pessoas, o mais rápido possível. Diante dos casos apresentados, e da concorrência entre jornalistas e cidadãos dividindo o mesmo ciberespaço, podemos inferir que esta seja a prática jornalística adotada diante de acidentes aéreos”.

Notícias que apresentam números incorretos de pessoas a bordo e vídeos que mostram momentos de violência extrema, nos quais vidas humanas foram ceifadas, têm um efeito devastador na percepção de segurança da sociedade, além de contrariarem a função da mídia, que deveria esclarecer os fatos.

Pode-se considerar que os jornalistas, muitas vezes, não conhecem o sistema perito disponível, o que, por sua vez, pode resultar em um processo de comunicação de notas oficiais que está temporariamente desalinhado com a produção jornalística.

A demanda por velocidade não pode afetar a qualidade da notícia, já que a mesma, segundo Gomes (2009, p.12) “não pode ser apenas veraz, mas, justamente por causa da obrigação da veracidade e das circunstâncias sociais provenientes do contrato que ata jornalismo e consumidores de notícia, deve ser verdadeira”.

Pode-se inferir que a especificidade do tema impulse o sistema midiático a buscar fontes e peritos com base na proximidade do evento ou que atendam à sua demanda de tempo para a produção da notícia. Observa-se que tal prática desloca o sistema perito da aviação para um segundo plano de importância e, eventualmente, provoca sua desautorização pública.

A notícia veiculada pelo Jornal Nacional de que havia tido acesso exclusivo ao conteúdo do gravador de voz do voo VOEPASS 2283, incluindo a informação de que a gravação finalizava ao som de gritos, considerando a capilaridade nacional que o

veículo possui, configura uma violência desmedida contra o sistema perito de aviação existente.

A ação da Força Aérea de publicar uma nota esclarecedora desmentindo a notícia jamais teria a mesma abrangência. À luz dos conceitos apresentados por Fontcuberta e Gelfert, a notícia veiculada pelo Jornal Nacional pode ser classificada como fake news.

Miguel (2022, p.199) afirma que “o primeiro momento da crença do consumidor de informação permite a verificação apenas em certos casos, quando há possibilidade de conferir diretamente”. Nestes casos a sociedade confia que a mídia exerça seu papel de mediação e cumpra o “contrato que ata jornalismo e consumidores de notícia, deve ser verdadeira”. (Gomes, 2009, p.12).

Ureta (2024) entende como oportuna a sugestão de promover uma reflexão sobre a atual prática jornalística para “aumentar a capacidade técnica dos jornalistas, definir parâmetros e procedimentos” com o objetivo de se preservar a qualidade da notícia.

Finalmente, a cobertura jornalística de acidentes aéreos revela a complexa interseção entre a pressão por velocidade, a busca por qualidade e a responsabilidade ética. É imprescindível que a mídia reconheça sua função mediadora e respeite o compromisso com a veracidade, equilibrando as demandas do tempo com a qualidade da informação.

Ao priorizar fontes especializadas e alinhar-se aos sistemas peritos, o ciberjornalismo pode reafirmar sua credibilidade contribuindo para uma sociedade mais bem informada e consciente.

REFERÊNCIAS

BRADSHAW, Paul. Instantaneidade: efeito da rede, jornalistas mobile, consumidores ligados e o impacto no consumo, produção e distribuição. In: Canavilhas, João. **WebJornalismo: 7** características que marcam a diferença. Labcom. Covilhã: 2014, p.111-134.

BRASIL. Força Aérea Brasileira. NSCA 3-13 **Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil**. Acervo SISLAER. Disponível em: 2017<https://www.sislaer.fab.mil.br/terminalcendoc/acervo/detalhe/3599?guid=1716831938324&returnUrl=%2fterminalcendoc%2fresultado%2flistar%3fguid%3d1716831938324%26q>

uantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d3599%233599&i=17. Acesso em: 27 maio 2024.

BRASIL. Força Aérea Brasileira. NSCA 64-1. **Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico**. 2022. Acervo SISLAER. Disponível em: https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.sislaer.fab.mil.br/terminalcendoc/Busca/Download%3FcodigoArquivo%3D31879&ved=2ahUKEwjMmK2d6OqJAXV1qpUCHXGmJSUQFnoECBsQAQ&usg=AOvVaw1n_o_A-5DwJARrAUuppJn7. Acesso em: 17 nov. 2024.

CAMPOS, Máira. **Assessoria explica porque afirmou que Marília Mendonça estava viva**. Catraca Livre. Disponível em: <https://catracalivre.com.br/entretenimento/assessoria-explica-marilia-mendonca-viva/>. Acesso em: 22 maio 2024.

CANAVILHAS, João. **Epistemology of mobile journalism**. A review. Profesional de la informacón, v. 30, n. 1. Covilhã, Portugal. 2021, p.4.

EYAL, Gil. **The crisis of expertise**. Cambridge: Polity Press: 2019, p.21-34.

FONTCUBERTA, Mar de. **La Noticia**: pistas para percibir el mundo. Ediciones Paidós Iberica. Barcelona. 1993.

G1. **Avião que caiu em Vinhedo, SP, tinha 61 pessoas a bordo**. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2024/08/09/empresa-voepass-queda-aviao-vinhedo-sp.ghml>. Acesso em: 19 nov. 2024.

G1. **Jornal Nacional tem acesso a informações do gravador de voz do avião da Voepass que caiu com 62 pessoas a bordo**. Disponível em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2024/08/14/exclusivo-jornal-nacional-tem-acesso-a-informacoes-do-gravador-de-voz-do-aviao-da-voepass-que-caiu-com-62-pessoas-a-bordo.ghml>. Acesso em: 19 nov. 2024.

GANS, Herbert J. **Deciding what's news**. Evanston, IL: Northwestern University Press, 2004, p.5-144.

GELFERT, Alex. **Fake News**: a definition. Berlim: Informal Logic, Vol. 38, Nº 1. 2018, pp. 84-117.

GILLMOR, Dam. We the Media – Grassroots by the people, for the people. In: PELLANDA, Eduardo C. **Mobilidade e personalização como agentes centrais no acesso individual das mídias digitais**. Revista da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação. 2007. p.4.

GOMES, Wilson. Jornalismo, fato e interesse: o fato como problema. In: GOMES, Wilson. **Jornalismo, fatos e interesses**: ensaios de teorias do jornalismo. Série Jornalismo a Rigor. v.1. Florianópolis: Insular, 2009, p.9-66.

ISTOÉ. **Boechat pulou do helicóptero antes da queda, afirma testemunha.** 2019. Disponível em: <https://istoe.com.br/testemunha-afirma-que-passageiro-pulou-do-helicoptero-antes-da-queda/>. Acesso em: 16 nov. 2024.

JORNAL NACIONAL. 2009. **Air France.** Disponível em: <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.youtube.com/watch%3Fv%3DDMYckZISopY&ved=2ahUKEwiitp3D6eqJAxVcrpUCHeisNMk4ChC3AnoECAkQAg&usg=AOvVaw1pAt3b18MreICiayMTIFjo>. Acesso em: 12 nov. 2024.

LAZARFELD, Paul F e MERTON, Robert K. Mass Communication, Popular Taste and Organised Social Action. In: SOLEY, Lawrence C. **The News shapers: the sources who explain the news.** New York, Westport, London: Praeger Publishers, 1992, p.29.

LEITE, Marcelo. **Pane jornalística no voo 402.** Folha de S. Paulo. 1996. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1996/11/10/brasil/7.html>. Acesso em: 21 set. 2024.

LEMONS, André. **A crítica da crítica essencialista da cibercultura.** São Paulo: Matrizes, v. 9, n. 1, 2015, p.29-51.

LILLEKER, Darren G., 2017. **Evidence to the Culture, Media and Sport Committee.** 'Fake news' inquiry presented by the Faculty for Media & Communication, Bournemouth University. 2017, p.1.

MACHADO, Elias, PALACIOS, Marcos. **Um modelo híbrido de pesquisa: a metodologia aplicada pelo GJOL.** Salvador: UFBA/GJOL, 2007, p.2.

MARTIN-BARBERO, Jesus. Um longo processo de enculturação. In: MARTIN-BARBERO, Jesus. **Dos meios às mediações.** Rio de Janeiro: UFRJ, 2003, p.229.

MIGUEL, Luis F. **O jornalismo no novo ambiente comunicacional: uma reavaliação da noção do "jornalismo como sistema perito".** Tempo Social, revista de sociologia da USP, v. 34, n. 2. São Paulo, 2022.

MORIN, Edgar. Comunicação, cultura e tecnologias do imaginário. In: PELLANDA, Eduardo C. **Mobilidade e personalização como agentes centrais no acesso individual das mídias digitais.** Revista da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação. 2007. p.9.

O GLOBO. **Avião com 61 pessoas cai em Vinhedo: veja a cobertura.** Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/sao-paulo/ao-vivo/avião-com-62-pessoas-cai-em-vinhedo-acompanhe-ao-vivo.ghtml>. Acesso em: 17 nov. 2024.

O GLOBO. **Material recolhido no oceano não é de Airbus, diz FAB.** Disponível em: <https://oglobo.globo.com/mundo/material-recolhido-no-oceano-nao-de-airbus-diz-fab-3196845>. Acesso em: 17 nov. 2024.

OREMUS, Will. 2017. Facebook has stopped saying 'fake news'. In: GELFERT, Alex. **Fake News: a definition.** Berlin: Informal Logic, Vol. 38, No.1. 2018, pp. 84–117.

PAVLIK, John V. Ubiquidade: o 7º princípio do jornalismo na era digital. In: CANAVILHAS, João. **Webjornalismo: 7 características que marcam a diferença**. Covilhã. Livros Labcom, 2014, p. 176.

PELLANDA, Eduardo C. **Mobilidade e personalização como agentes centrais no acesso individual das mídias digitais**. Revista da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação. 2007. p.14.

QUINN, Stephen e FILAK, Vincent F. **Convergent Journalism: an introduction**. Nova Iorque, 2005, p.9-10.

ROST, Alejandro. Interatividade: Definições, estudos e tendências. In: CANAVILHAS, João. **Webjornalismo: 7 características que marcam a diferença**. Covilhã. Livros Labcom, 2014, p. 71.

SOLEY, Lawrence C. **The News shapers: the sources who explain the news**. New York, Westport, London: Praeger Publishers, 1992, p.1-27

SOUSA, Jorge P. **Elementos de Teoria e Pesquisa da Comunicação e dos Media**. 2. ed. Porto, 2006, p. 162.

UOL. **'Foi gelo nas asas', especula ministro da Defesa sobre tragédia da Voepass**. 2024. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/colunas/andreza-matais/2024/08/11/foi-gelo-nas-asas-diz-ministro-da-defesa-sobre-tragedia-aerea.htm>. Acesso em: 17 nov. 2024.

URETA, Ainara L. **Tecnologias Digitais e Cibercultura para a evolução da profissão: conceito, prática e pesquisa do 'Jornalismo Total'**. SBPJOR em redes. Comunicação pessoal. 2024.

VOEPASS. **(NOTA 1) 09 de agosto de 2024, 14h21**. Disponível em: <https://blog.voepass.com.br/nota-1-09-de-agosto-de-2024/>. Acesso em: 17 nov. 2024.