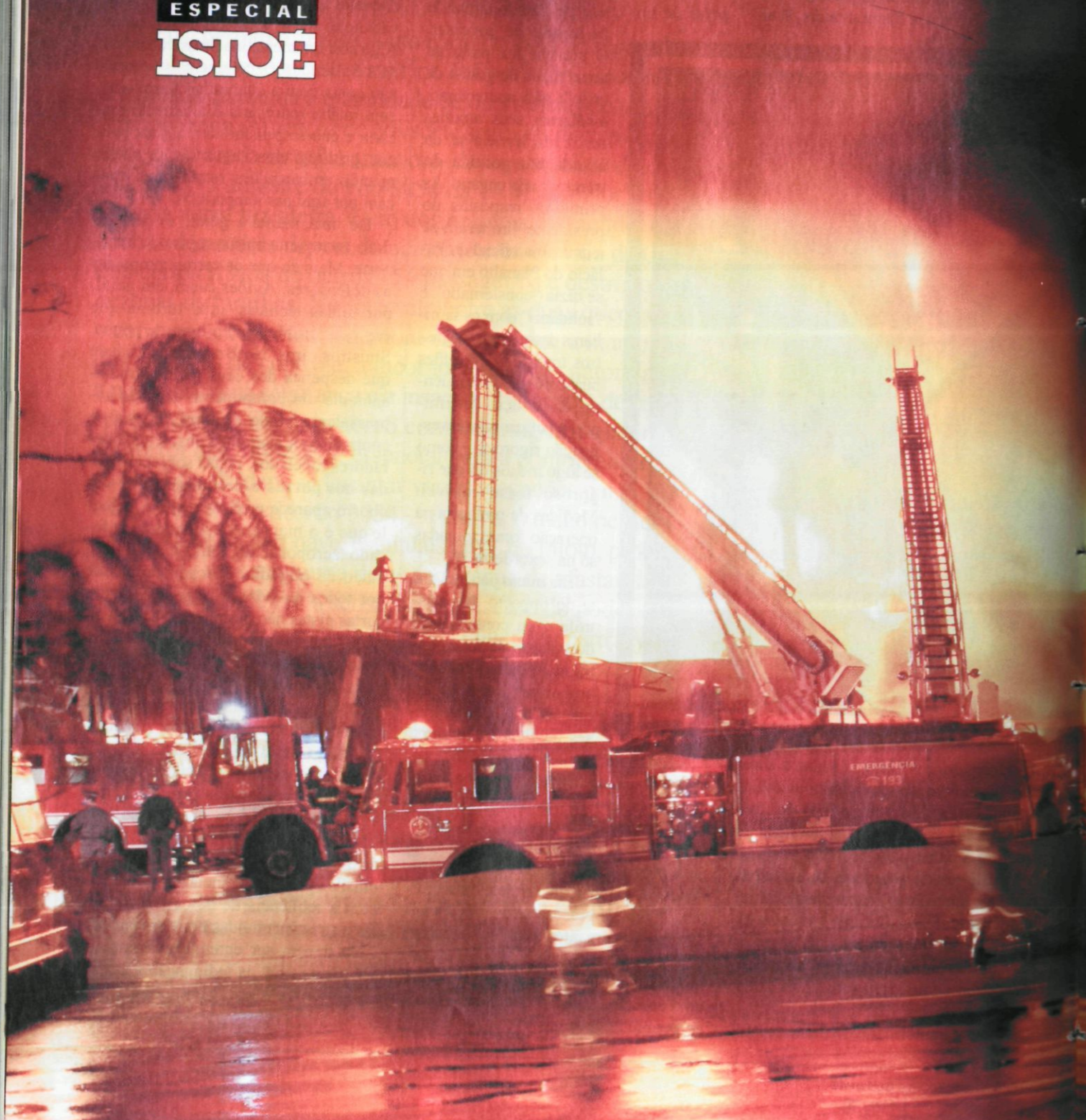


SÃO PAULO, 17 DE JULHO...

ESPECIAL
ISTOÉ



DESTRUIÇÃO Rajadas de vento alimentavam o incêndio do choque fatal do airbus da Tam

Foto: CLAUDIO GATTI/AG. ISTOÉ

...UMA TRAGÉDIA ANUNCIADA

DOR O sofrimento das famílias em Porto Alegre ao ouvir, pelo rádio, a lista de passageiros do voo JJ 3054 mais de seis horas depois do acidente



As cenas de horror do maior desastre os 187 passageiros do Airbus da TAM

Os termômetros registravam 15 graus e chovia fino em Porto Alegre quando o voo JJ 3054 da TAM decolou do Aeroporto Salgado Filho para São Paulo às 17h16 da terça-feira 17 de julho. Minutos antes, na sala de embarque, Luiz Baruffaldi, 54 anos, antigo funcionário da Gerdau e residente em Porto Alegre, telefonou para a filha: – Daqui a pouco estou aí, estou chegando já, já – disse. – Ai, pai, não comprei nada do que você gosta de comer. Não deu tempo de ir no supermercado – comentou Bianca, 21 anos, estudante em São Paulo.

– Filha, não te preocupa com isso, vamos jantar fora.

Na cabine de comando, o relógio marcava 18h48 quando os pilotos Henrique Stephanini di Sacco e Kleyber Lima receberam autorização da torre de controle do Aeroporto de Congonhas para pousar. Chovia fino, mas insistentemente, em São Paulo. Eles foram avisados pelos controladores de voo de que a pista em Congonhas estava escorregadia. No dia anterior, um avião da Pantanal havia derrapado, por isso as condições de pouso eram motivo de conversa recorrente entre a torre e os pilotos. Quarenta segundos antes de tocar o solo, começaram os procedimentos de aterrissagem e as luzes da cabine se apagaram. O Airbus A320 prefixo PR-MBK desceu no ponto correto, a 300 metros da cabeceira da pista, e a uma velocidade normal, próxima de 185 km/h.

“Vira, vira, vira!”, foram as últimas palavras ouvidas na cabine de comando. Às 18h52, um forte barulho de motor, seguido de um estrondo e um cogumelo gigante de fogo tomaram conta da avenida Washington Luiz, uma das mais movimentadas de São Paulo. O Airbus de 62,7 toneladas havia se chocado a 166,6 km/h contra o prédio da TAM Express, onde entre 50 e 60 funcionários davam expediente naquele horário e um número ainda incerto de prestadores de serviço se encontravam no local. A aeronave cruzou em poucos segundos a pista, virou



e aéreo da América Latina, que matou e pelo menos dez pessoas em terra



FIM Com o choque, o avião ficou inteiramente destruído, com exceção da cauda

à esquerda, sobrevoou os carros e invadiu o segundo andar do edifício. No trajeto, bateu numa mureta do aeroporto e no teto do carro da editora de texto Mara Regina Garcia. “Nem sei que parte do avião tocou no meu carro”, disse ela, que ficou com a cabeça sangrando, mas conseguiu chegar em casa.

Na hora, o trânsito parou na Washington Luís. O taxista Milton Oliveira Santos, que faz ponto em Congonhas há 13 anos, comia um cachorro-quente a 15 metros do local. “Aí vi aquele monstro vindo da pista”, conta ele. A explosão de janelas do edifício do terminal de cargas da TAM fez os estilhaços voarem para cima do carro de Milton.

Com o choque, tremeu a parede da casa onde fica a empresa de fibra óptica de Aníbal Reichenbach, uma casa distante três imóveis do prédio da

TAM, que foi tomado por labaredas de fogo. Pessoas em desespero corriam e gritavam. “Saímos na hora”, diz Aníbal. Com a ajuda do filho e de um funcionário, ele socorreu dez vítimas do maior acidente aéreo da América Latina.

A tragédia levou as vidas de todos os 187 passageiros (o último foi confirmado na sexta-feira 20) do voo 3054. Dois antes, o presidente da TAM, Marco Antonio Bologna, disse que o avião decolou lotado com 185 pessoas a bordo e um bebê de colo. Aonde estava este 187º passageiro? Até o fechamento desta edição, pelo menos dez pessoas em terra (sete funcionários da TAM e três terceirizados) – oito dessas vítimas ainda estão desaparecidas. O número total de mortos deve crescer até o término do trabalho de resgate.

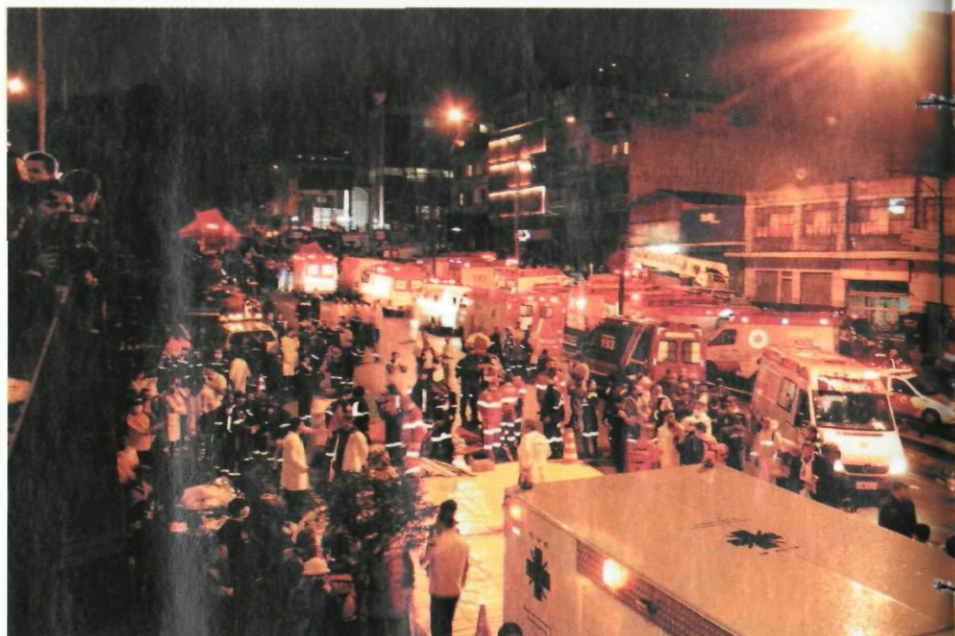
O acidente poderia ter proporções ainda maiores. Especialistas que tiveram acesso ao local viram que parte da asa esquerda ficou a centímetros dos bicos injetores de um tanque de com-

CLAUDIO GATTIAG - ISTOÉ

bustível do posto. Se o choque tivesse ocorrido, haveria uma explosão que poderia atingir dois quarteirões, abrindo uma cratera e tragando casas e prédios.

Só uma investigação minuciosa dirá quais as causas do acidente. **As caixas-pretas seguiram para análise nos Estados Unidos, mas o relatório final levará meses para ficar pronto.** Os dados também deverão desvendar um mistério: qual dos dois pilotos, Kleyber Aguiar Lima, 54 anos, ou Henrique Stephanini Di Sacco, 53, estava operando a máquina na descida para Congonhas. Como ambos eram comandantes, qualquer um poderia estar sentado no assento esquerdo da cabine para fazer o pouso. Nascido, em Porto Velho, Kleyber era mais experiente em aeronaves do tipo Airbus. Funcionário da TAM desde novembro de 1987, acumulava 14.744,1 horas de voo. Primogênito de dez filhos, de família humilde, Kleyber cresceu em Fortaleza e atualmente cursava direito.

O paulistano Henrique iniciou sua carreira nos anos 80 na Transbrasil e pilotou aviões como o Boeing 767 em rotas internacionais. Com a falência da empresa, ficou desempregado e mudou de área: abriu uma empresa de distribuição de água mineral. Só voltou a voar em meados de 2006, na pequena Passaredo, em Ribeirão Preto. Em 9 de janeiro foi admitido na TAM e no mês passado se tornou apto a pilotar o Airbus A320. Tinha 14.486 horas de voo. Casado, Henrique deixou mulher e três filhos – o mais velho é piloto.



EQUIPE
120 ambulâncias
enfileravam-se na
rua para transportar
feridos

Até agora, uma das poucas certezas dos investigadores é que o avião cruzou em alta velocidade a pista principal de Congonhas, que estava

molhada, embora estivesse liberada para pouso pela Infraero. Esta pista passou por uma reforma de 45 dias encerrada no dia 30 de junho, a um custo de R\$ 20 milhões e estava em uso apesar de faltar o *grooving* – as ranhuras que evitam empocamento da água da chuva e conferem maior aderência aos pneus na hora da aterrissagem. Para o *grooving* ser colocado, o novo pavimento precisa estar assentado e isso leva cerca de 45 dias. Após o acidente, a Infraero decidiu antecipar a obra para o próximo dia 25.

Várias perguntas permanecem sem resposta: por que o piloto não desacelerou? Ou por que ele reduziu a velocidade e acelerou de novo? Ele tentou arremeter (levantar voo de novo)? O avião aquaplanou (deslizan-

do sobre uma camada de água)? O sistema de frenagem funcionou? Houve alguma pane no motor? As imagens divulgadas pela Infraero do

Airbus correndo na pista mostram um ponto de luz no avião antes do choque fatal. “Pode ser um superaquecimento do freio”, diz o brigadeiro Jorge Kersul Filho, chefe do Centro Nacional de Prevenção de Acidentes. “Não há relato de fogo no pneu ou na turbina.”

Inicialmente, a TAM procurou afastar qualquer possibilidade de falhas mecânicas no Airbus A320, que tinha 26.320 horas de voo. “Não há o registro de nenhum problema com essa aeronave”, afirmou o presidente da empresa Marco Antonio Bologna na quarta-feira 18. A última revisão do avião, fabricado em 1998, foi feita no dia 29 de junho, apenas 18 dias antes do acidente. No dia seguinte à tragédia, entretanto, o vice-presidente técnico da empresa, Ruy Amparo, admitiu que, no sábado 14, o reverso (equipamento que auxilia na frenagem) direito da aeronave apresentou um vazamento de óleo no sistema hidráulico e a companhia decidiu travá-lo, como prevê o manual. “Esse avião pode operar até sem os dois reversos sem a pista estar muito contaminada”, diz ele. Pista contaminada, de acordo com Amparo, é chuva forte. Segundo ele, o manual dá um prazo de dez dias para a checagem desse tipo de problema.



GERMÃO JONIVAS, F185

MORTE Choro de desespero: parentes das vítimas tentavam ser consolados

A LONGA BATALHA PELAS INDENIZAÇÕES

O seguro firmado entre a TAM e o Unibanco AIG deverá pagar cerca de R\$ 372 milhões a familiares das vítimas do acidente do voo JJ 3054. Receber valores no Brasil, entretanto, é um processo demorado. As famílias dos 154 passageiros do voo 1907 da Gol, que se chocou com o jato Legacy em 2006, até agora receberam apenas o seguro obrigatório de R\$ 14 mil. Foram concedidas a algumas tutelas antecipadas – remuneração mensal no valor de dois terços da renda da vítima. Apesar de a lei determinar que a empresa aérea indenize os passageiros mesmo sem ter tido culpa no acidente, a Gol propôs acordos, não considerados justos pelos parentes. Cerca de 100 famílias entraram com ação nos Estados Unidos contra a Legacy e ExcelAir e os pilotos Joseph Lepore e Jan Paul Paladino. “Lá fora, o processo está na fase final e as indenizações deverão ser pagas daqui a seis meses”, diz Angelita Marchi, presidente da Associação de Familiares e Amigos das Vítimas do Voo Gol 1907.

Onze anos depois do acidente do Fokker-100 da TAM, que caiu nas redondezas de Congonhas e matou 99 passageiros, ainda há indenizações não pagas. “Cerca de 20 pessoas ainda não receberam”, diz o advogado Luiz Roberto Sampaio, especialista em responsabilidade civil e direito aeronáutico. No Brasil, houve



DESASTRE Uma falha no reverso causou o acidente da TAM que matou 99 passageiros em 1996

indenizações de R\$ 800 mil. Quem fez valer seus direitos nos Estados Unidos recebeu até R\$ 2,8 milhões, pois o fabricante do reverso que falhou era americano.

A advogada Sandra Assali, 50 anos, presidente da Associação Brasileira de Parentes e Amigos de Vítimas de Acidentes Aéreos, perdeu o marido, o cardiologista José Rahal Abu Assali, no acidente. Foi difícil, mas ela conseguiu reconstruir a vida. Mãe de Samir (à época com sete anos) e Rafaela (com quatro), Sandra deixou uma microempresa para cuidar dos filhos após a tragédia. E procurou uma terapia para os três lidarem melhor com a perda. “Samir já entendia o que era a morte. Foi pego em cheio. Rafaela percebeu que o pai não voltava mais de dois anos depois”, conta a mãe. Samir hoje sonha em ser diplomata e acaba de passar no vestibular para relações internacionais. Rafaela cursa o ensino médio e ainda guarda um vestido que usava para passear com o pai.



FAMÍLIA Rafaela e Sandra: vida retomada

Para Ricardo Chilelli, engenheiro aeronáutico e consultor em segurança de voo, uma combinação de fatores pode ter desenhado o cenário desta tragédia: ausência do reverso, aeronave pesada, pista inadequada e demora na decisão de arremeter. O professor James Watrhouse, da Engenharia aeronáutica da USP, não descarta a possibilidade de falha mecânica. Gianfranco Beting, especialista em aviação há 30 anos, aponta a raiz do problema. “O erro começou quando a pista sem *grooving* para auxiliar na desaceleração foi liberada para pouso e decolagem com chuva”, diz ele. “A pista não estava pronta para receber pouso sob chuva.” Ele acredita que o avião aquaplanou e a aeronave deslizou como se estivesse sobre um sabonete. “A aquaplanagem pode enganar o sistema de frenagem automático, que não recebe a informação correta de que a roda está girando sem contato com o asfalto. Aí, os três ou quatro segundos que essa leitura demora são suficientes para fazer uma tragédia dessas.”

Às 17h04, o voo 1697 da Gol informou à torre que a pista principal estava escorregadia. Três minutos depois ela foi fechada para a medição das condições do solo. Os voos foram retomados às 17h30 e até as 18h30 ocorreram 40 operações de pousos e decolagens. “Não houve queixa de nenhuma aeronave nesse período”, afirmou o coronel Carlos Minelli de Sá, do Serviço Regio-

nal de Proteção ao Voo. Na hora do acidente, o índice pluviométrico era de 0,6 milímetros, considerada leve, segundo a Aeronáutica.

Ainda que o acidente do voo 5034 tenha sido uma fatalidade, é inegável que ele ocorreu num ambiente de des- caso e incompetência do poder público.

Em menos de um ano, o Brasil sofreu os dois maiores desastres aéreos de sua história. Ocorreram em situações distintas – o avião da Gol colidiu com um jato Legacy em pleno ar sobre a Floresta Amazônica –, mas com o mesmo fim trágico: a perda de dezenas de vidas humanas. Neste período, os brasileiros descobriram que conviviam com um sistema de controle de voo ineficiente e sobrecarregado e assistiram, impotentes, ao jogo de empurra das autoridades diante do caos aéreo. O exemplo maior é a situação do Aeroporto de Congonhas, o mais movimentado do País, que tem sido operado no limite da irresponsabilidade. Lá, foram privilegiadas obras cosméticas em vez da segurança. O cúmulo do escárnio ficou por conta da ministra do Turismo, Marta “relaxa e goza” Suplicy, diante do transtorno que se transformou uma viagem de avião neste país. Por isso, não é exagero dizer que a aliança da negligência com a imprudência resultaram numa tragédia que é tanto uma fatalidade quanto um crime.

As cenas que se seguiram ao impacto da aeronave contra o prédio repetem o horror do 11 de setembro. O barulho das sirenes do Corpo de Bombeiros e das ambulâncias revezavam-se com os estampidos das labaredas que consumiam o edifício. No local, o ar era denso e o cheiro da fumaça

preta se misturava ao odor dos corpos carbonizados. Os bombeiros tentavam isolar a área e a todo momento repetiam que era iminente o perigo de explosão do posto Shell – vizinho ao prédio da TAM –, parcialmente destruído pelo avião. As rajadas de vento da noite fria e chuvosa alimentavam o fogo que tei-

escapar das chamas. “Não se jogue, pelo amor de Deus. Use o extintor, mas não se jogue”, gritava uma pessoa no meio da multidão ao ver uma mulher desesperada tentar pular do edifício. Pessoas machucadas pediam ajuda para cuidar dos ferimentos. Outras, em estado de choque absoluto, não conseguiam se mover. **A**

pressão gerada pela explosão do Airbus deixou os moradores da região com zumbido no ouvido durante horas.

Em pleno *rush*, o trânsito na avenida foi interrompido. Pouco antes das 20h, um cadáver foi colocado ao lado de uma viatura do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência. Envolvido em um material isolante, era a primeira personificação da tragédia. Ao lado da vítima resgatada, duas grandes lonas foram estendidas para receber os corpos e uma seqüência de macas estava à disposição para remover os feridos. No entanto, elas permaneciam intocáveis, enquanto os sacos eram requisitados a todo instante. Havia 120 ambulâncias posicionadas para levar feridos para os hospitais. Logo, a energia elétrica da região foi cortada. Sobraram focos de luz esparsos gerados pelas equipes de reportagem, holofotes da defesa civil, faróis dos carros e pelo fogo que demorou oito horas para ser controlado. O Airbus foi quase integralmente destruído, sobrou a cauda.

A imagem que fica é a do amanhecer no local do acidente um dia depois da tragédia: das três bandeiras que tremulavam em cima do prédio, a do Brasil foi inteiramente consumida, a de São Paulo estava parcialmente queimada e a da TAM virou um pano negro, um luto que os brasileiros vão guardar para sempre. ■

PANORAMA DO RESGATE

225
bombeiros
trabalharam na noite
do acidente entre
20h e 22h, horário
mais crítico

77
viaturas do Corpo
de Bombeiros
foram deslocadas
para tentar controlar
o incêndio



IML Os corpos dos passageiros estão carbonizados

20
caminhões fizeram
a remoção dos
destroços na
manhã seguinte à
tragédia

105 mil
litros de
combustível foram
retirados do posto
vizinho para evitar
explosões

mava em resistir aos jatos de água e espuma do Corpo de Bombeiros. Ali em frente, um relógio de rua marcava 14°C, mas quem chegava parecia estar à beira do inferno.

Funcionários da TAM Express fugiram para o paraquedas numa tentativa de

ISTOÉ

Edição de texto: Antonio Carlos Prado, Cilene Pereira, Cláudio Camargo, Daniela Mendes, Eliane Trindade, Hugo Studart e Luciano Suassuna. Edição de foto: Cesar Itiberê, Edu Lopes e Juca Rodrigues. Reportagem: Aina Pinto, Ana Clara Costa, Ana Tralli, Bianca Zaramella, Carina Rabelo, Claudia Jordão, Greice Rodrigues, Juliana Bianchi, Luciana Franca, Marcela Palomo, Marcio Kroehn, Mônica Tarantino, Natália Rangel, Hugo Marques, João Prado, Rodrigo Cardoso e Rodrigo Rangel

TRABALHO
Bombeiros
retiram
corpo dos
escombros
do acidente



LAUDINO

▶ A TRAGÉDIA DO VÔO TAM JJ 3054

187 pessoas
morreram a bordo

161 passageiros
em assentos pagos

19 funcionários
da TAM em trânsito

1 bebê de colo

6 tripulantes

CONHEÇA A AERONAVE

Tipo – Airbus A320, prefixo MBK
Ano de fabricação – 1998
Velocidade de cruzeiro – 833 km/h
Altitude de voo – 11.800 metros
Comprimento – 37,57 metros
Largura – 34,10 metros

197
era o total de
mortos até 20/7/2007

AS HIPÓTESES PARA O ACIDENTE

Especialistas ouvidos por ISTOÉ apontam para a possibilidade de que alguns dos seguintes problemas tenham atuado em conjunto na queda do Airbus

FALHA MECÂNICA

- O avião teve problemas no reverso da turbina direita (veja ilustração), que foi desativado manualmente pela empresa. O mecanismo auxilia na frenagem e sua ausência teria prejudicado a aterrissagem

FALHA HUMANA

- Especula-se que o piloto possa ter tocado a pista em velocidade acima do normal
- Se o piloto tentou arremeter, teria sido tardiamente

FALHA NAS CONDIÇÕES DA PISTA

- O avião pode ter derrapado na pista por causa da água acumulada no asfalto (aquaplanagem)
- As ranhuras ainda não estavam feitas
- O tamanho da pista seria inadequado para o porte desse avião

PESO NO LIMITE

- Com 62,7 toneladas, o voo 3054 pousou dentro do limite de até 64,5 toneladas. Em pista escorregadia e com problemas técnicos, esse peso pode ter tido sua parcela de influência

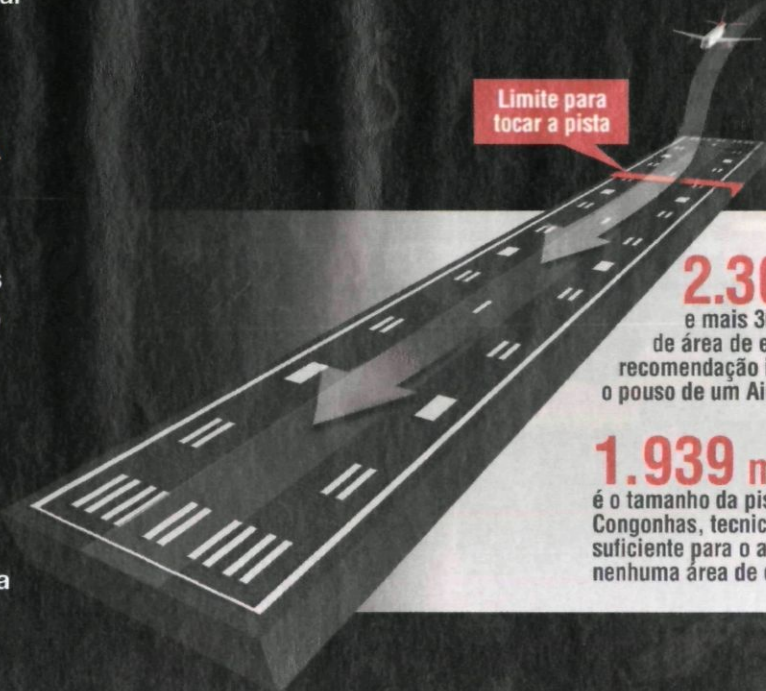
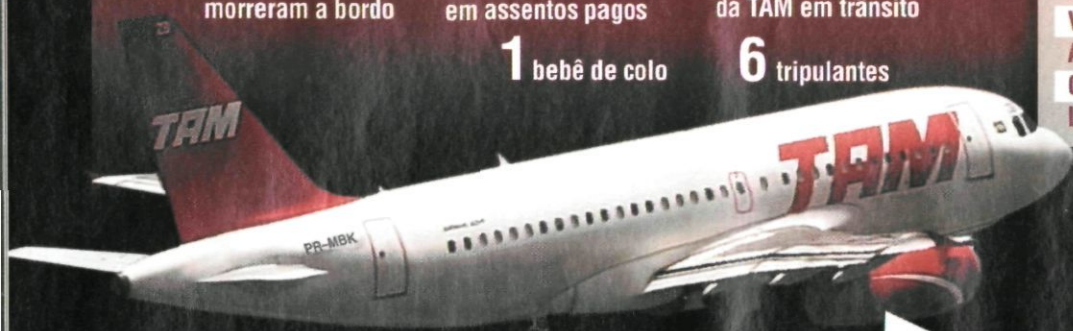
O REVERSO



Limite para
tocar a pista

2.300 m
e mais 300 metros
de área de escape é a
recomendação ideal para
o pouso de um Airbus A320

1.939 m
é o tamanho da pista de
Congonhas, tecnicamente
suficiente para o avião, e sem
nenhuma área de escape



AS VÍTIMAS EM TERRA

19 trabalhadores foram hospitalizados após o choque com o prédio da TAM Express

10 corpos foram encontrados

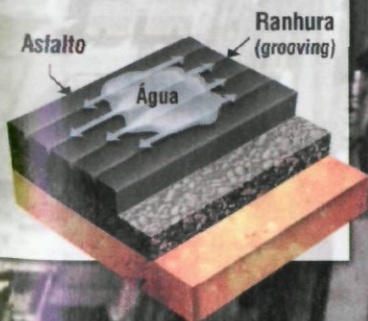
5 funcionários e 3 prestadores de serviço estão desaparecidos

18h52

Ele percorre parte da pista em 3 segundos, enquanto aviões aterrissados minutos antes levaram 13 segundos para cumprir o mesmo trecho. Segundo apurou ISTOÉ, o Airbus atingiu o prédio da TAM a 166,6 km/h

AS RANHURAS

Servem para evitar o acúmulo de água na pista. Estavam planejadas para o final de agosto



▶ “VIRA, VIRA, VIRA”

O avião decolou do Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, às 17h16, da terça-feira 17, rumo a São Paulo. O percurso foi feito em exatos 95 minutos. “Vira, vira, vira” foram as últimas palavras ouvidas pelos controladores de Congonhas



▶ COMO FOI O MAIOR ACIDENTE AÉREO BRASILEIRO E O PIOR OCORRIDO COM UM AIRBUS NO MUNDO

18h51

O Airbus toca na pista principal de Congonhas dentro da faixa-limite de segurança – 300 metros após a cabeceira da pista. Deveria atingir o solo a 185 km/h, a velocidade normal nesse procedimento

18h40

A torre de controle faz dois alertas ao piloto avisando que a pista estava muito escorregadia. As 18h48, o voo recebe autorização de pouso e começa os procedimentos de aterrissagem



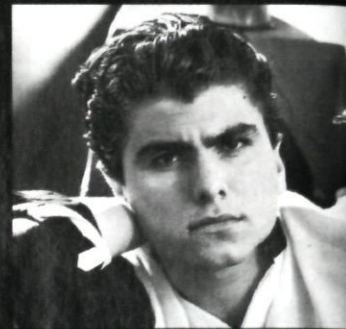
FABIANA HETZEL AMARAL,
32, advogada, grávida



PAULO AMORETTY,
60, ex-presidente do Inter



KÁTIA ESCOBAR,
43, assessora do Sindpers



ÁLVARO BREGUEZ,
36, comissário da TAM



KLEYBER AGUIAR LIMA,
54, comandante da TAM



JÚLIO REDECKER,
51, deputado (PSDB-RS)



PATRÍCIA HAUSCHILD,
30, comissária da TAM



FÁBIO VIEIRA MARQUES JR.,
56, diretor da Coteminas



VALDIR DE MORAES,
36, estudante



FABIANE RUZZANTE,
30, comissária, grávida



ANDRÉ DONA,
25, advogado



SORAYA CHARARA,
42, advogada

VIDAS INTE

FOI A VIAGEM DA VIDA QUE CHEGOU AO FIM PARA PELO MENOS 197 PESSOAS. AO PERDER O RUMO E SE ESFACELAR CONTRA UMA PAREDE DE CONCRETO, O AIRBUS 320 DA TAM INCINEROU SONHOS E DESMORONOU PROJETOS. ISTO É MOSTRA



GUILHERME DE MORAES,
64, vice-presidente Abiquim



IVANALDO CUNHA,
55, empresário, e Caio, 13



CARLOS ZANOTTO,
46, diretor da Vinícola Aurora



MIRTES SUDA,
50, engenheira da Abiquim



ATILLIO SASSA BILIBIO,
62, dono da Medabil



ELENIZE FERRAZ,
42, psicóloga, e Bruno, 3



DEMÉTRIO TRAVESSA,
46, engenheiro da Abimaq



IVALINO BONATTO,
54, da Vinícola Aurora



FÁBIO VELLOZO,
32, administrador



KATIANE LIMA,
32, analista da Microsig



JOÃO CALTABIANO,
40, empresário



REMI VICTORIA MOLLER,
78, aposentada

FOTOS: ALBUM DE FAMÍLIA

RROMPIDAS

OS ROSTOS DE 26 DAS VÍTIMAS NO PAINEL ACIMA E RELATA NAS PÁGINAS A SEGUIR A DOR DOS PARENTES DE OUTRAS 16. É O DRAMA HUMANO POR TRÁS DA TRAGÉDIA QUE DESESTRUTUROU DEZENAS DE FAMÍLIAS EM TODO O PAÍS

“Troquei de vôo com minha mulher”

“Eu entendo o amor incondicional que o cantor Roberto Carlos tanto demonstrou por Maria Rita”, diz Ilderler Ponce de Leão, empresário amazonense de 42 anos. As semelhanças com o Rei, que perdeu a mulher vítima de câncer, vão além. Ele escreveu inúmeras canções românticas para a mulher, Jamille. E, assim como Roberto, uma fatalidade transformou em eterno seu amor pela garota de Fortaleza que ele pediu em casamento por telefone, sem nunca terem se encontrado. O conto de fadas começou quando Ponce

completava 20 anos, ganhou de presente o filho, Levi.

Foi com o bebê de um ano e oito meses no colo que Jamille perdeu a vida no vôo JJ 3054. O marido testemunhou cada segundo do acidente que encerrou tragicamente as férias da família. Os Ponce de Leão foram convidados para um aniversário na Serra Gaúcha, onde passaram dez dias. Ponce transferiu para a mulher e o filho a passagem que havia comprado da TAM e embarcou em outra companhia. “Trocamos de vôo”, lamenta. Ambos os vôos faziam escala em Congonhas. Quando

tentava acomodar a bagagem de mão com a comissária que estava em frente à porta ainda aberta do avião da Gol parado em Congonhas, ele viu a tentativa frustrada de aterrissagem do Airbus da TAM e a explosão. “Pela alta velocidade, achei que o avião estivesse decolando.”

Longos minutos depois, soube que a aeronave acidentada vinha de Porto Alegre. “Comecei a fazer os cálculos de que horas eles chegariam a São Paulo. Sabia que poderia ser o avião deles.” O aeroporto foi fechado e ele desceu do avião direto para o Salão de Autoridades, onde passou a funcionar o quartel-general da crise. Começava uma dramática espera. Em meio à dor, Ponce dizia que preferia estar no avião em chamas junto das duas pessoas que mais amava na vida.



FOTOS: ALBUM DE FAMÍLIA

Jamille, 21 anos, e o filho, Levi, na festa de aniversário de um ano

atendeu a um favor de um amigo e hospedou um casal cearense em Manaus. Surgiu assim a amizade com Gisele, irmã mais velha de Jamille. Quando ligava para conversar com a nova amiga, era a caçula, com 14 anos, quem atendia o telefone. Três anos depois, o bate-papo entre desconhecidos transformou-se em profundas conversas interurbanas. Aos 17 anos, ela enfrentou o pai, casou e mudou para Manaus. Em 19 de outubro de 2005, dia que



Uma cientista em ascensão

Aos 28 anos, Lina Barbosa Cassol acabara de ser escolhida pela Sociedade Americana de Oncologia Clínica uma das 20 profissionais mais destacadas em sua especialidade entre médicos de países em desenvolvimento. A oncologista gaúcha sonhava em descobrir a cura para o câncer. Viajou a São Paulo para dar entrada na papelada para o doutorado que começaria em 10 de setembro na Universidade de Michigan (EUA). Antes de embarcar no avião da TAM, ela ligou para o noivo, André Berger, para avisar que estava tudo bem. André viu o acidente pela tevê e ligou para a sogra. “Na hora só escutei e fiquei quieta. Ainda tinha esperança de que a minha filha não estivesse naquele vôo”, relata Glória Cassol. André, que também é médico, embarcou para São Paulo com Daniel, irmão de Lina, assim que confirmou o nome da noiva na lista das vítimas. Na quinta-feira 19, ele identificou a aliança de Lina entre os pertences das vítimas no IML. O elo entre o casal ajudou a confirmar a tragédia.



Lina Cassol, 28 anos, de malas prontas para os Estados Unidos

Espera no posto

Na segunda-feira 16, o técnico em eletrônica, Marcelo Stelzer, 39 anos, deu um beijo na mãe antes de sair de casa, no Bairro do Limão, em São Paulo, e voou para Porto Alegre. “Ele fazia esse caminho duas a três vezes por semana. Trabalhava tanto que nem tinha tempo de sentir medo de avião”, conta o tio, Vicente Carvalho. A volta estava programada para às 19 horas da terça, num vôo da TAM com chegada em Guarulhos, mas Marcelo terminou mais cedo e, com planos de fazer uma surpresa para a noiva, antecipou a volta para o fatídico JJ 3054. “Ele avisou o pai que ia chegar em Congonhas e pediu para a mãe fazer uma sopinha para o jantar, pois estava mal do estômago”, relata Carvalho. Por volta das 17h30, a mãe, Neide, saiu para comprar o frango para a sopa, enquanto o pai, Renato, foi buscar o filho no aeroporto. Como sempre fazia, estacionou no posto



Marcelo Stelzer, 39 anos

de gasolina ao lado do prédio da TAM Express, na avenida Washington Luiz e saiu do carro para esperar. Quando fechava a porta, olhou para o lado e viu o Airbus fora de rota planar sobre a avenida e espatifar-se no edifício. Na hora teve certeza de que era o avião do filho. Renato desmaiou e foi socorrido por pessoas que passavam no local. O celular tocava e ele atendia, mas grogue, não conseguia falar. Foi ajudado por estranhos a entrar no táxi e voltar para casa. A família ainda não teve ânimo para saber o que aconteceu com o carro. “Ficou lá, assim como a sopa, que agora está cheia de lágrimas”, diz Carvalho.

“Acabaram com a minha família”

Márcio de Andrade, 36 anos, embarcou para Porto Alegre há 15 dias para uma importante reunião com Roberto Assis, irmão de Ronaldinho Gaúcho. Agente da Fifa, Márcio cuidava da imagem do craque do Barcelona e da Seleção Brasileira na Ásia. Com saudade da família, o executivo chamou a mulher, Melissa, 31 anos, e Alanis, que completou dois anos dia 10 de julho, para participar de uma confraternização no sítio do jogador gaúcho no fim de semana. “Eles não se separavam nunca”, conta Mário Ura, tio de Melissa. Para as férias, ela levou o irmão André Dona, 25 anos – que passara no concurso da OAB dez dias antes do acidente. André convidou a noiva, Vanila Pontes, 22 anos, que desistiu da viagem na última hora. Com motivos para comemorar, André e os parentes seguiram para descansar em Gramado, na Serra Gaúcha, e voltavam para casa no Airbus da TAM. “Esse país conseguiu acabar com minha família. Quem é o responsável?”, indaga Ura, que vai velar quatro familiares.

Márcio, 36 anos, com Melissa, 31, e a filha Alanis, 2





FOTOS: ALBUVIV DE FAMILIA

Valentina, quatro anos, perdeu a mãe, Silvia, 36 anos

“Cuida da minha filha”

Úrsula Grunwald ainda ligava para o celular da filha, Silvia, para ouvir sua voz. O último telefonema entre elas foi na noite da segunda-feira 16. “Silvia disse que ia viajar na terça e pediu para eu ficar com a filhinha dela. Disse que de agora em diante queria que eu ficasse mais com minha neta.” Valentina, quatro anos, havia almoçado com a mãe na Puras, empresa onde Silvia trabalhava há 12 anos. Após levar a filha para a escola, Silvia foi conduzida pelo marido, Fabricio Paim, até o aeroporto Salgado Filho, para pegar o vôo com destino a Belo Horizonte e conexão em Congonhas. “Cheguei às 19h10 em casa, liguei a TV e vi que havia acontecido o acidente. Liguei para o meu genro e pedi para ele ir ao aeroporto ver se não a encontrava lá, pois, com os atrasos constantes, ela poderia ter embarcado em outro vôo. Era a minha esperança.” Mas a busca foi em vão. Silvia era uma das 186 pessoas que embarcaram no JJ 3054. “Desde aquela hora eu não parei mais de chorar”, diz Úrsula. “Silvia era só brilho. Era o esteio da casa.”

Foto momentos antes do embarque

Suas idades somavam 394 anos. Adelaide Moura (75), Suely Fonseca, (75), Mery Garsk Vieira (77), Elcita da Silva Ramos (85) e Nelly Elly Priebe (82) faziam parte do Sindicato dos Aposentados e Pensionistas do Rio Grande do Sul (Sindpers). Posaram para a foto abaixo antes do embarque do vôo JJ 3054, ao lado de Catilene Maria Oliveira, 35 anos. Elas integravam o movimento Tricô dos Precatórios, que faria um protesto em frente à Federação das Indústrias de São Paulo na manhã da quarta-feira 18. Fazia tempo que a aposentada Nelly Priebe não ia para São Paulo. “Ia aproveitar para visitar o neto Gustavo, que mora em Campinas. Estava superfeliz e fazendo mil planos”, recorda-se Viviane Maia de Biagio, namorada de Guilherme, outro neto de Nelly. Fundadora do Sinapers, ela e as amigas se organizaram para brigar pelos direitos que deveriam ter sido incorporados aos salários e aposentadorias. “Entraram

com processo e ganharam em todas as instâncias, mas o governo nunca pagou. São mais de 17 anos”, explica Miriam Priebe, nora de Nelly. A conta a ser paga aos pensionistas e aposentados chega aos R\$ 3 bilhões somente no Rio Grande do Sul. Elas tricotavam enquanto não recebiam e o tricô já estava em 180 metros quando foi consumido pelas labaredas do Airbus. Entre os planos de Nelly para o futuro, duas coisas se sobressaltavam: a formatura do neto e o recebimento do dinheiro dos precatórios. “Ela disse que não iria morrer antes de me ver formado. Também sempre dizia que quando o dinheiro saísse, iria comprar uma casa na praia, em Santa Catarina”, conta Guilherme, 24 anos, que só deve se formar em biologia em meados de 2008. Ele se orgulha do exemplo deixado pela avó octogenária. “Em vez de ficar definhando dentro de um apartamento, ela morreu indo atrás de justiça.”



Adelaide Moura, 75, Suely Fonseca, 75, Mery Vieira, 77, Elcita Ramos, 85, e Nelly Priebe, 82, ao lado de Catilene Oliveira, 35

“Papai, eu te amo muito”

A alegria de Rebeca Haddad só seria maior se o time do Grêmio tivesse embarcado no mesmo vôo com destino a São Paulo. Mas os jogadores do time de coração da estudante foram deslocados para outra aeronave. Eles faziam uma conexão na capital paulista antes de seguir para Goiânia, onde jogaram na quinta-feira 19. A gaúcha de 14 anos estava animada com a primeira temporada longe dos pais, tão marcante na adolescência. Ela viajava a São Paulo acompanhada apenas da melhor amiga da escola, Thais Scott. A dupla inseparável passaria férias na casa do avô de Thais, em São Paulo. “Ela estava muito feliz e me ligou antes de embarcar para agradecer o presente que lhe dei: ‘Papai, eu te amo muito. Obrigada por ter me dado esta viagem’” conta o pai, Christopher Haddad, consultor de empresas e ex-comissário de bordo da Vasp. Torcedor do Internacional, Haddad não conseguiu fazer com que a filha mais velha seguisse o mesmo caminho.



Rebeca Haddad, 14 anos, era fanática pelo Grêmio

RONALDO BERNARDINO/ISTO É

“Sonhei que o avião explodia”

Duas semanas antes de embarcar no Airbus 320 da TAM, o analista de sistemas Ésio Cerqueira de Freitas, 24 anos, teve um pesadelo digno de tempos de apagação



Ésio Freitas com sobrinho recém-nascido

aéreo. “Ju, eu sonhei que tinha ido viajar e que o avião tinha explodido”, disse ele à mulher, Juliana Freitas, 21 anos, com quem é casado há dois anos. “E se acontecer quando eu for para Porto Alegre?” Juliana nem quis pensar na hipótese: “Pára com isso, foi só um sonho,

não é nada”, respondeu. O pesadelo se realizou. A premonição era contada entre lágrimas pela tia de Ésio, Luzimar Freitas Novaes, na porta do IML de São Paulo, onde levou as radiografias dentárias do sobrinho para a difícil identificação do corpo. ■

No dia do aniversário de namoro

Eram 16h16, quando Carla Guimarães foi acordada pelo toque do celular. Do outro lado da linha, seu noivo, Janus Lucas Leite de Silva, ligava para acertar os detalhes do jantar de comemoração dos dois anos de relacionamento naquela noite. “Um beijo, te amo”, disse Janus, encerrando a terceira ligação do dia entre o casal. Ele se dirigia ao aeroporto Salgado Filho para iniciar a viagem de volta para Salvador, onde mora. Faria escala em São Paulo e sua chegada

à Bahia estava prevista para às 22h. Por volta das 19h, Carla ligou a televisão e viu o plantão anunciar o acidente em Congonhas. “Na hora, eu soube que ele estava lá. Senti que meu amor tinha ido quando vi a imagem da cauda do avião da TAM.” Carla não esperou a confirmação do número do vôo nem do nome dos passageiros. Ligou para os pais e para os sogros e mergulhou em um pesadelo. “Na minha frente só vi saudade e solidão. Ele fazia tudo por mim. Não me deixava faltar nada. Nunca saiu de casa



Carla, a noiva, e Maria, a bisavó de 97 anos de Janus Lucas

sem me dar um beijo”, recorda-se, com a dor de quem viu ser sepultado o sonho de subir ao altar em maio de 2008 com o administrador de empresas de 27 anos, funcionário da Braskem em Camaçari, região metropolitana de Salvador.

“Íamos fechar o contrato da compra do nosso novo apartamento na próxima semana”, conta Carla, que dividia com Janus um imóvel de dois quartos. “Queríamos nos mudar para um mais amplo para ter nosso primeiro filho.”



REPRODUÇÃO DE TV

VÍTIMA EM TERRA Michele (no parapeito, à esq., e no destaque) acabou caindo

Inferno na torre

AS INCRÍVEIS HISTÓRIAS DOS FUNCIONÁRIOS QUE SOBREVIVERAM AO MISTO DE TROVÃO, TERREMOTO E INCÊNDIO QUE ANIQUILOU O PRÉDIO DA TAM EXPRESS

Havia a chuva. De repente veio o trovão seguido de um relâmpago e, logo, o terremoto e o incêndio. Por fim, um furacão. Como se todas as desgraças naturais chegassem a um só tempo, elas despencaram sobre o edifício de três andares localizado no número 7.305 da avenida Washington Luiz, em frente a pista principal do aeroporto de Congonhas. Setenta e duas horas depois, ainda não se sabia ao certo quantas pessoas haviam sido atingidas pelo horror que caiu do céu. Pelos cálculos de três funcionários ouvidos por ISTOÉ, mais de 100 trabalhadores encontravam-se nas dependências dos oito mil metros quadrados do prédio da TAM Express, a subsidiária que presta serviços de transporte aéreo de encomendas para o Brasil e o Exterior. Segundo a TAM, eles eram cerca de 60.

CLAUDIO GATTI/AG. ISTOÉ

CENÁRIO DEVASTADOR
No alvorecer do dia seguinte, foi como se todas as desgraças da natureza despencassem juntas sobre o prédio da TAM Express, por obra do homem e suas máquinas





O prédio da TAM Express é uma mistura de garagem, depósito e escritórios. No térreo ficava o balcão de atendimento e o setor de cargas, por onde estacionavam caminhões para entregar e receber encomendas. O lugar, de pé-direito alto, era contíguo ao grande depósito, lotado com caixas e envelopes. No segundo andar estava o setor de envio de correspondências internacionais. No terceiro, os escritórios do departamento administrativo. Durante a semana, a TAM Express tinha funcionários trabalhando nas 24 horas do dia (aos sábados e domingos, o expediente se encerrava às 22 horas). Portanto, apesar de já ser início da noite, o local permanecia cheio na terça-feira 17, quando um som muito diferente do rotineiro ruído das aeronaves cortou o barulho da chuva, prenunciando a tragédia.

O TROVÃO

“Trabalho há quatro anos na empresa. Estou acostumado ao barulho das decolagens e aterrissagens. Mas o som que ouvi era muito estranho.

Parecia que um avião estava dentro do prédio. Um colega até comentou isso comigo.”

Marcelo, 37 anos, funcionário do setor de cargas, não teve tempo de responder. Imediatamente foi jogado contra a parede oposta a que sofreu o impacto do Airbus. Levantou atordoado e, na seqüência daquele trovão, ouviu gritos e choro, enquanto lançou o olhar em volta à procura dos colegas. Gritou para todo mundo correr, pulou da plataforma de cimento onde os caminhões encostam para carregar e, em desabalada carreira, desceu a avenida. Como a maioria dos sobreviventes ouvidos por ISTOÉ, prefere não dar o nome completo por medo de perder o emprego.

O RELÂMPAGO

“Trabalho na área de raio X. Estava com um colega quando ele gritou: ‘Pula, pula!’ Pulei para fora do pré-

dio sem entender o que acontecia. Logo veio um barulho ensurdecedor que parecia uma bomba explodindo e um clarão.”

Antônio José de Souza, 54 anos, casado e pai de três filhos, trabalha numa empresa prestadora de serviços para a TAM. Depois daquele flash incandescente, se viu lançado da mesma plataforma de cargas em direção ao solo, pouco mais de um metro abaixo. Caiu em pé e no mesmo instante partiu. “Corri de medo para longe dali”, diz ele. “Renasci.” Quase todos, como ele, escaparam sem se dar conta do que estava por vir. Depois que a aeronave arrebentou as paredes do edifício, o inferno começou.



A PAREDE CAIU SOBRE UMA FAMÍLIA Os irmãos Romualdo (à esq.), Paulo César e Osvaldo (à dir.) estavam no térreo. Os dois primeiros escaparam

FOTOS: CLAUDIO GATTIAG, ISTOÉ

va serviço para a TAM, alcançou a rua e foi um dos primeiros a encontrar os bombeiros, que chegaram ao local cerca de dez minutos depois da queda. Pediu a ajuda deles para socorrer os irmãos.

“Uma parede caiu em cima de mim. Mas só percebi o que estava acontecendo quando senti o sangue escorrer da minha cabeça. Olhei para o lado, vi que o Osvaldo estava debaixo de uma das colunas da parede. Ele parecia que estava desmaiado. Tive a esperança de que estivesse vivo. Mas ele já tinha morrido. Fomos resgatados pelos bombeiros, com a ajuda de pessoas que trabalhavam lá na hora.”

Paulo César de Souza, 49 anos, foi levado ao hospital São Paulo com cortes na cabeça e pescoço. Às 17 horas da quarta-feira 18, já liberado, ele se juntou ao irmão Romualdo para enterrar o corpo de Osvaldo.

Dentro do prédio da TAM Express o desespero aumentava. Após o choque, os barulhos se multiplicaram: a turbina do avião ainda girava, as paredes desmoronavam, vigas de concreto espatifavam-se no chão e pedaços de vidros voavam pelo ar. O elevador parou e as escadas foram obstruídas pelo entulho dos destroços. Houve quem ficasse paralisado por alguns instantes, mas o barulho da segunda, e maior explosão da aeronave, interrompeu qualquer torpor. Com a força da pressão, mesas, cadeiras, armários, caixas – e pessoas – foram arremessados uns contra os outros. Outras explosões se sucederam. A atmosfera ficou impregnada do cheiro de fumaça e gasolina. O prédio ardeu.

O TERREMOTO

“Estava com meus irmãos Osvaldo e Paulo César no primeiro andar. Fazíamos o carregamento de nosso caminhão com as encomendas. Só escutamos o barulho do estouro. Fui arremessado longe. Quando consegui voltar, os dois estavam lá, com uma parede sobre eles.”

Romualdo de Souza, funcionário de uma empresa de transportes que presta-

CENÁRIO DE HORROR

O prédio da TAM Express tinha cerca de 20 metros de altura. Estava localizado na avenida Washington Luiz, em frente à pista principal de pouso

1 No térreo, ficavam o setor de atendimento e o de cargas.

O estacionamento estava do lado esquerdo, onde se localizavam as plataformas para carga e descarga – a cerca de um metro do chão. Foi pelas portas que davam acesso a elas que muitas pessoas se salvaram



O INCÊNDIO

"O ar queimava a pele. A fumaça escura sufocava e impedia a gente de localizar as pessoas. Todo mundo corria em direção às saídas, gritando, chorando e chamando pelos colegas. Vi um amigo preso a um pedaço de concreto. Com ajuda de colegas, o tiramos de lá. Saí pelo estacionamento e fiquei na rua gritando por socorro. Nesse momento me lembrei da minha mãe. Pedi o celular de uma pessoa que passava e liguei para ela. Choramos muito."

Roberto, 25 anos, auxiliar de cargas, voltou no dia seguinte ao local onde trabalhava havia menos de um ano. Queria ver ao vivo para tentar entender o que tinha acontecido. Ainda não havia encontrado o colega que ajudou a salvar.

"Gritava, pedía para as pessoas correrem, mas não conseguia me mexer. Ouvia as pessoas gritando o meu nome. O calor era insuportável. Me lembrei que alguém havia entrado no elevador segundos antes. Não havia dado tempo para a pessoa descer. Pensava tudo isso sem sair do lugar. Alguém me puxou e me arrastou para fora. Não lembro quem foi, mas me salvou."

Como funcionário do setor de carga, Roberto, 40 anos, teve a sorte de estar a poucos metros da avenida, uma rota de fuga facilitada pela garagem onde entravam os caminhões. No segundo e ter-



"VI QUE A VIDA ESTAVA CHEGANDO NO LIMITE"
Junto com um amigo, Wanderley foi socorrido pelos bombeiros

ceiro andares, contudo, a situação era muito mais agonizante. Sem elevador ou escada para escapar, os funcionários jogavam cadeiras para tentar quebrar o vidro das janelas. Em algumas, as esquadrias queimavam a mão. Outras estavam emperradas pela grossa camada de poeira dos detritos.

"Eu e meu colega Paulo Zaní abaxamos para respirar, demos as mãos um para o outro e seguimos sem saber direito para onde estávamos indo, até chegar à janela. Os bombeiros nos tranquilizaram, nos instruíram a tirar a camisa e enrolar o rosto para filtrar a fumaça. Às vezes perdíamos a escada Magirus de vista e ficávamos mais angustiados, imaginando que eles estavam ocupados com resgates

em outro ponto do prédio. Paulo falou em se jogar. Eu disse: 'Agüenta mais um pouco, agüenta'. Naquele instante, olhei para o céu, da janela, e vi que a vida estava chegando no limite. Eu só queria um pouco de ar. Mais um pouco naquela temperatura e nós não teríamos sobrevivido."

Wanderley da Silva, 33 anos, trabalha em uma empresa de tecnologia que presta serviço à TAM Express. Estava no terceiro andar, junto com oito colegas. Ficou intoxicado pela fumaça e teve queimaduras nos braços e pernas. Está em recuperação.

Acuada pelo fogo, a funcionária Michele Dias Miranda irrompeu pela janela do Setor de Tráfego, no segundo andar, e alcançou o parapeito localizado sobre a garagem. Ela e um colega percorreram a extensão de concreto para escapar das chamas. A multidão que a essa altura se aglomerava nos arredores ouvia seu choro angustiado. Em meio a apelos coletivos para que ela esperasse a chegada dos bombeiros, Michele caiu. Havia começado na empresa sete anos

antes, como estagiária. Aos 24, foi a primeira vítima da maior tragédia da aviação brasileira a ser sepultada.

O FURACÃO

"A cena que eu vi foi ainda mais impressionante e não vou esquecer jamais. Vi uma pessoa sendo sugada pela turbina."

O depoimento do funcionário que trabalha na setor de segurança da empresa, e que não aceitou se identificar, permite apenas a triste constatação de que, ao final do resgate, as forças humanas que produziram a tragédia de Congonhas terão superado a natureza e feito além de uma pessoa, um pouco da inocência de cada sobrevivente, desaparecer em meio a um furacão. ■

2 No segundo andar, estava o setor de envio de correspondências internacionais. Com o choque, paredes da lateral direita despencaram

3 No terceiro pavimento, funcionavam os escritórios do departamento administrativo. Metade desse andar também desabou



NO PLANALTO
O assessor da Presidência Marco Aurélio Garcia, após saber do defeito no reverso do Airbus, faz um gesto obsceno, seguido por seu auxiliar Bruno Gaspar



O descaso OFICIAL

Eram 20h17 quando o assessor especial do presidente Lula para Assuntos Internacionais, Marco Aurélio Garcia, depois de ter ouvido no *Jornal Nacional* a informação sobre o defeito técnico que pode ter derrubado o avião da TAM, fez por três vezes um gesto obsceno cujo significado – top, top, top – qualquer adulto sabe. Seu assessor, Bruno Gaspar, foi mais desrespeitoso do que o chefe, fazendo outro gesto ainda mais grosseiro para o mesmo significado. Garcia declarou depois que seu top, top, top significava “indignação”. Assim, equivocou-se pela segunda vez porque uma

eventual pane não exime o governo que ele integra da maior parte da responsabilidade pelo caos aéreo. Segundo, porque a sua obscena “indignação” se refere àqueles que criticam o governo – ou seja, com familiares de vítimas do desastre e todos os passageiros, que agora têm duplo motivo para se indignar: com a omissão do governo e com os excessos de Garcia. Na sexta-feira 20, familiares das vítimas demonstra-

▶ A TRAGÉDIA NA HORA DA TRAGÉDIA...

O governo federal ficou estatelado diante do maior acidente aéreo de todos os tempos no Brasil



LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Presidente da República

ONDE ESTAVA: no Palácio do Planalto
O QUE FEZ: mandou o porta-voz da Presidência, Marcelo Baumbach, anunciar que o governo tomaria as providências necessárias. Decretou três dias de luto oficial e submeteu-se a uma microcirurgia para retirada de um terçol. Na sexta-feira 20, prometeu mudanças na aviação civil



WALDIR PIRES
Ministro da Defesa

ONDE ESTAVA: acabou de chegar em casa
O QUE FEZ: nada. No dia seguinte ao acidente, limitou-se a divulgar nota dizendo que acha prematuro fazer julgamentos sobre a causa do desastre

INCAPAZ DE DAR RESPOSTAS À CRISE AÉREA EM DEZ MESES, O GOVERNO FEDERAL DEMOROU DIAS PARA REAGIR AO DESASTRE

ram essa indignação de forma bem mais civilizada: deitaram-se no chão do aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre. Todos eles de braços cruzados para mostrar que cruzar os braços tem sido a atitude do governo diante da crise.

Na verdade, o fato é que o governo continuou imóvel assim que ocorreu o acidente. Lula estava no gabinete, mas se solidarizou pelo porta-voz, e não pessoalmente, com as famílias das ví-

timas. O presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Milton Zuanazzi, fora a Lisboa para voltar a Brasília num vôo festivo da TAP. O presidente da Infraero, brigadeiro José Carlos Pereira, continuou como sempre à caça de explicações. O comandante da Aeronáutica, brigadeiro Juniti Saito, se fechou. E o já combalido ministro da Defesa, Waldir Pires, também ficou mudo. Na noite da quinta-

feira 19, Lula anunciou um pronunciamento à Nação para o dia seguinte. **O presidente nem sequer havia aparecido em público sob a justificativa de que estava com a face inchada por conta de uma cirurgia para a retirada de um terçol.** Depois de quase um ano de filas e atrasos infundáveis nos aeroportos, Lula parecia ter chegado à conclusão de que tem órgão demais para resultados de menos. Mandou chamar o presidente da Infraero para uma conversa. Chamou também dirigentes da Anac. Aconselhado por auxiliares próximos, chegou à conclusão de que, independentemente da causa da tragédia com o avião da TAM, era preciso tomar medidas enérgicas. O



TENENTE-BRIGADEIRO JUNITI SAITO
Comandante da Aeronáutica

ONDE ESTAVA: em São José dos Campos (SP)

O QUE FEZ: por ordem de Lula, seguiu para Congonhas. Foi incumbido de manter o presidente informado. Não deu declarações públicas



MILTON ZUANAZZI
Pres. da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac)

ONDE ESTAVA: em Lisboa. Voltaria ao Brasil em vôo inaugural da TAP

O QUE FEZ: antecipou o retorno. Mas também não deu nenhuma declaração



TENENTE-BRIGADEIRO JOSÉ CARLOS PEREIRA
Presidente da Infraero

ONDE ESTAVA: na sede da Infraero, em Brasília

O QUE FEZ: voou para Congonhas. Disse que a fumaça observada no vídeo da Infraero indicava a possibilidade de falha mecânica no avião. Deu entrevista coletiva



ELEUZA LORES
Diretora de Engenharia da Infraero

ONDE ESTAVA: a responsável pelas obras em Congonhas, segundo ela própria, estava em férias, fora do Brasil

O QUE FEZ: fingiu que não era com ela



ARIVALDO CHAVES/AG. REBS

diagnóstico do presidente é aquele que já estava desenhado faz tempo: cabeçada entre os órgãos, desorganização da malha aérea e excessivo poderio das companhias de aviação sobre as decisões de dirigentes da Anac e da Infraero, por exemplo.

Às pressas, o governo preparou um conjunto de medidas a serem anunciadas. O pacote incluiria alterações no aeroporto de Congonhas e a criação de um órgão que passe a centralizar a gestão dos aeroportos e das rotas aéreas. E, na tentativa de dar uma resposta política à crise que se arrasta há dez meses, desde o acidente com o Boeing da Gol, Lula decidiu demitir o ministro Waldir Pires, o brigadeiro José Carlos Pereira e a cúpula da Infraero. Embora Lula exima o ministro de qualquer responsabilidade pela tragédia do voo 3054 da TAM, ele vem demonstrando

PROTESTO EM PORTO ALEGRE

Familiares das vítimas deitaram-se no chão do Aeroporto Salgado Filho. Cruzaram os braços para mostrar que essa é a posição do governo diante da crise: braços cruzados

insatisfação (lenta insatisfação) com o seu trabalho. A expectativa do Planalto era de que o próprio Pires, classificado por Lula como patrimônio histórico da política nacional, tomasse a iniciativa de entregar o cargo para não passar pelo constrangimento da demissão.

Lula chegou a sondar seu vice, José Alencar, para reassumir a Defesa. Alencar não respondeu de pronto. Consultou a mulher e o filho. Ambos vetaram, mas diante da insistência do

presidente ele topou com uma condição típica de um governo de braços cruzados: não pode haver muita cobrança de seu trabalho. Se for mesmo para o Ministério, Alencar quer dar meio expediente e não pretende ter dor de cabeça com os assuntos mais espinhosos da Pasta. Para isso, exigiu um secretário-executivo forte. O nome que surgiu na conversa

foi o do brigadeiro Juniti Saito, comandante da FAB. **Como toda decisão demora nesse governo, o presidente ficou de sondar se não haveria oposição do Exército e da Marinha.** O brigadeiro José Carlos Pereira, de saída da Infraero mas um nome respeitado por Lula, teria como prêmio de consolação a nomeação para um posto na área de inteligência do governo, possivelmente a Abin. Se resultados virão disso, é esperar para ver. ■

Na linha de FRENTE



ATUAÇÃO DO GOVERNADOR JOSÉ SERRA NA HORA DA TRAGÉDIA CONTRASTA COM A APATIA DEMONSTRADA PELAS AUTORIDADES FEDERAIS

Como se tivesse receio de estar assumindo diante das câmeras algo que poderia ressoar a sensacionalismo, o governador de São Paulo, José Serra, foi cauteloso depois de chegar o mais próximo possível dos escombros na noite da terça-feira 17. “Eu vou dizer:” – iniciou – “talvez seja a cena mais trágica que já vi na minha vida”. Serra de fato foi ver – e a decisão de estar presente ao local do acidente enquanto as chamas ainda queimavam passaram a fazer a diferença fundamental entre ele e as autoridades do governo federal que apenas assistiram à tragédia, abrigados no conforto de seus gabinetes.

Assim que soube do acidente, cerca de 15 minutos após a queda do Airbus, o prefeito de São Paulo, Gilberto Kassab, seguiu pela avenida 23 de Maio que dá acesso ao Aeroporto de Congonhas. Não chegou nem a entrar no saguão – um trailer dos bombeiros já estava estacionado como quartel-general dos trabalhos de resgate e foi lá que Kassab recebeu Serra – menos de uma hora depois. Protegido por um guarda-chuva e uma máscara de pano, o go-

vernador encarou a chuva persistente e os gases tóxicos do incêndio para, na noite em que a desinformação se somou à perplexidade, ser a única autoridade a vistoriar o centro nevrálgico do desastre. Serra saiu dos escombros como o único a ter a necessária frieza de desfazer ilusões. Perguntado se havia entrado no Airbus anunciou: “Não tem dentro do avião. Ele se desfez.” Indagado sobre as chances de haver sobreviventes entre os passageiros, foi o primeiro a

MOBILIZAÇÃO Às 21h30 da terça-feira 17, Serra sai do gabinete, vai ao local da tragédia e assume o comando das operações

cravar: “Não tem, não tem.”

O governador foi a Congonhas para ver, mas também porque tinha o que oferecer. Na noite do desastre, chegou com os secretários da Saúde, Luiz Roberto Barradas Barata, e da Justiça, Luiz Antônio Marrey, e com o procurador-geral de Justiça de São Paulo, Rodrigo Pinho. E, como onde o governador vai, o prefeito Gilberto Kassab está por perto, a dupla anunciou a mobilização dos médicos dos hospitais públicos da região para atender os feridos que estavam no prédio da TAM. No caminho para o trailer dos bombeiros, Kassab havia acionado, por telefone, o responsável pela Defesa Civil para colocar em prática um plano de emergência. “São ações interligadas, as possíveis ao alcance da prefeitura e do governo do Estado”, disse Kassab. Rodrigo Pinho informou que estava designando o promotor responsável pelas investigações do acidente com o Fokker 100 da TAM, há 11 anos, para acompanhar o novo caso. Só depois disso, Serra e o prefeito foram à Sala de Autoridades de Congonhas, onde se encontravam as autoridades aeronáuticas e familiares das vítimas.

No dia seguinte, enquanto os bombeiros ainda tentavam dominar os últimos focos de incêndio, Serra se reuniu com Kassab e secretários para definir mais algumas ações, como o atendimento imediato pelo IML (estadual) e pelo serviço funerário da prefeitura. Foram gestos necessários e urgentes, que aos olhos dos espectadores mostraram que havia autoridade e um governo capaz de fazer alguma coisa em meio ao caos. ■

Naquela manhã de 12 de abril de 1936 o Aeroporto de Congonhas nascia no meio de um matagal na zona sul de São Paulo para atender a uma emergência. A enchente do rio Tietê alagava, havia meses, o Campo de Marte, na zona norte. Congonhas foi uma medida provisória que se tornou definitiva. Sete décadas depois, em 2004, quando Congonhas já havia sido engolido pela cidade, começaria a primeira grande obra de ampliação. Era consequência da série de derrapagens de aeronaves. A perícia constatou que a pista principal estava inclinada, parecia um V acumulando água no centro. Três anos depois e R\$ 150 milhões investidos, Congonhas ficou lindo. Desde maio último,

tem novas áreas para passageiros, um edifício-garagem, um pequeno shopping center onde há até joalheria. Só não haviam reformado a pista, cada vez com menos aderência e mais perigosa. Esse pequeno detalhe, a pista perigosa, só mereceu atenção há um mês, em meio a uma das muitas crises do apagão aéreo. A nova pista foi entregue em 29 de junho, antes do início do Pan.

“Congonhas era um acidente anunciado oito meses atrás”, diz o ministro Augusto Nardes, do Tribunal de Contas da União, que decidiu fazer uma auditoria nas obras da Infraero, a estatal dos aeroportos. “Ficou claro e evidente que, no caso de Congonhas, foi feito um embelezamento antes da prevenção.” O pro-

Muita beleza, pouca SEGURANÇA

A REFORMA DE CONGONHAS PRIVILEGIOU O CONFORTO E, PARA AMENIZAR O PROBLEMA, SÃO PAULO AGORA TERÁ NOVO AEROPORTO



PRESSÃO Empresas aéreas queriam Congonhas funcionando no Pan

fessor Eduardo Leal Medeiros, da USP, faz coro: **“É uma lástima a mentalidade de fazer shopping center em aeroportos, enquanto a segurança deveria vir antes de tudo.”** Desde o início dos trabalhos, as autoridades cometeram uma sucessão de trapalhadas. Quando se decidiu fazer a reforma da pista, lá em 2004, era uma emergência. A diretora de engenharia da Infraero, Eleuza Terezinha Lores, apresentou uma proposta inusitada. Em vez de fazer licitação, faria um aditivo no contrato de uma empreiteira que já estava reformando o estacionamento de aviões. O Conselho Diretor exigiu licitação. De lá para cá, Eleuza tentou três vezes, mas as tentativas foram todas impugnadas pelo TCU ou pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), sob acusação de serem irregulares. Em junho, por ordem do comandante da Aeronáutica, brigadeiro Juniti Saito, as obras finalmente começaram. A pista não deveria ter sido inaugurada dia 29. Os técnicos da Infraero e da Anac defendiam que a pista ficasse interdita mais 30 dias para que fosse feito o grooving. Mas companhias aéreas, mais uma vez, pressionaram para que

a proibição de pousos de aviões de grande porte. A pista, de 1.900 metros, só comporta aviões de até 120 passageiros. **“É criminoso permitir em Congonhas aviões com 170 lugares”**, diz um ministro do Superior Tribunal Militar. Uma alternativa para ampliar a segurança de pouso das grandes aeronaves seria aumentar a pista em 300 metros. Mas isso custaria muitas desapropriações nos bairros vizinhos. A ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, confirmou na sexta-feira 20 que São Paulo deverá contar com um novo aeroporto.

Não só Congonhas vive no limite. No Santos Dumont, do Rio, um dia antes da tragédia do vôo 3054, passageiros se assustaram com um incêndio que atingiu as obras do novo terminal. Foi como um alerta. Por todo o País, passageiros estão a se perguntar: é seguro voar de avião? Em Congonhas, **a despeito da catástrofe, horas depois, o aeroporto era liberado para pousos e decolagens com aviões partindo sobre a montanha de escombros e corpos carbonizados.** Quase ninguém reclamou. A Rede Record fez um editorial em que anunciou a decisão de não deixar seus profissionais utilizarem o aeroporto até que tudo seja esclarecido. ■



INCÊNDIO NO SANTOS DUMONT
Prenúncio da tragédia, no dia anterior