

Ciências Sociais Aplicadas: Entendendo as Necessidades da Sociedade

Luciana Pavowski Franco Silvestre
(Organizadora)

Luciana Pavowski Franco Silvestre
(Organizadora)

Ciências Sociais Aplicadas: Entendendo as Necessidades da Sociedade

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora
Copyright © Atena Editora
Copyright do Texto © 2019 Os Autores
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora
Editora Executiva: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira
Diagramação: Rafael Sandrini Filho
Edição de Arte: Lorena Prestes
Revisão: Os Autores

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof.ª Dr.ª Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará

Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Conselho Técnico Científico

Prof. Msc. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Msc. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Prof.ª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Prof. Msc. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Msc. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Prof. Msc. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof.ª Msc. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
Prof. Msc. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof.ª Msc. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
C569	Ciências sociais aplicadas [recurso eletrônico] : entendendo as necessidades da sociedade / Organizadora Luciana Pavowski Franco Silvestre. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2019. – (Ciências Sociais Aplicadas. Entendendo as Necessidades da Sociedade; v. 1) Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-423-8 DOI 10.22533/at.ed.238192506 1. Ciências sociais – Pesquisa – Brasil. I. Silvestre, Luciana Pavowski Franco. II. Série. CDD 301
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná - Brasil
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

No e-book “Ciências Sociais Aplicadas: Entendo as Necessidades da Sociedade”, apresentam-se artigos e pesquisas que mantêm relação com demandas da sociedade contemporânea, a partir de estudos realizados nas diferentes regiões do Brasil, representando a diversidade territorial, bem como, as singularidades e elementos que as conectam.

Apresentam-se ainda, três artigos em espanhol, sendo estes de cursos de graduação e pós graduação do Uruguai, México e Espanha e um em inglês do programa de Pós-Graduação da Universidade de Brasília. Tais artigos mostram-se pertinentes e contribuem para as discussões e análises que são apresentadas aos leitores a partir do campo das Ciências Sociais Aplicadas.

São ao todo cinquenta artigos divididos em dois volumes. Os artigos foram organizados em seis seções, conforme segue: **Tecnologia e Comunicação**, sendo esta a primeira seção, em que são abordadas as relações existentes entre a tecnologia e a comunicação com os processos de trabalho, políticas públicas, inovação nos processos de gestão e de conhecimento; O **Comportamento Organizacional**, título que nomeia a segunda seção, apresenta-se de maneira expressiva nos artigos que também tematizam os processos decisórios e de gestão de conhecimento no setor empresarial, com valorização do capital humano e da função social das empresas; **Cidadania e Políticas Públicas**, aborda pesquisas realizadas entorno das políticas de saúde, de atendimento às crianças e adolescentes, da educação, da questão agrária, da segurança pública e das políticas tributárias na lógica de cidadania e garantia de direitos; **Estado e Sociedade**, aborda as relações estabelecidas entre estes, apontando para a importância e impacto dos movimentos sociais para a definição de pautas que contemplem os diferentes interesses existentes na sociedade de classes; *Os artigos que compõem a seção Trabalho e Relações Sociais* debatem o grau de satisfação de acesso ao trabalho em um contexto de terceirização e precarização das relações estabelecidas através deste e por fim, em **Estudos Epistemológicos** apresentam-se dois artigos que analisam perspectivas diferentes do processo de construção do conhecimento.

Os artigos apresentam pesquisas de envergadura teórica, as seções mantêm articulação entre si e contribuem para a divulgação e visibilidade de estudos e pesquisas voltadas para as necessidades e desafios postos para vida em sociedade no atual contexto social, econômico e político.

Luciana Pavowski Franco Silvestre

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
A CONTRIBUIÇÃO DA DIGITALIZAÇÃO NA SEGURANÇA E SALVAGUARDA DE ACERVOS RAROS	
Alissa Esperon Vian	
Mariana Briese	
Marcia Carvalho Rodrigues	
Heytor Diniz Teixeira	
DOI 10.22533/at.ed.2381925061	
CAPÍTULO 2	17
A INFLUÊNCIA DAS TECNOLOGIAS DIGITAIS NO TRABALHO DOS MOTORISTAS DO APLICATIVO UBER	
Fábio Cannas	
DOI 10.22533/at.ed.2381925062	
CAPÍTULO 3	27
A INTEGRAÇÃO ENTRE A LOGÍSTICA E O MARKETING OBJETIVANDO AGREGAR VALOR PARA O NÍVEL DE SERVIÇO AO CLIENTE	
Carmelinda Parizzi	
DOI 10.22533/at.ed.2381925063	
CAPÍTULO 4	39
AERO REPORTAGEM O DIA A DIA DO REPÓRTER AÉREO	
Rogerio Botelho Parra	
DOI 10.22533/at.ed.2381925064	
CAPÍTULO 5	51
ANÁLISE DE IMAGENS DAS REDES SOCIAIS: A MEDIAÇÃO DO SIGNO VISUAL NA PRODUÇÃO DA IDENTIDADE	
Fernanda Pimentel Faria de Miranda	
DOI 10.22533/at.ed.2381925065	
CAPÍTULO 6	66
COMUNICAÇÃO, CRIAÇÃO DE CONHECIMENTO E INOVAÇÃO NO SETOR PÚBLICO DE SAÚDE: REVISÃO SISTEMÁTICA	
Valéria Khristina Fregadolli Ferreira	
Juliana De Conto	
DOI 10.22533/at.ed.2381925066	
CAPÍTULO 7	78
CONSTRUÇÃO DISCURSIVA DE UMA IMAGEM CORPORATIVA POSITIVA: ANÁLISE DO EDITORIAL DA REVISTA GOL	
Daniel Lyra Pinto de Queiroz	
Marta Cardoso de Andrade	
DOI 10.22533/at.ed.2381925067	
CAPÍTULO 8	90
ELABORAÇÃO DE SOFTWARE PARA AUXILIAR ESTUDANTES PARA ESTUDO - STUDYION	
Gustavo Andrioli	
Ana Carolina de Luca	
DOI 10.22533/at.ed.2381925068	

CAPÍTULO 9	98
EL ANÁLISIS DE REDES SOCIALES COMO UNA POSIBLE HERRAMIENTA TEÓRICA Y METODOLÓGICA PARA EL ESTUDIO DEL COMPORTAMIENTO ORGANIZACIONAL	
Rebeca Teja Gutiérrez	
Adrian Trueba Espinosa	
Nidia López Lira	
Rosa María Rodríguez Aguilar	
DOI 10.22533/at.ed.2381925069	
CAPÍTULO 10	111
ESTRATÉGIAS DE VALORIZAÇÃO DO CAPITAL HUMANO DE UMA EMPRESA FAMILIAR DO SETOR ALIMENTÍCIO DO OESTE DE SANTA CATARINA	
Odenir Giaretta	
Elizângela Mara Carvalheiro	
DOI 10.22533/at.ed.23819250610	
CAPÍTULO 11	125
FATORES DETERMINANTES DA TOLERÂNCIA AO RISCO E O PROCESSO DECISÓRIO NAS ORGANIZAÇÕES: ELABORAÇÃO DE UM ROTEIRO DE ENTREVISTAS	
Rafaela Rodrigues da Silva	
Mariana Câmara Gomes e Silva	
Liana Holanda Nepomuceno Nobre	
DOI 10.22533/at.ed.23819250611	
CAPÍTULO 12	128
GESTÃO DO CONHECIMENTO COMO FATOR DE DESENVOLVIMENTO NUMA INDÚSTRIA CERÂMICA BRASILEIRA NO SUL DO ESTADO DE SANTA CATARINA	
Jaqueline Bitencourt Lopes	
Cristina Keiko Yamaguchi	
DOI 10.22533/at.ed.23819250612	
CAPÍTULO 13	141
INFLUÊNCIA DAS PROMOÇÕES DE DESCONTO NO VOLUME DE VENDAS DE UM SUPERMERCADO DE FRANCISCO BELTRÃO - PR	
Andrius Ivo Scalabrin	
DOI 10.22533/at.ed.23819250613	
CAPÍTULO 14	156
INFLUÊNCIA DO MARKETING DIRETO NA GERAÇÃO DE RESULTADOS DA COOPERATIVA SICREDI FRONTEIRAS PR/SC/SP	
Andreza Piton Farina	
Josiane Bombardelli	
DOI 10.22533/at.ed.23819250614	
CAPÍTULO 15	171
LIDERANÇA: QUAL O SEU PAPEL DENTRO DA ORGANIZAÇÃO	
Marinez Cristina Vitoreli	
Débora Scardine da Silva Pistori	
Francine Negrão Souza	
DOI 10.22533/at.ed.23819250615	

CAPÍTULO 16	181
O DISCURSO DA RESPONSABILIDADE CORPORATIVA COMO FORMADOR DE UMA IMAGEM EMPRESARIAL POSITIVA PARA O GRUPO JERÓNIMO MARTINS	
Marta Cardoso de Andrade Hélder Uzêda Castro	
DOI 10.22533/at.ed.23819250616	
CAPÍTULO 17	194
O PROCESSO DE FUSÃO ENTRE ORGANIZAÇÕES: RAZÕES ESTRATÉGICAS	
Alan Rodrigues Renata Galdino de Souza Isaac Antônio Rodrigues	
DOI 10.22533/at.ed.23819250617	
CAPÍTULO 18	216
PERFIL E MOTIVAÇÃO DOS ACADÊMICOS DE ADMINISTRAÇÃO DA ESCOLA DE GESTÃO E NEGÓCIOS DA PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS	
Higor Caixeta Batista Tereza Cristina Pinheiro de Lima Oliveira Renato Mendes Silva	
DOI 10.22533/at.ed.23819250618	
CAPÍTULO 19	229
PRINCÍPIO DA FUNÇÃO SOCIAL DA EMPRESA E A ATUAÇÃO ESTATAL	
Alana Beatriz Silva Costa Priscila Francisco Silva Rodrigo Resplande Rodrigues	
DOI 10.22533/at.ed.23819250619	
CAPÍTULO 20	237
ECONOMIA COMPORTAMENTAL: ASPECTOS SINGULARES DOS AGENTES NA TOMADA DE DECISÃO	
Michele Lins Aracaty e Silva Cleyce Vieira de Medeiros	
DOI 10.22533/at.ed.23819250620	
CAPÍTULO 21	248
ANÁLISE DO IMPACTO SOCIOECONÔMICO FAMILIAR NA EDUCAÇÃO INFANTIL DAS ESCOLAS PÚBLICAS DO MUNICÍPIO DE ARAGUAÍNA-TO	
Leandro Barros de Moura Edelvar Vicente Rippel	
DOI 10.22533/at.ed.23819250621	
CAPÍTULO 22	258
CONTRIBUIÇÕES DO LETRAMENTO PARA A FORMAÇÃO INTEGRAL DO SER HUMANO	
Luis Roberto Ramos de Sá Filho Nilo Agostini	
DOI 10.22533/at.ed.23819250622	

CAPÍTULO 23	266
ENCONTRO COM O REAL: CRIANÇAS REVELAM A RELAÇÃO VERDADEIRA COM O AMIGO AUTISTA	
Igor Lucas Ries	
DOI 10.22533/at.ed.23819250623	
CAPÍTULO 24	273
O BRINCAR NA INFÂNCIA: O CENÁRIO DA CULTURA LÚDICA	
Suélen Normando da Silva Vasconcelos	
Sangelita Miranda Franco Mariano	
Renato Silva Vasconcelos	
Flávia Gabriella Franco Mariano	
DOI 10.22533/at.ed.23819250624	
CAPÍTULO 25	288
LA EVALUACIÓN DEL ACOGIMIENTO RESIDENCIAL DE MENORES DESDE LA PERSPECTIVA DEL TRABAJO SOCIAL: ANÁLISIS DE LAS VIVENCIAS SUBJETIVAS DE LOS USUARIOS DEL SERVICIO A TRAVÉS DE METODOLOGÍAS NARRATIVAS	
Edurne González Goya	
Mabel Segú Odriozola	
DOI 10.22533/at.ed.23819250625	
CAPÍTULO 26	295
INVESTIGAÇÃO SOBRE A NATUREZA JURÍDICA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS – UBER- E A CONSTITUCIONALIZAÇÃO DO DIREITO ADMINISTRATIVO BRASILEIRO	
Candida Joelma Leopoldino	
Eduardo Stachera	
DOI 10.22533/at.ed.23819250626	
SOBRE A ORGANIZADORA	309

AERO REPORTAGEM O DIA A DIA DO REPÓRTER AÉREO

Rogério Botelho Parra

Universidade FUMEC, Faculdade de Engenharia
e Arquitetura

Belo Horizonte – Minas Gerais

RESUMO: O setor de serviços de informações e reportagem é altamente relevante para o mundo e tem crescido constantemente nos últimos anos. Serviços diferenciados e de alta tecnologia, como a reportagem proveniente de um helicóptero são valorizados pelos ouvintes no trânsito. Nesse contexto, a inovação com alta tecnologia de comunicação embarcada, câmeras giro assistidas e transmissão por micro ondas em *High Definition*, tornam-se prioritárias. O presente trabalho tem como objetivo apresentar detalhes do processo funcional chamado de aero reportagem ou reportagem aérea e a importância do mesmo para o mercado de marketing. Para tanto, analisa-se a estrutura técnica e a operacionalização de uma empresa de Serviços Aéreos Especializados certificada pela autoridade aeronáutica, assim como casos de operação, evidenciando-se os benefícios do serviço para o cliente.

PALAVRAS-CHAVE: Repórter aéreo. Radio. Helicóptero. Tecnologia de comunicação.

ABSTRACT: The information and reportage services sector is highly relevant to the world and

has grown steadily in recent years. Differentiated and high-tech services such as aerial reportage from a helicopter are well valued by transit users. In this context, innovation with high-tech communications equipment, gyroscopic cameras and high-definition microwave transmission become a priority. This work aims to present details of the functional process called aerial reporter and its importance to the marketing market. Therefore, Specialized Air Services company operational and technical structure, certified by the aeronautical authority, as well as the operational cases, will be analyzed, evidencing the benefits of customer service.

KEYWORDS: Air reporter. Radio. Helicopter. Communication technology.

1 | INTRODUÇÃO

Este trabalho propõe-se a analisar o modo de funcionamento operacional de um modelo de comunicação não convencional, a bordo de um helicóptero, conhecido como aero reportagem, que oferece serviços de transmissão de notícias em tempo real sobre os deslocamentos do trânsito, acidentes, passeatas, dentre outros eventos, no contexto da mídia radiofônica de grandes centros urbanos.

Os meios de comunicação apoiados

pelo helicóptero são cada vez mais necessários para que os habitantes das grandes cidades, continuem mantendo vínculo com todo seu território em expansão. Conforme afirma o antropólogo argentino contemporâneo Néstor Canclini (2002): “Passamos, em cinquenta anos, ao helicóptero que sobrevoa a cidade e oferece a cada manhã, através da tela do televisor e das vozes do rádio, o panorama de uma megalópole vista em conjunto, sua unidade recomposta por quem vigia e nos informa” (CANCLINI, 2002, p.41). O autor considera também que as câmeras apresentam maior realidade dos fatos, recompondo o sentido global da vida cidadã.

Na configuração desse serviço, um piloto e um jornalista, a bordo de um helicóptero, sobrevoam a cidade verificando as condições do tráfego rodoviário e transmitem, em “*flashes*”, reportagens curtas, que podem ter caráter de urgência, exibidas durante a programação normal nos horários de pico de trânsito de pessoas e de automóveis. Ainda, ressaltam-se os pontos de congestionamento de tráfego nas artérias viárias, fornecendo aos motoristas as opções de outros percursos que possibilitam minimizar o tempo de percurso. Segundo Sousa (2013, p.14), o

[...]serviço de repórter, especialmente o repórter aéreo, mostra ainda uma amplitude jornalística que excede a transmissão de informações sobre trânsito e outros eventos. Expandindo a discussão acerca do estilo para um âmbito macro contextual da vida cotidiana moderna nos grandes centros urbanos.

Considerando que a reportagem aérea está com boa aceitação e importância para o mercado de comunicação mineiro, justifica-se o desenvolvimento dessa pesquisa em uma análise qualitativa recorrendo a fontes bibliográficas com a finalidade de conhecer a contribuição de alguns autores sobre o assunto (OLIVEIRA, 1999). Esse trabalho é de natureza exploratória (GIL, 2002, p.41) com foco em conversas informais feitas com ouvintes, repórteres aéreos e pilotos com experiência em voos de rádio em Belo Horizonte. Baseou-se ainda na experiência empírica do autor como piloto da primeira emissora de rádio a implantar este tipo de serviço na cidade de Belo Horizonte em 2008, além de conversas informais com pessoal diretamente envolvido de outras empresas do setor. Também é documental, uma vez que utiliza da regulamentação da Agência Nacional de Aviação (AGÊNCIA, 2016) para dar embasamento teórico. O trabalho foi realizado na região de Belo Horizonte, em 2017, com o acompanhamento das transmissões em tempo real sobre o trânsito, condições meteorológicas, ocorrências e outros eventos sobre a cidade.

Este trabalho foi organizado em três etapas, onde na primeira, descreve-se um breve histórico do início da aero reportagem até os dias de hoje. Na segunda parte, os principais elementos constituintes de uma empresa especializada em reportagens aéreas, incluindo equipamentos, pessoal técnico e seu modo de funcionamento. E na terceira, apresenta-se uma contextualização do serviço do repórter aéreo, como é feita a informação da condição momentânea do trânsito na cidade, e uma explanação acerca das reportagens, sua abrangência e penetração no mercado da comunicação rádio. Por fim, nas considerações, realiza-se a exposição dos resultados da pesquisa,

assim como reforço do diferencial e da importância da aero reportagem para o público mineiro principalmente nos horários de pico do trânsito.

2 | REPORTAGENS AÉREAS NO BRASIL: BREVE HISTÓRICO

As primeiras reportagens aéreas para emissoras de rádio e TV, começaram a surgir em meados dos anos de 1970 nos Estados Unidos da América (EUA) devido a farta disponibilidade de mão de obra de repórteres e pilotos provenientes do fim da guerra do Vietnã (CAIAFA, 2009, p.25). Paola Carvalho (2014) escreve que no Brasil, no início dos anos de 1990, o comandante Hamilton Alves da Rocha, recém formado no Brasil, como piloto de helicópteros em uma escola homologada pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), baseando-se na referência americana, conseguiu convencer uma emissora de TV de São Paulo, a investir no novo processo de comunicação inclusive com câmeras de vídeo.

Ainda, segundo Paola Carvalho (2014), com a visibilidade e sucesso do comandante Hamilton, algumas rádios do Rio de Janeiro e São Paulo começaram os voos com helicópteros menores do tipo Robinson 22, de 2 lugares do fabricante *Robinson Helicopter Company*. No Rio de Janeiro, o serviço de repórter aéreo foi implantado em 1988, na Rádio Jornal do Brasil, voando inicialmente somente sob acionamento no caso de ocorrências do tipo acidentes de trânsito, assaltos ou incêndios, com o mesmo modelo de aeronave (CAIAFA, 2009, p.26).

Para um apresentador do programa Brasil Urgente, da Band, a reportagem aérea brasileira tem hoje, a mesma importância que o serviço tem nos EUA, onde tudo começou. O apresentador afirma que o repórter aéreo é um serviço especializado com reflexos no bem-estar da população, pois além de informar as condições do trânsito, soma forças ao trabalho das Polícias, do Corpo de Bombeiros, da Defesa Civil e muitos outros envolvidos. Em alguns casos, por já estar sobre a ocorrência, o repórter ajuda a orientar outros profissionais, minimizando o tempo de chegada de um resgate, por exemplo.

3 | OPERACIONALIZAÇÃO DO SISTEMA

O início da operação no Brasil, não é simples. As empresas de reportagem aérea devem funcionar conforme as normas da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC (AGÊNCIA, 2016), onde o interessado em explorar a atividade de aero reportagem, mesmo já sendo uma emissora de rádio ou televisão deverá constituir uma empresa de Serviços Aéreos Especializados (SAE), na modalidade de reportagem aérea conforme regulamentação técnica aeronáutica da própria ANAC. A empresa de aero reportagem terá que operar no mínimo uma aeronave, que deverá estar registrada na categoria SAE, autorizada somente para serviços de reportagem, não podendo levar passageiros

e deverá ser devidamente homologada pela autoridade aeronáutica competente da ANAC, com certificação específica para o helicóptero, pilotos e funcionários.

Todo equipamento eletrônico, como câmeras, monitores, rádios e antenas que vierem a ser utilizado na aeronave deverão ter suas instalações devidamente certificadas (AGENCIA, 2016) e aprovadas pela ANAC. Todo o pessoal deve ser empregado da empresa, incluindo o repórter que, para participar do voo, deve ter no mínimo um contrato de trabalho específico (AGÊNCIA, 2016).

Os repórteres aéreos normalmente são jornalistas que sobrevoam junto com o piloto, em helicópteros de dois ou quatro lugares, sendo este adaptado para enviar informações para a emissora de rádio. Segundo Sousa (2013, p.19), “os repórteres aéreos utilizam uma linguagem muito própria buscando atingir um público específico de determinados horários”. Os textos devem ter frases curtas e claras, com certo grau de improvisado e informalidade. Jung (2005, p.120) diz “a comunicação radiofônica abandonou a narração dramática dos fatos, pelo tom coloquial, como se estivéssemos em uma conversa a dois. [...] mas jamais reproduziremos a naturalidade da fala espontânea”. O repórter deve estar sempre atento, com o olhar fixo no chão e microfone e fones presos à cabeça, informando ao vivo tudo o que vê de interesse para os ouvintes.

A formação de um piloto de helicópteros acontece com um mínimo de 100 horas de voo em escola homologada e, conforme Azaïs (2010, p.108-109), geralmente no início de carreira, pode tornar-se parceiro do repórter aéreo e também trabalhar como instrutor, o que lhe permite acumular mais horas de voo. O piloto que trabalha como repórter aéreo, caso do Comandante Hamilton, normalmente é assessorado por um jornalista e cobre acontecimentos como os acidentes, incêndios, inundações, além da circulação em uma metrópole com tráfego particularmente denso. O piloto, além de vivência na cidade e experiência em voos noturnos, deve ter bom conhecimento dos mapas de ruas e de cidades próximas, deve saber localizar os pontos de referência e regiões de maior tráfego de veículos.

Conforme ressalta Sousa (2013, p.18-19), o modelo de aeronave utilizado para a realização dos voos nas capitais, normalmente é um helicóptero leve de pequeno porte, o que possibilita baixo custo para as emissoras e patrocinadores. A preferência é pelo modelo Robinson R22, um helicóptero capaz de levar duas pessoas a bordo, piloto e repórter. Este modelo é o mais popular para o trabalho, pois alia economia operacional, baixa manutenção e porte ideal para transportar um repórter e pouco equipamento devido ao pequeno espaço interno. Usualmente, o rádio de transmissão é um VHF (*Very High Frequency*) portátil, de frequência muito alta, similar aos utilizado nas aeronaves, equipado com fones de ouvido e microfones. Utiliza-se também um segundo equipamento para fazer a escuta da transmissão. O piloto e o repórter dispõem de ampla área envidraçada, com total visibilidade para frente e para baixo. Recomenda-se um segundo rádio que também serve de reserva em caso de pane do equipamento principal.

Segundo os pilotos que voam o modelo, o Robinson 22 é muito versátil, considerando uma pequena área do rotor e um baixo índice de massa da aeronave, que permite voos tranquilos, sem alarmar ou perturbar os moradores devido ao baixo nível de ruídos e pouco fluxo de ar turbulento. Já a pilotagem requer atenção total, pois seus comandos são mecânicos, sendo uma aeronave muito ágil. Leve e impulsionado por um motor confiável e fácil de manter, a aeronave tem uma legião de fãs mundo afora, tornando-se o mais vendido helicóptero a pistão para diversas funções, que vão desde a versão policial, inspeção de cabos de transmissão de energia elétrica, treinamento e lazer, até a reportagem aérea.

Atualmente, são mais utilizados os modelos Robinson R-44, helicóptero com capacidade para quatro pessoas. O posto do operador das câmeras mais parece um grande vídeo game devido à alta tecnologia digital empregada. Seus controles especiais permitem ao cinegrafista abrir ou fechar as imagens, executar zooms e manter o foco durante uma perseguição policial, por exemplo. A câmera funciona com estabilizadores giroscópicos podendo ser remotamente direcionada, e possui conjunto óptico de alta qualidade, montado no nariz do helicóptero. Além disso, a aeronave possui monitores digitais especiais protegidos contra reflexos externos, e permitem ao piloto e operador da câmara visualizar o que está sendo filmado e manter o *link* com a emissora. Os fones de ouvidos são preparados para dividir a conversa interna entre tripulantes do áudio e com os órgãos aéreos, o que requer concentração e treinamento.

O rádio, considerado o primeiro veículo eletrônico de comunicação de massa, sempre disputou mercado com a televisão e, mais recentemente, com a internet, no entanto, a vantagem da informação instantânea é inatingível, bastando sintonizar uma frequência, enquanto se descansa, trabalha ou realiza as tarefas domésticas, para ouvi-lo. “O rádio, devido à sua mobilidade, facilita que a recepção da mensagem seja compatível com outras atividades, em especial as que têm caráter manual” (PRADO, 1989, p.32), possibilitando a atualização das notícias para o ouvinte enquanto o mesmo realiza outros trabalhos, como dirigir, por exemplo.

A abrangência do rádio é bastante ampla e com o advento da internet, um novo perfil de público está aparecendo. O ouvinte passa a buscar informações através dos *sites* das emissoras e não simplesmente as músicas. Bianco (2010) afirma também que:

[...] o crescimento do acesso às plataformas digitais está provocando impacto nas formas de consumo de mídia. [...] Em média um brasileiro gasta de uma a cinco horas na Internet diariamente. [...] E entre elas está se consolidando o hábito de ouvir rádio em tempo real (43%), ocupando o quarto lugar entre as preferidas [...] (BIANCO, 2010, p.5)

Contrário da crença comum de que as pessoas no Brasil ouvem menos rádio, o interesse ainda é muito grande, com razoável aceitabilidade e importância para a mídia de comunicação em massa, principalmente nos automóveis.

4 | CONTEXTUALIZAÇÃO DO SERVIÇO

Aero reportagem é a atividade aérea que tem por objetivo registrar ou acompanhar acontecimentos, ou seja, tudo que dentre uma variedade aleatória de fatos, que vão ganhando notoriedade sendo veiculado nos meios de comunicação, constituindo-se de fotos, filmagens ou transmissões radiofônicas. Segundo a mestre em Estudos de Linguagens do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, CEFETMG, Profa. Lizainny Queiroz, “o jornalismo praticado nas grandes cidades recorre, em muitas ocasiões ao uso do helicóptero para relatar os acontecimentos da metrópole por um ângulo diferente, já que os ambientes urbanos nas cidades estão cada vez mais complexos”.

Em Belo Horizonte, uma das precursoras da aero reportagem no Brasil, foi a repórter Simone Crisóstomo, que começou a carreira há mais de vinte anos, no Rio de Janeiro e, ao final de 2007, decidiu se mudar para Belo Horizonte e implantar na capital mineira esta nova modalidade de transmissão. Paola Carvalho (2014), da revista Veja de Belo Horizonte, escreveu que os ouvintes do Sistema Band de rádio, reportavam que nos horários de tráfego intenso, tinham o costume de ouvir Simone Crisóstomo (CAIAFA,2009, p.27). A decolagem era feita em horários predefinidos, pela manhã e no final da tarde, quando o trânsito é mais intenso e caso haja alguma ocorrência significativa, o helicóptero era acionado para decolagem imediata. Ela decolava duas vezes por dia, por volta das 7 h da manhã e às 18h, no fim da tarde. Inicialmente o voo tinha um circuito usual predefinido. Com a experiência de quem conhece a cidade de cima, a repórter rapidamente identificava os principais pontos críticos que apresentavam congestionamentos e acidentes, solicitava ao piloto para aproar ou direcionar o helicóptero para o local e relatava as ocorrências sempre com bom humor tentando relaxar quem estava no trânsito.

O dia do repórter aéreo, em Belo Horizonte, começa cedo. Normalmente, já durante o trajeto em direção ao aeroporto, por telefone celular, o repórter busca notícias, fazendo um levantamento das ocorrências noturnas através de contatos com órgãos de trânsito, policiais e bombeiros, além de contatar as principais emissoras de rádio parceiras. Congestionamentos e acidentes rodoviários locais, além das operações policiais, incêndios e enchentes, devem e podem ser observadas detalhadamente do ar, até pairando quando necessário, sobre a ocorrência, para que as informações sejam transmitidas ao vivo e com confiabilidade para o ouvinte, relevando assim a grande vantagem das máquinas voadoras para o sucesso das reportagens.

Durante o voo o repórter aéreo tem a função de transmitir em tempo real o fluxo de trânsito, congestionamentos e ocorrências, nas principais vias de acesso nas grandes cidades e também, devido a visualização de cima mais ampla e abrangente, o repórter descreve alternativas e novos caminhos com melhor fluxo aos ouvintes do volante.

O entrosamento entre piloto e repórter é de suma importância para realização de um trabalho com segurança e eficiência. O repórter deve conhecer parte dos

procedimentos operacionais do helicóptero e de um pouco das normas da aviação, permitindo ao mesmo, saber dos limites operacionais e regulamentares da máquina para suas necessidades. O piloto, por sua vez, deve seguir as orientações do repórter quanto aos locais de sobrevoo, e sempre informar, quando não é possível o sobrevoo ou a permanência em determinados locais, participando também na identificação da localização de congestionamentos e ocorrências.

Desde 2014, como afirma Paola Carvalho (2014), a capital mineira conta com três helicópteros à disposição para fazer a cobertura jornalística diária. As rádios CBN, Rádio Globo, BH FM, TV Globo e TV Record são as emissoras que transmitem o que está acontecendo no trânsito da cidade. Os repórteres das emissoras de rádio, que às vezes voam juntos no mesmo helicóptero, tentam não só transmitir o que está acontecendo na cidade, no trânsito, mas dar alternativas e novos caminhos a quem está embaixo, sempre competindo entre elas para uma informação de melhor qualidade.

A 500 pés ou 150 metros do chão e a uma velocidade perto de 120 quilômetros por hora, o repórter monitora as principais ruas, avenidas e estradas das metrópoles. São então emitidos ao vivo vários boletins em horários previamente definidos com as rádios, cada uma com sua própria linguagem considerando que cada uma delas visa atingir um público diferente.

A Profa. Lizainny Queiroz considera “[...]a cidade como visual onde o consumo de imagens é de ordem simbólica, por isso a paisagem urbana, via imagens é tão importante para a veracidade da informação”, na televisão, o cinegrafista direciona suas câmeras exclusivas para os pontos de referência normalmente mais congestionados ou com acidentes. “A TV Record, a emissora comercial com o maior tempo de programação local, usa as imagens aéreas durante os telejornais e os programas Balanço Geral e Cidade Alerta” (CARVALHO, 2014).

Atualmente com helicópteros modelo Robinson 44, as emissoras já estão se adaptando à tecnologia HD (*high definition*) de alta definição. Destaca-se ainda, que a cobertura aérea tem a vantagem de atingir grandes distâncias rapidamente e chega a lugares onde a equipe de terra teria grandes dificuldades, principalmente referentes ao tempo gasto no trânsito. Se antes havia a limitação de espaços para que o repórter pudesse apurar determinado acontecimento, agora o serviço aéreo favorece a rapidez na transmissão do relato.

5 | A REPORTAGEM AÉREA INSTANTÂNEA

O repórter aéreo envia informações do trânsito no momento em que ocorrências estão acontecendo, promovendo assim uma prestação de serviços de relevância para os motoristas e usuários de transportes coletivos na cidade, gerando um diferencial para os ouvintes, que o utilizam de acordo com suas necessidades de deslocamento

(SOUZA, 2013, p.20). Para Jung (2005, p. 63), “[...] quem sintoniza uma rádio comprometida com a informação quer saber o que acontece de mais importante naquele exato momento”. Souza (2013) ressalta também a importância de qualidade da informação, que conforme Lopez (2009, p. 13), a exigência pelas informações de última hora e pela atualização constante muitas vezes pesa, sobre os ombros do jornalista de rádio.

As informações “geralmente são inseridas durante um programa jornalístico, como “*flashes*”, que são pequenos noticiários, divulgando acontecimentos relevantes” ou quase sempre “informações que são importantes naquele momento, como as condições do trânsito e devem ser precedidas de uma vinheta para chamar a atenção do ouvinte” (SOUZA, 2013, p. 20).

O humor deve estar sempre presente na interação entre locutores, repórteres e o público ouvinte. A presença do humor é decorrente das características das rádios: populares, ecléticas, com programação voltada para o público jovem, veiculação de música de massa, entrevistas, participação dos ouvintes e quadros humorísticos em linguagem espontânea e informal.

A estrutura da reportagem aérea inicia-se com a uma vinheta de abertura dos patrocinadores onde ocorrem as trocas de cumprimentos entre locutor e o repórter aéreo, que podem ser com formais e breves ou mais coloquiais, dependendo da audiência e do público alvo da emissora em operação. O ponto central da informação são as descrições das cenas e da extensão da situação do trânsito nas principais referências geográficas da cidade. (SOUZA, 2013)

A narrativa normalmente é modificada quando a dimensão do fato, que é a própria cidade, é observada com grande ângulo de vigilância. São feitas análises e recomendações aos motoristas, mostrando opções de vias com situações mais favoráveis para o tráfego. No fechamento serão feitas previsões da situação futura, aviso do próximo evento e feitas trocas de cumprimentos com polidez.

As interações entre repórter e locutor apresentam características de alto envolvimento interpessoal, onde a descrição e as avaliações das cenas do trânsito são intercaladas com conversas cotidianas entre repórter aéreo e locutor. Em um artigo sobre produção do conhecimento, Claude Raynaut, cita que, “[...] que nenhum técnico pode se restringir a um domínio único de competência. A necessidade de juntar conhecimentos e experiência, cada vez mais especializados e mais aprofundados, cresceu com a complexidade dos projetos técnicos [...]” (RAYNAUT, 2014, p3).

Importante ressaltar, que o repórter aéreo não compete diretamente com os aplicativos de auxílio para o trânsito, já que, a informação aérea é mais global, instantânea, dando uma ideia mais rápida e significativa de toda a região, além das opções e alternativas de trajeto, informando também sobre outros acontecimentos que possam afetar o trânsito ou a vida das pessoas. Referindo-se a velocidade da informação, o Prof. Rodrigo Fonseca e Rodrigues (2017), relata que:

[...] instantâneo, que está o tempo todo a nos convocar, transforma nossa relação com o meio e com as informações. Por isso hoje em dia no rádio mas especialmente na internet – diferentemente do jornal impresso e do jornal regular de televisão – o jornalismo se transformou radicalmente de atividade voltada à informação, à investigação, ao desvendamento de atos ilícitos de governos e empresas para fornecedor de emoções, impactos, criando a partir do cotidiano das cidades cenas de emoção, ficção, tornando a vida cotidiana um grande filme de aventuras (RODRIGUES, 2017)

A informação verbal, ao vivo, pelo rádio é imbatível principalmente para quem tem outros afazeres momentâneos, como dirigir, por exemplo.

6 | ENTRAVES E PROBLEMAS USUAIS

As maiores dificuldades na implantação de uma empresa de reportagem aérea devem-se inicialmente aos custos operacionais, na compra, ou normalmente no aluguel do helicóptero com equipamentos de transmissão, que deve ter exclusividade operacional, treinamento de pilotos, jornalistas e operadores de solo, além da necessidade de constituição de uma empresa de Serviço Aéreo Especializado (SAE), na modalidade de reportagem aérea regulamentada pela autoridade aeronáutica competente, ANAC (AGENCIA, 2017).

Normalmente, ao iniciar-se na prática de aero reportagem, os repórteres designados pelas rádios ficam com medo do voo nos pequenos helicópteros. Na opinião de Martín-Barbero (2001), todo tipo de novidade, principalmente as relacionadas aos profissionais de jornalismo acarreta em uma nova especialidade que, além de ter que desenvolver uma visão mais global da cidade por inteiro e determinação para superar o medo de voar. Embora as estatísticas comprovem que voar é muito mais seguro do que dirigir, cerca de três em cada quatro pessoas têm medo de voar. O ser humano não foi concebido para voar, daí viver este fenômeno como algo alheio ou estranho, afetará diretamente a necessária performance do trabalho, principalmente se a transmissão for ao vivo, instantânea. É comum, por fatores diversos, o repórter não conseguir falar, ou se calar no meio da reportagem. O homem é um ser que tem medo. O importante é o controle.

Problemas eletromecânicos são relativamente comuns quando se envolve muitos equipamentos distintos. Os rádios de transmissão/recepção dos repórteres aéreos, como os VHF's, são portáteis com baterias e antenas próprias, e devem operar em uma gama de frequências diferentes das do helicóptero, podendo falhar ou provocar interferência entre eles. Se a aeronave for equipada para com câmeras e equipamentos de micro-ondas para envio de sinais, a complexidade aumenta consideravelmente.

Os horários de entrada no ar devem ser rigorosamente seguidos, o que pode trazer certas dificuldades operacionais. Problemas podem ocorrer, desde a decolagem, que pode atrasar devido ao movimento do aeroporto, ao sobrevoo de alguns locais

que, nem sempre serão autorizados pela torre de controle devido à interferência com outros tráfegos aéreos. A utilização do espaço aéreo não depende somente da vontade dos pilotos. A meteorologia também influencia muito na operacionalização do serviço, pois os helicópteros devem voar somente em condições visuais, ou seja, chuvas mais fortes, ventos de maior intensidade, nevoeiros ou neblina certamente restringem e limitam a operação.

7 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar da importância do setor de serviços de comunicação para a população em geral e da necessidade de inovação nesse setor para garantir competitividade, os estudos sobre inovação em serviços demandam mais pesquisas sobre o assunto. A partir disso, o presente estudo teve como objetivo mostrar um processo pouco conhecido e em desenvolvimento. Para isso foram pesquisados na literatura do setor aéreo, de comunicação e trabalhos relacionados a aero reportagem a fim de identificar as principais práticas realizadas pelas empresas aéreas e radiofônicas que operam a aero reportagem.

Os resultados indicam que a inovação com o helicóptero é parte da estratégia de marketing das empresas de rádio e televisão, incrementando sempre o número de ouvintes e conseqüentemente de anunciantes. O serviço é prestado principalmente em horários considerados “nobres”. O estudo indica que o repórter aéreo está muito presente nos automóveis em movimento nas horas de pico de tráfego intenso.

Os principais meios de comunicação na busca pela audiência, procuram manter o cidadão com atualização constante e instantânea do espaço urbano buscando processos atuais e inovadores como a reportagem aérea, no caso aplicado ao rádio. A busca pela inovação no processo de comunicação é um grande desafio. A notícia de utilização instantânea para o ouvinte pode ser talvez uma grande inovação, capaz de horizontalizar a comunicação, substituindo assim, a verticalidade da informação passada que recebemos hoje na imprensa brasileira. As possibilidades trazidas pelos novos meios de comunicação como o helicóptero, apresentam uma nova maneira de mostrar a realidade ao vivo do trânsito, bem como criar novos anseios e expectativas.

A grande vantagem da aero reportagem é informar além do tráfego congestionado ou livre, também em primeira mão uma notícia, o “furo de reportagem”, pois o valor jornalístico da mesma é exatamente o instante em que o fato está acontecendo ou acabou de acontecer, caso dos acidentes, por exemplo.

As características das reportagens aéreas analisadas neste trabalho configuram o propósito fundamental do serviço de repórter aéreo, que é a transmissão de informações com as cenas do trânsito beneficiando os ouvintes minimizando a perda de tempo no trânsito, especialmente no deslocamento entre suas casas e locais de trabalho e vice-versa.

Finalizando, podemos notar características multidisciplinares na procura e elaboração da informação para o ouvinte. A interação do repórter com o piloto, personagens de áreas muito diferentes, é fundamental e significativa para o resultado final, conforme afirma Claude Raynaut:

Se tal colaboração nunca deixou de existir entre disciplinas trabalhando sobre as dimensões materiais da realidade – especialmente no domínio das tecnociências, onde as convergências e hibridações foram frequentes – a comunicação evidencia-se particularmente difícil e precária entre ciências da materialidade e ciências humanas e sociais. (RAYNAUT, 2014, p17),

Os jornalistas e pilotos devem estar atentos para esta recente modalidade de comunicação que, além de requerer a superação do medo de voar, horários rígidos, disponibilidade, desenvolvimento de um olhar mais apurado para ver a cidade por inteiro, sendo necessário grande interação interpessoal dentro do helicóptero.

REFERÊNCIAS

AGENCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Regulamenta a outorga de serviços aéreos públicos para empresas brasileiras e dá outras providências.** Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-377-15-03-2016/>> acessado em 1 ago. 2017

AZAÏS, C. **Pilotos de helicóptero em São Paulo:** o assalariamento entre “céu aberto” e nevoeiro. In: *Sociologias*, Porto Alegre, ano 12, n.25, p. 102-124, set. 2010.

BIANCO, N. R. D. **O futuro do rádio no cenário da convergência frente às incertezas quanto aos modelos de transmissão digital.** Revista de Economia Política de Tecnologías de la Información y Comunicación, v. XII, n.1, p.1-19, 2010. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/12282/1/ARTIGO_FuturoRadioCenario.pdf> Acessado em: 10 set. 2017

CAIAFA, R. **Para o alto e avante.** Revista PQN. Belo Horizonte, n.11, p.2-11, março 2009. Disponível em: <https://issuu.com/robertovaladarescaiafa/docs/revista_pqn_n__11_2009> Acessado em 10 out 2017

CANCLINI, N. G. **Cidades e cidadãos imaginados pelos meios de comunicação.** Opinião Pública, Campinas, Vol. VIII, nº1, 2002

CARVALHO, P. **De helicópteros, repórteres de rádio e TV flagram cenas do cotidiano de BH.** Revista Veja BH. Belo Horizonte, maio 2014. Disponível em: <<http://vejabh.abril.com.br/materia/cidade/helicopteros-reporteres-radio-tv-flagram-cenas-cotidiano-bh/>> acessado em 1 set. 2017

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 4 ed. São Paulo: Atlas S.A., 176 p. 2002.

JUNG, M. **Jornalismo de rádio.** 2 ed. São Paulo: Contexto, 2005.

LOPEZ, D. C. **As fontes no jornalismo radiofônico em ambiente de convergência.** Contemporânea, v. 7, n. 1. p. 1-19, jun. 2009. Disponível em: < <https://portalseer.ufba.br/index.php/contemporaneaposcom/article/view/3602/2670>>Acessado em 3 set. 2017

MARTÍN-BARBERO, J.; REY, G. **Os exercícios do ver – hegemonia audiovisual e ficção televisiva.** Trad. Jacob Gorender. São Paulo: Editora Senac, 2001

OLIVEIRA, S. L. **Tratado de metodologia científica**. 2. ed. São Paulo: Pioneira 1999

PRADO, E. **Estrutura da informação radiofônica**. São Paulo: Summus, 1989.

RAYNAUT, C. **Os desafios contemporâneos da produção do conhecimento: o apelo para interdisciplinaridade**. Revista INTERthesis, Florianópolis, v.11, n.1, p. 1-22, Jan./Jun.2014. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/interthesis/article/view/1807-1384.2014v11n1p1/26883> [https://periodicos.ufsc.br/index.php/interthesis/article /view/1807-1384.2014v11n1p1 /26883](https://periodicos.ufsc.br/index.php/interthesis/article/view/1807-1384.2014v11n1p1/26883)> Acessado em 4 jul. 2017

RODRIGUES, R. F. **Mediações digitais: o conceito de cibernética como controle da informação**. Belo Horizonte; Universidade Fumec, 2017. 12 f. Texto para aula expositiva.

SOUZA, M. A. S. **Os estilos conversacionais do repórter aéreo no contexto de rádios na cidade do Rio de Janeiro**. 2013. Dissertação de mestrado - Letras. PUCRJ, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <http://www2.dbd.puc-rio.br/pergamum/tesesabertas/1112732_2013_pretextual.pdf> Acessado em 3 jul. 2017

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-423-8



9 788572 474238