

Corpos e Aparelhos Eletrônicos: O Vínculo na Rádio SulAmérica Trânsito¹

Raquel RIECKMANN TRALDI²
Faculdade Cásper Líbero, São Paulo, SP

Resumo

O presente trabalho é parte da dissertação de mestrado da autora e pretende colaborar para a discussão teórica sobre como as expressões sonoras de uma emissora de rádio paulistana, segmentada no trânsito, invadem as capilaridades da comunicação e vinculam o ouvinte, ao articular o tempo e o espaço da cidade. Através dos apontamentos bibliográficos, analisaremos neste artigo que a Rádio SulAmérica Trânsito se caracteriza por buscar o vínculo em um ambiente de comunicação e não apenas de informação em que todos os atores, sejam locutores e ouvintes, fazem parte dos processos comunicativos que transitam pelos ambientes presenciais e pelos sistemas técnicos da comunicação. Estes aspectos terão em vista uma possível relação sistêmica da Ecologia da Comunicação, a partir dos sons que envolvem corpos e aparelhos eletrônicos na dinâmica corpo/cultura/pertença no trânsito de São Paulo.

Palavras-chave: ecologia da comunicação; rádio; tempo; vínculo; pertença.

O ambiente de comunicação no trânsito

De um lado são cinco milhões de carros, mais de um milhão de motos e cerca de 151 mil caminhões circulando pela cidade de São Paulo. Do outro, são 16 milhões de automóveis, cinco milhões de motos e 840 mil caminhões rodando pelo Estado de São Paulo³. Só a capital paulista tem 11 milhões de habitantes, o que significa uma média de um carro a cada duas pessoas⁴, que diariamente se deslocam pelas ruas e avenidas, além das rodovias estaduais para cumprirem seus compromissos rotineiros como o trabalho e o estudo, por exemplo.

Desde 2007, a Rádio SulAmérica Trânsito, pioneira na cobertura deste segmento marcante da cidade de São Paulo, durante 24 horas por dia, busca proporcionar mais

¹ Trabalho apresentado no GP Rádio e Mídia Sonora do XV Encontro dos Grupos de Pesquisa em Comunicação, evento componente do XXXVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação.

² Mestre em Comunicação pela Faculdade Cásper Líbero. Pesquisadora do Grupo de Pesquisa Comunicação e Cultura do Ouvir. E-mail: raquel.17@uol.com.br

³ Balanço anual de 2014 da frota de veículos do site do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (DETRAN-SP). Disponível em: <<https://www.detran.sp.gov.br/wps/portal/portaldetran/detran/estatisticatransito/sa-frotaveiculos>>. Acesso em: 25 nov. 2014.

⁴ Levantamento feito pelo site G1. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/02/sao-paulo-registra-maior-crescimento-da-frota-de-carros-em-tres-anos.html>>. Acesso em: 26 nov. 2014.

qualidade de vida aos motoristas, fazendo com que eles aproveitem mais o tempo fora dos carros. Rotas alternativas, alertas sobre acidentes, obras, bloqueios por protestos, são algumas das informações levadas ao ar com a ajuda dos ouvintes que participam e interagem por meio dos canais comunicativos da emissora, que dão mais dinamismo e agilidade à programação.

Compreendendo o tempo como símbolo de orientação, segundo a concepção de Norbert Elias (1998), observamos uma sincronia entre os tempos da emissora, das pessoas e da cidade, marcados pelo contexto da velocidade estudado por Paul Virilio (2000). Tanto o tempo quanto o espaço seguem a ordenação de um ritual de calendário para a orientação, com repetições que mantém o ouvinte sintonizado.

Por outro lado, a falta de tempo e a alta demanda de participações dificultam o atendimento da emissora para todas as colaborações, o que pode prejudicar o vínculo com o ouvinte. Desse modo, observamos como a Rádio SulAmérica Trânsito consegue driblar esses obstáculos quando sua sonoridade invade as capilaridades dos corpos, extravasa por diferentes aparelhos e relaciona-se com as imagens internas dos ouvintes. Possivelmente quem ouve e/ou interfere na programação da emissora integra um universo sistêmico de participação que poderá ser estudado na perspectiva de uma ecologia da comunicação. A emissora se torna algo além de um simples meio de informação, pois, ela possivelmente se transforma em um ambiente de comunicação.

Surge uma rádio trânsito

A capital paulista é famosa pelos congestionamentos e a maioria dos paulistanos é refém do automóvel para se deslocar pela cidade. Há dias em que o paulistano passa mais tempo “morando” dentro do próprio carro, preso em algum congestionamento, o que o leva a criar alguns hábitos, transformando o veículo em uma extensão da própria casa com utensílios de higiene pessoal, livros e palavras-cruzadas para fazer no trânsito, GPS com televisão para não perder o noticiário da TV, uma troca de sapatos e roupas no caso de o tempo mudar, maquiagem, entre outras curiosidades.

Essa vivência anestesiada dentro dos carros pode levar o motorista a tomar decisões como *homo sapiens demens*, pois, para Edgar Morin, o homem não é somente *sapiens*, mas *sapiens demens*. Para ele, o ser *homo sapiens* já implica ser igualmente *demens*.

Trata-se de um ser de uma afetividade imensa e instável, que sorri, ri, chora, um ser ansioso e angustiado, um ser gozador, embriagado, extático, violento furioso, amante, um ser invadido pelo imaginário, um ser que conhece a morte e não pode

acreditar nela, um ser que segrega o mito e a magia, um ser possuído pelos espíritos e pelos deuses, um ser que se alimenta de ilusões e de quimeras, um ser subjetivo cujas relações com o mundo objetivo são sempre incertas, um ser submetido ao erro, ao devaneio, um ser híbrido que produz a desordem. E como chamamos a loucura à junção, do descomedimento, da instabilidade, da incerteza entre real e imaginário, da confusão entre subjetivo e objetivo, do erro, da desordem, somos obrigados a ver o *homo sapiens* como *homo demens* (MORIN, 1975, p. 116-117).

Se observarmos a participação no trânsito da cidade como uma atividade do *homo sapiens demens*, de um lado está a sapiência (o motorista que atua com serenidade e respeita as leis) e do outro a demência (xinga os demais motoristas, quer tirar vantagem e comete infrações). Para mudar esse tipo de comportamento associando informação e interação, a fim de facilitar o deslocamento do motorista em São Paulo, desde 2007, a Rádio SulAmérica Trânsito, uma realização do Grupo Bandeirantes de Comunicação em parceria com a empresa SulAmérica Seguros, tornou-se referência na prestação de serviços de informação sobre trânsito aos moradores da Grande São Paulo, pois além da capital paulista, a região envolve mais de 30 municípios, que estão interligados.

A programação da emissora conta, e muito, com a participação dos ouvintes durante o período da manhã, da tarde, da noite e até durante as madrugadas. Essa abertura de espaço para que os ouvintes se manifestem, unindo informações e fazendo com que as pessoas cheguem mais rapidamente aos destinos gera grande participação. A emissora diariamente recebe milhares de mensagens de texto (SMS) e de minutos de pequenas ligações gravadas para o portal de voz, além de diversos e-mails e alertas pelas redes sociais, como pelo perfil da rádio no Facebook e no Twitter, enviados via celular, por exemplo. Essa contribuição procura criar um mapa atualizado, próximo da situação real do tráfego em São Paulo.

A emissora conta com uma equipe de jornalismo (interna no estúdio e externa na reportagem – cada repórter responsável pela cobertura de uma região da cidade; nas Zonas Norte, Sul, Leste e Oeste) que busca ajudar o ouvinte a encontrar rotas alternativas, colaborando para que ele diminua o tempo de percurso pelas ruas e avenidas. Através da colaboração ouvinte-repórter-locutor, verificamos que a rádio alerta o motorista para não chegar até o congestionamento, fugindo e buscando desvios que o façam conhecer mais a cidade.

Sincronia corpo-cultura-cidade

Para Norbert Elias, os homens necessitam determinar o tempo. Porém, nos dias atuais e com as tecnologias contemporâneas, o tempo é um símbolo de orientação

indispensável para que tarefas variadas sejam realizadas. O simples fato de consultar um relógio já estabelece uma sincronização entre duas ou mais atividades simultâneas. Com o passar dos anos e dos séculos, notamos o desenvolvimento de instrumentos de medição do tempo fabricados pelo homem e a determinação do tempo social, segundo Norbert Elias. Sendo assim, reuniões e viagens a trabalho podem acontecer durante a noite e na madrugada, dependendo do tamanho e da importância do negócio.

Sabe-se que os relógios exercem na sociedade a mesma função que os fenômenos naturais – a de meios de orientação para homens inseridos numa sucessão de processos sociais e físicos. Simultaneamente, servem-lhes, de múltiplas maneiras, para harmonizar os comportamentos de uns para com os outros, assim como para adaptá-los a fenômenos naturais, ou seja, não elaborados pelo homem (ELIAS, 1998, p. 8).

O autor já alertava em seus estudos que os ritmos biológicos são estruturados e regulados em função de uma organização social que obriga os homens a se tornarem disciplinados, a submeterem os ritmos fisiológicos ao relógio social. Mantêm-se ciclos repetitivos para alcançar estes objetivos (casa-trabalho-casa), seguidos por algumas satisfações momentâneas (vontade de parar o carro no meio do caminho para fazer compras no shopping, ou tomar um sorvete, ou marcar de encontrar alguém antes de voltar para casa).

A presente aceleração das tecnologias contemporâneas pode reduzir a força dos contatos pessoais. Em uma cidade onde é difícil sobreviver com o trânsito e o cansaço físico e mental, podemos notar que a Rádio SulAmérica Trânsito se esforça para aliviar o estado emocional, tentando reduzir o tempo de percurso e a solidão, fazendo companhia para aquele ouvinte solitário no veículo. Porém, mesmo com a indicação de alternativas, imprevistos acontecem e, segundo os estudos de Norbert Elias sobre o tempo, em todos os estágios, sejam eles físicos, biológicos, sociais ou pessoais, a sucessão de acontecimentos dá margem à sincronização, afinal toda mudança no tempo é uma mudança no espaço e vice-versa.

Hoje, o espaço e o tempo são cronometrados para a determinação deste último, em horas, minutos, segundos, entre outros, como uma maneira de ligar os acontecimentos ou de efetuar sua síntese. Será que o tempo da Rádio SulAmérica Trânsito está sincronizado com o tempo da cidade de São Paulo na relação “corpo-cultura-cidade”? Podemos entender que os relógios são fabricados pelo homem (corpo e cultura), e que parecem encarnar espíritos (cultura), que se pressupõem a uma pluralidade de indivíduos interdependentes (sociedade),

proporcionando uma relativa autonomia.

Há a necessidade de saber as horas, pelo menos aproximadamente. Atrasos e cancelamentos podem ser responsabilizados pelo tempo perdido no trânsito, por exemplo. Para evitar esse erro, notamos durante a programação da emissora que a informação sobre as horas ou os minutos gastos para percorrer cada um dos caminhos colabora para orientar o ouvinte sobre as condições de determinada via, ou seja, compensa ou não mudar a rota ou buscar uma alternativa. Além do locutor, o repórter também contribui com a informação do tempo cronometrado em seus relatos, facilitando a identificação do ouvinte com a situação daquela rua percorrida e o esforço físico que será necessário ou não.

Além disso, se o tempo da cidade está acelerado (horário de pico da manhã ou da tarde), o da Rádio SulAmérica Trânsito também está. A grande quantidade de ocorrências no espaço e a alta demanda por informações exigem uma programação mais ágil e objetiva, controlando o tempo de fala do ouvinte, do repórter e do locutor. Vivemos na velocidade das máquinas. “Com efeito, a velocidade não serve somente para mais facilmente nos deslocarmos, ela serve, antes de mais, para ver, para escutar, para divisar e, por conseguinte, para conceber mais intensamente o mundo presente” (VIRILIO, 2000, p. 35). Para dar conta do recado, vimos que a emissora usa as tecnologias contemporâneas para fazer com que o corpo de cada ouvinte interaja com a sociedade, presente aqui e ali.

Com a revolução das transmissões que se seguirá em pouco tempo à dos transportes, os meios de telecomunicação ajustar-se-ão ao corpo do indivíduo equipado de próteses mediáticas: telefone celular, *Walkman*, computador ou televisor portáteis, eléctrodos (VIRILIO, 2000, p. 81).

Visando acompanhar a aceleração do tempo da cidade de São Paulo, ou seja, a urgência do presente que se impõe, a programação da rádio está sincronizada com o tempo da capital paulista. Como ela não seria capaz de dar conta de mapear a cidade inteira, sozinha, mesmo com repórteres nas ruas e contando com uma tecnologia que se apoia no acesso às imagens de câmeras de monitoramento e os mapas dos sites de autoridades do trânsito, a emissora conta com a colaboração das informações encaminhadas pelos ouvintes por meio dos canais de comunicação.

A pertença no trânsito

O trânsito é um sistema vivo, em que novas ordens geram novas desordens que necessitarão de novas interações para se organizar novamente. Ao mesmo tempo ele

desperta o sentimento de alegria ou alívio, quando o motorista está diante de um caminho tranquilo ou alternativo; mas também influencia a raiva e o estresse, por exemplo, quando este se choca com o carro de outro motorista ou pelas sinfonias de buzinas dos diversos veículos. Na maioria das vezes, este motorista está sozinho no carro.

Podemos interpretar que uma das estratégias para conquistar o público foi optar pelas participações dos ouvintes, afinal, apoiar-se apenas em dados das autoridades, como da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), órgão municipal que administra a situação do trânsito das ruas e avenidas, além dos relatos da equipe de reportagem seria algo inferior em comparação com o tamanho da cidade. Desse modo, a emissora optou abrir os microfones para quem geralmente só estava acostumado a ouvir, sem interagir. Com essa abertura, a rádio ampliou a forma de manter contato com o ouvinte.

A emissora ampliou o leque de canais de comunicação que conta com o apoio das tecnologias contemporâneas: SMS, portal de voz, e-mail, além das redes sociais como Facebook e Twitter, que podem ser acessados pelo computador, *tablets* e celulares. Ou seja, interpretamos que a ideia de apresentar os diferentes relatos de cada ouvinte, durante a programação, pretende fazer com que outras pessoas que estão na escuta se identifiquem e se sensibilizem com alguma experiência passada já vivida, que naquele momento, o outro está vivenciando: cada detalhe enfatizado pela narrativa do repórter, ou do âncora, ou do ouvinte é necessário para quem estiver na escuta conseguir imaginar os detalhes da cena descrita, podendo sentir ao mesmo tempo suas emoções, alívios e tensões.

Segundo os estudos de Boris Cyrulnik, a pertença cria um mundo em que as pessoas possam existir para desenvolverem suas competências. Sem referências, o homem vive sozinho e sem sentido. É a solidão que o carro oferece, diante de tantos motoristas que estão em volta em um mesmo quarteirão; por exemplo. É preciso pertencer a algo, pois, caso contrário, a pessoa se torna ninguém.

A pertença tem dois lados: a familiaridade e a filiação. A familiaridade é um sentimento que se experimenta e se reforça no cotidiano porque se enraíza na sensorialidade dos estímulos da vida doméstica. O sentimento de filiação, por sua vez, só existe na representação psíquica que se enraíza no contexto cultural. A familiaridade se alimenta de biológico, de memória e de sensorialidade cotidiana, ao passo que a filiação se alimenta de cultura. A convenção social da família cria a estrutura psíquica e sensorial na qual vão se construir a familiaridade e a filiação (CYRULNIK, 1995, p. 75).

Podemos considerar que a rádio procura tratar o ouvinte não apenas como um mero fornecedor de informações, mas sim, como um corpo que carrega diversos tipos de sensações, emoções, situações, vivências e, principalmente, cultura, para criar uma

identificação com os demais e motivar a participação de todos. Para dar crédito à eficiência da comunicação, tudo depende da proximidade sociocultural por parte do emissor, bem como do receptor. No caso, o trânsito é um exemplo de produto que está inserido na cultura das pessoas, em que o ouvinte pode se identificar na medida em que a narrativa da programação coloque o sujeito humano no centro, e não apenas dados numéricos (índice, o tamanho do congestionamento e as vias que estão com problemas). Mas, como o tempo é curto e a demanda é alta, principalmente nos horários de pico, nem todas as participações são atendidas o que pode comprometer o vínculo com o ouvinte que não foi atendido.

Muita informação para pouco tempo

Para lidar com os problemas infinitos da mobilidade urbana na capital, chegamos até aqui notando que a Rádio SulAmérica Trânsito convida o ouvinte a não só apenas comunicar como também, participar desta comunicação. Porém, devido ao tempo da cidade estar acelerado, com várias ocorrências ao mesmo tempo, há momentos em que a emissora não consegue atender a todos os pedidos do público na escuta. Existe uma equipe da redação que é responsável em ouvir as gravações do portal de voz, ou seja, editar e selecionar o material que vai ao ar, enquanto o âncora, ao vivo no estúdio, é o responsável por analisar as mensagens e os e-mail que devem ser veiculados.

Se 30 ouvintes estão falando sobre a mesma situação ou sobre o mesmo acidente, apenas um ou dois têm a sorte de ir ao ar com a informação. A economia de tempo permite a divulgação das condições de trânsito de outros lugares da cidade. Ou seja, abre o leque de opções. Mas, por outro lado, nem todos têm voz durante a programação. Assim, é provável que muitos não se sintam acolhidos pela rádio. Devido ao fator tempo privilegiar a aceleração, a agilidade, a economia, a praticidade e a objetividade, provavelmente nem todos se sentirão parte da sincronia do tempo da cidade e da emissora. Isso também depende do período em que o ouvinte sintoniza a rádio.

Por exemplo, durante os horários de pico, em que a cidade está acelerada, a programação da emissora acompanha o mesmo ritmo. Por isso, ter a mensagem escolhida para ser divulgada pela emissora é mais difícil pelo fato de a demanda ser alta e o espaço curto. Já no período noturno e até durante as madrugadas, em que o tempo da cidade está mais calmo se comparado com o das manhãs e das tardes, a chance do ouvinte participar com êxito é maior, pois, a tranquilidade pede até músicas durante a programação. Mesmo

assim, não se pode deixar a informação de lado: ainda existem pessoas que precisam trabalhar e se deslocar na cidade mesmo com o céu estrelado.

Para lidar com a balança entre tempo-espaco-velocidade, ao invés de tratar o ouvinte como um algarismo ou um número de telefone, ou ainda, como um endereço de e-mail, observamos que, a equipe da rádio solicita que este seja identificado pelo nome, como forma de aproximação e reconhecimento, garantindo o pertencimento ao grupo. Como diria Boris Cyrulnik, o nome constitui o melhor demarcador da pertença porque representa a ideia que se faz de si próprio sob o olhar dos outros.

Dimensões comunicativas dos ouvintes

Considerando o espaço e o tempo determinantes nos processos de comunicação como propõe Vilém Flusser (2007), ressaltamos que a Rádio SulAmérica Trânsito manifesta uma transição entre a comunicação tridimensional e a nulodimensional, termos que Flusser utilizou para mostrar o que denominou *escalada da abstração*, isto é, a subtração de dimensões que ocorrem entre a comunicação com todo o corpo e a comunicação nulodimensional, por dígitos, realizada, por exemplo, através de um e-mail.

Ao longo da programação, a emissora enfatiza a comunicação tridimensional. Considera que os corpos e veículos ocupam espaço, tenta orientar o motorista que sintoniza a rádio com informações sobre boas condutas, ou seja, eles não podem mudar de faixa sem dar a seta, dirigir falando ao celular ou sem cinto de segurança, entre outras infrações. O incentivo da emissora a uma boa atuação no trânsito está relacionado a comunicação tridimensional.

Quando o ouvinte cola um adesivo da emissora no carro, ele utiliza a comunicação bidimensional, isto é, utiliza uma imagem sem a profundidade da comunicação tridimensional dos corpos: uma imagem com altura e largura. No adesivo ainda está presente a comunicação unidimensional, isto é, a comunicação em uma única dimensão, em uma linha com a frase “motorista inteligente a bordo”. Desse modo, a partir desta divulgação, acreditamos que ele tende a mostrar ao restante das pessoas que circulam pelas ruas e avenidas que é um exemplo ao volante ou pretende ser, de bom motorista. Para obter um desses adesivos, o ouvinte que encontrar com o carro da reportagem pelas ruas pode pedir uma unidade ou mais para distribuir também a outros colegas.



Figura 01: Adesivos gratuitos distribuídos aos ouvintes da Rádio SulAmérica Trânsito pelos repórteres nas ruas e avenidas da cidade.

Como a equipe recebe inúmeras participações por meio dos canais comunicativos (e-mail, torpedos e portal de voz), o ouvinte também tem acesso à emissora através da comunicação nulodimensional. Ela é representada por um endereço de e-mail ou por um número de telefone, isto é, por dígitos.

Entendemos que Norval Baitello Jr. exemplifica a dimensão nulodimensional como números de documentos pessoais, cartões de banco, senhas de atendimento no pronto-socorro, entre outros. Assim, ao invés do âncora ler no ar o final do número do telefone do indivíduo, ele pode anunciar o nome completo ou o apelido do participante, dependendo de como ele enviar e preferir ser anunciado.

Entendemos que mesmo com uma demanda alta para ser atendida em pouco tempo, o âncora não pretende economizar em dizer o nome do ouvinte ao invés de números (o que soaria muita mais robótico). Afinal, chamar pelo nome uma pessoa fica muito mais objetivo e amigável.

As transições entre essas dimensões apresentadas, desde o tridimensional até o nulodimensional fazem com que o indivíduo participe da comunicação que está acontecendo na cidade, apoiada na compreensão da relação sistêmica dos ouvintes com os locutores da Rádio SulAmérica Trânsito, considerando os processos comunicacionais no contexto de uma ecologia da comunicação e de suas capilaridades. Ouvintes e locutores utilizam, conforme a necessidade, dos processos comunicativos tridimensionais (corpos e veículos no trânsito), bidimensionais (adesivos como imagens), unidimensionais (frases escritas nos adesivos) e nulodimensionais (e-mail, SMS ou gravação de voz).

Os ambientes da ecologia da comunicação

Chegamos a um ponto em que a participação dos ouvintes da Rádio SulAmérica Trânsito envolve um corpo, não apenas no sentido biológico, mas também cultural, ou seja, que carrega sua memória simbólica e sua experiência. A unidade “bio-psico-sócio-cultural”

de cada um dos envolvidos no processo de comunicação da rádio, por meio do som, manifesta corpos permitindo uma aproximação. O ouvinte é literalmente tocado todos os dias de forma sistêmica pela emissora de diversas maneiras: tenta aliviar a dor do corpo (biológico); o peso e o estresse da mente cansada após um dia de trabalho (psico); interagir os ouvintes que estão solitários nos carros com as desordens da cidade (sócio) e busca ensinar e educar o motorista a ser responsável enquanto dirige, não infringindo as leis e a conhecer a cidade por meio de novas alternativas, mudando suas estratégias de caminho (cultural).

Como há a necessidade de pertencer a alguém, a comunicação é uma atividade vinculadora que preenche os ambientes de afetividade. As características apontadas até o momento, sobre a troca de informações em tempo integral durante a programação da emissora sobre o trânsito faz com que o ouvinte transite entre os quatro processos de comunicação apresentados por Vilém Flusser: desde o tridimensional até o nulodimensional, envolvendo tanto os sentidos do corpo, quanto a visão e a audição, até a abstração. Possivelmente verifica-se uma ecologia da comunicação.

Considerando a ecologia como a ciência que estuda a integração e a interação entre o ser humano e o meio ambiente, destacamos as espécies da comunicação que são anônimas, próximas e ao mesmo tempo distantes e que reagem uma sobre a outra, durante uma programação de 24 horas no espaço do trânsito da cidade. Tanto o ouvinte quanto os locutores fazem parte dos processos comunicativos que transitam pelos ambientes presenciais e pelos sistemas técnicos da comunicação, que ao mesmo tempo estão relacionados, um constituindo o outro; um articulando o outro.

Dentro dessa ecologia da comunicação presente na Rádio SulAmérica Trânsito, podemos interpretar que os processos comunicacionais de Vilém Flusser se esparramam pelas porosidades entre corpos e equipamentos eletrônicos. Na emissora, a voz dos ouvintes e dos locutores, a palavra dita no ritmo de cada um, tom, timbre e intensidade se esparramam sobre o corpo um dos outros e também do aparelho eletrônico; um repercutindo sobre o outro.

Nessa ecologia também temos os ambientes comunicacionais criados ou incentivados pelas tecnologias contemporâneas que possuem diferentes tipos de capilaridades comunicacionais levando, não necessariamente, a perda do vínculo. Cada mídia se move, penetra nas porosidades do tecido cultural, de forma e com intensidades

diferentes. Um lugar onde não há prejuízo da comunicação tridimensional ou perda do valor de algumas de suas funções, como socializar e informar por causa da cultura da tecnologia.

A comunicação “tecnificada” causa efeitos na natureza humana, uma vez que de um lado há o tempo lento do corpo e do outro, há a agilidade das tecnologias contemporâneas em ganhar tempo. Com base nesse propósito da investigação da ecologia da comunicação, podemos afirmar que a Rádio SulAmérica Trânsito pretende integrar e interagir a função social com a função informativa.

Notamos que a emissora reúne diferentes tipos de experiências em algumas dimensões que procuram estabelecer ambientes comunicacionais vinculadores. Para isso, cada tipo de capilaridade dos meios de comunicação, estudadas por Norval Baitello Jr., leva-nos à reflexão sobre a construção de cada ambiente e/ou experiência comunicativa.

Tanto no estúdio (locutor) quanto no carro (do repórter ou do ouvinte), a mídia primária e a experiência tridimensional imperam com gestos e posturas (xingando ou acenando para os motoristas), sons (buzinas, espirros, tosses, risos), movimentos (volante) e cheiros dos rios que estão poluídos. Esta é a capilaridade presencial.

Talvez possamos afirmar que a maior receptividade e porosidade às intenções comunicativas estejam exatamente na mídia primária, porque direta e imediata, por um lado, mas também porque sempre nos remete à situação de fragilidade e desproteção de nossa própria origem, ambivalentemente associada ao calor e ao aconchego que nos embalou (BAITELLO JR., 2010, p. 108).

Já o compartilhamento das informações por meio das mensagens de texto e pelas redes sociais (Twitter e Facebook), permite uma escrita em códigos, ou seja, como o espaço para escrever (a caixa de texto) da ferramenta tem um limite de caracteres (letras, pontuação, números e símbolos), muitas vezes os ouvintes reduzem as palavras, abreviando ou criando uma linguagem específica (cadê é *kd*, ponte é *pt*, avenida é *av.*, abraço é *abs*) para conseguir enviar uma quantidade maior de informações. Pelo e-mail, o limite de espaço é maior, mas mesmo assim, as informações são mais enxutas. Em alguns casos, os ouvintes chegam a mandar do próprio celular enquanto estão parados em algum congestionamento, por isso há a necessidade dessa agilidade. Esta é a capilaridade alfabética que está relacionada com uma experiência unidimensional.

Deste modo, aquilo que eu chamaria de capilaridade alfabética, a capacidade de penetração do mundo e das percepções veiculadas pela escrita alfabética, está em declínio. Declina evidentemente a escrita alfabética elaborada, mas não a escrita como um todo, que se contamina e transforma regressivamente em escrita neopictogramática ou em alfabetos neoideogramáticos, de fácil assimilação, mais amigáveis ao tempo veloz, menos exigentes na sua aprendizagem, mais simples na

sua imediatez e sobretudo aptos a gerar leitores com crescente simplicidade (BAITELLO JR., 2010, p. 109-110).

O uso dessas tecnologias contemporâneas também implica em outra capilaridade: a eólica. No trânsito, o nomadismo acontece mais com os olhos que os pés, mesmo que eles estejam apoiados sobre os pedais. Dessa forma, para que as informações vistas pelas janelas do carro cheguem até o destino final, ou seja, o estúdio da emissora, o ouvinte necessita de uma conexão gratuita ou não, via *wifi* por exemplo, servindo como um transporte aéreo, um vento, que colabora com esse nomadismo a fim de garantir a interação pela mensagem.

Assim, se aperfeiçoa a permeabilidade do homem aos poderes da mídia terciária que, com o aperfeiçoamento de seus aparatos elétricos que não se desligam nunca e de suas linguagens cada vez mais rarefeitas, instaura uma capilaridade eólica, como o vento que entra por todas as frestas e buracos permanentemente (BAITELLO JR., 2010, p. 113).

Chegamos assim, a última capilaridade estudada por Norval Baitello Jr.: a elétrica. Neste caso, a relação dessa experiência acontece entre o estúdio e o rádio do carro como uma comunicação nulodimensional. Quando chove muito forte, com granizo, o barulho da água atrapalha o trabalho do ouvido em distinguir os sons. Automaticamente, tendemos a aumentar o volume do aparelho de rádio do carro para conseguir ouvir as informações. Ou ainda, para colaborar com o envio de mensagens à emissora com os relatos do caminho, a bateria do celular precisa estar carregada, caso contrário, o aparelho não funcionará. Estes objetos por sua vez, tanto o rádio do carro como o celular fazem parte do sistema de mediação terciária, que permitem transmitir imediatamente a voz, a palavra tensa ou não, dependendo da situação do trânsito.

Uma vez instalada a rede elétrica, uma vez adquirido o aparelho específico, os meios terciários – ou a mídia terciária – inauguram novas relações de tempo e espaço. Seu tempo passa a ser, diversamente do tempo lento da escrita e da leitura, da reflexão e da decifração, o tempo da instantaneidade, mas também da transitoriedade (um tempo análogo ao tempo dos meios primários, do corpo, da fala, da presença aqui e agora). Seu espaço passa a ser o espaço sem distância e afastamento, apenas o espaço da proximidade, um espaço que traz o mundo, em imagem e som, até o mundo privado do usuário, uma ilusória proximidade absoluta. A maneira como os sons e as imagens invadem o espaço e o tempo do usuário, sem lhe exigir habilidades aprendidas, inaugura uma nova capilaridade, uma permeabilidade quase absoluta, apenas restrita pelas operações de on-off, ainda presente nos aparatos convencionais (mas já abolidas nas instâncias dos fornecedores, que transmitem e funcionam ininterruptamente) (BAITELLO JR., 2010, p. 111).

Essas capilaridades permitem que as emoções se esparramem de forma a ocuparem os poros. Complementando a comunicação nulodimensional, a magia da comunicação tridimensional ocupa a capilaridade presencial, principalmente a da rua, onde ouvintes e

repórteres se encontram pelos caminhos criando um momento de sedução.

Para os homens e mulheres que escutam, tanto no carro quanto no estúdio, a voz e o gesto do intérprete convidam ao contato. A palavra escrita ou falada é acontecimento e ação. Podemos considerar que a Rádio SulAmérica Trânsito cria um ambiente de vinculação, de comunicação afetiva e de identidade social comum, tudo por causa do trânsito.

Considerações finais

Atendendo e possibilitando a participação, a rádio toca a unidade “bio-psico-sócio-cultural” das pessoas. Elas se sentem a vontade para ajudar, tanto a emissora na construção de um mapa atualizado da cidade quanto os ouvintes que estão em apuros.

Podemos considerar que a função social da Rádio SulAmérica Trânsito reforça a ideia de que indivíduo e sociedade são constitutivos um do outro. Ela cultiva o ambiente de pertença no trânsito, mesmo que a maioria esteja solitária em cada carro diante de tantos motoristas que não se conhecem pessoalmente.

Mesmo com essa falta de tempo verificamos que a Rádio SulAmérica Trânsito procura evitar que a redução entre as distâncias físicas aumente a distância de relacionamento e vinculação humana. Observamos que ela não pretende se acomodar na comunicação nulodimensional de seu público. A palavra, o nome do ouvinte é mais importante que o número de seu telefone ou o endereço de e-mail, que seria muito mais fácil para lidar com a correria do tempo.

Recompensado, o motorista passa a incorporar a rádio até em seus bens materiais, como no carro, no caminhão e até na motocicleta, colando um adesivo com frases de apenas uma linha da emissora que estimula a ideia de um bom condutor. Desse modo, a programação diária da emissora consegue vincular o público de diferentes formas, cada um com a sua necessidade específica, fazendo com que este ouvinte assuma a imagem cultivada pela rádio: a de ser um bom motorista que mesmo com as situações caóticas e nervosas que o trânsito oferece é solidário com os outros, dirige com segurança e preserva o patrimônio público. As transições entre a comunicação tridimensional, a bidimensional, a unidimensional e a nulodimensional, para usarmos mais uma vez os termos de Vilém Flusser, fazem com que o indivíduo participe da comunicação que está acontecendo na cidade.

O ato de ouvir é importante para o homem perceber a distância entre as coisas, delimitar o espaço e localizar-se nesse intervalo. Os sons podem ser trocados tanto entre os corpos quanto pelos meios eletrônicos, permitindo a sincronia da vida nas grandes cidades. É aí que entra a ecologia da comunicação. Tanto o ouvinte quanto os locutores fazem parte dos processos comunicativos que transitam pelos ambientes presenciais e pelos sistemas técnicos da comunicação, que ao mesmo tempo estão relacionados, um constituindo o outro; um articulando recursivamente o outro.

Dentro dessa ecologia da comunicação presente na Rádio SulAmérica Trânsito, podemos interpretar que os processos comunicacionais se esparramam pelas porosidades entre corpos e equipamentos eletrônicos. Destacamos que a velocidade e a forma das palavras e da voz dos ouvintes e dos locutores driblam o tempo e se esparramam sobre o corpo um dos outros e dos aparelhos eletrônicos; penetram nas porosidades do tecido cultural. Assim, a emissora se destaca por se tornar um ambiente de comunicação e não se limitar, apenas, a atuar como um simples meio de difusão de informações.

Referências

BAITELLO JR., Norval. **As capilaridades da comunicação**. In: BAITELLO Jr., Norval. A serpente, a maçã e o holograma: esboços para uma teoria da mídia. São Paulo: Paulus, 2010. p. 103-113.

_____. **A ciência dos vínculos**. In: BORNHAUSEN, Diogo A.; MIKLOS, Jorge; SILVA, Mauricio R. da (Orgs.). CISC 20 anos. Comunicação, cultura e mídia. São José do Rio Preto: Bluecom, 2012. Disponível em: <<http://www.cisc.org.br/portal/PT/component/content/article/95-lancamento-e-book-cisc-20-anos-comunicacao-cultura-e-midia.html>>. Acesso em: 23 ago. 2013.

_____. **Cultura do Ouvir**. In: ZAREMBA, Lílian; BENTES, Ivana. (Orgs.). Rádio Nova: constelações da radiofonia contemporânea. Vol. 3. Rio de Janeiro: UFRJ/ECO, Publique, 1999. Disponível em: <www.cisc.org.br>. Acesso em: 11 jun. 2015.

_____. **O animal que parou os relógios**: ensaios sobre a comunicação, cultura e mídia. São Paulo: Annablume, 1997.

_____. **O pensamento sentado**: sobre glúteos, cadeiras e imagens. São Leopoldo: Unisinos, 2012.

BAITELLO JR., Norval; BARRETO, José Roberto. A comunicação e os ritos do calendário: entrevista com Harry Pross. **Projekt: Revista de Cultura Brasileira e Alemã**. São Paulo, nº 7, p. 7-

10, jun. 1992. Disponível em: <<http://www.cisc.org.br/portal/index.php/pt/biblioteca>> . Acesso em: 27 jun. 2015.

CHIACHIRI, Antonio Roberto; CAZELOTO, E.; MENEZES, J. E. O. (Orgs.). **Comunicação, tecnologia e cidadania**. 1. ed. São Paulo: Plêiade, 2013.

CYRULNIK, Boris. **Os alimentos do afeto**. São Paulo, Ática, 1995.

ELIAS, Norbert. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

FLUSSER, Vilém. **O mundo codificado**: por uma filosofia do design e da comunicação. São Paulo: Cosac Naify, 2007.

MENEZES, José Eugenio de O. **Rádio e cidade**: vínculos sonoros. São Paulo: Annabume, 2007.

_____. Vínculos sonoros e ecologia da comunicação. In: BORNHAUSEN, Diogo A.; MIKLOS, Jorge; SILVA, Mauricio R. da (Orgs.). **CISC 20 anos. Comunicação, cultura e mídia**. São José do Rio Preto: Bluecom, 2012. Disponível em: <<http://www.cisc.org.br>>. Acesso em: 15 jun. 2015

MENEZES, José Eugenio de O.; CARDOSO, Marcelo (Orgs.). **Comunicação e cultura do ouvir**. São Paulo: Plêiade, 2012.

MORIN, Edgar. **O enigma do homem**: para uma nova antropologia. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

NUNES, Mônica Rebecca Ferrari. **O mito no rádio**: a voz e os signos de renovação periódica. São Paulo: Annablume, 1993.

SILVA, Julia Lucia Albano da. **Rádio - oralidade mediatizada**: o spot e os elementos da linguagem radiofônica. São Paulo: Annablume, 1999.

VIRILIO, Paul. **A velocidade de libertação**. Lisboa: Relógio D'Água, 2000.