

O “Segundo olho” do repórter: o papel dos motoristas na produção da notícia¹

■
¹ Este artigo, com algumas adaptações, foi apresentado no GT Estudos de Jornalismo do XXI Encontro da Compós, na UFJF (Juiz de Fora), em junho de 2012.

Sylvia Debossan Moretzsohn

RESUMO

Este artigo traz à luz a importância do trabalho de uma categoria profissional que sempre ficou na sombra e está agora em vias de extinção, na era da Internet: o motorista de reportagem. Procura demonstrar a relevância de sua atuação na produção da notícia, tanto na sua tarefa mais elementar ao volante como no próprio processo de apuração e em várias outras formas de colaboração. Assim, busca oferecer elementos para enriquecer a história do jornalismo no Brasil e expõe, ainda que brevemente, as transformações na produção da notícia, com a adoção da tecnologia digital e a progressiva redução da reportagem de rua.

PALAVRAS-CHAVE: Motorista de reportagem. Produção da notícia. História do jornalismo.

1 Introdução

Pesquisas empíricas sobre o processo de produção de notícias são ainda raras no Brasil e, quando existem, restringem-se ao ambiente das redações de jornal: os constrangimentos impostos pelas rotinas e pela hierarquia entre os profissionais, o estabelecimento dos critérios de noticiabilidade e as prioridades editoriais – com escassa atenção à orientação ideológica das empresas –, a relação com as fontes, o papel das assessorias de imprensa na definição das pautas, etc². É como se o “mundo dos jornalistas” se resumisse a esse ambiente. Uma perspectiva mais abrangente, porém, não poderia deixar de incluir nesse mundo o pessoal da garagem, e é curioso que tampouco jornalistas que narram suas trajetórias em livros deem importância a esses seus companheiros de trabalho³.

Este artigo é uma tentativa de sintetizar a pesquisa que realizei, entre março e agosto de 2011, com jornalistas e motoristas das principais empresas jornalísticas do Rio de Janeiro⁴, empenhada em averiguar o alcance dessa perspectiva ampliada. O entusiasmo com que repórteres e fotógrafos, alguns veteranos e já aposentados, reagiram ao saberem do projeto foi o primeiro indicador de que ali se encontrava um campo fértil a ser explorado. A riqueza dos depoimentos obtidos viria a comprovar essa hipótese e a demonstrar que a qualificação de um motorista de reportagem vai muito além da habilidade ao volante, embora, também nesse aspecto, como se verá, haja particularidades que os distinguem dos demais.

Em geral alegres e muito falantes, os motoristas divertiram-se durante as entrevistas, enaltecendo os repórteres que eram “parceiros” e criticando os eternamente mal-humorados, que derrubavam pauta. Empolgados, contaram a própria participação no desenrolar das reportagens. A forma como se referiam a elas não deixava dúvidas sobre o sentido coletivo do trabalho: “a **nossa** matéria”. Reconheciam-se nela quando saía publicada no dia seguinte e, da mesma forma, sofriam se levavam furo. A prática diária os levava a desenvolver, intuitivamente, a percepção do que poderia ser notícia, portanto a sugerir pautas, tomar a iniciativa de tirar fotos, passar *flashes* para a redação durante uma cobertura ou ajudar na apuração. Daí a definição de Francisco Aleixo, um dos entrevistados: “o motorista é o segundo olho do repórter” (informação verbal)⁵. Às vezes, até o primeiro, como nos casos em que alertavam os colegas de equipe para fatos que lhes haviam passado despercebidos e que, eventualmente, seriam um furo de reportagem.

² Por exemplo, Ribeiro (1994), Vizeu (2005), Mello (2009).

³ Breve exceção é a menção que José Maria Mayrink (2002, p. 191) faz em seu *Vida de repórter* a Sebastião Ferreira da Silva, o Ferreirinha, da sucursal do *Jornal do Brasil* em São Paulo. Entretanto, sua afirmação de que são raros os motoristas que “[...] entram no espírito da cobertura e se tornam verdadeiros repórteres auxiliares [...]” contraria frontalmente os relatos obtidos durante a pesquisa.

⁴ O projeto *O Jornalismo além dos jornalistas: o papel dos motoristas de redação na produção da reportagem* foi vencedor da segunda edição do programa *Folha Memória*, com financiamento da Pfizer. Foram entrevistados 27 jornalistas (repórteres, editores, fotógrafos) e 22 motoristas, além dos responsáveis pelo setor de transportes do *Infoglobo* e de *O Dia*.

⁵ Depoimento de Francisco Aleixo à autora, em sua casa, no bairro de Bangu, Rio de Janeiro, em 14 de abril de 2011.

2 Metodologia

O primeiro passo para a realização da pesquisa foi selecionar um grupo de jornalistas que, por sua experiência, pudessem refletir sobre as transformações pelas quais a profissão vem passando e dar seu testemunho sobre o trabalho dos motoristas com os quais conviveram ou ainda convivem, além de indicarem o contato dos que teriam boas histórias para contar. A maioria das entrevistas foi presencial. Alguns, diante da impossibilidade do contato pessoal, enviaram suas contribuições por *e-mail*.

Com os motoristas, foram longas conversas, quase todas de pelo menos uma hora, de forma a deixá-los à vontade para falar sobre suas trajetórias e lembrarem-se de episódios relevantes em suas carreiras. No caso dos aposentados, as entrevistas foram realizadas em suas próprias casas, o que favoreceu o contato informal e permitiu a observação de detalhes de ambiente. No caso dos profissionais da ativa, considerando o ritmo diário de trabalho, esses encontros tiveram de ser marcados nas próprias empresas, em geral ao fim do expediente. O universo foi o mais amplo possível e abrangeu funcionários do antigo *Jornal do Brasil*, de *O Globo*, do *Extra*, de *O Dia* e da sucursal da *Folha de S.Paulo*: uma parte de aposentados, outra de profissionais da ativa, alguns deles com carteira assinada, outros terceirizados. A perspectiva inicial era restringir as entrevistas ao pessoal de jornal impresso, mas o desenvolvimento da pesquisa conduziu à flexibilização desses limites, estendendo-se também ao pessoal de rádio e de portais na internet. O trabalho não se ocupou do telejornalismo, mas indica a situação especial de quem conduz os carros de reportagem nessa área: normalmente, trata-se de auxiliares de câmera que têm também a função de dirigir⁶.

O fato de ter sido repórter, embora em época já relativamente distante – foram cerca de nove anos, ao longo da década de 1980, principalmente em *O Globo* e no *Jornal do Brasil* –, contribuiu para minha familiaridade com o tema, embora tenha exigido um cuidado especial na realização das entrevistas, para evitar prejulgamentos, mas, ao mesmo tempo, não escamotear o papel de entrevistadora que, além de pesquisar sistematicamente a práxis jornalística como professora na área, viveu o cotidiano das redações e mantém contato com alguns profissionais, inclusive alunos e ex-alunos que ingressam no mercado de trabalho.

O trabalho associou as orientações elementares da história oral – um conjunto sistemático, diversificado e articulado de depoimentos gravados em torno de um tema – (CAMARGO apud ALBERTI, 2005, p. 12) e das histórias de vida, que refletem a existência de seres humanos concretos na sua prática de trabalho diária (CHAUI apud BOSI, 1983, p. xxv). Porém,

■
⁶ Essa dupla função ganhou publicidade durante as manifestações de protesto e pesar pela morte do cinegrafista Gelson Domingos, da Rede Bandeirantes, durante uma operação policial numa favela na Zona Oeste do Rio de Janeiro, em 6 de novembro de 2011. O episódio provocou uma série de críticas sobre as condições de segurança para o trabalho de reportagem em confrontos armados, com ênfase sobre a precariedade dos coletes à prova de balas.

diferentemente do que faz Ecléa Bosi (1983, p. 1), que, em sua obra *Lembranças de velhos*, não se preocupa com a veracidade dos narradores, porque o que lhe interessa é o que foi lembrado e escolhido para perpetuar-se em sua história de vida, nesta pesquisa foi necessário verificar a fidedignidade do relato, confrontando os depoimentos entre si e confirmando determinadas informações com as fontes documentais – as referências a reportagens para as quais os motoristas haviam colaborado, às vezes de maneira decisiva. Ao mesmo tempo, procurei não cortar os eventuais excessos dos motoristas ao relatarem o seu protagonismo, buscando apenas destacar esse procedimento no momento da redação dos respectivos depoimentos, porque entendo que esses excessos corroboram, de maneira exacerbada – mas, por isso mesmo, extremamente significativa –, a forma pela qual esses profissionais incorporam o “espírito” do jornalismo e entendem o seu papel na produção da notícia.

Ao revelar esse papel, a pesquisa permitiu desenhar um quadro muito vivo das relações entre jornalistas e motoristas, que começava com a colaboração e os eventuais conflitos no mundo do trabalho e se estendia para um vínculo de companheirismo e mesmo de amizade, refletido nas esticadas depois do fechamento, em confraternizações em festas, churrascos e botequins⁷. A adoção do verbo no passado é proposital, porque esse ambiente se transformou muito nos últimos anos, paralelamente às mudanças introduzidas nas rotinas jornalísticas pela tecnologia digital.

3 O Jornalismo em transição

Não se trata de especular sobre possíveis vínculos entre as transformações tecnológicas e as alterações nesse ambiente que inclui relações de afeto, nem, muito menos, de apelar romanticamente aos velhos tempos que só nos parecem bons quando nos distanciamos deles. Trata-se apenas de constatar essa mudança fundamental no processo de produção da notícia, que vem tornando coisa do passado a famosa máxima “lugar de repórter é na rua”. Pois, de fato, hoje o repórter sai à rua muito menos do que antes da era da internet.

Também por isso, falar da contribuição dos motoristas na produção de reportagens é ao mesmo tempo falar do passado e desse presente em radical transformação. Na época da máquina de escrever, o repórter precisava chegar correndo à redação para “bater” a matéria, ou então arrumar um jeito de transmiti-la por telefone ou telex; na época da máquina fotográfica analógica, o fotógrafo precisava correr para revelar o filme e, em viagens, tinha de improvisar um laboratório no banheiro do quarto do hotel para preparar a química e enviar a imagem.

⁷ Vários dos entrevistados relataram a esticada depois dos “pescoções” de sexta-feira (a extensão da jornada para o fechamento antecipado das edições de domingo), nos anos 1990, na casa do motorista Reginaldo Gomes da Silva (que ainda hoje mora em Benfica, próximo à antiga sede do *Jornal do Brasil*), ou na própria garagem do jornal, reunindo colegas de várias redações do Rio de Janeiro.

Diante das possibilidades oferecidas pela tecnologia digital, a forma de se fazer jornalismo vem se transformando radicalmente. No caso dos jornais impressos, à parte quaisquer considerações sobre a participação do público na produção da notícia, enviando textos e imagens que exigem um acurado trabalho de filtragem – tão mais difícil quanto mais reduzido é o número de profissionais numa redação –, a maneira pela qual essa tecnologia tem sido utilizada vem produzindo uma situação aparentemente contraditória ou, pelo menos, ambígua: de um lado, proporciona maior mobilidade ao repórter, que pode transmitir a informação de qualquer lugar onde esteja; de outro, tende a prendê-lo à redação, diante da possibilidade de obter dados via internet ou através dos incontáveis aplicativos para celular. A figura do “jornalista sentado” (PEREIRA, 2003) não se restringe, portanto, ao jornalista que produz o noticiário *online*, mesmo porque, ao menos nas grandes empresas, essa distinção vem se desfazendo com a tendência à integração dos sistemas de publicação para o impresso e a internet.

Daí o notável enxugamento das redações, que resulta também da igualmente notável queda na concorrência. O caso de *O Globo* é exemplar, por ser o carro-chefe da maior empresa de comunicação do Rio de Janeiro e uma das maiores do país: é um raro sobrevivente dos anos 1950, período áureo da imprensa carioca, e, na década de 1980, reunia 82 profissionais só na editoria Rio, que cuida do cotidiano da cidade. Hoje, são menos de 30.

O resultado tem sido a redução drástica da reportagem presencial em benefício da apuração via telefone, *e-mail* ou outro instrumento disponível no mundo virtual. Há quem só conheça suas fontes por telefone. A nova rotina acomoda o repórter, que tende a não sair da redação e, assim, perde a capacidade de descrever cenas e atém-se às declarações de seus entrevistados. Eliminam-se as “pautas livres”, aquelas em que o repórter saía ao léu para buscar alguma coisa interessante, que fizesse a diferença na edição do dia seguinte.

Envolvido, por força de seu cargo, na discussão sobre as perspectivas do jornal impresso diante das múltiplas possibilidades que a tecnologia digital oferece, o editor-executivo de *O Globo*, Orivaldo Perin, sugere que a tendência é decair progressivamente a necessidade de deslocamentos do repórter. “Vai se deslocar para um incêndio, para fatos não previsíveis, que são 10, 15 por cento da atividade de uma redação, se tanto. No que você internetiza o dia-a-dia de um jornal, pra quê você vai pra rua?” (informação verbal)⁸.

Se assim é, naturalmente os jornais tendem a eliminar, ou pelo menos a reduzir ao mínimo indispensável, seu quadro de motoristas. O que é mais um aspecto da mudança estrutural por

■
⁸ Depoimento de Orivaldo Perin à autora, na sede do jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, em 6 de julho de 2011.

que vêm passando as redações nas últimas décadas.

4 Preservando a história

Editor-chefe do *Jornal do Brasil* na época em que o jornal ganhou notoriedade após a famosa reforma gráfica – e não só – de meados dos anos 1950, Alberto Dines considera que analisar o papel dos motoristas no trabalho de reportagem é uma forma de se preservar um aspecto da história do jornalismo que não é levado em conta, mas pensa que esta é a ponta de um *iceberg* que implica uma avaliação sobre as mudanças de orientação das empresas jornalísticas. No passado, diz ele, a empresa era marcada pelo espírito jornalístico, que permeava os vários setores de atividade além da redação propriamente dita: telefonistas, gráficos, contínuos, motoristas. Estes, segundo Dines, eram grandes auxiliares dos repórteres, para chegar mais rápido ao local da reportagem e também voltar a tempo ao jornal, numa época em que não havia celular nem outras facilidades: “Um bom repórter precisava, para realizar sua missão, de um bom motorista.” (informação verbal)⁹.

Uma das dificuldades da pesquisa foi identificar o momento em que os jornais passaram a adotar um sistema próprio de transporte. Os estudos sobre a história do jornalismo brasileiro não tratam desse aspecto da estrutura empresarial. Ainda assim, é possível indicar que essa estrutura tenha começado a se organizar a meados do século passado, quando os jornais passaram a se profissionalizar, especialmente após o surgimento da *Ultima Hora*, em 1951. José Pinheiro Jr., que iniciou ali a sua carreira, no ano seguinte ao do suicídio de Getúlio Vargas, para mais tarde tornar-se chefe de reportagem e diretor da redação, recorda dos jipes Willys azuis, novinhos, e dos motoristas que ficavam de plantão, sentados ao lado da chefia de reportagem, especialmente à noite ou já de madrugada, perfeitamente integrados ao trabalho e prontos para saídas emergenciais (informação verbal)¹⁰.

⁹ Depoimento de Alberto Dines à autora, na redação do Observatório da Imprensa, TV Brasil, Rio de Janeiro, em 20 de abril de 2011.

¹⁰ Depoimento de José Pinheiro Jr. à autora, por *e-mail*, em 20 de julho de 2011.

5 A Terceirização da frota e o trauma em O Globo

Na virada dos anos 1980 para os 1990, houve mudanças estruturais nas grandes redações, seja do ponto de vista da tecnologia como da própria organização interna. É quando começa o processo de terceirização de uma série de serviços, que ao final do século atingirá o setor de transporte voltado para a reportagem, o que sugere uma perda de vínculo do motorista com o restante da equipe.

Essa perda, de fato, é relativa, dependendo da maneira como a terceirização é realizada. No Rio de Janeiro, as duas grandes organizações jornalísticas que sobreviveram à virada do século

trataram esse processo de forma distinta no setor de reportagem. Mas, em ambas, esse processo começou no setor de distribuição, nos anos 1990. No caso de *O Dia*, a terceirização foi feita de modo a manter os motoristas que já trabalhavam na reportagem: a empresa os avisou da rescisão de contrato e da possibilidade de permanecerem como autônomos, com prioridade para a compra dos carros que seriam postos à venda. Ainda assim, ocorreram problemas no início, com profissionais oriundos do setor de carga. A jornalista Paula Máiran, que trabalhou na empresa durante os anos 1990, testemunhou um fato inacreditável: um motorista que nunca tinha visto o mar. Como poderia trabalhar em reportagem se não sabia onde ficava Copacabana?

Já no Infoglobo, que edita *O Globo*, o *Extra* e o *Expresso*, a situação chegou a ser traumática. Em fevereiro de 2006, 16 motoristas do quadro de 29 foram dispensados, no início de um processo previsto para ser concluído um ano e meio depois. A notícia causou comoção: os demitidos desceram até o bar que funciona no térreo do jornal, fotógrafos e repórteres foram encontrá-los, abraçaram-se a eles, choraram. A reação mais pungente e vigorosa partiu do fotógrafo Domingos Peixoto, que disparou um *e-mail* para a redação dizendo que aquele era o dia mais triste de sua vida, porque havia perdido os seus “anjos da guarda”. E contava algumas histórias de parceria entre motorista, repórter e fotógrafo, dos prêmios que já havia ganhado por causa da contribuição do motorista, dos riscos que correram juntos, da velha relação que agora se rompia. “Esse *e-mail* deu uma repercussão enorme, foi emocionante, as pessoas responderam... e eu acho que isso ajudou um pouco a segurarem a onda, porque não demitiram mais.” (informação verbal)¹¹.

■
¹¹ Depoimento de Domingos Peixoto à autora, na sede do jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, em 11 de junho de 2011.

Mas o trauma não foi só no momento do choque com a notícia da demissão em massa: estendeu-se por meses seguidos, diante da falta de capacitação dos motoristas terceirizados. Porque foi uma terceirização da terceirização: contratada para fornecer os substitutos, a locadora Hertz buscou outra empresa para esse serviço.

Foi um desastre. Além de produzir cenas que pareciam piada – como a do motorista que, provocado por um repórter, respondeu que não sabia onde ficava a rua Irineu Marinho, justamente o seu local de trabalho –, a situação levou a muitas perdas de pauta, especialmente na editoria Rio, a que mais necessita de saídas para matérias urgentes. Repórteres e fotógrafos passaram a se recusar a sair com os terceirizados.

Diante do caos, a direção do jornal foi obrigada a rever o contrato e a Hertz assumiu a tarefa de cuidar diretamente dessa mão-de-obra. A situação melhorou, mas o problema estrutural

permanece: antes de mais nada, pela própria diferença salarial entre esses motoristas e os da casa, que, além de ganharem um piso maior (cerca de 1 mil e 200 reais, contra 880 reais dos terceirizados, em números de 2011), recebem 60 horas extras fixas mensais, o que lhes eleva significativamente a remuneração. Além disso – aliás, por isso mesmo –, o vínculo dos terceirizados com a empresa é sempre precário, porque, mesmo que se identifiquem com o trabalho jornalístico, vivem na expectativa de obter um emprego melhor.

Nem por isso, entretanto, deixam de “vestir a camisa” da reportagem, como atestam os exemplos de Mário Silva, 44 anos, e Cláudio Borges dos Santos, 33. Embora insatisfeito com as condições de trabalho, Mário, que também sabe lidar com computador, colaborou várias vezes com a reportagem, como na cobertura dos desabamentos na região serrana do Rio, no início de 2011, deixando o equipamento pronto para a transmissão das informações ou ajudando na apuração – porque “[...] era muita gente morta, um repórter só não ia dar conta.” (informação verbal)¹². Já Cláudio – que, como a maioria dos terceirizados, atende ao *Jornal de Bairros*, que edita suplementos semanais cujas pautas raramente fogem ao previsível – empolgou-se ao ser convocado para uma reportagem especial do caderno Norte Fluminense sobre a situação das usinas de cana em Campos. Estimulado pelo fotógrafo Domingos Peixoto, viveu uma típica aventura de reportagem, à cata de um notável “personagem”, um boia-fria que havia sido capa desse mesmo suplemento 14 anos atrás. Meteu o carro pelos canaviais, percorreu 240 quilômetros num só dia, até encontrarem o sujeito. “Nesse dia só fomos almoçar às seis da tarde. Almoçamos um bolinho de aipim. Mas eu não tinha fome! Estava tão envolvido naquilo que não vi o tempo passar [...]”, diz Cláudio, que também colaborou com a reportagem quando Domingos lhe pôs nas mãos a máquina e lhe pediu que filmasse a equipe entrando na casa do trabalhador. Exultou quando viu no jornal a foto em que aparecia ao lado da equipe: “Mostrei pra minha família, vou guardar pra sempre, vai ficar para os meus netos.” (informação verbal)¹³.

6 Um Painel das transformações da cidade

A trajetória que vai do jipe ao carro blindado – hoje utilizado regularmente em coberturas de confrontos potencialmente explosivos – percorre as mudanças por que passou o Rio de Janeiro nos últimos 60 anos. Com o devido cuidado de fugir às idealizações em relação ao passado, são inegáveis o crescimento e a radicalização da criminalidade violenta, especialmente nas favelas, a partir dos anos 1990, com a entrada da munição pesada.

¹² Depoimento de Mario Silva à autora, na sala dos motoristas do jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, em 11 de julho de 2011.

¹³ Depoimento de Claudio Borges à autora, na garagem do jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, em 11 de julho de 2011.

■
¹⁴ Depoimento de Solange Duart à autora, na sede do jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, em 7 de julho de 2011.

Isso implicava uma correria dos jornais pela cidade, atrás de carros de polícia para transferências de presos ou operações contra traficantes ou sequestradores. Em *O Globo*, era uma ordem: “o jornal te obrigava a correr, se você perdesse a matéria a culpa era sua. E você podia perder o emprego [...]”, relata Solange Duart, 51 anos e há 26 na empresa, atualmente redatora da secretaria de redação, mas repórter na época (informação verbal)¹⁴. Curiosamente, hoje a ordem é inversa: cumprir estritamente as leis do trânsito, não avançar sinal, não estacionar sobre a calçada... Tem a ver com acidentes ocorridos antes, mas também com a campanha do jornal sobre o “ilegal, e daí?”, estimulando os leitores a denunciarem todo tipo de incivilidade. Se o próprio jornal as comete, como se justificar perante seu público? A justificativa não seria difícil, mas logicamente afetaria as bases da campanha, porque seria necessário explicar as particularidades do exercício do jornalismo, e esse questionamento não faz parte do ideário da empresa.

■
¹⁵ Depoimento Repórter da TV Globo, Tim, desde os tempos em que atuava no jornalismo impresso, se notabilizou pela prática do disfarce – de mendigo, peão de obra, doente mental – para a apuração de suas reportagens. Ficou famoso em 2001 ao receber o prêmio Esso sobre o “feirão das drogas”, documentado com câmera oculta. No ano seguinte, foi atrás de uma denúncia de exploração sexual de menores em baile funk no morro do Cruzeiro, no Complexo do Alemão, e acabou capturado, torturado e morto por traficantes do local.

Nesses anos de “correria”, a relação com a chamada “bandagem” era mais tranquila. Os jornalistas entrevistados foram unânimes em afirmar que a imprensa era então respeitada pelos traficantes e apontaram o caso Tim Lopes como um divisor de águas¹⁵. O episódio, nunca suficientemente discutido em sua essência – a validade da apuração por câmera oculta, o risco que o disfarce oferece a quem exerce o jornalismo –, levou as empresas a repensarem seu comportamento na cobertura policial, além de buscarem preparar os repórteres destacados para esse tipo de tarefa através de treinamento para a atuação em situações de risco¹⁶ e providenciarem coletes à prova de balas e carros blindados. Proteção precária, porém, porque o colete e a blindagem não seguram tiros de fuzil.

■
¹⁶ Não é o caso de discutir esse tema aqui, mas os cursos, promovidos por instituições de segurança, referem-se aos cuidados para a atuação “em áreas hostis”, o que diz alguma coisa sobre a maneira pela qual se enxerga a favela e seus moradores de forma geral, muitos deles presentes diariamente nas casas de classe média, como porteiros, vigias e empregadas domésticas.

7 Motoristas de redação, uma categoria especial

Conhecer a cidade na palma da mão, cortar caminho por atalhos, perseguir comboio policial e comitiva de autoridades, saber chegar numa favela, posicionar o carro adequadamente para uma eventual rota de fuga, enfrentar tiroteio no morro, correr o risco de ser feito refém ou de ter um fuzil apontado para a cabeça, encarar enchentes e desabamentos, viajar de emergência com a roupa do corpo sem horário para comer nem ideia de onde dormir: definitivamente, ser motorista de jornal não é para qualquer um.

“Mesmo que não fosse para cobrir um tiroteio, entrar naquela época no morro da Mineira, por exemplo, significava passar por uma *blitz* do tráfico [...]”, diz Paula Máiran, que trabalhou como repórter em diversos jornais entre os anos 1990 e 2000. Era preciso parar o carro para uma revista por traficantes armados. “Não é qualquer motorista que aceita um trabalho desses. Eles enfrentavam a adrenalina, enfrentavam os riscos, sofriam junto, comemoravam junto. Por isso eu acho que ser motorista de reportagem é ser motorista numa categoria especial.” (informação verbal)¹⁷.

Uma das qualidades fundamentais é a capacidade de circular pelas áreas de risco. Jorge Carlos Monteiro, motorista da madrugada em *O Globo*, dá uma ideia dos riscos:

Você sente a hostilidade, as pessoas não te olham de uma maneira normal, jogam piadinhas, você sente que aquilo é como se fosse uma panela de pressão [...]. Uma coisa que me deixa muito tenso é quando começa a aglomerar em volta do carro. Porque o carro é a possibilidade de fuga, tem que estar livre pra partir. (informação verbal)¹⁸.

Paulo Roberto da Silva, que acumulou vasta experiência na reportagem do antigo *Jornal do Brasil* e depois foi trabalhar em *O Dia* – onde, atualmente, presta serviços à diretoria –, fala dos detalhes a observar quando se vai para as chamadas “áreas de risco”:

[...] em favela você nunca pode parar o carro de frente, tem que parar sempre de ré e calcular uma rota de fuga, porque se o bicho pega você tem que sair voado, não pode perder tempo em manobra. Outra coisa: se você chega numa favela e vê o pessoal tudo no meio da rua, quer dizer que não tem polícia. Se não tem ninguém, é porque a polícia tá na área. (informação verbal)¹⁹.

Não é à toa que tantos repórteres e fotógrafos dizem, sem exagero, que devem a vida a seus colegas de volante. Solange Duarte cita o exemplo do Maurício – lembrado apenas assim por esse aumentativo, que denota um sujeito de quase dois metros de altura –, não só nas matérias arriscadas do cotidiano da cidade como em episódios em que o motivo da tensão era bem outro. Na greve da Companhia Siderúrgica Nacional, em 1988, que deixou três operários mortos depois da invasão pelas tropas do Exército, foi ele, diz Solange, quem salvou a equipe de *O Globo* da fúria dos trabalhadores, numa época em que o confronto ideológico era muito evidente:

Eu estava grávida. Foi muito complicado. O Globo era detestado, a gente teve de ir num carro sem leteiro. Mas eles [os trabalhadores] descobriram e vieram pra cima, ameaçaram virar o carro, tocar fogo com a gente dentro [...]. O Maurício salvou a gente, saiu dali em disparada. (informação verbal)²⁰.

Essa sensação de segurança é particularmente importante para as jovens repórteres, maioria numa profissão que foi ganhando o predomínio feminino ao longo das últimas décadas.

¹⁷ Depoimento de Paula Máiran à autora, em seu escritório de trabalho, Rio de Janeiro, em 8 de julho de 2011.

¹⁸ Depoimento de Jorge Carlos Monteiro à autora, na sede do jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, em 7 de julho de 2011.

¹⁹ Depoimento de Paulo Roberto da Silva à autora, na sede do jornal *O Dia*, Rio de Janeiro, em 19 de julho de 2011.

²⁰ Depoimento de Solange Duarte à autora, na sede do jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, em 7 de julho de 2011.

Inexperientes, em início de carreira, elas contam muito com a ajuda do motorista “cascudo”, sobretudo na cobertura de conflitos armados. Maíra Menezes, 31 anos, chefe de reportagem da *Rádio CBN*, recorda do tempo em que ainda era repórter e foi cobrir o enfrentamento entre traficantes do morro São João, no Engenho Novo, e dos Macacos, em Vila Isabel, em outubro de 2009. O confronto ganhou repercussão internacional porque os traficantes conseguiram abater um helicóptero da Polícia Militar.

O motorista saiu rápido, o nosso carro foi o segundo a chegar onde o helicóptero tinha caído. Só que eu não conseguia descer, porque era tiro pra todo lado. E ele me orientou por onde eu tinha que andar, perto do muro. Se não fosse ele eu não teria conseguido. Então tem essa coisa da proteção, principalmente quando você tá começando, o motorista tem mais experiência que você. Pode não ter a formação para fazer a matéria, mas sabe como se virar, e sem ele você não faz. (informação verbal)²¹.

■
²¹ Depoimento de Maíra Menezes à autora, na sede da *Rádio CBN*, Rio de Janeiro, em 7 de julho de 2011.

Esse sentido de proteção se verifica em outras situações cotidianas. Por exemplo, quando se trata de cobertura prolongada na rua, nas quais não há tempo para comer direito nem lugar para outras necessidades. Maíra exemplifica com o caso das carreatas de políticos, que duram o dia inteiro. “Político não para pra comer. O único momento em que para é pra dar entrevista, e é quando você tem que estar ali, não pode perder. Às vezes você nem pediu, mas o motorista já toma a iniciativa, compra uma água pra ele e outra pra você.” Especialmente relevante, no caso das mulheres, é descobrir um banheiro no meio de todo aquele tumulto. “Homem se vira, mas a gente... então o motorista corre atrás, depois vem com a notícia: ‘olha, falei com a dona de uma casa ali, você pode ir ...’. É isso que salva.” (informação verbal)²².

■
²² Depoimento de Maíra Menezes à autora, na sede da *Rádio CBN*, Rio de Janeiro, em 7 de julho de 2011.

Se é assim em tempos rotineiros, mais relevante ainda é o cuidado em situações-limite como a da catástrofe que se abateu sobre a região serrana do Rio em fevereiro de 2011. No meio da tensão, abalada por testemunhar tanta desgraça, a repórter da CBN Fabiane Moreira, então com 26 anos, estava envolvida numa entrevista coletiva e não podia sair dali. Já era tarde, ela não havia almoçado e o motorista, Nilson Proviatti, perguntou se ela não queria uma quentinha. Irritada, ela disse que não adiantaria, porque a comida iria esfriar. Ele garantiu que não. Quando voltou, percebeu a gentileza: Nilson havia conservado a quentinha em cima do motor do carro e ainda escreveu o nome dela na embalagem. Era só abrir e comer.

8 O “Segundo olho” do repórter

Por sua origem social, pelo seu local de moradia – geralmente no subúrbio ou na periferia –, os motoristas podem dar sugestões de pauta que permitem a ampliação do olhar sobre a cidade ou revelam situações capazes de ganhar a capa do jornal²³. Pelo mesmo motivo, misturam-se facilmente ao povo e funcionam como fonte importante para o complemento e, eventualmente, para uma mudança de rumo na apuração, ao chamarem a atenção sobre fatos ou pessoas que passaram despercebidos ao fotógrafo ou ao repórter. Saem do carro, ficam circulando, se encostam no balcão de um bar, fumam um cigarro, pedem um cafezinho e puxam conversa com quem está por ali. Raramente voltam sem alguma informação relevante. Ou, quando a apuração exige que o repórter vá a uma delegacia, ficam do lado de fora e podem notar algo que interesse à matéria – quem está chegando, quem pode estar envolvido naquele caso, alguém que saia por uma porta lateral, a própria movimentação ao redor.

O fotógrafo Domingos Peixoto calcula: num trabalho de campo, a importância do motorista para a reportagem é de 50 por cento. Inclusive por causa da hierarquia que, segundo ele, existe no processo de apuração de matérias em regiões pobres, especialmente quando se trata de situações de conflito:

Quando você chega numa comunidade carente, você tem um grupo de pessoas que quer falar e ao mesmo tempo não quer, porque tem receio. O acesso mais fácil pra essas pessoas é o motorista. Porque o motorista está afastado do tumulto. Se você quer falar de alguma coisa que precisa ficar em *off* [sem a identificação da fonte] você vai falar com o motorista. Em segundo plano vem o fotógrafo, as pessoas gostam muito do fotógrafo, porque sabem que ele vai documentar, e se registrar tá registrado. E em terceiro lugar vem o repórter. Sempre é essa hierarquia. (informação verbal)²⁴.

Solange Duarte, que durante anos cobriu Polícia Federal, atesta que, às vezes, a informação mais importante está do lado de fora.

Demos altas matérias com base em informações que o motorista pegou assim. Eu fui setorista da Federal e eles quase não falavam com a gente. Então, até eu conseguir me enturmar lá dentro, as informações sobre operações era o motorista que apurava uma parte pra mim. [...] Então, enquanto a gente estava conversando com o delegado o motorista estava se enturmado, ou então só ouvindo, no bar em frente, tomando um cafezinho... (informação verbal)²⁵.

Mas os motoristas colaboravam também na cobertura de política. Solange recorda: “Enquanto a gente estava tentando apurar com o prefeito, com o governador, eles estavam colados com o motorista deles, e esse motorista passava informações sobre o itinerário que iria fazer.” (informação verbal)²⁶.

São inúmeros os exemplos de colaboração. O fotógrafo Severino Silva, de *O Dia*, lembra que deve ao motorista Da Silva parte

²³ Foi o caso do pagamento de propina de condutores de ônibus piratas a policiais, no terminal da Central do Brasil, que rendeu foto e matéria de capa e três páginas internas de *O Globo* de 14 agosto 1999, e da denúncia sobre conflitos entre grupos de segurança privados em São Cristóvão – embrião do que, mais tarde, seriam as milícias –, que resultou na série “Rio, cidade loteada”, do jornal *O Dia*, no início dos anos 1990.

²⁴ Depoimento de Domingos Peixoto à autora, na sede do jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, em 11 de junho de 2011.

²⁵ Depoimento de Solange Duarte à autora, na sede do jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, em 7 de julho de 2011.

²⁶ Depoimento de Solange Duarte à autora, na sede do jornal *O Globo*, Rio de Janeiro, em 7 de julho de 2011.

■
²⁷ Depoimento de Severino Silva à autora, no Parque do Palácio do Catete, Rio de Janeiro, em 12 de dezembro de 2011.

■
²⁸ Depoimento de Custódio Coimbra à autora, em sua casa, no bairro do Flamengo, Rio de Janeiro, em 6 de abril de 2011.

■
²⁹ Depoimento de Nilson Proviatti à autora, na sede da Rádio CBN, Rio de Janeiro, em 30 de junho de 2011.

■
³⁰ Depoimento de Eliezer Pontes à autora, em sua casa, no bairro de Irajá, Rio de Janeiro, em 11 de julho de 2011.

da medalha de bronze do Prêmio Líbero Badaró de 1997, para a foto *O Último beijo de mãe*: foi ele quem lhe chamou a atenção para a cena de uma mulher sobre o corpo do filho morto num confronto entre traficantes e policiais no Caju, zona portuária do Rio (informação verbal)²⁷. Custódio Coimbra, de *O Globo*, considera o motorista João Batista de Oliveira coautor da foto que tentava fazer havia muito tempo, dos dois bondinhos do Pão de Açúcar se cruzando diante do enorme disco prateado da lua cheia: Batista foi o responsável pelo posicionamento adequado do tripé que permitiu a captura da imagem, publicada em 20 de agosto de 2005 (informação verbal)²⁸.

Às vezes a percepção do motorista resulta em furo de reportagem. Nilson Proviatti, da *Rádio CBN*, foi responsável por um deles, durante a cobertura dos desabamentos na região serrana do Rio, em fevereiro de 2011: em Friburgo, viu um caminhão a serviço da prefeitura despejando roupas recém-doadas e, no dia seguinte, uma jovem montando guarda ao lado da pilha que havia separado para si. Foi falar com ela: era alguém que não havia perdido nada além do emprego e estava recolhendo as doações para vendê-las e ganhar algum dinheiro. Avisou à repórter e a matéria teve repercussão imediata (informação verbal)²⁹.

Eliezer Pontes, da editoria Rio de *O Globo*, também deu seus furos. Particularmente entusiasmado pela tecnologia digital e dono de uma câmera Sony H50, ele veste a camisa da reportagem a ponto de se considerar “representante de uma imprensa” e se empenha em documentar tudo o que, em seu entender, possa virar notícia. Já teve várias fotos publicadas no site do jornal e até na capa de 13 de fevereiro de 2010, no Carnaval de Santa Teresa, quando viu uma dupla já cambaleante chegar perto de uma *van* do “choque de ordem” da Prefeitura do Rio de Janeiro para urinar. Não teve dúvidas: deu o flagrante, perfeitamente ao gosto da linha editorial do jornal. Em outra ocasião, numa operação em que a polícia exibia drogas e armas apreendidas no complexo do Alemão, foi o único a fotografar uma arma doada pela Marinha à Polícia Militar do Rio de Janeiro, que acabou nas mãos dos traficantes. A foto ilustrou reportagem de 9 de dezembro de 2010. (informação verbal)³⁰.

9 Conclusão

Ao saber do motivo da pesquisa, o motorista Alexander Padilha, 37 anos, desde 2000 em *O Dia*, arregalou os olhos e exclamou, num misto de satisfação e surpresa: “até que enfim alguém se lembrou da gente!”. De todos os entrevistados, foi quem imediatamente traduziu o espírito do famoso poema de Brecht que trata da importância dos subalternos nas conquistas dos “grandes homens”³¹: “O jornal aqui dá um prêmio mensal, a melhor foto e a melhor matéria. Mas quem levou o pessoal até lá?” (informação verbal)³².

Não por acaso os motoristas se queixaram reiteradas vezes da falta de reconhecimento³³, embora demonstrassem empolgação com a “adrenalina” – outra referência recorrente nas entrevistas – que o trabalho proporciona.

Esta pesquisa pretendeu tirar esse personagem da sombra e mostrar sua relevância como membro de uma equipe, tanto no desempenho de sua tarefa mais elementar – a condução do carro – quanto nas muitas outras formas de colaboração.

Provavelmente essa relevância deixará de existir, diante das transformações na maneira de se produzir jornalismo. Como diz o editor-executivo de *O Globo*, Orivaldo Perin, “a Internet é o motorista de hoje”. Se for assim, esta pesquisa há de ter colaborado para ampliar a compreensão da maneira pela qual o jornalismo anterior aos tempos da internet era realizado, quando, sem um bom motorista, dificilmente haveria reportagem. Sem dúvida, estava faltando alguém nessa história.

The “Second eye” of the reporter: the role of drivers in newsmaking

ABSTRACT

This article brings to light the importance of the work of a professional category that has always been in shadow and is now endangered in the Internet era: the drivers that work for the press. It seeks to demonstrate their relevance in newsmaking, both in its most basic task behind the wheel as in the very process of investigation and in various other forms of collaboration. The article tries to afford an opportunity to enrich the history of journalism in Brazil and sets out, though briefly, the changes in news production, with the adoption of digital technology and the progressive reduction of street reportage.

KEYWORDS: Driver. Newsmaking. History of journalism.

El “Segundo ojo” del periodista: el papel de los conductores en la producción de la noticia

RESUMEN

Este artículo pone de manifiesto la importancia de la labor de una categoría profesional que siempre estuvo a la sombra y ahora está en peligro de extinción en la era de Internet: el conductor que trabaja para la prensa. Se trata de demostrar la relevancia de su trabajo en la producción de noticias, tanto en su tarea más

³¹ Bertolt Brecht, “Perguntas de um trabalhador que lê”: “Quem construiu Tebas, a de sete portas?/ Nos livros, ficam os nomes dos reis. [...] Por todo canto uma vitória./ Quem cozinhou o banquete?”

³² Depoimento de Alexander Padilha à autora, na sede do jornal *O Dia*, Rio de Janeiro, em 19 de julho de 2011.

³³ Raros exemplos de valorização: Francisco Aleixo apareceu no suplemento *Planeta Globo* de outubro de 2001 como “O Melhor repórter da garagem”; Osmar Sombra foi citado na abertura da reportagem do *Caderno B Especial* sobre a “Rocinha Sociedade Anônima” (*Jornal do Brasil*, 7 fevereiro 1988). Só muito recentemente, e ainda assim de maneira esparsa, *O Globo* vem dando alguma visibilidade a esses profissionais (caso de Cláudio Borges no suplemento Norte Fluminense de 26 de julho de 2011 e de uma ou outra foto na seção “Por dentro do *Globo*”, publicada na página 2 do caderno principal do jornal).

básica detrás de la rueda como el proceso mismo de investigación y en varias otras formas de colaboración. El texto busca ofrecer una oportunidad para enriquecer la historia del periodismo en Brasil y establece, aunque sea brevemente, los cambios en la producción de noticias, con la adopción de la tecnología digital y la reducción progresiva de los reportajes en la calle.

PALABRAS CLAVE: Conductor. Producción de la noticia. Historia del periodismo.

Referências

ALBERTI, Verena. **Manual de história oral**. 3.ed. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. São Paulo: T. A. Queiroz, 1983.

MAYRINK, José Maria. **Vida de repórter**. São Paulo: Geração Editorial, 2002.

MELLO, Pedro Paulo Thiago de. **Por trás da notícia**: um olhar etnográfico sobre os ritos de interação numa redação de jornal. 2009. 214 f. Tese (Doutorado em Antropologia) -- Curso de Pós-graduação em Antropologia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2009.

PEREIRA, Fábio Henrique. **O Jornalista online**: um novo status profissional? Uma análise sobre a produção da notícia na internet a partir da aplicação do conceito de 'jornalista sentado'. 2003. 187 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação) -- Curso de Pós-graduação em Comunicação, Universidade de Brasília, Brasília, 2003. Disponível em: <www.bocc.ubi.pt/pag/pereira-fabio-jornalista-on-line-novo-status.pdf>

RIBEIRO, Jorge Cláudio. **Sempre alerta**: condições e contradições do trabalho jornalístico. São Paulo: Olho d'Água, 1994.

VIZEU, Alfredo. **Decidindo o que é notícia**. Porto Alegre: EdiPUCRS, 2005.

Sylvia Moretzsohn

Doutora em Serviço Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

Professora no Departamento de Comunicação Social da Universidade Federal Fluminense (UFF).

Professora no Programa de Pós-Graduação em Justiça Administrativa da Universidade Federal Fluminense (UFF).

E-mail: sylviamoretz@uol.com.br

Recebido em: 29/03/2012

Aceito em: 25/05/2012