

Choque entre Avião da Gol e o Jato Legacy: Uma Análise da Cobertura da Folha de São Paulo pela Teoria Unificada de Souza¹

Pauline Frank de ALMEIDA²

Cynthia Harumy Watanabe CÔRREA³

Universidade Estadual de Londrina, Londrina, PR

Resumo

“Bad news is good news”, um dos ditados mais conhecidos das redações. Quando acontecem tragédias todos os jornais cobrem massivamente e buscam todos os detalhes do caso para sair na frente da concorrência. Parece muito lógico que um acidente que envolve muitas pessoas, por exemplo, vire notícia, mas é preciso entender todos os fatores que levam a uma publicação. Através da teoria unificada do jornalismo, proposta por Jorge Pedro Souza, será feita a análise do caderno Cotidiano da Folha de S. Paulo, de 1º de outubro de 2006. Trata-se das matérias sobre o choque entre o avião da Gol e o jato Legacy que iniciou a crise da aviação brasileira.

Palavras-chave

Teoria unificada; tragédia; forças.

Introdução

O jornalismo é essencial para que as pessoas possam se informar. A maioria das pessoas lê um veículo impresso, navega na internet, vê um telejornal ou ouve o rádio. Mesmo quem não se utiliza da imprensa fica sabendo do que aconteceu ao seu redor por uma conversa com alguém que usou o produto final do trabalho jornalístico.

As mídias cada vez mais se diversificam e tentam chamar a atenção do público: com informações rápidas, notícias aprofundadas ou personalizadas, por exemplo. Com o

¹ Trabalho apresentado na Divisão Temática de Jornalismo, da Intercom Júnior – Jornada de Iniciação Científica em Comunicação, evento componente do XXXII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação

² Estudante de Graduação do 4º ano do Curso de Comunicação Social com habilitação em Jornalismo da Universidade Estadual de Londrina, email: nine_pp@hotmail.com

³ Orientadora do trabalho. Professora do curso de Comunicação Social pela Universidade Estadual, e-mail: cynthia.correa@pop.com.br



aumento da concorrência entre os veículos, a notícia jornalística, cada vez mais, se torna uma mercadoria. Quem a tem é privilegiado e vai conseguir mais prestígio.

Como conseguir uma informação exclusiva ou que gere repercussão é um desafio cada vez maior para o jornalismo. Com um fluxo tão intenso de produção nas redações é preciso pensar como este processo acontece. Como a notícia é escolhida, produzida, veiculada e absorvida são os objetos de estudo da teoria do jornalismo, área que recebe cada vez mais importância, dado o poder que a mídia tem na sociedade atual.

Alguns ficam desconfiados dos resultados que a pesquisa em jornalismo pode ter, já que é uma área com alto grau de subjetividade. Mas é preciso que se crie uma teoria que abarque os questionamentos da profissão e que dê base para as análises posteriores das mídias.

Se no começo das pesquisas em jornalismo, as teorias eram simplistas como a do espelho – em que as notícias são um reflexo da realidade – hoje, elas tentam agrupar os aspectos mais plausíveis do que já foi criado. Este é o caso da teoria unificada de Jorge Pedro Souza (2002), em que é proposta uma fórmula matemática que resulta em notícia.

Neste trabalho, a teoria de Souza será usada para análise da cobertura do Jornal Folha de S. Paulo sobre a colisão entre o jato Legacy e o Boeing 737 da Gol, em 2006. O desenvolvimento do artigo se baseará no que foi publicado no dia 1º de outubro, no domingo, dois dias depois do acidente.

Tenta-se explorar ao máximo todos os critérios que levam uma notícia a ser publicada, mas a pesquisa é limitada, pois não houve um acompanhamento pessoal da produção do jornal.

A teoria unificada de Souza

No desenvolvimento das teorias do jornalismo, cada nova tendência privilegia determinado ponto. Por exemplo, a hipótese do newsmaking foca nas rotinas de produção; já o gatekeeper afirma que o profissional escolhe as notícias com base em opiniões particulares. Nas pesquisas em outras áreas, como a de exatas, o pesquisador leva em consideração o que já foi criado para aprimorar seu estudo. Já no jornalismo, as teorias são fragmentadas, quem faz análise de alguma mídia por qualquer uma delas

sabe que o faz de maneira simplista, pois deixa de lado fatores que devem ser considerados.

Talvez, com o mesmo pensamento, é que Jorge Pedro Souza propõe uma teoria do jornalismo unificadora. Levando em conta que “Uma teoria científica deve ser formulada de maneira breve, simples, clara e, se possível, matematizada” (SOUZA, 2002, p.10), propõe a fórmula:

$$N = f (Fp.Fso.Fseo.Fi.Fc.Fmf.Fdt.Fh)$$

A teoria da construção da notícia para Souza é o resultado:

da interação simultaneamente histórica e presente de forças de matriz pessoal, social (organizacional e extra-organizacional), ideológica, cultural, do meio físico e dos dispositivos tecnológicos, tendo efeitos cognitivos, afetivos e comportamentais sobre as pessoas, o que por sua vez produz efeitos de mudança ou permanência e de formação de referências sobre as sociedades, as culturas e as civilizações.”(SOUZA, 2002)

Na fórmula, N é notícia que é obtida pelo produto das forças pessoal, social, ideológica, cultural, histórica, do meio físico, dos dispositivos tecnológicos e histórica. É interessante que as forças são tidas como variáveis, que matematicamente falando, podem oscilar. Assim sendo, em determinadas notícias uma dessas forças pode ser até nula e não interferir no processo informativo.

Para entender a fórmula, é preciso compreender o que significa cada variável.

- Força pessoal (Fp): o jornalista escolhe as notícias baseado em critérios particulares. Neste ponto, há a influência da teoria do gatekeeper, em que o profissional da comunicação é um selecionador do que as pessoas vão ser noticiadas. Mas a escolha nem sempre é baseada somente em características inerentes a pessoa, mas a fatores que são impostos pela empresa e refletem na escolha. Wolf apud Donohue-Tichenor-Olien (2003, p.186) coloca que “o gatekeeping nos meios de comunicação de massa inclui todas as formas de controle da informação”.
- Força social: influenciada pela teoria do newsmaking, em que os critérios de noticiabilidade ultrapassam os crivos pessoais e vem das rotinas de produção. Wolf apud Golding-Elliot (2003, p.203) coloca que os critérios utilizados na redação servem como “regras práticas que compreendem um corpus de

conhecimentos profissionais que, implícita e muitas vezes explicitamente, explicam e guiam os procedimentos de trabalho redacional”.

Souza divide a força social em sócio-organizacional (Fso) e extra-organizacional (Fseo). Nesta influenciam o mercado e a audiência, por exemplo. Naquela, encontram-se fatores como a competição entre os profissionais de um mesmo jornal, a hierarquia e os recursos humanos.

- Força ideológica (Fi): a ideologia é um meio de concretizar idéias conscientes ou não. Ela pode agir em diferentes situações, tanto para o bem – quando o jornalista usa a ideologia ética para lembrá-lo de seu papel de contar a verdade – ou para o mal, ajudando na ampliação das forças dominantes.
- Força cultural (Fc): as notícias são códigos simbólicos. Elas podem tanto repetir o mesmo código (contando histórias diferentes da mesma maneira) quanto inovar. Neste quesito se analisa também como as notícias se assemelham aos gêneros literários.
- Força do meio físico (Fmf): o local de trabalho influencia no fazer jornalístico; quem atua em um ambiente saudável produz com mais qualidade.
- Força dos dispositivos tecnológicos (Fdt): com a tecnologia ficou mais fácil corrigir textos e procurar informações via internet. Além disso, os jornais podem se utilizar de infográficos. Mas como tudo tem seu lado ruim: os jornalistas já não perseguem tanto as informações, pois a conseguem muito rápido e imagens podem ser manipuladas sem que ninguém perceba.
- Força histórica (Fh): engloba dois fatores: como a evolução se tornou pauta nos meios de comunicação; e como o próprio texto jornalístico evoluiu com o passar dos anos.

Material analisado

O jornal Folha de São Paulo foi criado em 1960 da fusão de três outros jornais do grupo: Folha da Manhã, Folha da Tarde e Folha da Noite. Em 1970, Octavio Frias de Oliveira (que havia comprado o meio de comunicação há pouco tempo) iniciou a revitalização da infra-estrutura, com a introdução da impressão off-set e a foto-composição. A partir disso, o jornal se tornou um dos mais prestigiados do país.

Dentre os seus cadernos diários está o “Cotidiano” que tem como linha editorial prestar serviços aos leitores. Suas matérias estão baseadas no tripé: educação, segurança e direito do consumidor, segundo o site do jornal.

No dia 1º de outubro de 2006, o caderno Cotidiano abordou o acidente de um Boeing -737 da empresa Gol e de um jato executivo Legacy, que havia acontecido na sexta-feira. Na data, o acidente poderia se tornar o maior da aviação brasileira. A aeronave caiu em uma área de mata fechada, de difícil acesso, portanto no domingo (dois dias depois do acontecido) ainda não se sabia se havia sobreviventes.

A cobertura do acidente ocupou todo o caderno Cotidiano. Levando em conta a linha editorial desta parte do jornal, isso se caracteriza como um serviço à comunidade. Mas acima desse fator está o fato de se tratar de uma tragédia. É comprovado que o público se sente atraído por notícias ruins.

Garcia (2006), em seu artigo, comenta como o medo é utilizado pela mídia para vender. Seu trabalho aborda o telejornalismo, mas também se podem usar os mesmos questionamentos para o meio impresso. Por que as pessoas gostam de tragédias? A autora propõe que isso é uma forma “de descarregar o acúmulo de stress, por meio do alívio obtido ao se perceber que por pior que pareça a situação vivida, há coisas muito mais terríveis nas quais não estamos envolvidos”.

Para que as tragédias sejam noticiadas não é preciso de fórmula, mas a teoria de Souza vai clarear alguns pontos da cobertura que passam despercebidos durante uma leitura simples e cotidiana. Para uma análise mais criteriosa, vai-se passar por todos os pontos ou forças identificados pelo autor que dá a base teórica a este trabalho.

Análise das forças

Força pessoal: na cobertura de um acidente aéreo de tamanho porte, talvez, esta variável nem tenha muita importância no que diz respeito a critérios particulares do jornalista. Mas tem um valor representativo quando se pensa na pressão que a empresa jornalística faz no sujeito selecionador das notícias (o gatekeeper). Pauteiros, em momentos como esse, são obrigados a destinar repórteres para a cobertura. Neste caso, nas quatro páginas tamanho standart que compuseram o caderno Cotidiano do dia 1º de outubro de 2006, fizeram textos nove jornalistas e três sucursais.



Força social organizacional: neste critério além de analisar as situações propostas por Souza, serão utilizados os valores/notícia da teoria do newsmaking listadas por Wolf. Esses critérios são aplicados “de maneira fácil e rápida, de modo que as escolhas possam ser feitas sem muita reflexão” (WOLF, 2003, p.204).

Os primeiros pontos que selecionam o que é levado ao público são chamados de subjetivos. As notícias são importantes quando as pessoas que dela são protagonistas estão no alto de uma hierarquia. No caso do choque entre as duas aeronaves, ambas continham pessoas de prestígio. Na brasileira, havia pesquisadores universitários, que compõe a elite intelectual. Já no jato Legacy, jornalistas no New York Times faziam parte da tripulação. Além disso, quem utiliza o serviço aéreo não são pessoas de baixo poder aquisitivo, assim um número grande de mortes de pertencentes às classes média e alta causa uma comoção geral no país.

O impacto que uma notícia tem sobre a nação também é um critério de noticiabilidade. Esse acidente desencadeou uma crise aérea sem precedentes na história brasileira, pois abriu a questão se os aeroportos estavam equipados com um número suficientes de controladores de voo.

A quantidade de pessoas envolvidas – 155 – caracterizava o maior desastre aéreo. O número é ampliado quando se pensa nas famílias dos tripulantes que estavam angustiadas sem saber notícias. Wolf (2003, p.216) também afirma que “é clara a conexão entre os valores/notícia ‘novidade’ e ‘frequência’”, pois não é todo dia que acontece um desastre aéreo.

Além dos critérios subjetivos, existem os relativos ao meio. Neste ponto pode-se analisar as imagens. Elas são tão importantes quanto o texto, realçando-o ou complementando-o. Quando há boas imagens há uma maior cobertura porque “a quantidade de tempo de transmissão que uma notícia pode ocupar depende menos do argumento que do modo de apresentação”. (WOLF apud GOLDING-ELLIOT, 2003, p.219).

No caso do acidente as fotos são fatores relevantes. Como ainda não havia imagens do avião, pois ele estava sendo localizado, foram usadas de pessoas: cansadas, abatidas, desaparecidas. Elas enfatizam frases como “desesperados com a falta de informação...” (página D4) e “A gente tem esperança. Mas, sendo realista, sabe que não tem muita chance. É muito difícil escapar” (página D2).



A fotografia também é uma mercadoria jornalística, portanto também passa por critérios de noticiabilidade. Nas páginas do caderno Cotidiano analisadas as fotos dos desaparecidos são de arquivos pessoais. Percebe-se que:

Mesmo uma fotografia que não havia sido obtida com intenções jornalísticas pode virar notícia, dependendo apenas de um ‘gancho’, que pode ser um texto ou um fato que lhe atribua valor noticioso. Um exemplo claro está nas fotos de carteira de identidade que são publicadas, por falta de outras, quando de um assassinato ou desaparecimento” (SCHMITT, 1998, p.101).

50% das páginas foram dedicadas às histórias pessoais dos desaparecidos com muitas fotos. Provavelmente, a redação publicou a maioria das imagens que recebeu dos familiares, pois isso faz com que os leitores se sintam ligados a quem estava no acidente e compre o jornal. As pessoas que aparecem nas fotos estão sorrindo ou estão em momentos de lazer para mostrar que gente feliz estava em uma tragédia e causar comoção.

A outra metade do caderno Cotidiano foi dedicada a imagens de sofrimento dos parentes. A capa tem na parte superior, que o leitor vê em primeiro lugar, closes de rostos chorando. Esse tipo de enquadramento dá sensação de proximidade e novamente de comoção, como se o resto do Brasil fizesse parte da família de quem está desaparecido e também estivesse preocupado.

Neste trabalho não será especulado como funcionou, por exemplo, a concorrência entre os jornalistas da Folha de São Paulo, pois fatores como esse não podem ser descritos com algum tipo de base, pois não houve um acompanhamento da rotina de produção de perto.

Força social extra-organizacional: quando uma matéria, como um acidente aéreo que envolve muitas pessoas, é noticiada há uma corrida para ver quem solta mais informações sobre o caso. Quando se soube da batida entre o Boeing e o Legacy todas as mídias cobriram massivamente. Se foi dado um espaço tão grande a este caso na Folha de S. Paulo, que ocupou todo o caderno Cotidiano do dia, foi porque o jornal tinha medo de perder para a concorrência.

Força ideológica: não há como saber o que moveu o jornalista ideologicamente durante a redação dos textos que foram para o jornal, se houve uma escrita ética ou não. Parece que existe uma intenção de prestar serviço à comunidade sobre como andam as buscas, mas também se percebe um grande apelo emocional.



Vai se utilizar neste ponto o conceito de “ideologia da notícia” que “está estreitamente ligada à natureza globalmente fragmentária da cobertura informativa” (WOLF, 2003, p.216). As páginas D2 e D3 no caderno Cotidiano são histórias de tripulantes dos vôos que se chocaram. São pequenos fragmentos que buscam emocionar quem lê.

A ideologia da notícia está ligada à da informação (que tem como base a história do jornalismo). Ela tem uma espécie de lemas, como o seguinte ditado: “Bad news is good news” (WOLF, 2003, p.215). Isso se dá porque tragédias vendem jornal. As histórias das pessoas que estavam desaparecidas são divididas e exploradas uma a uma. Neste ponto há certo sensacionalismo, pois o acidente é tratado como espetáculo e as pessoas viram personagens.

A espetacularização é apontada por Garcia (2006, p.5):

Malena Contrera alerta também para o efeito oposto a saturação da informação, que gera um tipo de pânico cultural pelo excesso de notícias, mesmo que essas notícias sejam superficiais, fragmentadas e grande parte delas perfeitamente descartáveis. Além disso, como Flusser, a autora aponta a demasiada exploração da imagem que vem ocorrendo e sua espetacularização, com a forte presença de violência nos meios de comunicação e mais especificamente na TV.

A violência e as tragédias devem ser noticiadas na mídia, mas não podem ser usadas, puramente, para atingir o lucro. É óbvio que como empresas capitalistas, os meios de comunicação querem dinheiro, mas devem ter consciência que lidam com informações que mexem com a vida da população. Será que todas as famílias gostariam de ter a vida do parente desaparecido estampado em uma página de jornal?

Força cultural: as notícias se assemelham aos gêneros literários. No caso da colisão entre os aviões, a cobertura vai contar a história de uma grande tragédia. A manchete é o título que dá início ao “livro”: Desastre no ar.

A tragédia na literatura se caracteriza por “personagens ilustres ou heróicos que mostram uma ação elevada ou nobre que suscita terror e piedade, culminando por algum acontecimento funesto” (CORRÊA, 2006, p.1).

Dentro do caderno Cotidiano, têm-se uma coletânea de “contos”. Pequenas histórias, mas que, neste caso, não tem um final feliz. Pegando como exemplo a matéria “Professor só queria voltar cedo para casa”: dois professores que estavam viajando e remararam o vôo de volta para antecipar o reencontro com a família, o que não aconteceu por uma força maior, no caso a queda do avião. Os professores são colocados



como pessoas importantes que estavam fazendo seu trabalho e pela opção por voltarem para a família (ação elevada) terminam mortos.

Força do meio físico (Fmf) e Força dos dispositivos tecnológicos (Fdt): A Folha de São Paulo, como um dos jornais mais influentes do país, tem uma boa aparelhagem tanto de meios físicos quanto do tecnológico para seus profissionais. O que não se pode saber é se há um clima saudável entre os jornalistas.

Em relação, especificamente, aos meios tecnológicos, com certeza, auxiliaram na busca pelas informações. Principalmente, o telefone. Com grande número de pessoas no avião, a ligação deve ter sido muito utilizada pela impossibilidade de falar com todos os parentes das vítimas pessoalmente.

Força histórica (Fh): as notícias evoluem junto com a história. Coisas que não eram pautas há alguns anos atrás ocupam espaço relevante atualmente. É o caso do serviço aéreo.

Todos os jornais mostram diariamente como estão as condições do céu para vôo porque é um serviço utilizado por muitas pessoas, principalmente no eixo Rio-São Paulo. Quando acontece um acidente logo ele é noticiado porque pode deflagrar alguma deficiência do sistema de transportes. Isso aconteceu com o acidente do avião da Gol e o Legacy, pois mais tarde se descobriu que uma das causas da batida foi a existência de falhas na cobertura do espaço aéreo brasileiro.

A força histórica também estava presente na cobertura desse caso na questão tecnológica, pois o Boieng 737 era a versão mais moderna do avião comercial mais vendido do mundo, informação que é apresentada em uma das matérias de capa do caderno Cotidiano.

Considerações finais

Nenhuma notícia é publicada por acaso. As análises podem comprovar essa afirmação. Souza (2002) na conclusão de seu artigo de proposição da teoria unificada diz que por enquanto podemos explicar a produção jornalística com base em critérios teóricos. Somente quando isso não acontecer é que vai ser necessária uma revisão da teoria já criada.

O caso do choque entre o Boeing 737 da Gol e o jato Legacy é um exemplo de que existem critérios para eleição de uma notícia. Todas as forças propostas por Souza interferiram na cobertura do dia 1º de outubro de 2006. O que atrapalha o estudo da publicação é não estar presente na hora da rotina na redação quando houve o acidente. Pois não há como afirmar determinadas coisas, apenas supor.

Em coberturas de acidentes também se percebe que há o risco de cair na espetacularização da tragédia. De fato, o que aconteceu no material analisado. Todas as vidas das pessoas que estavam no choque entre as aeronaves foram exploradas. Os desaparecidos viraram personagens de um show do jornal para vender mais.

As pesquisas em teoria do jornalismo formam um panorama de como funciona a profissão. Portanto, a discussão é necessária para melhorar a imprensa brasileira.

Referências bibliográficas

CORRÊA, C. P. **O trágico e a tragédia, vinculação e escolha**. Salvador: Cogito, 2006.

GARCIA, M. T. **Violência e Medo, elementos extintos no newsmaking do jornalismo público**. 2006

SCHMITT, F. B. **Newsmaking e fotografia: um exemplo das rotinas de produção noticiosa aplicadas ao fazer fotográfico**. Porto Alegre: Revista Famecos, n.9, 1998.

SOUZA, J. P. **Por que as notícias são como são?** Construindo uma teoria da notícia. Portugal: Universidade Fernando Pessoa, 2002.

WOLF, M. **Teorias das comunicações de massa**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.



Anexos



Familiares de passageiros do voo 1907 choram, ontem pela manhã, em Brasília, ao saber que a aeronave havia sido encontrada no Mato Grosso; segundo a Aeronáutica, não há sobreviventes

A gente tem esperança. Mas, sendo realista, sabe que não tem muita chance [de Marilene estar viva] **Ele me ligou dizendo que tinha ganho o prêmio do maior peixe pescado e que estava chegando**
ODAIR BOVI, 58, marido da pesquisadora Marilene Bovi **MARGARETH GLIDI, 35, mulher do empresário Julio Glidi**

DESASTRE NO AR

Chances de sobreviventes no acidente são remotas; mortes podem chegar a 155



3 PERGUNTAS SEM RESPOSTA

- » Por que o Legacy da Embraer voava na mesma altitude do avião da Gol?
- » Por que o controle aéreo não notou que um avião invadiria o espaço de outro?
- » Por que o sensor contra colisão não alertou, aparentemente, os pilotos?

Das operadoras, parentes choram após receber notícia de que o voo da Gol foi encontrado acidentado, com 157 vítimas, e o motor da história da aviação brasileira

*** Equipes de resgate ainda não tiveram 'acesso total' ao local; índios vão ajudar nas buscas** *** Parentes reclamam de falta de informação e lotam os aeroportos em todo o país**

DA VISUAL DE BRASÍLIA, OARTEPORTUGAL/ALCA, OARTEPORTUGAL/ALCA

São remotas as chances de haver sobreviventes entre os 149 passageiros e o tripulante que estavam no voo 1907 da Gol que caiu ontem no norte do Mato Grosso.

O Boeing 737-800 saiu de Manaus rumo a Brasília e caiu após ter se chocado no ar com um jato executivo Legacy, fabricado pela Embraer, no destino final do voo era o Rio de Janeiro. O Legacy, com sete pessoas a bordo, conseguiu pousar na base aérea de Cachimbo, no sul do Pará.

A FAB (Força Aérea Brasileira) e a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) informaram em uma tumultuada entrevista coletiva que não seria possível

porque as equipes de resgate não tiveram "acesso total" ao local do desastre.

As chances de haver sobreviventes, porém, são pequenas", de acordo com o brigadeiro Antônio Gomes Leite Filho, representante da FAB.

Se forem confirmadas as 155 mortes, será o maior acidente aéreo da história brasileira. Até agora, o acidente com maior número de mortes (137) ocorreu em 1982, quando um avião da Vasp caiu no Ceará.

Os destroços do Boeing foram localizados ontem pela manhã na fazenda Jarimá, no norte de Mato Grosso, na região do sítio Xingu. A Infraero (empresa estatal que cuida dos aeroportos) informou que há indícios de que o avião caiu praticamente na vertical, a mais de 400 km/h, até o seu nariz se

Por causa da mata fechada, a equipe de resgate da FAB (Força Aérea Brasileira) só conseguiu descer no local às 13h30 de ontem, quase 21 horas após o horário estimado do acidente. Com a dificuldade de atravessar a mata a pé, dois militares foram lançados de pára-quedas no local para orientar a busca. Índios caiapós que vivem próximos às áreas também ajudam na busca de sobreviventes.

Durante todo o dia de ontem,

havia boatos de que havia sobreviventes. Familiares das vítimas lotaram aeroportos do país e reclamaram da falta de informações da Gol.

A remoção de corpos deve começar hoje pela manhã. O IML (Instituto Médico Legal) de Brasília deverá ser o destino dos corpos para identificação.

A causa do acidente ainda é um mistério. Os sete ocupantes do Legacy, todos norte-americanos, permaneciam incommunicáveis ontem, e o teor do depoimento dos dois pilotos a Aeronáutica não havia sido divulgado. A investigação sobre as circunstâncias do acidente pode durar até seis meses.

O acidente ocorreu a 37 mil pés (11.200 metros). Teoricamente, o jato Legacy deveria estar nesta rota com destino aos EUA, e o da Gol, 300 metros abaixo — a 36 mil pés. As rotas

funcionam como pistas no céu, com "faixas" de ida e vinda com alturas diferentes.

A Anac não confirmou que houve uma colisão entre os dois aviões. Mesmo reiterando que conclusões definitivas só serão possíveis depois da investigação, uma nota da agência afirmou: "Informamos que qualquer informação sobre a colisão entre as duas aeronaves é mera especulação".

Foram criados dois "gabinetes de gerenciamento de crise", um em Brasília e outro na Serra do Cachimbo, no sul do Pará.

Foi o primeiro acidente com vítimas envolvendo o modelo 800 do Boeing-737, a versão mais moderna do avião comercial mais vendido do mundo.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva divulgou nota lamentando as mortes e decretou três dias de luto nacional.



Avião Boeing 737-800 da Gol, que caiu em mata no MT

VÔO 1907

A gente tem esperança. Mas, sendo realista, sabe que não tem muita chance. É muito difícil [escapar].
 (Odarir Bovi, marido de Marlene Bovi, que estava no voo)

VÍTIMAS

Professor só queria voltar cedo para sua casa

Pesquisadora de SP e professor do RS remarcaram voo para voltar antes

Programador de Curitiba que estava trabalhando em Manaus comemorava fato de que seria transferido para a capital paraense

RICARDO GALLO DA REPORTAGEM LOCAL

O voo 1907 da Gol encontrou no menos dois passageiros por acaso. A pesquisadora Marlene Bovi, de Campinas (interior de São Paulo), e o professor Hugo Otto Beyer, de Porto Alegre (RS), não deveriam estar no Boeing 737-800 que caiu no Mato Grosso. A mãe e o pai remarcaram a passagem para voltar antes para casa.

Hugo, 45, professor de educação da UFPA (Universidade Federal do Rio Grande do Sul), pretendia simplesmente chegar cedo. Ele ministrou um curso na área de educação na capital do Amazonas, Marilene, 38, mãe de dois filhos, queria chegar a tempo para coordenar a seleção de um curso no IAC (Instituto Agrônomo de Campinas). Ela participava de uma banca em Manaus.

"Ela iria voltar no voo que caiu às 19h de sábado, em voo de outra companhia, acho que da TAM, mas desmarcou", afirmou Odair, com quem Marlene e sua casa há 32 anos. Ele estranhou quando o telefone de casa não tocou, às 18h de antecedente — a pesquisadora disse que ligaria assim que dessembarcasse em Brasília. "Ligou no celular e ela não atendeu. Ai vi a notícia pela CNN e fiquei preocupado", disse.

"A preocupação virou medo, e

QUEM ESTAVA NO VÔO DA GOL

Perfil de alguns passageiros que voavam no Boeing 737-800

A Adair Rodrigues Agamenon Araújo Alexandre Santos Ana Claudia Brito Ana Silva André Fontoura Andreas Kowalski, 40 Anelisa Leite Antônia Oliveira Antonio Armino Antonio Mattos Antonio Pessoa Antonio Rodrigues Abia Rezende Augusto Mendes	B Carles Cruz Carlos Souza Junior Charles Oliveira Claudimaria Rosa Claudio Cardoso Claudio da Rocha	C Danielle Lira Daniela Silva Domingo Prado Douglas Hancock	D Eduardo Souza Erika Azeiteiro Déia Freitinho Eliane Costa Emanuel Santos Enio de Oliveira Ephraim Bortolotto Estevão Lucas "Eduardo Lima" Espinoza Lespaves, 50	F Fabiana Cavalcanti Felipe Silva Francielle Rezende Francisco Cavalcante Francisco de Paula Ladeira	G Gilelei Costa Gisela Almeida Gleice Mariani Gustavo Caberizo	H Hamilton Vianna Hellen Garcia Helo Godoy Henrique Barbosa Hendrickson Viana Hugo Beyer, 45	I Inêde Maravais Isamar Reginaldo Ivan Copat, 38 Izabela Melo	J Janine Padilha Joana Darc Joana Ignacio João Antonio Calandrelli João Esai Ramos João Leal Josias Adair Jose Bonato Jose Trindade Josiane Falcão, 29 Jusselinda Costa Julio Gualdi Julio Mendes Juvêncio Silva	K Karl's Nassis	L Kella Bressan Kelson Branco Laisvalter Mala Lazá Gonçalves Sobrinho Leonardo Alves Lourdes Franco Lusana Freire, 23 Lucas Lemos Luiz Bonarossi, 33 Luiz Carvalho Luiz Custódio Luiz Roberto Benedito Luiz Santos	M Marcelo Azevedo Marcelo Ferreira Marcelo Lopes Marcelo Lopes Marcelo Pádua Lopes Marcelo Ribeiro Torres Marcelo Oliveira Maria Auxiliadora Macena Maria das Graças Rickly Maria José Rodrigues Márcia Favoretti Maria T. Benedito, 44 Maria Valéria Cruz Marta Zilda Masi Marilene Bovi, 38 Marina Mendes Marino Lierias Marli Matos, 48 Mário Sávio Marlon Machado Maurício Romário Micheli Bandeira Mozart Sant'Anna junior	N Nelson Colagnoni Nilo Dória Dória	O Ogla Marcelo Oscar de Jesus Osman Maia, 50 Otto Bernardo Azevedo	P Patricia Moreira Paulo Cesar Felipe Paulo Santos Pedro Henrique Garcia Pedro Pinheiro Pinho Siguel, 38	Q Quezia Moreira	R Rafael Barreto Rayssa Nairani Regina Gomes Ricardo Radtska, 49 Ricardo Souza Ricardo Turris Rodrigo Silva Rolf Gustavo Ronaldino Nogueira Rozelvo Miranda, 29 Rosana Magalhães Rossana Cavalcanti Ruth de Jesus	S Salustiano Riche Samantha Xavier Silvia Divina Silvia Divina	T Thailla Lima Thiago Estanislau, 31	V Valdimir Roberto Barbosa Valdemiro Machado Vanderlei Oliveira Vanessa Coll Viviane Carnevali	W Walter Pimentel
---	---	--	---	--	---	---	--	---	---------------------------	--	---	---	--	--	----------------------------	---	---	--	---	-----------------------------

HISTÓRIAS

MARIA TEREZINHA, CONSULTORA
 A consultora de recursos humanos Maria Terezinha Benjamin, 64, do Rio de Janeiro, estava em mais um dos cursos que ministra pela Brasil. Na manhã de antecedente, ela ligou para a família para avisar que chegaria às 19h no Rio. Não chegou. Duas horas depois, sem contato com a mãe e sabendo do acidente no voo Manaus-Brasília, os filhos passaram a ligar no celular da consultora. À 1h o telefone parou de funcionar.

JOSIANE, ANALISTA DE SISTEMAS
 A analista de sistemas Josiane Falcão, 29, casada e com filho, é de Manaus. Ela é coordenadora de teste de alta tecnologia da Quality Software Ltda., com unidades em Manaus, Rio de Janeiro e São Paulo. A informação de que ela estava no voo 1907 foi confirmada por um funcionário da empresa no Rio. Em sua página de Orkut, ela se apresenta como "a mãe do João Paulo".

LUANA, ADMINISTRADORA
 A consultora Luana Freire, 25, solteira, mora em São Gonçalo (RJ) com os pais e a irmã de 27 anos. Formada em administração de empresas, estava em Manaus a trabalho para uma empresa multinacional. Luana faz auditoria externa. "Estou bastante apreensiva. Não dormi. Sabe que ela está no Rio [Manaus] ontem à tarde", falou Daniel Maciel, 27, amigo de Luana. "Ela gosta muito de viajar. Nunca teve medo. Os pais dela tiveram de ser resgatados", disse a amiga.

acidente. A preocupação não conseguiu falar com familiares do professor, doutor pela Universidade de Hamburgo e com pós-doutorado em Educação Especial pela universidade de Dortmund (Alemanha).

Volta para casa
 A queda do 737-800 da Gol interrompeu também os planos de Luiz Bonarossi, curtiador de 33 anos, solteiro, que nos últimos dias andava feliz programador do ABN Amro em Manaus, conseguiu, após um ano, a transferência para Curitiba (PR). "Ele vinha de vez em quando, mas agora virou definitivo", afirmou o pai, Luiz Carlos Bonarossi, voz de desânimo. A sexta-feira era, segundo o pai, o último dia de Bonarossi Filho, torcedor fanático do Coritiba, em Manaus.



Dos 14 capixabas do voo, 13 estavam em excursão de pesca

MARQUIO DOS ANJOS
 DA REPORTAGEM LOCAL

Quando arrombou a mala de Julio Gualdi, Marquinho, sua mulher, deixou de "surpreender uma foto da família no aniversário de 39 anos dele."

"Era uma foto de 11 de julho, quando o Brasil jogou na Copa. Estávamos eu, ele, as crianças. Deixei só para não esquecer da gente", disse a psicóloga, 38, mãe de Victor, 18, e Hanna, 11.

O empresário é um dos 13 capixabas que voltavam de uma excursão de pesca no rio Madeirinha (a cem milhas de Manaus), organizada pela Pantanal Turismo, de propriedade de Paulo Falcão, 45, 58h, 21h, 19h.

também estava no voo. Apenas a auditoria ambiental D'Heberta Bortolotto não era da excursão, dentro os 14 naturais do Espírito Santo — viajou a trabalho.

No grupo, dez eram velhos amigos, que se encontravam na Associação Sul-Capixabas de Golães. Gente como Luiz Albano Custódio, 68, dentista aposentado, e seu amigo de infância, Fausto Lespaves, ex-funcionário do banco do Brasil, também aposentado. Vinjavam frequentemente para pescas esportivas.

Também fazia parte do grupo Marlon Machado, secretário de serviços urbanos de Cachoeira, e o ex-juiz BRUNO GARSCHAGEN, de Curitiba.

F Fabiana Cavalcanti Felipe Silva Francielle Rezende Francisco Cavalcante Francisco Chagas Loula Francisco Karis Francisco Garcia Francisco Harid Francisco Oliveira Frederico Michel	G Gilelei Costa Gisela Almeida Gleice Mariani Gustavo Caberizo	H Hamilton Vianna Hellen Garcia Helo Godoy Henrique Barbosa Hendrickson Viana Hugo Beyer, 45	I Inêde Maravais Isamar Reginaldo Ivan Copat, 38 Izabela Melo	J Janine Padilha Joana Darc Joana Ignacio João Antonio Calandrelli João Esai Ramos João Leal Josias Adair Jose Bonato Jose Trindade Josiane Falcão, 29 Jusselinda Costa Julio Gualdi Julio Mendes Juvêncio Silva	K Karl's Nassis	L Kella Bressan Kelson Branco Laisvalter Mala Lazá Gonçalves Sobrinho Leonardo Alves Lourdes Franco Lusana Freire, 23 Lucas Lemos Luiz Bonarossi, 33 Luiz Carvalho Luiz Custódio Luiz Roberto Benedito Luiz Santos	M Marcelo Azevedo Marcelo Ferreira Marcelo Lopes Marcelo Lopes Marcelo Pádua Lopes Marcelo Ribeiro Torres Marcelo Oliveira Maria Auxiliadora Macena Maria das Graças Rickly Maria José Rodrigues Márcia Favoretti Maria T. Benedito, 44 Maria Valéria Cruz Marta Zilda Masi Marilene Bovi, 38 Marina Mendes Marino Lierias Marli Matos, 48 Mário Sávio Marlon Machado Maurício Romário Micheli Bandeira Mozart Sant'Anna junior	N Nelson Colagnoni Nilo Dória Dória	O Ogla Marcelo Oscar de Jesus Osman Maia, 50 Otto Bernardo Azevedo	P Patricia Moreira Paulo Cesar Felipe Paulo Santos Pedro Henrique Garcia Pedro Pinheiro Pinho Siguel, 38	Q Quezia Moreira	R Rafael Barreto Rayssa Nairani Regina Gomes Ricardo Radtska, 49 Ricardo Souza Ricardo Turris Rodrigo Silva Rolf Gustavo Ronaldino Nogueira Rozelvo Miranda, 29 Rosana Magalhães Rossana Cavalcanti Ruth de Jesus	S Salustiano Riche Samantha Xavier Silvia Divina Silvia Divina	T Thailla Lima Thiago Estanislau, 31	V Valdimir Roberto Barbosa Valdemiro Machado Vanderlei Oliveira Vanessa Coll Viviane Carnevali	W Walter Pimentel
---	---	--	--	---	---------------------------	--	---	---	--	--	----------------------------	---	---	--	---	-----------------------------

Maciel, 27, amigo de Luana. "Ela gosta muito de viajar. Nunca teve medo. Os pais dela tiveram de ser resgatados", disse a amiga.

MARIA VALÉRIA E NILO DÓRIA, DA OSWALDO CRUZ
 Dois funcionários da Fundação Oswaldo Cruz (FioCruz) estavam no voo 1907: Maria Valéria Cruz e Nilo Dória Dória. Eles passaram a semana trabalhando em Manaus. Segundo a assessora da Fundação, os dois davam consultoria a um laboratório da Secretaria de Saúde do Amazonas. Dória é especialista e em hemodialis. Maria cuida da área de qualidade total. Eles trabalham no INCCS (Instituto Nacional de Controle de Qualidade em Saúde), órgão de referência nacional para as questões tecnológicas. "Há uma indignação silenciosa dos familiares dos passageiros pela ausência de informações", disse André Ceval, diretor da FioCruz, que passou o dia no aeroporto do Galeão.

OSMAN E FRANCISCO, DA RADIOBRÁS
 Os funcionários da Rádio Brás Osman de Oliveira Melo, 50, e Francisco Alves de Oliveira, 48, retornavam de uma viagem a Tabatinga, no Amazonas. Eles trabalhavam na instalação e manutenção do transmissor de 10 quilowatts da Rádio Mesorregional do Alto Solimões, que funciona ativamente em fase experimental. Os dois funcionários são casados — Melo tem dois filhos e Oliveira possui três — e trabalham desde a década de 80 na RadioBrás.

RICARDO, AGRÔNOMO
 O agrônomo Ricardo Turris, especialista em Floresta de Proteção Ambiental, viajou frequentemente para Manaus para acompanhar um projeto-piloto de proteção de florestas tropicais. Ele trabalha em Floresta e Meio Ambiente para a universidade de Yale (EUA), trabalhou durante cinco anos no Instituto Homem e Meio Ambiente da Amazônia. O Banco Mundial confirmou que ele estava no voo.



FOLHA DE S. PAULO DOMINGO, 1º DE OUTUBRO DE 2006 1,7

VÔO 1907

Ainda é muito cedo para se falar sobre o que aconteceu. Mas podemos afirmar que a tripulação é muito experiente, a começar pelo piloto

(Graciela Baggio, presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas)

Funcionários da Gol, no aeroporto do Rio, aguardam informações sobre a queda do avião, que tinha a cabine como de um, e que levava seis tripulantes a bordo, além dos 149 passageiros

TRIPULAÇÃO

Piloto do Boeing tinha 26 anos de profissão

Sindicato dos aeronautas afirma que tripulação do voo que caiu no Mato Grosso era experiente; piloto deixa dois filhos

"Você olhava para ele, e ele estava sempre rindo. Sorria o tempo todo. Para ele, não tinha dia ruim", afirmou amigo de profissão

começar pelo piloto", afirmou a presidente do sindicato, Graciela Baggio.

Casado, pai de dois filhos, Chaves Junior é piloto desde 1980. Natural de Uberlândia (MG), ele cresceu em Brasília.

...dava seus colegas para se reunirem no aeroclube de Brasília.

Marcelo Bona, 46, diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas, é amigo de Chaves Junior desde a adolescência. "Morávamos na mesma quadra. Ele

...quem tem mais tempo de empresa. Ele entrou na Gol em janeiro de 2000, seguindo a crua paulista aérea.

A comissária Sandra do Silva Martins está na empresa desde outubro de 2004 e o comissário

...tinha dia ruim", afirmou amigo de profissão

GILMAR PENTEADO
CLAUDIA COLUCCI
DA REPORTEAGEM LOCAL

O piloto Decio Chaves Junior, 44, comandante do Boeing 737-900 da Gol que caiu ontem no Mato Grosso, tem 15 mil horas de voo. Descrito por colegas como bem-humorado e extrovertido, ele é piloto há mais de 20 anos e se tornou instrutor na companhia.

Segundo o Sindicato Nacional dos Aeronautas, a tripulação do voo 1907 era muito experiente. Chaves Junior é descrito por colegas como um profissional detalhista e dedicado.

"Atada e muito cedo para se falar sobre o que aconteceu. Mas podemos afirmar que a tripulação é muito experiente, a

Chaves Junior é piloto desde 1980. Natural de Uberlândia (MG), ele cresceu em Brasília, onde entrou para a aeroclube local e se tornou piloto de taxi aéreo no Distrito Federal. Foi depois piloto da Transbrasil por mais de 20 anos.

Em outubro de 2001, com os problemas financeiros da sua antiga companhia, entrou para a Gol. Vrou instrutor por causa de sua experiência, segundo a companhia. Das 15 mil horas de voo, 4.000 são de Boeing 737.

"Você olhava para ele, e ele estava sempre rindo. Sorria o tempo todo. Para ele, não tinha dia ruim", afirmou o comissário João Henrique do Silva, o Henrique Junior, 49, colega de Chaves Junior na Transbrasil por mais de 20 anos. "Ele era uma profissional extremamente competente."

Henrique Junior viu o piloto

Comissário Merivan, que estava na tripulação do Boeing 737-900

pela última vez há quatro meses. "Fui fazer uma viagem como passageiro e, por coincidência, descobri que ele era o piloto. Falamos da Transbrasil. Ele se preocupava se os seus antigos colegas conseguiram se recolocar no trabalho", afirmou.

Segundo Henrique Junior, Chaves Junior sempre convi-

...nistas, e amigo de Chaves Junior desde a adolescência. "Morávamos na mesma quadra. Ele sempre foi uma apaixonado pela aviação", lembra Bona.

"É um profissional extremamente competente e aplicado. Sabia o que estava fazendo", disse Bona, que chorou ao falar do amigo. "Essa fatalidade tirou o chão de nossos pés", disse o que encontrou Charles Junior pela última vez há um ano.

voo e outro. Ele é uma das pessoas extrovertidas que eu conheço."

Experiência

O co-piloto Thiago Jordão Cruso, 29, exerce essa função desde 1999. Tem mais de 4.000 horas de voo.

A comissária Benata Souza Fernandes é, da tripulação, a

Martins está na empresa desde outubro de 2004 e o comissário Rodrigo de Paula Lima, desde setembro do ano passado. O também comissário Nerisvan Dackson Camato da Silva é o que tem mesmo tempo de companhia: entrou para a Gol em fevereiro passado.

O Sindicato Nacional dos Aeronautas vai criar uma comissão para acompanhar as investigações sobre o acidente. "Não dá para falar em qualquer hipótese antes de examinar a aeronave", afirmou Graciela Baggio.

Segundo ela, o fato de as duas aeronaves envolvidas no acidente serem novas não descarta a possibilidade de falta nos equipamentos. "Como dois aviões podem se chocar no céu com toda essa tecnologia que nós temos? Essa é uma pergunta que deve ser respondida".

acervo

Wellington Pipolotes desistiu de voar na última hora; seu pai sobreviveu a acidente em 1972

...do acidente do voo 1907, em 1972, quando ele tinha 35 anos. Ele teve fraturas nas costelas.

Consultor de empresas desmarcou voo por excesso de escalas

JOSÉ EDUARDO RONDON
DA AGÊNCIA FOLHA
EDUARDO OLIVEIRA
DA AGENCIA FOLHA

O consultor de empresa Wellington Pipolotes, 37, morador de Belém (PA), escapou de estar entre as vítimas do voo 1907 da Gol horas antes do embarque. Em menos de três anos foi a segunda desistência de voar em um avião envolvido em acidente.

Em Manaus na sexta-feira, ele contou que chegou a fazer a reserva no voo da Gol. "Estava com a passagem marcada de Manaus a Belém. Pelo excesso de escalas, resolvi mudar para o voo que partia no sábado de manhã."

Segundo ele, assim que as notícias do desaparecimento da aeronave começaram a surgir, familiares e amigos lhe telefonaram.

Pipolotes ficou sabendo do

desaparecimento da aeronave quando estava em um hotel na capital do Amazonas. Em 2004, o consultor voaria em uma aeronave da empresa Rico, que caiu e matou 83 pessoas na região de Manaus.

O pai do consultor, que morreu neste ano com 69 anos, também escapou da morte após acidente com a aeronave em que viajava no Pará, quando tinha 35 anos. Ele teve fraturas nas costelas.

PASSAGEIROS DO LEGACY

Voo transportava 7 estrangeiros

- >> **Pilotos**
Joseph Lepour e Jan Palladino
- >> **Empresário**
David Rimmer
- >> **Jornalistas do "New York Times"**
Henry Yandell
Joe Sharkey
- >> **Outros**
Raif Nichielli
David Bachman

Dois jornalistas do New York Times voavam no Legacy

DA SUCCURSAL DE BRASÍLIA
DE NOVA YORK

Embora o ministro da Defesa Waldir Pires tenha falado em quatro norte-americanos e um brasileiro entre os ocupantes do Legacy, as informações disponíveis no governo dos Estados Unidos afirmam que era sete os passageiros na aeronave – todos cidadãos norte-americanos.

São eles um executivo da Excel Air, que comprou o ja-

no da Embraer, chamado David Rimmer, os pilotos Joseph Lepour e Jan Palladino, dois jornalistas do "The New York Times", Henry Yandell e Joe Sharkey, além de outros dois ocidentais, Raif Nichielli e David Bachman.

Todos ficaram retidos para depoimentos na base do Cachimbo e seriam levados para Caliana para depoimentos.

Diane McNulty, porta-voz do "New York Times", afirmou que o repórter Sharkey estava no Brasil para apurar reportagem sobre aviação corporativa. Ele teria relatado ao jornal que o "jato havia se estabilizado após uma aparente colisão com outra aeronave e conseguiu pousar numa base aérea do Pará".

Sharkey cobre economia para o "NYT" e já foi editor-assistente de política do "Wall Street Journal" e repórter do "The Philadelphia Inquirer".

VÔO 1907

Se estão abrindo espaço para helicópteros, é porque sabem o que está acontecendo. Se estão mortos, se tem feridos, se há corpos, afirmem, pra gente se preparar. (Bruno Maciel, à espera de notícias sobre o acidente)



Parentes de vítimas do acidente com o Boeing se emocionam com as notícias em Manaus



Familiar aguarda por informações no Aeroporto Internacional Tom Jobim, no Rio de Janeiro

Famílias criticam Gol por falta de informes

Sem informações da empresa, parentes em hotel de Brasília souberam do desfecho trágico do acidente por rádio de jornalista

Desesperados com a falta de informação, familiares foram até os repórteres para pedir ajuda e tornar público o seu protesto

PEDRO DIAS LEITE
HUMBERTO MEDEIRA
DA AGÊNCIA DE BRASÍLIA

Após um dia inteiro em um hotel de Brasília à espera de informações, os parentes e amigos dos passageiros do voo 1907 da Gol souberam da pior forma possível do desfecho trágico. Quando se reuniram na frente do hotel para cobrar o que estava acontecendo, um rádio de uma jornalista de TV, ligado à



Parentes dos passageiros do voo 1907 da Gol, em Brasília, recebem a notícia que destróis do avião foram encontrados em MT

de empresa imutáveis, morador de Brasília, o biotecnólogo passou a semana em Manaus para montar um equipamento. "Ele já estava no aeroporto, voltando, e disse que estava com saudade", contou o pai, sobre a conversa que teve com o filho pouco antes do embarque. "Ele é católico, praticante, deve estar ajudando as pessoas. É isso que dá confiança para a gente. Daqui a pouco vou dar um abraço nele", torce Gilson, por volta do meio-dia.

Fortunões, os parentes e amigos dos passageiros do voo 1907 da Gol souberam da pior forma possível do desfecho trágico. Quando se reuniram na frente do hotel para cobrar o que estava acontecendo, um rádio de uma jornalista de TV, ligado à



Parentes dos passageiros do voo 1907 da Gol, em Brasília, recebem a notícia que destróis do avião foram encontrados em MT

Por volta do meio-dia. Pela manhã, a relação dos parentes com a Gol era dubia. A empresa colocou cinco psicólogos e uma pessoa para passar informações, mas nem todos estavam satisfeitos. "Fiquei na dúvida pela TV Globo. Não ficamos no aeroporto de Viracopos e a Gol não deu uma informação concreta", disse Maria Inês Siqueira, professora, mãe de Plínio Siqueira Júnior, presidente da Bombardier em Campinas, segundo ela.

Pouco antes, os passageiros tinham saído de seu refúgio dentro do hotel, onde ficaram reclusos a maior parte do dia. Desesperados com a falta de informação, foram aos repórteres pedir ajuda. Convocaram a imprensa que estava plantão na portaria do hotel para tornar público o seu protesto.

"Eles estão se comendo, não sei se é por causa da eleição", disse Manoel da Cunha, 40. O marido de Cunha, Agamenon Araújo, 40, estava no voo. "Temos conforto, mas é a angústia", segundo ele, as únicas informações disponíveis eram do noticiário de TV.

"Se eles estão abrindo espaço para helicópteros, é porque eles sabem o que está acontecendo. Se estão mortos, se tem feridos, se há corpos, afirmem, pra gente saber, pra gente se preparar", disse Bruno Maciel, 24, à espera de notícias sobre sua mãe, Ana Silva, secretária-junta de Saúde de Boa Vista. Ela ia

passar apenas 24 horas em Brasília, para ver o filho, que fez aniversário no domingo, e depois seguiria para Recife, onde mora a família.

durante toda a manhã a sensação entre amigos e parentes era de que a única coisa a fazer era esperar. E torcer. "A noite foi horrível. Como é que você consegue dormir sem notícias do seu marido?", disse Susely Alves, 30, casada há 12 anos com Ronivan Alves, 29, pai de três filhos de 12, 7 e 4 anos.

Tensos, passageiros fazem primeiro trajeto do voo 1907 e lamentam mortes

SÉNTIA MACIEL
COLABORADORA PARA A AGÊNCIA FOLHA EM MANAUS

Tenso, indiferença e tranquilidade foram algumas das sensações vividas nas expressões de muitos passageiros que na tarde de ontem estavam no saguão do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, em Manaus (AM), para embarcar no voo 1907 da Gol que faria o mesmo percurso da aeronave acidentada, na sexta.

Uma chuva fina caiu em São Paulo na manhã de ontem quando a aposentada Mirtes Uchoa, 79, chegou ao aeroporto de Congonhas (zona sul de São Paulo). Ela estava tensa: embarcaria dali a poucos minutos, no primeiro voo rumo a Manaus após o acidente com o Boeing 737-800 da Gol.

que aconteceu em Brasília, com um avião da Gol, mas não me interessei em saber de outros detalhes", disse.

'Não tem jeito, tenho de viajar', afirma passageira, ao embarcar para Manaus

GABRIEL PORTAGAL

Uma chuva fina caiu em São Paulo na manhã de ontem quando a aposentada Mirtes Uchoa, 79, chegou ao aeroporto de Congonhas (zona sul de São Paulo). Ela estava tensa: embarcaria dali a poucos minutos, no primeiro voo rumo a Manaus após o acidente com o Boeing 737-800 da Gol.

Manaus após três meses fora. Ficou dois meses em Salvador, na casa de uma irmã, e o terceiro em São Paulo, também em companhia de familiares. O que sobre o acidente da aeronave da Gol aconteceu a noite, pela tarde, e a caminho do aeroporto, pelo rádio.

de Congonhas estava movimentado no início da manhã de ontem. Como sempre. Não houve queda de movimento, segundo funcionários curados pela reportagem, embora os passageiros demonstrassem um misto de medo, ansiedade e curiosidade ao tratar da queda do Boeing 737-800.