



CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA - Uniceub  
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS - FASA  
CURSO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL  
HABILITAÇÃO EM JORNALISMO DISCIPLINA: MONOGRAFIA  
PROFESSOR ORIENTADOR: Luiz Cláudio Ferreira

**O PERSONAGEM AMERICANO:  
Joe Sharkey como uma das principais fontes de informação  
sobre o acidente do voo 1907**

Roberta Kelly Braga de Freitas  
2023903/2

Brasília, Maio de 2007

Roberta Kelly Braga de Freitas

**O PERSONAGEM AMERICANO:  
Joe Sharkey como uma das principais  
fontes de informação sobre o acidente do vôo 1907**

Trabalho apresentado à Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Comunicação Social com habilitação em Jornalismo do Centro Universitário de Brasília - UniCEUB.

Prof. Luiz Cláudio Ferreira

Brasília, maio de 2007

Roberta Kelly Braga de Freitas

## **O PERSONAGEM AMERICANO**

Trabalho apresentado à Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Comunicação Social com habilitação em Jornalismo do Centro Universitário de Brasília - UniCEUB.

Banca Examinadora

Prof. Luiz Cláudio Ferreira

Orientador

Prof. Beto Rocha  
Examinador

Examinador

Brasília, Maio de 2007

## DEDICATÓRIA

Dedico esse trabalho a minha mãe, que não teve a mesma oportunidade mas me mostrou a importância de ter conhecimento. Ao meu filho, que me mostra diariamente a razão pela qual eu vivo e ao meu noivo, Alexandre, que pacientemente colaborou e incentivou a conclusão desse trabalho.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador Luis Cláudio, que me estimulou e me mostrou o caminho a seguir. Agradeço também todos os professores que eu tive ao longo de minha carreira acadêmica que me acrescentaram, além de conhecimento, dignidade; e àqueles que me mostraram o caminho que eu não devo seguir. Agradeço, sobretudo a Deus, que me deu forças e oportunidades para concluir mais uma etapa da minha vida.

“Dar voz aos dois lados de uma mesma história quando há dois lados que nela se enfrentam é uma exigência ao mesmo tempo ética e técnica do jornalismo. Procurar a verdade dos fatos é um imperativo ético – e também o objetivo de toda a técnica jornalística”

(BUCCI, 2000, p.50)

## RESUMO

Joe Sharkey foi sobrevivente do Legacy, jato que colidiu com o Boeing da GOL no que se tornou o maior acidente aéreo brasileiro de todos os tempos. Jornalista americano com publicações em um blog pessoal na internet, ele fez declarações polêmicas criticando o sistema de tráfego aéreo e comportamento dos brasileiros. As publicações diárias do mês de outubro de 2006 foram individualmente avaliadas e aquelas que continham alguma menção à Sharkey foram selecionadas para o estudo. A proposta desse estudo é demonstrar que o jornalista americano foi intencionalmente destacado como personagem mesmo sem preencher os critérios teóricos de noticiabilidade.

**Palavras chave:** Joe Sharkey, Jornalista americano, Legacy, Boeing da GOL.

## LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

Gráfico 1: Análise da Primeira Semana .....	37
Gráfico 2 : Análise da Segunda Semana .....	38
Gráfico 3: Análise da Terceira Semana.....	38
Gráfico 4: Análise da Quarta Semana.....	38
Tabela 1: Dados de origem dos Gráficos .....	39
Gráfico 5: Estatística Semanal .....	40
Gráfico 6: Todas as Semanas.....	41
Tabela 2: Estatística por dia em cm <sup>2</sup> .....	42
Tabela 3: Estatística por dia em Porcentagem.....	43

## SUMÁRIO

RESUMO.....	17
LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS .....	18
INTRODUÇÃO .....	20
CAPÍTULO I – A NOTÍCIA DO ACIDENTE AÉREO.....	22
1.1 O Acidente.....	22
1.2 O Fato .....	23
CAPÍTULO II – O PERSONAGEM AMERICANO .....	26
2.1 O Personagem Principal: Joe Sharkey.....	26
2.2 A Conduta de Sharkey .....	26
2.3 Comentários de Sharkey .....	27
2.4 Xenofobia e Antiamericanismo.....	29
CAPÍTULO III – CONCEITOS TEÓRICOS.....	31
3.1 Critérios de Noticiabilidade.....	31
3.2 Transformação da Mídia.....	32
CAPÍTULO IV – ANÁLISE E RESULTADO.....	36
4.1 Análise das Matérias por Semana.....	37
4.2 Resultados .....	40
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	44
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	46
ANEXOS .....	47

## INTRODUÇÃO

Este trabalho mostrará como o Correio Braziliense usou Joe Sharkey como personagem e fonte do acidente aéreo brasileiro por várias publicações. Como o acidente entre as aeronaves foi no dia 29 de setembro de 2006, o mês com mais conteúdo significativo foi outubro do mesmo ano.

O objetivo é provar que a mídia brasileira deu mais destaque para as declarações de Joe Sharkey e deixou acontecimentos mais importantes e de interesse para a opinião pública sem serem noticiados. Isso ocorreu principalmente nas quatro primeiras semanas após a tragédia. Apesar disso, a mídia conseguiu sustentar as declarações do jornalista mesmo em áreas que não são familiares aos profissionais de comunicação. Foram destacadas as declarações opinativas e cheias de parcialidade do jornalista norte-americano. Para entender melhor a razão da elevada importância dada a Joe Sharkey, foi buscado o conceito de “acontecimento” para contextualizar se realmente o jornalista poderia ser considerado o personagem fundamental da notícia.

Se nos tempos modernos um acontecimento precisa ser verificável, as provas são, na verdade, aquilo que se desprende da teoria e pode ser demonstrado. No caso desse acidente aéreo, o jornalista não priorizou os acontecimentos nas suas declarações tampouco os demonstrou como algo verificável. Pelo contrário, informações contraditórias e sem cunho oficial passaram a ser divulgadas como verdade pelo jornalista. Esse trabalho justifica-se pela polêmica causada sobre o jornalista.

Para tanto, este trabalho estrutura-se da seguinte forma: O Capítulo I aborda o acidente citando os fatos da tragédia; o Capítulo II se baseia em informações tiradas do website de Joe Sharkey, [www.ioesharkey.com](http://www.ioesharkey.com), sua breve auto-descrição, sua conduta em relação ao caso e seus comentários publicados no mês de outubro de 2006. Para entender as razões que levaram os editores do Correio Braziliense a dar tanta ênfase às declarações de Joe Sharkey, o Capítulo III

mostra conceitos teóricos utilizados para provar que o personagem não merecia a evidência que a mídia lhe proporcionou e relata a transformação pela qual a mídia vem passando em relação aos seus critérios de jornalismo. O Capítulo IV refere-se a análise e resultados da pesquisa. Seguido das Considerações Finais.

A metodologia utilizada para o desenvolvimento deste trabalho foi a pesquisa bibliográfica por meio da seleção de livros técnicos, periódicos, artigos e sites da internet. Para começar essa pesquisa foi necessária uma busca prévia das matérias significativas. Esta busca foi feita no site do Correio Braziliense, [www.correioweb.com.br](http://www.correioweb.com.br). O resultado foi mais relevante no mês de outubro, primeiro mês após o acidente. As edições diárias do período em questão foram avaliadas individualmente e foram encontradas 21 páginas que citavam “Sharkey” em algum momento. A escolha do jornal Correio Braziliense deu-se pela proximidade com o tema, já que o voo 1907 saía de Manaus com destino a Brasília, envolvendo os funcionários do Cindacta I. Além disso, a maioria das vítimas e das instituições oficiais que possibilitariam informações como o IML, a Polícia Federal e outras eram do Distrito Federal.

As matérias foram impressas em tamanho A4 para que a mediação fosse possível. Cada publicação foi medida cuidadosamente e várias etapas foram necessárias para a precisão. Primeiro, a descoberta do tamanho padrão da página, 25,80 cm X 14,80 cm e de cada coluna 2,46 cm de largura. As páginas foram divididas em quadrantes de acordo com a diagramação individual de cada uma para facilitar principalmente a contagem do espaço ocupado pelos textos. Mesmo sendo trabalhoso, foi um incentivo valioso perceber que conforme os números apareciam, as pesquisas se encorpavam com números consideráveis.

## CAPÍTULO I – A NOTÍCIA DO ACIDENTE AÉREO

### 1.1 O Acidente

No dia 29 de setembro de 2006, um jato modelo Legacy comprado pela empresa de táxi-aéreo norte-americana ExcelAir Service saiu de São José dos Campos, interior de São Paulo, rumo aos Estados Unidos. Entre os passageiros estava o jornalista norte-americano Joe Sharkey, que viria a ser a fonte de várias reportagens posteriores. Também estavam na aeronave os empresários norte-americanos David Rimmer e Ralph Michielli, responsáveis por sua compra. Além deles, embarcaram os funcionários da Embraer Henry Yendle e Daniel Bachmann e os tripulantes, piloto Jean Paul Paladino e co-piloto Joe Lepore. No mesmo espaço de tempo, um Boeing 737-800 da companhia aérea GOL com o voo 1907 saía de Manaus rumo à Capital Federal com 154 pessoas.

Duas aeronaves com rotas e intenções diferentes que tiveram seus destinos cruzados no espaço aéreo brasileiro provocaram o que foi o maior desastre da aviação no país. Segundo investigações preliminares, com o *transponder* (aparelho eletrônico que transmite a identidade e altitude do avião e é fundamental para o funcionamento dos sistemas de alerta de colisão) desligado e fora da rota, o Legacy se chocou com o Boeing. Todos os seus 154 passageiros morreram logo após a colisão e os do Legacy sobreviveram.

Nos primeiros momentos logo após a tragédia não se procurava um culpado. As autoridades, assim como o povo brasileiro, tentavam entender como aquilo havia acontecido e as buscas por sobreviventes era o alvo a ser alcançado. Antes de ser confirmada qualquer suspeita, o jornalista Joe Sharkey, personagem principal desse trabalho, passou a ser consultado pela imprensa brasileira como uma das principais fontes relacionadas ao assunto. Como não haviam fatos oficiais concretos a respeito do acidente, a imprensa brasileira passou então a “agendar” as aparições de Sharkey. A cada declaração, esse jornalista provocava a fúria da sociedade

brasileira. As publicações geradas na primeira semana após o acidente foram as mais polemicas.

## 1.2 O Fato

O desenrolar dos procedimentos de busca e investigação do maior acidente aéreo do país proporcionaria varias pautas para os principais jornais. Entretanto, os jornalistas deixaram de lado as informações relevantes de cunho social e interesse público para enfatizar um assunto que parecia causar mais mal estar do que o fato do próprio acidente, o sentimento antiamericanista.

Para demonstrar isso, todas as edições do mês de outubro de 2006 do periódico Correio Braziliense foram analisadas nesse trabalho. Foram encontradas 21 matérias que continham alguma menção à Sharkey. A média de aparição do jornalista a cada 1,4 dias despertou a curiosidade dessa pesquisadora. Tornou-se necessário entender porquê tanto destaque foi dado a esse personagem.

As declarações de outros envolvidos e informações importantes de diversos especialistas cederam lugar ao personagem do ano. O que era publicado em seu blog oficial, [www.ioesharkey.com](http://www.ioesharkey.com), passou a incomodar os brasileiros. Em contrapartida, a mídia norte-americana dava pouca importância ao fato e menos ainda a Sharkey.

O valor-notícia do acontecimento foi desvirtuado logo nas primeiras declarações polêmicas de Sharkey. Ainda que se tivessem muitas vertentes a serem exploradas, as publicações sobre o tema aderiram à limitação do factual. Ele virou a estrela do acontecimento enquanto 154 famílias choravam seus mortos sem terem muitas de suas perguntas publicadas na mídia. Segundo acreditam especialistas, o espírito de antiamericanismo da população brasileira sustentou o personagem e diminuiu a importância de outros fatos. Nem mesmo novas imagens do jornalista foram captadas. A mesma foto retirada do seu website foi utilizada em todas as publicações relacionadas a ele. Isso deixou um importante critério de notabilidade distante; a proximidade do personagem com o leitor.

O ser humano tem necessidade de informação como de ar. É essencial obter conhecimento para se organizar a sociedade, hierarquizar e determinar prioridades. Nelson Traquina afirma que: “As notícias são assim o resultado desta necessidade invariante de relatos do inobservante, desta capacidade de informar os outros, e o trabalho de produção daqueles que estão nos media”. (TRAQUINA, 1999, P. 34)

Com o passar dos tempos os acontecimentos contemporâneos se aprimoraram e hoje se diferem dos antigos pelo fato de não se confundir a verdade do mito com a verdade do que é verificável. Isso reforçou a importância de se ter os *medias* com a função de organizar essas informações. Porém, uma característica do jornalismo perde a essência logo que passa para as mãos dos profissionais da notícia, a imparcialidade. “No tocante aos próprios acontecimentos é evidente, primeiro que tudo, que eles são moldados em parte pelos *medias*”. (TRAQUINA, 1999, p.58) Apesar da característica verificável que se exige no critério de noticiabilidade dos acontecimentos, o fluxo de informação gerada diariamente é muito grande. Os *medias* têm tentado compelir ou homogeneizar as informações sem buscar um aprofundamento maior. Isso para tentar simplificar e tornar o entendimento dos consumidores de informações mais fácil. O fato de a notícia ser condensada associado à curiosidade das polêmicas declarações de Sharkey, foram a mistura perfeita para que a mídia priorizasse o personagem. O procedimento retira dos fatos a diversidade de versões para torná-los algo simples e objetivo.

“A redução de fatos multifacetados para uma digestão mais fácil pelo consumidor ocorre não só em relação ao contexto dos fatos, mas também em relação à própria narração de ocorrências ditas objetivas”. (SERVA, 2001, p. 95).

Segundo SERVA (2001) é mais fácil que o grande público aceite assuntos pouco discutíveis como as declarações provocantes de Sharkey do que os fatos verdadeiramente importantes. Ele, como comunicólogo, tinha conhecimento disso e sabia que suas declarações poderiam desvirtuar as prioridades midiáticas.

O acidente, por si só, já é um fato noticioso principalmente pelo grau de probabilidade de ocorrência e pelo fato de ser um marco na cronologia histórica da cultura brasileira. Não se espera que um avião caia e mate 154 pessoas independentemente do que tenha ocasionado o acidente.

Nelson Traquina afirma que “quanto menos previsível for, mais probabilidades tem de se tornar notícia e de integrar assim o discurso jornalístico”. (1999, p.27) Logo, no primeiro indício de que havia um acidente com o voo 1907, a tragédia já era notícia e toda a mídia se virou para este acontecimento. Ficou claro que a notícia do acidente se estruturou no personagem e não na fonte que gerou o acontecimento e a urgência do fato.

## **CAPÍTULO II – O PERSONAGEM AMERICANO**

### **2.1 O Personagem Principal: Joe Sharkey**

A página principal do jornalista na internet, [www.joesharkey.com](http://www.joesharkey.com), contém a mesma foto usada em todas as publicações do Correio Braziliense e apresenta sua auto descrição. O site informa que Joe Sharkey, 59 anos, escreve principalmente sobre viagens para a maioria das publicações nacionais e internacionais. Atualmente ele é colunista para o ‘Philadelphia Inquirer’, repórter e editor para o ‘Wall Street Journal’ e colunista do ‘New York Times’. Joe é o autor de cinco livros, dois que estão sendo produzidos como filme. Nativo da Philadelphia e veterano do Vietnã, ele mora na área de New York com sua esposa. No dia 29 de Setembro ele era um dos sete passageiros estrangeiros a bordo do jato Legacy envolvido na colisão com o Boeing 737 sobre a Amazônia. O jato gerenciou um pouso de emergência na base aérea de Cachimbo localizada no Pará.

### **2.2 A Conduta de Sharkey**

O jornalista norte-americano Joe Sharkey, como profissional da área, se aproveitou da promoção que lhe foi concebida para divulgar e tornar pública não apenas acontecimentos verídicos, mas as suas opiniões pessoais a respeito do acidente. Com isso, foi mudado o valor notícia do acidente e toda a pauta da mídia brasileira foi suspensa pelas opiniões e críticas do jornalista. Ele tentava a todo momento caracterizar os tripulantes do Legacy como heróis. Sharkey usou do registro de notabilidade por excesso para se “celebrizar” e conseguiu se tornar a estrela desse trágico acontecimento. Dessa forma, qualquer especulação em cima de uma possível falha americana foi substituída pelos comentários do jornalista.

Para Traquina, “(...) umas das regras da prática jornalística consiste em afirmar que a opinião é livre, mas que os factos são soberanos”. (TRAQUINA, 2005)

A mídia brasileira poderia ter levado isso em consideração. Veja o que afirma o Manual de Redação da Folha de São Paulo sobre “notícia”:

“(...) puro registro dos fatos, sem opinião. A exatidão é o elemento-chave da notícia, mas vários fatos descritos com exatidão podem ser justapostos de maneira tendenciosa. Suprimir ou inserir uma informação no texto pode alterar o significado da notícia. Não use desses expedientes”. (2001, p.88)

A notícia foi o choque entre as aeronaves que ocasionou a morte de 154 passageiros. O motivo, as possibilidades de falha humana, imprudência, uma entrevista com especialistas em Direito Internacional, aeronaves ou até mesmo antropólogos que explicassem o sentimento antiamericanista do brasileiro, seriam pautas que poderiam esclarecer mais a opinião pública. Se a opinião não é considerada notícia cabe-nos entender por que o jornalista Joe Sharkey conseguiu tanto destaque nas publicações.

### **2.3 Comentários de Sharkey**

Os principais comentários de Joe Sharkey que geraram polêmica e foram publicados em seu blog na internet no mês de outubro de 2006 estão relacionados.

- As comunicações terra-ar no Brasil variam de horríveis à não-existentes.
- A única coisa que ainda não foi esclarecida sobre a cadeia de eventos que resultou no acidente aéreo entre o Boeing da GOL e o jato Legacy foi o malfuncionamento do transponder que durou 55 minutos, até o momento do impacto. Ainda não foi esclarecido porque o transponder ficou silencioso e de repente voltou a funcionar após o impacto. Caso estivesse funcionando, o equipamento poderia ter oferecido a última oportunidade de evitar o impacto, que já estava, de qualquer maneira, em curso pois os controladores de tráfego aéreo do Brasil puseram as duas aeronaves na mesma altitude, ou seja a 37,000 pés.
- Um relatório de segurança emitido hoje pelo National Transportation Safety Board (Agência Nacional de Segurança de Transportes - NTSB) torna público o que todos já sabiam a respeito do transponder. Segundo o relatório, os pilotos do Legacy não sabiam que o transponder não estava funcionando. Os controladores de tráfego aéreo em Brasília teriam esta informação, mas por alguma razão desconhecida eles falharam em comunicar este fato.

- Existe uma falta de aviso ostensivo [ou de emergencia] ao piloto caso por parte do proprio equipamento caso o mesmo não esteja funcionando, segundo o relatório do NTSB.
- Eu desativei o correio eletrônico deste blog após o acidente porque o mesmo estava sendo inundado com mensagens de ódio proveniente do Brasil, como parte de uma campanha coordenada por pessoas interessadas em desviar a culpa do acidente do dia 29 de setembro – eles queriam desviar o foco da culpa do governo e dos militares, que são quem controlam o controle do tráfego aéreo no Brasil.
- Francamente, alguns desses comentários vindos do Brasil, alguns explicitamente violentos, estavam assustando a minha família. Até colegas profissionais aconselharam-me a desativar o correio eletrônico.
- Eu recentemente adicionei um link de e-mail para contatos e por meio deste venho notado que o tom adotado pelos brasileiros tem mudado significativamente ao passo que mais provas são acumuladas sobre como ocorreu o acidente.
- As provas acumuladas até agora mostram que o acidente foi causado por uma série de falhas técnicas, erros e talvez má fé pelo controle de tráfego aéreo em terra – agravado em menor escala pelo mal funcionamento do transponder do Legacy.
- Durante 55 minutos antes do impacto, o controle de tráfego aéreo brasileiro ignorou o fato de que o transponder não estava funcionando. Isto é, como já afirmei aqui antes, parte do trabalho deles é de verificar falhas de natureza tão importantes como esta.
- Enquanto isso, as autoridades brasileiras aguardam ansiosas pela conclusão do relatório de 134 páginas sobre a causa do acidente, a cargo da Polícia Federal.
- É importante também mencionar que as oscilações na altitude do Legacy registradas pelo Radar de terra foram de fato produto de erro técnico do próprio Radar e não refletem a realidade do vôo, pois o Legacy voou em altitude constante de 37,000 pés. Lembrem-se que o Ministro da Defesa, Maravilhoso Waldir, foi rápido em se apropriar desta informação para afirmar que os pilotos do Legacy estavam fazendo acrobacias imprudentes sobre a selva amazônica para testar a aeronave recém-adquirida.
- O tom que vem agora do Brasil é mais ou menos este: 'Bem, vendo as coisas de um melhor ângulo, parece que teremos que fazer algumas correções neste sistema quebrado amanhã'.
- As autoridades brasileiras irão concluir a referida investigação mais cedo do que era esperado, uma manobra política para suavizar os efeitos de um duro documentário que será transmitido pelo Discovery Channel Brasil detalhando a cadeia de eventos que resultou no acidente.

A partir dessas declarações, a imprensa brasileira passou a buscar cada vez mais o fabricado personagem como fonte. No entanto, sua notoriedade e importância na mídia começou a decair quando as autoridades brasileiras começaram a divulgar informações oficiais que até então não estavam claras. Com

base na caixa preta dos aviões, as fontes verdadeiramente oficiais trouxeram a tona as contradições criadas pelos depoimentos do norte-americano e passaram a avaliá-las.

Como consta na publicação do dia 06 de Outubro de 2006, página A18 do periódico *Correio Braziliense*, Sharkey se contradiz em quatro situações distintas. Em sua entrevista ele afirma que no momento da colisão ele ouviu um barulho seco como se duas coisas rápidas tivessem se chocado. Já em depoimento à polícia brasileira disse que estava usando fones de ouvido. Ele admite também ser ignorante em matéria de aviação, mas para a polícia do Mato Grosso afirmou ler bastante sobre o tema, pois estaria escrevendo um livro sobre o assunto. Outra incoerência visível é a afirmação de que foi convidado pela Legacy e Embraer para fazer uma matéria sobre aviação comercial no Brasil. Ao mesmo tempo relatou ao jornal que recebeu uma simples carona para voltar ao seu país. Por fim confirmou que um piloto e um passageiro disseram ter visto uma sombra fugaz, provavelmente indicio do Boeing da GOL. Esta mesma informação foi omitida quando questionado pela polícia.

Todas essas discrepâncias começaram então a abalar sua credibilidade. Além das contradições, os comentários leigos sobre a estrutura do tráfego aéreo e as críticas sobre as autoridades e população brasileiras estimularam o sentimento de antiamericanismo que por muito estava esquecido.

## **2.4 Xenofobia e Antiamericanismo**

Segundo o Dicionário Escolar da Língua Portuguesa, xenofobia é a “aversão às pessoas e coisas estrangeiras, jacobinismo” (1976, p.1212). Foi o próprio personagem que deu razões para a xenofobia brasileira. Sua conduta e comentários passaram a trazer constrangimento e desgosto não só para o povo brasileiro, mas também para autoridades como o Ministro da Defesa Waldir Pires.

Foram várias as declarações pejorativas. Uma afirmação que desagradou as autoridades brasileiras foi referente a possíveis problemas com o tráfego aéreo na Amazônia por não ter uma cobertura total pelos radares. Duvidando da competência e honestidade das investigações e acreditando que os pilotos corriam riscos por estarem apreendidos no Brasil, Sharkey deixou a opinião pública tão alvorecida, que os profissionais da comunicação embasaram seus textos citando seu

nome pelo menos 80 vezes. Os números aumentariam significativamente se as referencias de outras formas como “o jornalista” e “o passageiro” fossem contabilizadas.

O sentimento xenofóbico despertado pelo jornalista não passou mesmo em branco e foi destaque da página A21 do Correio Braziliense do dia 3 de outubro de 2006. Segundo o jornalista Rodrigo Craveiro, “Os comentários de Sharkey despertaram revolta em cidadãos norte-americanos e antiamericanismo em brasileiros”.

O descaso de Sharkey tornou-se ainda mais evidente quando se declarou sortudo por estar vivo e lamentou, de forma duvidosa, a falta de sorte dos brasileiros que estavam no Boeing. Naquele momento as pessoas esperavam ver sobreviventes abatidos com a experiência de quase morte pela qual passaram. Alguns sobreviventes do Legacy chegaram a escrever bilhetes para as famílias quando perceberam que a aeronave tinha problemas.

Quando percebeu a chuva de críticas que receberia, Sharkey tentou amenizar o descontentamento dos brasileiros afirmando que os pilotos do Boeing, em uma atitude rápida, salvaram as vidas dos ocupantes do Legacy. Mas, ainda assim, os verdadeiros heróis para ele eram os pilotos americanos.

O entusiasmo de ser destaque na mídia se perdeu junto com os debates sobre suas declarações à justiça e à mídia brasileira. O próprio jornalista parece não acreditar no destaque que ganha e demonstra insatisfação com os excessos, inclusive recebendo ameaças de morte vindas do Brasil registradas e imediatamente apagadas de seu blog.

Dentre as declarações que caracterizam o grau de xenofobia e antiamericanismo gerados pelos episódios que se sucederam, destaca-se a do leitor José Humberto Alves no Correio Braziliense de 05 de outubro de 2006, p. A30. Segundo ele “se o acidente tivesse sido nos EUA, se os 154 mortos fossem americanos, e se os pilotos do Legacy não fossem americanos, certamente os pilotos estariam, neste momento, sendo torturados na prisão de Guantânamo”.

## CAPÍTULO III – CONCEITOS TEÓRICOS

### 3.1 Critérios de Noticiabilidade

Alguém escolhe o que merece ser noticiado. Para que a escolha seja possível, os critérios de noticiabilidade são essenciais para se manter uma coerência na seleção dos fatos. Esses critérios são baseados na opinião pública, ou seja, na importância pública do assunto e nos interesses particulares de alguém. No caso de Joe Sharkey, ele foi intencionalmente escolhido para ser personagem das matérias relativas ao acidente entre o Legacy e o Boeing da GOL, não necessariamente, neste caso, trazendo lucro financeiro a alguém. A escolha das informações se baseia na relevância de uma comparada a outra, ou as vezes viram notícia apenas pelo espaço deixado por alguma outra que tenha sido descartada. Portanto, não se sabe ao certo, além dos critérios de noticiabilidade e fonte, quais outros critérios foram usados no caso de Sharkey já que se faz necessária a presença física no processo de escolha das pautas ou no fechamento do jornal.

Os critérios de noticiabilidade foram consultados na tentativa de entender o destaque do personagem e o descarte de outras informações relevantes.

“A previsibilidade do esquema geral das notícias deve-se à existência de critérios de noticiabilidade, isto é, à existência de valores-notícia que os membros da tribo jornalística partilham. Podemos definir o conceito de noticiabilidade como o conjunto de critérios e operações que fornecem aptidão de merecer um tratamento jornalístico, isto é, possuir valor como notícia. Assim, os critérios de noticiabilidade são o conjunto de valores-notícia que determinam se um acontecimento, ou assunto, é susceptível de se tornar notícia, isto é, de ser julgado como merecedor de ser transformado em matéria noticiável e, por isso, possuindo valor-notícia”. (SERVA, 2001, p.63)

TRAQUINA (2005) se baseou nos critérios de noticiabilidade de Galtung e Ruge e estes foram escolhidos para esta pesquisa. Segundo os dois estudiosos, os critérios são 12:

“1) Freqüência, ou seja, a duração do acontecimento; 2) a amplitude do evento; 3) a clareza ou falta de ambigüidade; 4) a significância; 5) a consonância, isto é, a facilidade de inserir o “novo” numa velha idéia que corresponda ao que se espera que aconteça; 6) o inesperado; 7) a continuidade, isto é, a continuação como notícia do que já ganhou noticiabilidade; 8) a composição, isto é a necessidade de manter um equilíbrio nas notícias com uma diversidade de assuntos abordados; 9) a referência a nações de elite; 10) a referência a pessoas de elite, isto é, o valor-notícia da proeminência do ator do acontecimento; 11) a personalização, isto é, a referência às pessoas envolvidas; 12) a negatividade, ou seja, segundo a máxima ‘bad news is good news’”. (TRAQUINA, 2005, p.69)

O acidente por si só já teria relevância suficiente dentro dos critérios acima para ser notícia. Apenas os itens 3, a clareza, e 9, a referência a nação de elite, não são preenchidos com as características das informações obtidas pela catástrofe. Porém, conforme citado, a falta de notícias novas a respeito do caso por conta do difícil acesso dos jornalistas às autoridades e sobreviventes transformou uma *suíte* em notícia principal, fez o jornalista deixar de ser coadjuvante para se tornar o ator principal.

Joe Sharkey foi personagem da notícia mesmo atendendo a apenas dois critérios de noticiabilidade. Ele se encaixou no critério da personalização pelo fato de se constituir testemunha do acidente e não por conhecimentos especializados, informações novas ou qualquer outro atributo que o destacasse como personagem ou fonte. Apenas o fato de ser um sobrevivente o ascendeu e sustentou os seus aparecimentos. Num segundo plano, quando suas declarações começaram a causar polêmica, o jornalista se encaixou no critério da negatividade por ter despertado na nação o sentimento antiamericanista. Esse sentimento, sem dúvida, foi importante nesse processo como afirma Nelson Traquina.

“Assim o acontecimento mediático fornece um centro de interesse na expansão da emoção. Fornece um centro de interesse na dor, euforia (...). A emocionalidade dos acontecimentos mediático é provavelmente o seu efeito principal”. (TRAQUINA, 1999, p.59)

Ainda não sendo uma fonte oficial, a preferida pelos jornalistas, Sharkey conseguiu com suas declarações uma promoção maior do que ele mesmo esperava. Foi comprovado anteriormente que Joe Sharkey não se encaixa em muitos critérios de noticiabilidade para ter se tornado notícia por tantas edições. Outros fatores

influenciaram. Um deles está no fato dos jornalistas tenderem por notícias de fácil compreensão e com pouco conteúdo questionável. Como todos os sobreviventes do Legacy ficaram isolados, outros temas não foram priorizados e não houve tempo para obter informações com mais critérios de noticiabilidade relacionadas ao acidente. Traquina reforça essa afirmação quando diz: “Para os autores, a frequência diz respeito ao espaço de tempo necessário para o acontecimento se desenrolar e adquirir significado”, o que de fato não aconteceu num primeiro momento. Porém, essa falta de preocupação em buscar conteúdos mais informativos impediu a publicação de muitos fatos interessantes ao leitor.

### **3.2 Transformação da Mídia**

As transformações pelas quais passaram o jornalismo nas últimas décadas mudaram o objetivo da atividade que era mais voltada para o cunho social, fazendo denúncias, formando ideologias e de esclarecimento em geral à população. A globalização e o surgimento das novas tecnologias que não são prioridades nessa pesquisa trouxeram ao jornalismo um novo objetivo, fazer dinheiro. Portanto, a busca pelas razões do destaque dado ao jornalista norte-americano deve ser mais cuidadosa, considerando a gama de critérios que podem ter sido usados.

“O jornalismo deixou de ser uma atividade com caráter militante para se transformar em um empreendimento comercial. E tal mercantilização se acentua quando ele se articula dentro de um espaço maior, que é o sistema de comunicação de massas”.  
(OLIVEIRA, 2005)

Partindo desse pressuposto, um fato essencial para a escolha do que é notícia parte dos interesses pessoais de alguém, que na maioria das vezes irá lucrar com a publicação. Portanto, os conceitos teóricos são relevantes para o entendimento da pesquisa, mas não de tudo. Muitos são os conceitos criados pelos estudiosos acerca do “jornalismo”; mas um em particular direcionou essa pesquisa. De acordo com Oliveira (2005), pelo fato do jornalismo tratar da “construção” de fatos verossímeis, a atividade nunca será “neutra ou imparcial”. Ainda segundo Oliveira (2005), pelo fato do jornalismo ser um relato dos acontecimentos, “necessariamente trata-se de uma versão, de um ponto de vista, de um olhar”.

Pode-se considerar também que o avanço tecnológico e as agências de notícia estimulam essa atitude estática dos jornalistas de hoje. “A irrupção das novas tecnologias revolucionou radicalmente – talvez mais do que em qualquer outra profissão – o modo tradicional de trabalhar”. (RAMONET, 1999, p. 51) As matérias podem ser compradas prontas e a internet pode trazer informações imediatas, de forma a agilizar qualquer pesquisa sem a busca da informação investigativa. A internet, no caso do jornalista americano, foi usada como ferramenta. As publicações no blog de Sharkey por inúmeras vezes foram usadas para contextualizar e fundamentar as matérias dos jornalistas do Correio Braziliense. Mesmo preenchendo somente poucos critérios de noticiabilidade e sem informações oficiais, o jornalista teve suas opiniões divulgadas na internet, de forma a poder disseminá-las mais do que por muitos meios de comunicação. Segundo Ramonet, “a internet permite a qualquer pessoa não só ser efetivamente, à sua maneira, jornalista, mas até encontrar-se à frente de uma mídia de alcance planetário”. (1999, p.56)

Esse pensamento se sustenta graças aos *deadlines* (prazo para entrega de matérias) cada vez mais curtos dos jornalistas. Ramonet afirma que: “A mídia, sacrificando-se à ideologia do direito, do ao vivo, do instantâneo, reduz o tempo da análise e da reflexão”. Reflexo disso é o comportamento dos leitores que optam pelo mais digestível. Os consumidores de notícia também devem expor suas opiniões e críticas aos meios midiáticos. SERVA (2001) comenta em seu livro uma certa tradição norte-americana que afirma que os leitores determinam suas necessidades e as renovam a cada publicação procurada. Sobre os leitores, Serva afirma: “... embora metralhados diariamente por um sem número de informações, nem por isso compreendem realmente a natureza dos fatos que consomem”. Isso se tornou um ponto motivador dos jornalistas que descobriram que muitas das críticas sobre o produto jornalístico poderiam ser rapidamente esquecidas se não fossem bem compreendidas.

O que aconteceu no caso do jornalista norte-americano, SERVA (2001) explana concisamente quando afirma que “o procedimento tira dos fatos a diversidade de versões, para torná-los algo simples, claro e objetivo”.

“É nesse sistema informativo, disposto para necessariamente impedir a compreensão do mundo pelo consumidor de informações, que são distribuídas as informações que no entanto não será compreendida ou cairá no esquecimento”. (SERVA, 2001)

O que também rege o trabalho jornalístico é a necessidade de se procurar fontes adequadas. Neste caso, a imprensa deveria ter se obrigado a procurar especialistas em aviação, em direito internacional, autoridades, a família das vítimas brasileiras e os problemas pelos quais elas estavam passando, os esforços do grupo de resgate que trabalhou incessantemente à busca de sobreviventes, a ajuda da tribo indígena que se mobilizou com a catástrofe do homem branco, ou qualquer outro assunto que estivesse mais próximo dos brasileiros e que estimulasse um sentimento de patriotismo, ao invés do antiamericanismo trazido por Sharkey.

A mídia deve promover análises sobre seu próprio funcionamento nem que seja para que se possa aprender como ela funciona, e para lembrar que ela não está a salvo da inspeção, da introspecção e da crítica. É uma das principais condições da confiança que os cidadãos lhe decidam. (RAMONET, 1999, p.58)

Com todos os motivos para Sharkey ser destaque do Correio Braziliense, uma questão deve ser assimilada não só pelos profissionais da área, como também pelos consumidores da notícia. A relação de fidelidade entre emissor e receptor deve prevalecer em todo esse processo.

Sem dúvida, aquele que transmite tem uma grande responsabilidade, mas também o cidadão. Informar-se supõe mudar de mídia; descartar aquela outra fonte, se ela for pouco confiável, etc. Os cidadãos também têm uma obrigação: a de serem ativos e não passivos na busca de informações. RAMONET, 1999, p.57

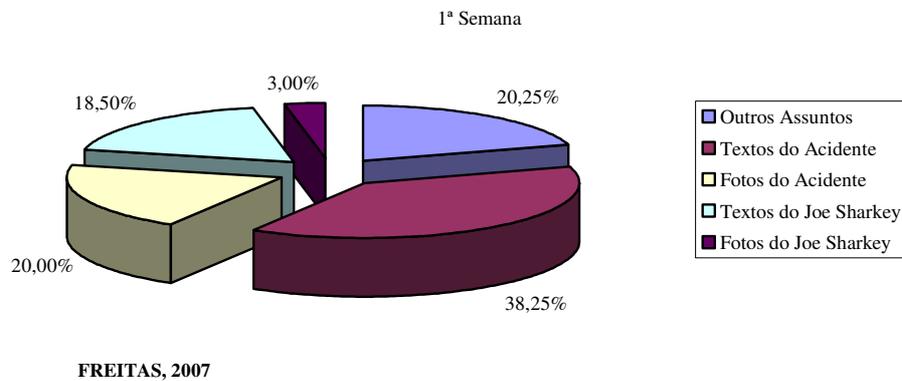
## CAPÍTULO IV – ANÁLISE E RESULTADO

A análise desse trabalho deu-se pela somatização feita de várias formas, com o intuito de verificar qual seria a mais fácil de trabalhar. Foram calculadas em  $\text{cm}^2$  e porcentagem. Duas planilhas foram feitas com o resultado final, como podem ser vistos em anexo, para facilitar a visualização. As porcentagens são os dados reais, uma vez que os valores em  $\text{cm}^2$  não correspondem ao tamanho original do jornal. Os valores em  $\text{cm}^2$  equivalem ao tamanho padrão das páginas obtidas no website do jornal, [www.correioweb.com.br](http://www.correioweb.com.br). Os valores em porcentagem equivalem a qualquer tamanho obtido, desde que a proporção seja fiel a fonte original.

Em todas as páginas foram contabilizados os textos relacionados ao acidente, os textos relacionados a Joe Sharkey, as fotos do acidente, as fotos de Joe Sharkey e um tópico com “Outros Assuntos”, que abrange propagandas ou matérias relacionadas a outros temas. As aparições em publicações só não foram maiores para o jornalista, pois não foi possível o acesso direto ao personagem e o mesmo não foi entrevistado pelo veículo pessoalmente. Pelo mesmo motivo, as imagens não foram prioridade nas publicações. De um total de 38 fotos, seis foram do jornalista, e sempre as mesmas, alterando apenas o tamanho das imagens. A imagem foi retirada do website de Sharkey, [www.joesharkey.com](http://www.joesharkey.com).

## 4.1 Análise das Matérias por Semana

Gráfico 1: Análise da Primeira Semana

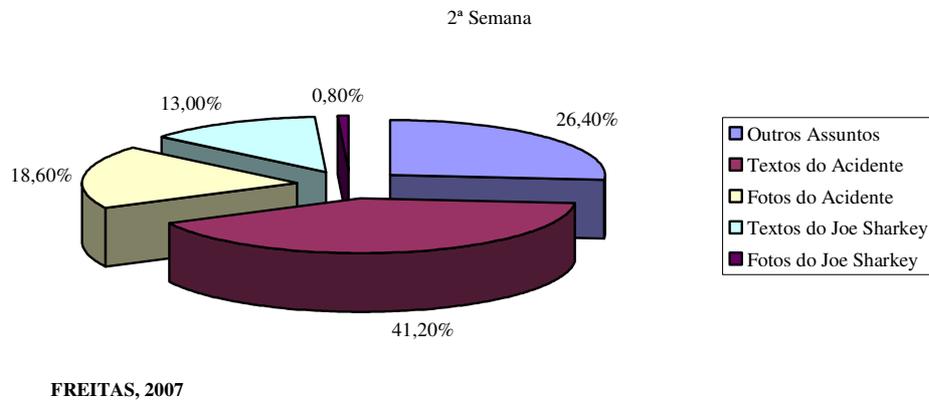


A primeira semana compreende os dias primeiro a sete de outubro de 2006. Com doze publicações nesse período, a primeira semana foi a mais significativa para as aparições de Joe Sharkey. Mesmo as imagens não sendo prioridade, este período teve o maior número de fotos dentre as publicações semanais, das 38, cinco eram do jornalista.

As publicações mais significativas se deram nos dias 04 de outubro de 2006, página A22 com 45% de texto apenas sobre o jornalista; dia 05 de outubro de 2006 com um total de 67% de texto e em 06 de outubro de 2006 com 69% de informação apenas sobre o Joe Sharkey. A falta de fonte oficial foi essencial para o destaque do jornalista norte-americano nas primeiras semanas após o acidente.

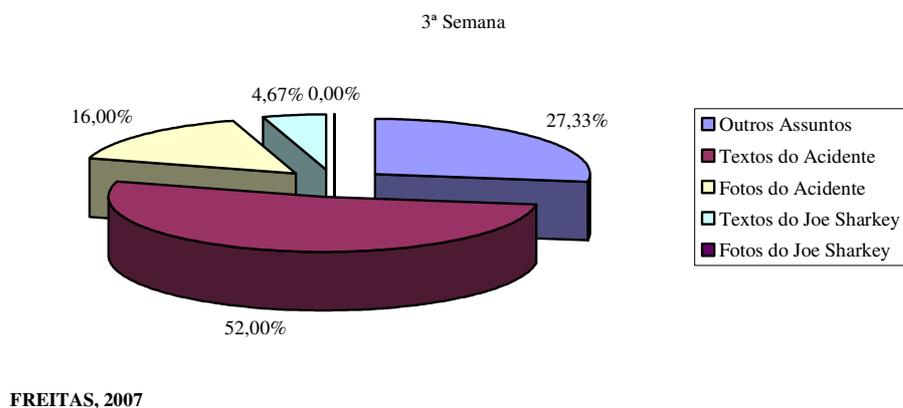
Importante lembrar que o tópico “Texto do Joe Sharkey” foi utilizado apenas nas matérias que tiveram conteúdo considerável sobre o jornalista. Quando Sharkey tem apenas seu nome citado para contextualizar a matéria do jornalista, esse aparece nas planilhas como zero.

## Gráfico 2 : Análise da Segunda Semana



A segunda semana compreende os dias oito a quatorze de outubro de 2006. Já é visível que o destaque do jornalista começa a diminuir. Nessa semana cinco matérias que mencionavam o jornalista foram publicadas. A imagem, para não se tornar repetitiva como na primeira semana, já que se tratava sempre da mesma, foi evitada. Apenas uma foto, na edição do dia oito de outubro de 2006 foi publicada. Essa mesma página contém o maior destaque dado a Joe Sharkey com 32% de texto, na página AD20.

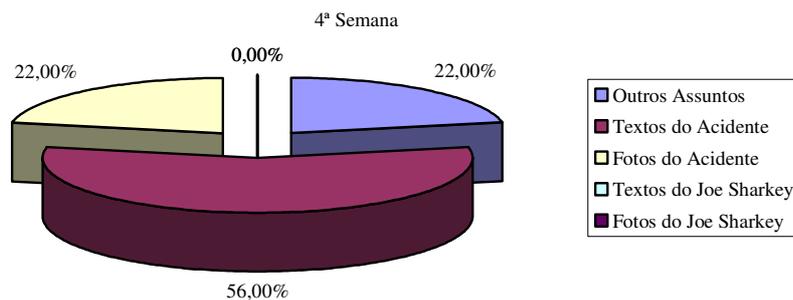
## Gráfico 3: Análise da Terceira Semana



A terceira semana compreende os dias quinze a vinte e um de outubro de 2006. Nessa semana três publicações continham Joe Sharkey, e nenhuma continha foto.

Neste momento começam a surgir fontes oficiais e o jornalista deixa de ser essencial para sustentar as páginas do jornal relativas ao acidente. O personagem foi criado com esse intuito assim que foi percebida a falta de acesso aos sobreviventes.

**Gráfico 4: Análise da Quarta Semana**



FREITAS, 2007

A quarta semana compreende as publicações de vinte e dois a vinte e oito de outubro de 2006. Apenas uma matéria fez menção a Sharkey, mas nenhuma o destacou como personagem e assunto principal como foi feito nas primeiras duas semanas. Consequentemente, nenhuma imagem do jornalista foi publicada.

Esse sumiço gradativo do jornalista se deu, principalmente, pelo aparecimento de fontes oficiais, pois nesse momento as autoridades da aeronáutica começavam a “dar satisfação” à sociedade brasileira sobre as falhas do tráfego aéreo brasileiro, sobre os problemas que os controladores de vôo estavam passando e sobre possíveis soluções. Consequentemente, as declarações polêmicas de Sharkey já não tinham relevância para a população brasileira. Ainda que o desaparecimento gradativo seja fato, é válido lembrar que o sentimento de antiamericanismo permaneceu na população.

**Tabela 1: Dados de origem dos Gráficos**

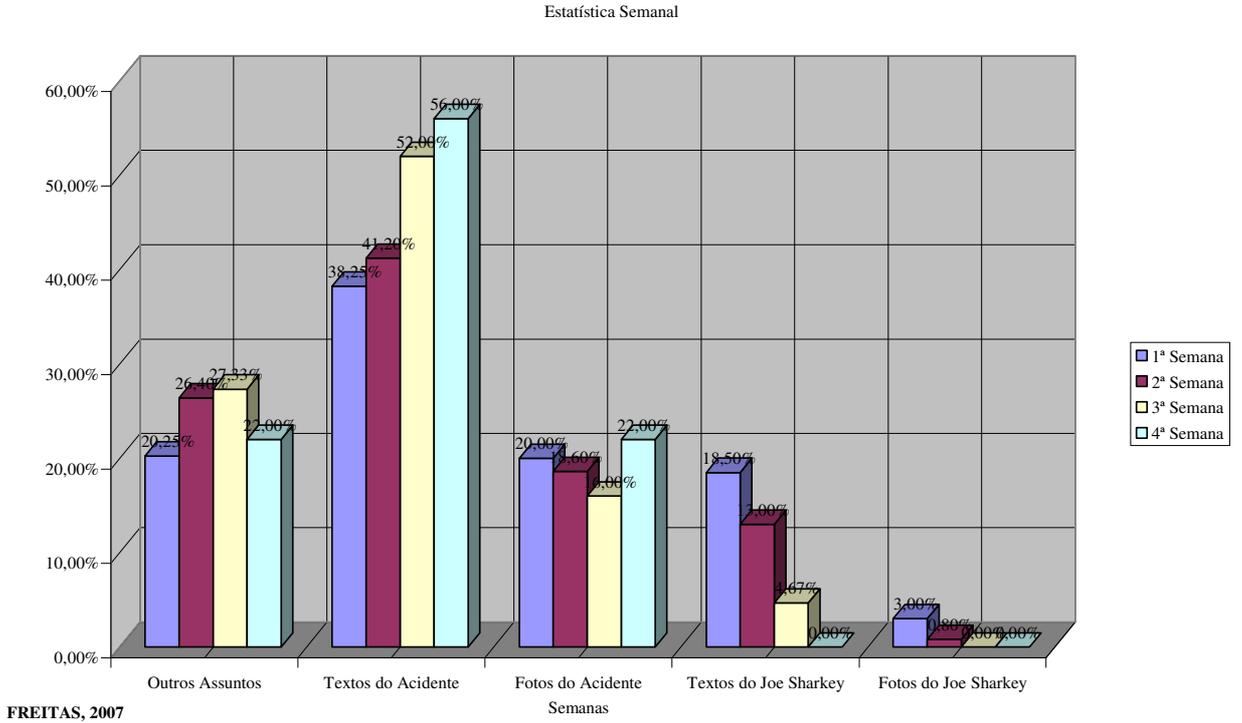
<b>Semana</b>	<b>1ª Semana</b>	<b>2ª Semana</b>	<b>3ª Semana</b>	<b>4ª Semana</b>
<b>Paginas</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>Outros Assuntos</b>	20,25%	26,40%	27,33%	22,00%
<b>Textos do Acidente</b>	38,25%	41,20%	52,00%	56,00%
<b>Fotos do Acidente</b>	20,00%	18,60%	16,00%	22,00%
<b>Textos do Joe Sharkey</b>	18,50%	13,00%	4,67%	0,00%
<b>Fotos do Joe Sharkey</b>	3,00%	0,80%	0,00%	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: FREITAS, 2007

## 4.2 Resultados

De forma geral, a diminuição do aparecimento de Joe Sharkey foi gradativa, o que confirma que a sua aparição foi programada intencionalmente. A falta de fonte oficial sustentou as aparições do jornalista até o momento em que os documentos oficiais com laudos e investigações começaram a ficar prontos. Nesse momento, utilizar *suítes* do tema não era mais necessário, já que o assunto principal, que preencheu a maioria dos critérios de noticiabilidade veio a tona.

### Gráfico 5: Estatística Semanal



### Gráfico 6: Todas as Semanas

Gráfico de Todas as Páginas Analisadas

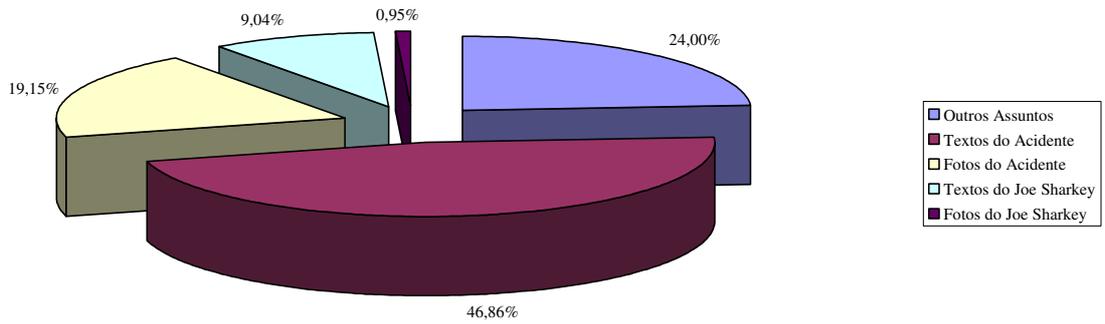


Tabela 2: Estatística por dia em cm<sup>2</sup>

<b>Data</b>	<b>01/10/2006</b>	<b>02/10/2006</b>	<b>03/10/2006</b>	<b>04/10/2006</b>	<b>04/10/2006</b>	<b>05/10/2006</b>	<b>05/10/2006</b>	<b>05/10/2006</b>	<b>05/10/2006</b>
<b>Página</b>	<b>AD25A</b>	<b>AS36</b>	<b>A21</b>	<b>A1</b>	<b>A22</b>	<b>A1</b>	<b>A18</b>	<b>A19</b>	<b>A30</b>
<b>Outros Assuntos</b>									
<b>Textos do Acidente</b>	193.58	282.68	155.40	29.11	106.26	234.82	35.52	166.80	
<b>Fotos do Acidente</b>	132.61	99.16	104.49	131.72	78.26	6.41		72.22	
<b>Textos do Joe Sharkey</b>	42.33	0.00	102.12	6.41	172.57		256.63		4.75
<b>Fotos do Joe Sharkey</b>	13.32	0.00	19.83		24.75		63.05		
<b>Data</b>	<b>06/10/2006</b>	<b>06/10/2006</b>	<b>07/10/2006</b>	<b>08/10/2006</b>	<b>09/10/2006</b>	<b>09/10/2006</b>	<b>10/10/2006</b>	<b>10/10/2006</b>	<b>15/10/2006</b>
<b>Página</b>	<b>A18</b>	<b>A19</b>	<b>A16</b>	<b>AD20</b>	<b>AS11</b>	<b>AS16</b>	<b>A14</b>	<b>A15</b>	<b>R833</b>
<b>Outros Assuntos</b>									
<b>Textos do Acidente</b>	35.52	265.81	247.75	131.72	171.68	6.66	230.88	245.43	210.80
<b>Fotos do Acidente</b>	37.30	116.03	134.09	109.52	156.88		53.28	34.78	
<b>Textos do Joe Sharkey</b>	263.74			124.02	53.28		71.04		
<b>Fotos do Joe Sharkey</b>	18.65			16.58					
<b>Data</b>	<b>18/10/2006</b>	<b>19/10/2006</b>	<b>28/10/2006</b>						
<b>Página</b>	<b>A14</b>	<b>A18</b>	<b>A16</b>						
<b>Outros Assuntos</b>									
<b>Textos do Acidente</b>	207.20	200.05	214,11						
<b>Fotos do Acidente</b>	51.06	128.27	84,85						
<b>Textos do Joe Sharkey</b>		53.53							
<b>Fotos do Joe Sharkey</b>									

Fonte: FREITAS, 2007

Tabela 3: Estatística por dia em Porcentagem

Data	01/10/2006	02/10/2006	03/10/2006	04/10/2006	04/10/2006	05/10/2006	05/10/2006	05/10/2006	05/10/2006
Página	AD25A	AS36	A21	A1	A22	A1	A18	A19	A30
Acidente	51.00%	74.00%	41.00%	7.00%	28.00%	61.00%	9.00%	44.00%	0.00%
Outras Fotos do Acidente	35.00%	26.00%	27.00%	35.00%	21.00%	2.00%	0.00%	19.00%	0.00%
Sobre Joe Sharkey	11.00%	0.00%	27.00%	2.00%	45.00%	0.00%	67.00%	0.00%	1.00%
Fotos do Joe Sharkey	3.00%	0.00%	5.00%	0.00%	6.00%	0.00%	17.00%	0.00%	0.00%
<b>TOTAL</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>44.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>63.00%</b>	<b>93.00%</b>	<b>63.00%</b>	<b>1.00%</b>
Data	06/10/2006	06/10/2006	07/10/2006	08/10/2006	09/10/2006	09/10/2006	10/10/2006	10/10/2006	15/10/2006
Página	A18	A19	A16	AD20	AS11	AS16	A14	A15	R833
Acidente	9.00%	70.00%	65.00%	35.00%	45.00%	2.00%	60.00%	64.00%	50.00%
Outras Fotos do Acidente	10.00%	30.00%	35.00%	29.00%	41.00%	0.00%	14.00%	9.00%	0.00%
Sobre Joe Sharkey	69.00%	0.00%	0.00%	32.00%	14.00%	0.00%	19.00%	0.00%	0.00%
Fotos do Joe Sharkey	5.00%	0.00%	0.00%	4.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
<b>TOTAL</b>	<b>93.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>2.00%</b>	<b>93.00%</b>	<b>73.00%</b>	<b>50.00%</b>
Data	18/10/2006	19/10/2006	28/10/2006						
Página	A14	A18	A16						
Acidente	54.00%	52.00%	56.00%						
Outras Fotos do Acidente	14.00%	34.00%	22.00%						
Sobre Joe Sharkey	0.00%	14.00%	0.00%						
Fotos do Joe Sharkey	0.00%	0.00%	0.00%						
<b>TOTAL</b>	<b>68.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>78.00%</b>						

Fonte:FREITAS, 2007

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nessa pesquisa foi comprovado que o jornalista tem o poder de construir um personagem quando necessário. A corrida diária da mídia para o fechamento de matérias tem deixado seus profissionais cada vez mais estressados. A responsabilidade de se ter texto, imagem ou um furo de reportagem muitas vezes estimula alguns jornalistas a seguirem o processo mais fácil de elaboração de matérias. As novas tecnologias e as agências de notícia reforçam a lei do mínimo esforço criada pela facilitação do acesso a informação imediata. O envolvimento de interesses como rentabilidade e as pressões da concorrência entre as agências de notícias estimulam o sensacionalismo.

No caso apresentado nesse trabalho, no momento em que a matéria prima do jornalismo estava indisponível ou escassa, foi necessário “encenar uma realidade” para que a rentabilidade não fosse comprometida. Isso significa que quando não há fatos de interesse para a opinião pública ou para aquele que tende a lucrar, a mídia usa do artifício de “criação” de fatos, nem que para isso seja preciso criar um personagem polêmico. Essa tendência atual acaba obrigando as pessoas a digerirem o que os jornalistas conseguem criar para atender a demanda instantânea necessária.

Em relação a Sharkey, a criação do personagem não foi tão negativa a ponto de desvirtuar completamente o foco do acontecimento em si. Foi comprovado posteriormente que o norte-americano foi criado e descartado pela mídia. Conforme explanado nessa pesquisa, o jornalista não se enquadrava em critérios teóricos relevantes para ter o destaque que agendou muitas pautas do Correio Braziliense. Portanto, as aparições foram conscientemente criadas pelos profissionais da mídia, que precisam de informações novas e de fácil compreensão.

A problemática apresentada aqui se limita ao mau uso dos critérios

e conceitos jornalísticos, já que dependem dos valores dos jornalistas os parâmetros usados para a construção da realidade. Isso nos faz perceber que a conduta ética do profissional deve ser considerada como algo essencial para um bom veículo de comunicação.

Outras notícias poderiam ter sido publicadas se a rotina jornalística proporcionasse a característica investigativa e o tempo hábil para o processo de formação dos acontecimentos como nos tempos do jornalismo literário.

Ao término dessa pesquisa concluiu-se que o personagem norte-americano Joe Sharkey não participou de forma positiva no desvendar das causas do acidente aéreo. Ficou claro que ele foi utilizado como um artifício temporário para suprir a falta de informações naquele momento. Isso se provou com o seu gradativo desaparecimento das pautas jornalísticas e com a perda de sua credibilidade como fonte.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR – 6023/2002, 10520/2001, 14724/2001. Rio de Janeiro.

Manual da Folha de São Paulo. Publifolha,SP, 2001.

OLIVEIRA, Dennis. **Jornalismo, mídia e esfera pública: dimensões da ação ideológica**. São Paulo, 2005.

SERVA, Leão. **Jornalismo e desinformação**. SENAC, São Paulo, 2001.

TRAQUINA, Nelson. **Jornalismo: Questões, Teorias e “Estórias”**. Editora Vega, Lisboa Codex, 1999.

\_\_\_\_\_. **Teorias do Jornalismo: A tribo jornalística – uma comunidade interpretativa transnacional**. Editora Insular, Florianópolis – SC, 2005.

\_\_\_\_\_. **O estudo do jornalismo no século XX**. Editora Unisinos, São Leopoldo – RS, 2001.

WOLF, Mauro. **Teorias da Comunicação**. Lisboa: Editorial Presença, São Paulo, 1999.

RAMONET, Ignácio. **A tirania da comunicação**. Editora Vozes, Petrópolis – RJ, 1999.

Outras Fontes:

[www.correioweb.com.br](http://www.correioweb.com.br) - Acessado em Janeiro de 2007

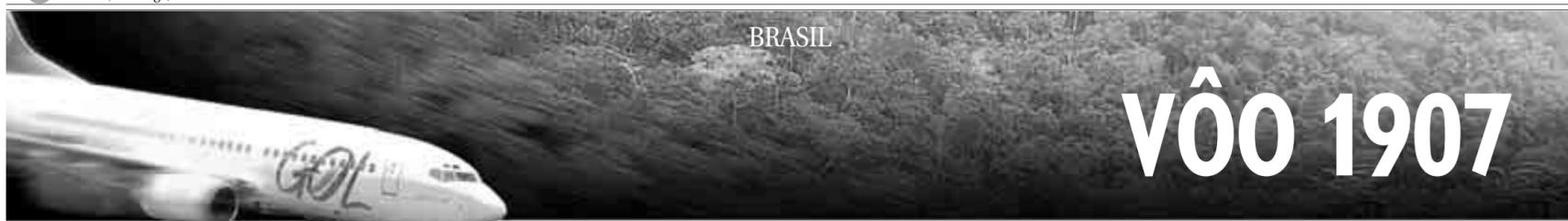
[www.joesharkey.com](http://www.joesharkey.com) - Acessado em Março de 2007

<http://reposcom.portcom.intercom.org.br/dspace/bitstream/1904/16962/1/R1062-2.pdf> - Acessado em Maio de 2007

<http://observatorio.ultimosegundo.ig.com.br/artigos.asp?cod=403IMQ005#> -  
Acessado em Maio de 2007

**ANEXOS**

Correio Braziliense, 1º de outubro de 2006, p. AD25A  
Correio Braziliense, 2 de outubro de 2006, p. AS36  
Correio Braziliense, 3 de outubro de 2006, p. A21  
Correio Braziliense, 4 de outubro de 2006, p. A1, A22  
Correio Braziliense, 5 de outubro de 2006, p. A1, A18, A19, A30  
Correio Braziliense, 6 de outubro de 2006, p. A18, A19  
Correio Braziliense, 7 de outubro de 2006, p. A16  
Correio Braziliense, 8 de outubro de 2006, p. AD20  
Correio Braziliense, 9 de outubro de 2006, p. AS11, AS16  
Correio Braziliense, 10 de outubro de 2006, p. A14, A15  
Correio Braziliense, 15 de outubro de 2006, p. R833  
Correio Braziliense, 18 de outubro de 2006, p. A14  
Correio Braziliense, 19 de outubro de 2006, p. A18  
Correio Braziliense, 28 de outubro de 2006, p. A16



BRASIL

# VÔO 1907

Jatinho que se chocou com aeronave estava com o sistema de alerta de colisão desligado, dizem fontes da FAB

# TENSÃO NO CINDACTA

Cadu Gomes/CB - 19/7/05

**AFONSO MORAIS**  
ESPECIAL PARA O CORREIO

**PEDRO PAULO REZENDE**  
DA EQUIPE DO CORREIO

Segundo fontes da Força Aérea Brasileira (FAB), o Legacy que se chocou com o vôo 1907 da Gol, causando a morte de 155 pessoas, estava com o sistema de alerta de colisão desligado. O fato causou estranheza quando o aparelho conseguiu pousar na Base de Cachimbo (PA). O piloto foi interrogado durante cinco horas na noite de sexta-feira para sábado. Quatro dos cinco ocupantes do avião executivo são norte-americanos. Todos permanecem na Base Aérea do Cachimbo até que seja concluída a fase preliminar do inquérito. O aparelho saiu de São José dos Campos, sede da fábrica da Embraer, interior de São Paulo, e seguia para os Estados Unidos. Antes, faria uma possível parada em Manaus para abastecer.

O alerta de colisão utiliza um rádio transmissor-receptor (transponder). Cada aparelho possui um código próprio. Quando é detectado por outro avião, soa um alarme e acende luzes no painel, indicando para onde o piloto deve manobrar a aeronave nos sentidos lateral e vertical. O Legacy, além de estar com o equipamento desligado, o que diminui a eficiência e reduz o alcance do sistema para cerca de 300m, voava fora de sua rota. O controlador de vôo, em Brasília, tentou informá-lo do problema, mas a aeronave não respondia.

De acordo com informações de oficiais da FAB, o jatinho atingiu partes do sistema de comando do boeing 737-800, formado por cabos e tubos hidráulicos que alimentam peças móveis nas asas e nos lemes horizontal e vertical, localizados na popa da aeronave. Com as superfícies de direção travadas, o avião comercial mergulhou em direção a terra, soltando destroços na queda.

O piloto da Embraer conseguiu pousar em emergência. Seu aparelho tinha danos no sistema hidráulico e na ponta de uma asa e do leme. O avião ficará no local até o fim das investigações. Foi confirmado que o repórter e colunista Joe Sharkey, do *New York Times*, estava a bordo. A porta-voz do jornal norte-americano, Catherine Mathis, disse apenas que "ele não es-



TENSÃO NA SALA DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO: CINDACTA I, EM BRASÍLIA, É RESPONSÁVEL PELO MONITORAMENTO DOS VÔOS, E CONTA COM A AJUDA DOS RADARES DO SIVAM, NA AMAZÔNIA

tá ferido". Ela se recusou a revelar o que ele fazia no Brasil e qual era sua pauta.

## Pressão

"Agora não adianta esconder. Vocês estão na merda". A frase foi dita aos controladores de vôo pelo major Costa, da Aeronáutica, representante do Ministério da Defesa Aérea no Centro de Controle do Aeroporto Internacional de Brasília, quando soube do desaparecimento do avião da Gol. No momento em que o controle de vôo perdeu contato com o avião, às 16h48, a 207km ao sul de São Félix do

Xingu (PA), criou-se um ambiente de tensão. Foi o que afirmou um dos controladores de vôo que estava presente no momento em relato ao *Correio* e que pediu para não ser identificado.

Segundo esta fonte, depois da constatação do desaparecimento do avião da Gol e da possibilidade de ter havido uma colisão com o jato Embraer Legacy 600, os dois controladores responsáveis pela operação foram afastados e substituídos por dois supervisores. Ambos receberam acompanhamento psicológico. "Quando ele disse aquilo,

um dos supervisores discutiu com o oficial. Os dois quase foram às vias de fato", conta.

De acordo com o controlador, no momento em que o vôo 1907 sumiu dos radares, a aeronave ainda estava sendo monitorada por Manaus. Já o jato estava fora das áreas dos centros de controle do Cindacta I (Brasília) e Sivam-Sipam (Manaus). Segundo o operador de vôo, dentro dessas áreas existem rotas estabelecidas que cortam os céus, as aerovias, por onde trafegam a maioria dos aparelhos. Mas nada impe-

de que um vôo possa voar fora delas, desde que seja autorizado pelo centro de controle.

A fonte ainda acrescenta problemas de formação dos controladores de vôo. Nas operações, além do português, utiliza-se o inglês, mas o único curso oferecido, durante o período de formação dos profissionais, é insuficiente. "Só sabemos a fraseologia técnica, que está muito defasada. Se o piloto, que é norte-americano, disse alguma coisa fora do padrão, pouco antes do incidente, certamente não foi compreendido", revela.

## Sivam cobre a Amazônia

O sistema de vigilância aérea brasileiro é formado por três centros integrados de defesa aérea e tráfego aéreo (Cindacta) — que cobrem as regiões Centro-Oeste, Sudeste, Sul e Nordeste e pelos sistemas de Vigilância e Proteção da Amazônia (Sivam-Sipam), bem mais sofisticados. Ao contrário dos Dacta, o Sivam-Sipam não está limitado ao mero domínio do espaço aéreo. Emprega informações de satélites e estações terrenas de monitoramento ambiental, permitindo controle em tempo real de agressões contra o ecossistema amazônico.

Para impedir o uso do espaço aéreo brasileiro por contrabandistas e traficantes de drogas, a Força Aérea Brasileira opera aeronaves R-99 dos modelos A e B, fabricadas pela Embraer. Versões altamente modificadas do modelo ERJ-145 de passageiros, as quatro unidades do modelo A são capazes de detectar aviões que voam abaixo do alcance do radar de terra. Os quatro R-99B, por sua vez, são empregados em tarefas de sensoramento remoto. Na noite de sexta-feira, dois deles sobrevoaram a área do acidente. Segundo fontes da FAB, conseguiram localizar com exatidão a área dos destroços. As equipes de resgate tiveram de esperar até as 9h30 de ontem (a região é muito sujeita a neblinas matinais) para confirmar as informações obtidas por meio eletrônico na véspera.

A rede de radares hoje cobre todo o território nacional. Na Região Norte, as instalações fixas são complementadas por seis unidades móveis de detecção, integradas por sistemas eletrônicos de monitoramento. O projeto consumiu mais de US\$ 1,5 bilhão.

Reprodução/TV Globo



ADQUIRIDO PELA EXCEL AIRWAYS, O LEGACY DECOLOU NA SEXTA-FEIRA, COM DESTINO AOS EUA

## "Empresa do ano" é dona do jato

**MARIANA MAZZA**  
DA EQUIPE DO CORREIO

Sete pessoas estavam a bordo do jato executivo Legacy que se chocou com o boeing 737-800 da Gol. O avião, produzido pela brasileira Embraer, havia acabado de ser vendido para a empresa Excel Airways, eleita no mês passado como a melhor companhia inglesa de vôos charter por agências de turismo daquele país. Operando apenas com Boeings 737-800 e 767-200 em suas ro-

tas, segundo informações disponíveis no site da aérea, tudo indica que o Legacy seria usado apenas pelos executivos da companhia em viagens de negócios.

Nem a polícia, nem as autoridades da aviação civil divulgaram a identidade dos passageiros que estão prestando depoimento em território brasileiro sobre o acidente envolvendo 155 pessoas que estavam a bordo do avião da Gol. Fontes informaram que um dos vice-presidentes da Excel faz parte do grupo.

## Um repórter a bordo

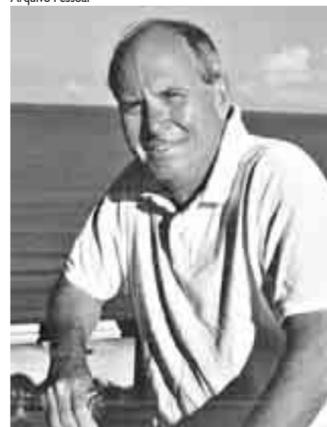
**RODRIGO CRAVEIRO**  
DA EQUIPE DO CORREIO

O jornalista norte-americano Joe Sharkey estava a bordo do jato executivo Legacy 600, da Embraer, que teria colidido com o Boeing 737-800 da Gol. O repórter do *New York Times* é especializado em turismo e em viagem de negócios. Dianne McNulty, porta-voz do NYT, disse ao *Correio* ter poucas informações sobre o acidente. "Sabemos que ele viajava no avião Legacy 600, com dois tripulantes e outros quatro passageiros. Ele entrou em contato com a família, disse estar OK, mas se revelou abalado", contou. A porta-voz informou que Sharkey visitava o Brasil com o objetivo de escrever uma reportagem para uma pequena revista sem vínculos com o diário. Mais cedo, sob condição de anonimato, uma editora do *New York Times* havia confirmado que o repórter não está ferido.

Por telefone, da Base Aérea da Serra do Cachimbo (PA), o major Adolfo Aleixo, do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica, disse que Sharkey está num local remoto e sem recepção de sinal de celular. No entanto, o repórter conseguiu enviar um e-mail para a mulher, Nancy, também jornalista do *New York Times*. "Nenhum dos pilotos consegue entender como um 737-800 pode ter nos atingido sem nos ter visto", afirmou Sharkey. "Ninguém acredita que conseguimos sobreviver a uma colisão aérea." Segundo o repórter, o jato Legacy 600 estaria voando em rota estável, a 37 mil pés (12 mil metros de altitude), quando houve o acidente.

As agências de notícias levantaram a hipótese de que o jornalista tivesse pego uma carona na aeronave. O Legacy 600,

Arquivo Pessoal



JOE SHARKEY, REPÓRTER DE TURISMO E EM VIAGENS DE NEGÓCIOS DO NEW YORK TIMES

que havia acabado de ser entregue pela Embraer à empresa Excel Air, decolou às 14h15 de sexta-feira de São José dos Campos (SP). Estava prevista uma escala em Manaus, para reabastecimento, antes de seguir viagem até os Estados Unidos. O avião tem 13 lugares, autonomia para voar entre Londres e Nova York e custa cerca de US\$ 24 milhões.

Caso seja comprovado a negligência, imprudência ou imperícia do comandante norte-americano do Legacy, ele pode ser indiciado em inquérito no Brasil sob a acusação de homicídio culposo — quando não há intenção de matar. "Ele pode ser preso no Brasil. Mas não há prisão preventiva para crime culposo. O piloto poderia responder ao processo em seu país de origem, comparecendo aos atos processuais", disse à Agência Estado o advogado Celso Vilardi. A apuração da responsabilidade criminal ficará a cargo da Polícia Civil do Mato Grosso. O piloto também pode ter sua licença suspensa.



BRASIL

# VÔO 1907

Tripulação do Legacy alega que sistema de alerta não funcionou. Depoimentos serão confrontados com a perícia

# PILOTO SENTIU BATIDA

RENATO ALVES  
DA EQUIPE DO CORREIO

Ninguém viu nada, mas todos sentiram um leve impacto. Os sete norte-americanos que estavam no jato executivo Legacy 600 sustentam a mesma versão sobre o acidente que culminou na morte dos 155 ocupantes do Boeing 737-800 da Gol, no norte de Mato Grosso, na última sexta-feira. Eles prestaram depoimento por nove horas em uma delegacia de Cuiabá (MT).

Segundo o delegado Anderson Garcia, da Polícia Civil mato-grossense, o piloto Joseph Lepore e o co-piloto Jan Pallidino afirmaram que não se desviaram da rota de voo e que, no momento do choque com o Boeing, mantinham contato com a torre de controle. O equipamento anticollisão da aeronave não emitiu nenhuma alerta sobre a aproximação do avião da Gol, segundo os norte-americanos.

Lepore e Pallidino disseram que o Legacy voava a aproximadamente 800km/h. A colisão ocorreu a 37 mil pés de altura (cerca de 11.200m) e, segundo os depoimentos, não produziu grande impacto. "A tripulação disse ter se assustado um pouco, mas não entrou em pânico. O jatinho se estabilizou logo", contou o delegado Marcelo Felisbino, que ouviu os cinco passageiros do Legacy.

A asa direita e a parte traseira do jato foram danificadas no choque. Com a colisão, a ponta da asa foi arrancada, e o piloto automático desligou. Lepore assumiu o comando do avião e pousou na pista da base aérea da Serra do Cachimbo, no sul do Pará, meia hora depois, onde permanece.

Anderson Garcia disse que só a perícia nos aviões e as informações das torres de controle poderão apontar as causas da colisão. Perícia feita pela Polícia Civil dirá se o transponder do Legacy — equipamento anticollisão — estava ligado. No depoimento, a tripulação afirmou que o aparelho estava ligado e não funcionou. Há suspeita de que o transponder tenha sido desligado para o Legacy atingir uma velocidade maior. Com o equipamento desligado, a aeronave desaparece do radar. Os equipamentos de gravação de voz da aeronave estão sendo analisados em São José dos Campos (SP). O mesmo aparelho do Boeing da Gol ainda não foi encontrado.

Os laudos periciais serão confrontados com os depoimentos. "Se ficar comprovado que houve negligência, imprudência ou imperícia, piloto e co-piloto poderão responder por homicídio culposo (quando não há intenção de matar)", explicou Garcia. O prazo de 30 dias para conclusão do inquérito pode ser prorrogado.

Os norte-americanos foram ouvidos

Reuters/Brazilian Air Force



A ASA E O ESTABILIZADOR ESQUERDOS DO LEGACY FICARAM DANIFICADOS: JATO FARIA SUA PRIMEIRA VIAGEM PARA FORA DO BRASIL

Reprodução da internet/Excelaire



DAVID RIMMER E RALPH MICHIELLI, DA EXCELAIRE, ESTAVAM NO AVIÃO EXECUTIVO

Reprodução da internet/Excelaire



como vítimas. O interrogatório na capital mato-grossense começou às 20h de sábado e terminou às 5h30 de ontem. Os estrangeiros estavam acompanhados do cônsul americano Marck Pannel, do advogado da Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) — fabricante do Legacy —, Antônio Carlos Gonçalves, e de um representante da embaixada dos Estados Unidos no Brasil.

De Cuiabá, o grupo seguiu em aviões da Embraer até São José dos Campos, para ser ouvido pelo Comando Geral de Tecnologia Aeroespacial (CGTA). Os depoimentos não haviam terminado até o começo da noite de ontem. Todos estão liberados para retornar aos Estados Unidos, se desejarem. Piloto e co-piloto podem ser ouvidos por meio de carta rogatória, nos EUA.

## Perfis

Três dos sete ocupantes do Legacy têm conhecimento técnico sobre aviação. Além do piloto e do co-piloto da aeronave, um dos passageiros, o empresário norte-americano David Rimmer, também possui licença para pilotar jatos. Vice-presidente da empresa de táxi aéreo ExcelAire Service, ele tirou a licença re-

centemente. A informação está no site oficial da empresa. A ExcelAire é dona do Legacy envolvido no acidente. O avião havia sido comprado da brasileira Embraer na terça-feira.

Também estavam no jato Ralph Michielli, vice-presidente da ExcelAire, o jornalista norte-americano Joe Sharkey, colunista do jornal *The New York Times*, e os compatriotas Henry Yendle e Daniel Bachmann que, segundo a polícia mato-grossense, são funcionários da Embraer.

A ExcelAire vende, faz manutenção e aluga jatos e helicópteros para executivos norte-americanos. Antes de assumir um cargo na empresa, Rimmer era jornalista e executivo de marketing. Ele foi editor da revista *Business & Commercial Aviation*, especializada em aviação. En-

trou para a diretoria da ExcelAire em 2003. Desde então, controla o departamento de vôos charter (alugados). Ralph Michielli trabalha na ExcelAire desde 1993. É responsável pelo setor de manutenção de aviões da companhia. Começou a trabalhar na indústria de aviões em 1974.

O jornalista norte-americano Joe Sharkey é autor de livros sobre criminalidade e a situação atual dos manjões nos Estados Unidos. Ele foi editor-assistente do *Wall Street Journal* e do *Albany Times-Union*. No *The New York Times*, escreve sobre turismo de negócios. Fez reportagens sobre jatos de transporte de executivos.

O jato executivo que bateu no Boeing da Gol era novo, recém-fabricado pela Embraer. Ele deixaria o Brasil pela primeira vez na noite de sexta-feira. Os ocupantes do Legacy embarcaram no avião dentro da sede da Embraer, que fica ao lado do aeroporto de São José dos Campos. Construído sobre a plataforma do jato comercial ERJ 145, o Legacy foi o primeiro avião executivo lançado pela Embraer, em 2002. Ele tem 26,33m de comprimento, custa US\$ 24 milhões e pode transportar até 16 passageiros.

## DEU NO...

### el universal ESPERANÇAS REDUZIDAS

O principal jornal venezuelano divulgou em sua versão eletrônica a retomada, ontem, das buscas pelos passageiros e tripulantes, "virtualmente sem esperanças de encontrar sobreviventes numa remota região selvagem do estado de Mato Grosso". A Agência Nacional de Aviação Civil informou que 200 homens tentam abrir clareiras na densa floresta para encontrar as vítimas da tragédia. O diário de Caracas também dá destaque para os depoimentos dos passageiros e do piloto do jato Legacy. Os passageiros contaram que viram apenas "uma sombra" e depois ouviram um ruído, antes de o piloto avisar que pousaria numa base aérea próxima.

### Los Angeles Times

### INVESTIGAÇÃO VAI DEMORAR

O jornal da principal cidade da costa oeste dos Estados Unidos anunciou que militares desceram de rapel na mata para vasculhar os destroços do avião da Gol Linhas Aéreas, mas autoridades tinham poucas esperanças de encontrar sobreviventes. A edição de ontem cita o brigadeiro Antonio Gomes Leite Filho, da FAB. "Ainda não exploramos totalmente o local da queda. É uma região complicada", disse o militar. A Força Aérea anunciou que as investigações podem durar meses. O *Los Angeles Times* informa ainda que o Legacy fazia seu vôo inaugural para os EUA.

### LE FIGARO

### LULA COMENTA A TRAGÉDIA

O diário francês destaca em sua edição eletrônica que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva decretou três dias de luto nacional. Segundo o presidente, não há indícios de sobreviventes. O *Le Figaro* lembra que, se confirmada a morte de todos os tripulantes e passageiros, será a pior catástrofe aérea da história do Brasil. "De acordo com a companhia brasileira Embraer, quarta maior construtora aeronáutica do mundo, um de seus pequenos aviões executivos Legacy 600, aparentemente de um de seus clientes, atingiu a aeronave da Gol em pleno vôo", explica a matéria. O jornal registra ainda que o presidente Jacques Chirac enviou uma mensagem de "consternação" ao colega Lula.

### THE SUNDAY TIMES

### DESESPERO DOS PARENTES

Os correspondentes do jornal britânico em São Paulo destacam a angústia dos parentes e amigos de pessoas que estavam no vôo 1907. Quem aguardava por informações no aeroporto de Manaus, sábado, teve uma decepção ao receber a notícia de que os destroços do avião foram encontrados numa região de mata densa em Mato Grosso. A matéria afirma que o Legacy e o Boeing 737-800 voavam a cerca de 1.000 pés de distância, de acordo com registros de radar minutos antes do desastre. Autoridades se recusaram a confirmar alguma ligação entre a tragédia e o pouso de emergência do jato.

# Colisões durante vôo são raras

HÉRCULES BARROS  
DA EQUIPE DO CORREIO

A fatalidade com o vôo 1907 da Gol que ia de Manaus (AM) para o Rio de Janeiro, com escala em Brasília, é o primeiro caso de colisão de aviões no Brasil. Antes do choque do Boeing 737-800 da Gol com o Legacy, da Embraer, que resultou na morte de 155 pessoas na última sexta-feira, apenas 15 colisões fatais de aviões foram registradas no mundo desde os anos 60. O último acidente ocorreu há quatro anos. Um DHL 757 se chocou com um Tu154 da Bashkirian Airlines, na fronteira da Alemanha com a Suíça, deixando 69 pessoas mortas, incluindo 44 crianças. O primeiro registro das últimas quatro décadas data de maio de 1960, quando dois aviões colidiram pouco antes da aterrissagem de um deles em Paris. Morreram 32 pessoas.

Em dezembro de 1960, dois aviões se chocaram nos céus de Nova York, resultando na morte de 126 pessoas. Nove anos depois, outra fatalidade nos Estados Unidos. Um DC9 bateu num Piper Cherokee, avião de pequeno porte, no estado de Indiana. No acidente morreram os quatro tripulan-

Christof Stache/AP - 2/7/02



TU154 CAIU NO SUL DA ALEMANHA EM 2002, NO ÚLTIMO GRANDE CHOQUE DE AERONAVES

tes e 78 passageiros do Boeing, além dos dois ocupantes do Piper.

Na década de 70 foram registradas seis colisões. Em 1971, um Boeing 727-200 se chocou no Japão com um avião de caça. A tragédia deixou sete tripulan-

tes e 155 passageiros mortos. O piloto do caça conseguiu sobreviver. Em setembro de 1976, cinco tripulantes e 108 passageiros morreram no choque de um Boeing DC9-32 com um avião da British Airways. Todas as 63 pessoas a

bordo do vôo britânico e uma pessoa que estava em terra, na região de Zagreb (Jugoslávia), também morreram. Um desastre de grandes proporções voltou a ocorrer nos Estados Unidos em setembro de 1978, quando um Boeing 727-200 colidiu com um Cessna em San Diego. Os ocupantes dos dois aviões — 137 ao todo — morreram. Outras 13 pessoas que estavam em terra também foram vítimas dos destroços.

Na década de 80 houve uma única colisão. Em agosto de 1986, o DC9-32 da Aeromexico bateu num avião de pequeno porte Piper Archer, que havia entrado em espaço aéreo não autorizado. Seis membros da tripulação e 58 passageiros do DC9 morreram, assim como os três ocupantes do Piper e 18 pessoas em terra. Nos anos 90, o mais grave acidente desse tipo ocorreu na Índia, onde um Boeing 747-100 da Saudia colidiu com um avião cargueiro da Kazakhstan Air Lines Ilyushin, sete minutos depois de partir de Nova Délhi. As 312 pessoas a bordo do 747 e as 37 do Ilyushin foram vítimas mortais do acidente, ocorrido em 1996.



BRASIL

# VÔO 1907

Jornalista do *New York Times* é criticado ao exibir preocupação com os outros ocupantes do jato Legacy 600

# REPÓRTER ATRAI IRA

RODRIGO CRAVEIRO  
DA EQUIPE DO CORREIO

O repórter Joe Sharkey, do jornal *The New York Times*, desembarcou ontem nos Estados Unidos ainda estupefato por estar vivo. Às 11h14 (12h14 em Brasília), ele deixou uma mensagem em seu blog na Internet — cujo endereço é [www.joesharkey.com](http://www.joesharkey.com). No site, expressava, em primeiro lugar, preocupação com o destino dos outros tripulantes do Legacy 600, retidos no Brasil desde a colisão do jato executivo com o Boeing 737-800 da Gol, que fazia o voo 1907, na última sexta-feira. Os comentários de Sharkey despertaram revolta em cidadãos norte-americanos e antiamericanismo em brasileiros.

Joe Sharkey era um dos sete ocupantes do jato executivo que havia acabado de deixar a fábrica em São José dos Campos (SP). Apenas o jornalista e outro passageiro foram liberados pelas autoridades brasileiras para retornar aos EUA. Os outros cinco ocupantes permanecem provavelmente em São Paulo e poderão ser ouvidos novamente pela Justiça.

“Como muitos de vocês sabem, eu era um dos passageiros do jato executivo que se envolveu na terrível colisão com o Boeing 737 no Brasil. Estou seguro, atônito por estar vivo, mas extremamente preocupado em relação ao destino dos dois pilotos e dos empresários da Exelair, ainda detidos. Todos nós fomos detidos e interrogados por 36 horas na base aérea e numa delegacia de polícia”, escreveu o jornalista norte-americano. “Todos nós estamos profundamente abalados com a perda de todas aquelas pessoas no 737”, acrescentou. De acordo com Sharkey, os ocupantes do Legacy 600 só souberam o que atingiu a aeronave três horas após o pouso de emergência “em alguma ex-base aérea secreta na Floresta Amazônica”.

Às 22h15 de ontem, o blog do repórter registrava mais de 30 mensagens — algumas haviam sido apagadas. Um americano identificado como Russel Biffs escreveu: “Não sabemos se os executivos pretendiam se divertir com seu novo brinquedo e pediram ao piloto que desligasse o transponder (sistema anticólisão).” O internauta Felipe Bravo vê a atitude de Sharkey como um insulto. “Eles (os tripulantes do Legacy) não estão num ambiente hostil ou nas mãos de malucos”, alertou no blog.

Outro visitante do site, de apelido José Cucaracha, comentou que jornalistas dos EUA costumam contar mentiras. E convidou Sharkey a fazer uma reflexão sobre o desastre. “Imagine que um piloto brasileiro se envolveu num trágico acidente, em espaço aéreo dos Estados Unidos. A colisão resultou na morte de 155 vidas americanas (oh, como são preciosas e supremas as vidas americanas!), ironizou. “O comandante seria imediatamente detido e, em caso de comprovada sua responsabilidade, receberia uma injeção letal”, acrescentou. Uma brasileira identificada como Marta escreveu que, na posição de jornalista do *New York Times*, Sharkey “devia ao menos ter a decência de não insultar os brasileiros”.

## Explicação

Assim que deixou a área de desembarque do Aeroporto Internacional John Kennedy, em Nova York, Joe Sharkey falou à TV Globo. Segundo ele, o voo a bordo do Legacy 600 transcorria normalmente quando os passageiros escutaram um estrondo. A tripulação não percebeu a aproximação do Boeing 737-800 e o piloto ainda manteve o jato executivo por meia hora no ar. Nesse tempo, pedaços da asa começaram a cair. “Nós pensamos: temos de pousar este avião”, relatou. O piloto e o co-piloto usaram mapas para descobrir a base aérea da Serra do Cachimbo. Três horas após o pouso, o grupo soube da tragédia com o Boeing. Logo depois, Sharkey se isolou.

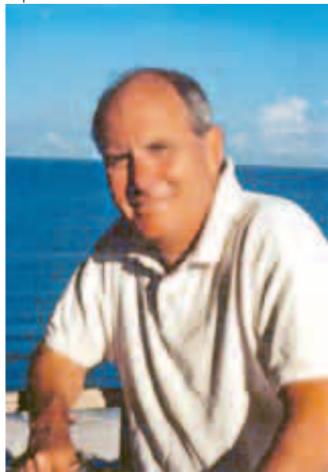
A tarde, o *Correio* telefonou para a casa do repórter, em Glen Ridge (Nova Jersey). Nancy, mulher de Sharkey, anunciou que ele não concederia entrevistas, bateu o telefone e acionou a secretária eletrônica. Às 21h45, Joe Sharkey atendeu ao telefone. Desligou-o sem dar explicações.

ANAC/Divulgação



DETALHE DOS DANOS À ASA E AO ESTABILIZADOR ESQUERDO DO LEGACY 600: PILOTOS ESTÃO RETIDOS NO BRASIL PARA PRESTAR DEPOIMENTOS

Arquivo Pessoal



**“ESTOU ATÔNITO POR ESTAR VIVO, MAS EXTREMAMENTE PREOCUPADO EM RELAÇÃO AO DESTINO DOS DOIS PILOTOS E DOS EMPRESÁRIOS DA EXELAIRE, AINDA DETIDOS”**

Joe Sharkey, jornalista do *New York Times*

ANAC/Divulgação



JATO EXECUTIVO DE US\$ 24 MILHÕES SÓ POUSOU MEIA HORA APÓS A COLISÃO COM O BOEING

## Piloto teria autorização de voo

DA REDAÇÃO

O piloto do jato Legacy que colidiu com o Boeing 737-800 da Gol na última sexta-feira disse à polícia de Mato Grosso que uma falha no transponder — equipamento anticólisão — pode ter provocado o acidente. A imprensa teve acesso ontem ao depoimento de Joseph Lepore. “O piloto esclarece que se o equipamento anticólisão tivesse funcionado, talvez essa tragédia não teria ocorrido, mas que não sabe esclarecer o real motivo do episódio”, afirma o depoimento colhido na madrugada de sábado para domingo. A polícia analisa a hipótese de o transponder ter sido desligado de propósito, talvez para que o Legacy pudesse atingir uma velocidade maior. Com o aparelho inativo, a aeronave desaparece do radar.

Anteontem, em outro depoimento ao delegado Anderson Garcia, Lepore e o co-piloto Jan Paul Paladino revelaram que tinham autorização da torre de Brasília para efetuar o plano de voo a 10 mil metros de altitude entre São José dos Campos (SP) e os Estados Unidos.

Os pilotos e outros cinco tripulantes — Ralph Anthony Michelli, David Jeffrey Rimmer, Henry Arthur Yandle, Joe Sharkey e Daniel Robert Bachman — confirmaram que o Legacy não se desviou da rota de voo e que, no momento do choque com o Boeing, mantinham contato com a torre de controle de Brasília. “Eles (os pilotos) não viram o avião da Gol e não sabiam que era uma aeronave. O depoimento é a versão deles e trata-se de uma peça de toda a investigação. Eles podem ser ouvidos novamente por carta rogatória”, explicou o delegado.

### Passaportes

Por enquanto, Lepore e Paladino estão impedidos de deixar o Brasil. Tiago Souza Nogueira de Abreu, juiz da comarca de Peixoto de Azevedo (MT) — cidade próxima ao local da queda do voo 1907 —, determinou a apreensão dos passaportes dos pilotos. O objetivo é evitar que eles retornem aos Estados Unidos antes da conclusão das perícias feitas pela Aeronáutica. O juiz atendeu ao pedido feito na manhã de ontem pe-

lo promotor Adriano Roberto Alves.

O magistrado ordenou que os norte-americanos fiquem no país até que seja verificada a autenticidade das informações prestadas por eles. “A apuração do caso está em fase inicial e ainda há muitos pontos a serem esclarecidos pelos dois tripulantes. Uma das linhas de investigação aponta justamente para a responsabilidade dos pilotos do jato, o que justifica a permanência deles no Brasil por mais tempo”, disse Abreu. O delegado Garcia concorda com a decisão do juiz. Ele justifica que pode surgir algum vazamento durante a investigação. “Se eles forem para os Estados Unidos, fica mais complicado”, explicou.

A Polícia Federal, com poder de atuação em todo o país, já foi acionada para cumprir o mandado de busca e apreensão. Os norte-americanos não foram encontrados em São José dos Campos (SP), pois já estariam na cidade de São Paulo. No entanto, dois dos passageiros do avião — incluindo o jornalista do *New York Times* Joe Sharkey — retornaram aos EUA.

DEU NO...

### ÍNDIOS AJUDAM NO RESGATE

O jornal argentino destaca que não há sobreviventes no acidente com o avião da Gol. O diário confirma as mortes de todos os ocupantes do Boeing, citando trecho de nota divulgada pelo Comando da Aeronáutica: “Não há sobreviventes, e as equipes de resgate já retiraram dois corpos, ainda não identificados”. Os índios da tribo Caiapó, que habitam uma aldeia próxima ao local do acidente, somaram-se aos militares para buscar sobreviventes, informa o *Clarín*. “Estão todos tristes. De repente, caiu esse enorme avião na nossa área”, diz um índio líder da tribo.

### AMERICANOS SÃO INTERROGADOS

Um dos principais jornais norte-americanos afirma que a imprensa brasileira está dividida entre as teses de colisão e a de que uma parte do Boeing 737-800 caiu sobre o jato Legacy, cujo destino final era os Estados Unidos. O diário enfatizou que havia norte-americanos a bordo da aeronave menor, com destaque para a presença do colunista do *New York Times* Joe Sharkey. Segundo o jornal, os investigadores disseram que estão se baseando em depoimentos dos ocupantes do jato da Embraer para tentar entender como ocorreu o acidente.



### LOCALIZAÇÃO DOS CORPOS

Em sua página eletrônica, a rede de TV do Catar informa que os homens em trabalho de resgate encontraram os primeiros corpos de ocupantes da aeronave da Gol. Todos os 149 passageiros e seis tripulantes que estavam a bordo morreram, anuncia a Al-Jazira, com informações da agência de notícias Associated Press. A página na internet também noticia o luto de três dias que o presidente Lula decretou depois do acidente, o pior na história da aviação brasileira. “Antes disso, o maior acidente havia sido a queda do Boeing da extinta Vasp, que matou 137 pessoas na cidade de Fortaleza, em 1982.”

### FLORESTA IMPÕE DIFICULDADES

A rede britânica de rádio e TV noticiou o acidente ontem, em seu site, destacando as dificuldades do resgate em meio à “densa floresta tropical”. Referindo-se ao Boeing da Gol como o “avião amazônico”, a BBC informa que os primeiros homens que chegaram à região para o resgate tiveram de descer de helicópteros e limpar a área do acidente para possibilitar as operações de pouso de outras aeronaves. A BBC lembrou que o avião da Gol estava em operação havia menos de um mês.



QUARTA-FEIRA

Brasília, Distrito Federal,  
4 de outubro de 2006  
www.correioweb.com.br

# CORREIO BRAZILIENSE

EXEMPLAR DE ASSINANTE

VENDA PROIBIDA

Número 15.844  
R\$ 2,00 • 68 páginas

LONDRES, 1808, HIPÓLITO JOSÉ DA COSTA, BRASÍLIA, 1960, ASSIS CHATEAUBRIAND

## CHEGADA SILENCIOSA

Breno Fortes/CB



Breno Fortes/CB



Cinco dias após a queda do Boeing 737-800 da Gol, os primeiros corpos das 155 vítimas chegaram ontem ao Instituto de Medicina Legal de Brasília. Um homem e uma mulher foram trazidos dentro de um caminhão climatizado, sob escolta de carros da Polícia Civil do DF (foto maior). Como o IML foi isolado por questões de segurança, somente familiares dos passageiros tinham acesso ao prédio (foto menor). Eles fizeram

exames de sangue para eventuais testes de DNA e foram orientados a fornecer, em um questionário, características das vítimas, como cicatrizes, tatuagens e sinais de cirurgia. Até o final da tarde de ontem, 45 fichas haviam sido preenchidas. A Força Aérea Brasileira informou ontem que encontrou os corpos de Décio Chaves Junior e Thiago Jordão Cruso, respectivamente piloto e co-piloto do avião da Gol.

PÁGINA 23

**PILOTOS DO LEGACY  
IGNORARAM NORMA***Investigações apontam que eles desobedeceram plano de voo e desligaram sistema anticolisão*

PÁGINA 20

**REPÓRTER DO NYT  
RELATA ACIDENTE***Joe Sharkey conta em artigo que jatinho voava na mesma altura que o avião da Gol*

PÁGINA 22

**BOAS LEMBRANÇAS  
PARA SUPERAR A DOR***Bernardo Campos procura recordar momentos felizes com a mulher para sofrer menos*

PÁGINA 25

# OS NOVOS APOIOS DE LULA E ALCKMIN

No Rio, o candidato a governador pelo PMDB, Sérgio Cabral, sela acordo com Lula para o 2º turno, enquanto Garotinho e a governadora, Rosinha, formalizam aliança com Alckmin. Aliado do tucano, o prefeito César Maia (PFL) teme que o apoio do casal enlameie o discurso ético do presidente do PSDB. "O propinoduto de Garotinho é pior do que o dossiê de Lula", reagiu. "Não nos foi solicitado nada que não fosse o compromisso com o Brasil", justificou Alckmin.

TEMA DO DIA, PÁGINAS 2 E 3

## MALA ERA DE HAMILTON

**NOVO DEPOIMENTO DE VALDEBRAN PADILHA, PETISTA FLAGRADO COM PARTE DO DINHEIRO PARA COMPRAR DOSSIÊ, CONTRADIZ EX-ASSESSOR DE MERCADANTE**

TEMA DO DIA, PÁGINA 6

## DIVERGÊNCIAS NA ECONOMIA

**ESPECIALISTAS APONTAM DIFERENÇAS NAS PROPOSTAS DE LULA E ALCKMIN EM TEMAS COMO FUNCIONALISMO, GASTOS SOCIAIS, VENDA DE ESTATAIS E AJUSTE FISCAL**

PÁGINA 27

## A AMEAÇA NUCLEAR DA CORÉIA

**ESTADOS UNIDOS, JAPÃO, CORÉIA DO SUL, CHINA E RÚSSIA REAGEM COM INDIGNAÇÃO À DECISÃO DO GOVERNO NORTE-COREANO DE TESTAR BOMBA NUCLEAR.**

PÁGINA 32

Carlos Vieira/CB



## A INVASÃO QUE DUROU SETE DIAS

O fogo em um barraco foi o protesto isolado de um morador da invasão na quadra 201 de Samambaia contra a derrubada das construções irregulares. Em apenas uma semana, as famílias levantaram 147 barracos. Governo pretende inaugurar uma unidade dos bombeiros no local, mas invasores prometem invadir novamente.

PÁGINA 35

## TRÂNSITO DÁ PREJUÍZO DE R\$ 580 MI

**ESTUDO DO IPEA REVELA QUE DESPESAS PROVOCADAS POR ACIDENTES, COMO SOCORRO ÀS VÍTIMAS E CONserto DE VIAS E VEÍCULOS, SUPERAM MEIO BILHÃO DE REAIS POR ANO NO DF.**

PÁGINA 33

ISSN 1808-2661  
9 771808 266042

CLASSIFICADOS: 3342.1000 • ASSINATURA / ATENDIMENTO AO LEITOR: 3342.1111 • assinante@correioweb.com.br • www.correioweb.com.br/assinaturas • GRITA GERAL: 3214.1166





Repórter do *New York Times* relata momentos difíceis que se seguiram à colisão, a 37 mil pés de altura

# “SALVARAM NOSSAS VIDAS”

RODRIGO CRAVEIRO  
DA EQUIPE DO CORREIO

O repórter norte-americano Joe Sharkey, passageiro do Legacy 600 que colidiu com o Boeing 737-800 na última sexta-feira, revelou detalhes do desastre, mas deixou uma série de dúvidas no ar. Em um artigo publicado ontem pelo jornal *The New York Times*, Sharkey reforçou que o jato executivo fabricado pela Embraer viajava a 37 mil pés (11,2 mil metros) de altitude. De acordo com as normas internacionais, o aparelho deveria ter baixado para 36 mil pés (10,9 mil metros) ou subido para 38 mil pés (11,5 mil metros) após entrar na aerovia de duplo sentido que liga Brasília a Manaus. As aeronaves que se dirigem do Norte para o Sul — como era o caso do voo 1907 da Gol — mantêm níveis ímpares de altitude, o que garante uma margem de distância entre os aviões e anula os riscos de uma colisão. Após confirmar o provável erro do piloto ou da torre de comunicação, o jornalista recebeu críticas de vários leitores, que deixaram mensagens no site do diário nova-iorquino.

O relato de Sharkey mescla alívio, humor e, ao mesmo tempo, tristeza pela morte dos 155 ocupantes do Boeing 737-800. “Era um voo sem incidentes e confortável. Com a veneziana da janela aberta, eu relaxava em meu assento de couro, a bordo de um jato executivo de US\$ 25 milhões que sobrevoava a 37 mil pés a vasta floresta amazônica”, escreveu o jornalista, antes de relatar o momento tenso da viagem. “Sem alerta, senti um terrível solavanco e ouvi um som seco, seguido por um silêncio assustador, salvo pelo zumbido dos motores”, contou. De pé perto da cabine, o passageiro Henry Yandle anunciou: “Fomos atingidos”. Segundo ele, começavam os 30 minutos mais angustiantes de sua vida. “Eu sou sortudo por estar vivo — e somente mais tarde percebi que as 155 pessoas a bordo do Boeing 737 que parece ter nos atingido não tiveram a mesma sorte”, escreveu.

Às 15h59 de sexta-feira, Sharkey teria percebido que o Legacy 600 perdera parte da asa. Apesar disso, ele garante que ninguém entrou em pânico. O piloto Joe Lepore, 42 anos, e o co-piloto Jan Paladino, 34, mantiveram a calma e começaram a buscar nos mapas um local para o pouso de emergência. “Os minutos se passavam e o avião perdia velocidade”, lembra. Nesse momento, o repórter e os outros ocupantes do jato

Força Aérea Brasileira/Reuters



CARONA: A BORDO DO LEGACY DA EXCELAIRE, JOE SHARKEY VIVEU MOMENTOS DRAMÁTICOS, MAS NÃO SABIA QUE JATINHO HAVIA COLIDIDO COM BOEING ATÉ CHEGAR À BASE AÉREA DO CACHIMBO

executivo temeram pela vida. “Enquanto nossas esperanças mergulhavam com o sol, alguns de nós rabiscamos bilhetes para nossas mulheres e parentes e os depositamos em nossas carteiras, esperando que fossem encontrados mais tarde”, contou.

## Altímetro

Joe Sharkey revelou que estava no Brasil como *free lancer* — escrevia uma reportagem para a revista *Business Jet Traveler*. A carona de volta aos EUA foi oferecida por David Rimmer, vice-presidente da ExcelAire. A empresa, baseada em Ronkonkoma (estado de Nova York), acabara de adquirir o jato. “Minutos antes de sermos atingidos, eu entrei na cabine para conversar com os pilotos. Eles disseram que o avião voava maravilhosamente. Vi os instrumentos de leitura que indicavam nossa altitude: 37 mil pés”, comentou.

Logo após a colisão, Lepore e Paladino enviaram um sinal de SOS, que teria sido recebido por um avião cargueiro nas imediações. Após localizarem a base

aérea da Serra do Cachimbo, decidiram pousar. “Descemos forte e rapidamente. Vi os pilotos lutarem com a aeronave, porque muitos dos controles automáticos não funcionavam. Eles conseguiram parar com bastante pista pela frente”, acrescentou. Já em solo, Sharkey disse aos pilotos: “Bom voo”. Paladino respondeu com um sorriso.

Naquela noite, os oficiais brasileiros teriam abastecido a tripulação norte-americana com cerveja e comida. A dúvida sobre o que provocou o impacto persistia, e as hipóteses levantadas pelos estrangeiros era de um balão meteorológico, um caça ou avião comercial que teria explodido e lançado uma chuva de destroços sobre o Legacy 600. Ao vistoriar a barraca onde dormiria, o jornalista do *New York Times* disse aos colegas: “Talvez estejamos todos mortos, e isso é o inferno”. O fim das piadas veio às 19h30, quando Dan Bachmann — executivo da Embraer e um dos passageiros do jato — revelou que um Boeing 737 com 155 pessoas a bordo estava desaparecido.

“Cobrimos nossas cabeças num longo momento de silêncio, ao som de lágrimas abafadas.”

## Vistoria

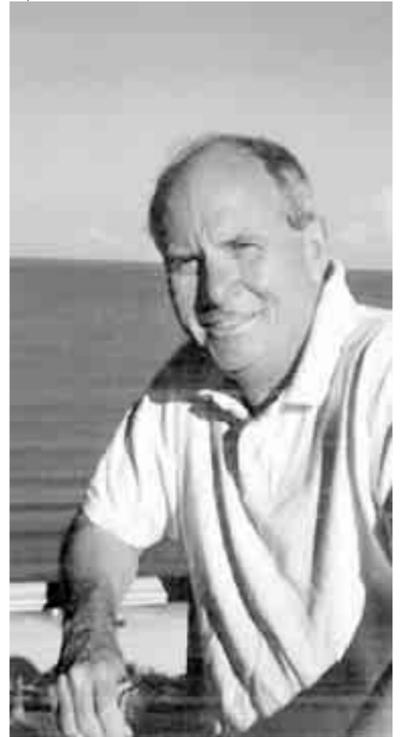
No dia seguinte, a tripulação teve acesso ao Legacy 600, sob intensa vistoria de oficiais da Aeronáutica. Sharkey perguntou a Jeirgem Prust, um piloto de testes da Embraer, por que ele e os outros passageiros do jatinho não ouviram o barulho do Boeing 737-800. Prust explicou que o som de dois aviões voando a 800km/h em direções opostas não duraria sequer um segundo. O jornalista do *NYT* acredita que o piloto da Gol Décio Chaves Júnior salvou a vida dos ocupantes do Legacy 600, por sua rápida reação. “Eles e aquele avião salvaram nossas vidas”, escreveu. Em seu artigo, Sharkey também elogiou os tripulantes do avião executivo.

Às 17h de ontem, mais de 130 comentários de leitores haviam sido deixados no site do *New York Times*. Havia relatos de situações parecidas com as vividas por Sharkey, além de críticas ao fato de o

jornalista tratar os pilotos do Legacy 600 como heróis. O norte-americano Charles Krup sugeriu ao repórter que retornasse ao Brasil e tentasse entender o que ocorreu. “Ajudar vítimas de desastres aéreos auxiliaria o senhor Sharkey a desenvolver uma visão mais balanceada e humana de tragédias”, aconselhou. O brasileiro Milton Alves defendeu a tese de erro humano. “Todas aquelas pessoas estariam vivas se o Legacy tivesse mantido sua rota em 36 mil pés”, escreveu. Para Joseph F. Smith, os pilotos do jato executivo teriam ganho o dia se tivessem executado uma manobra evasiva.

Carolina Sharkey, filha do jornalista, deixou uma mensagem de solidariedade aos brasileiros. “Esta é uma perda trágica e nós, americanos, sentimos por aqueles que pereceram no Brasil. É uma bênção o fato de meu pai estar vivo. Meu pai nunca parará de sentir uma trágica ligação com suas famílias e amigos”, afirmou. Em seu artigo, Joe Sharkey não revela se o transponder — equipamento anticollisão — estava desligado nem se os pilotos faziam manobras bruscas.

Arquivo Pessoal



## Promotor estuda pedir a prisão dos pilotos

DA REDAÇÃO

O promotor de Justiça de Peixoto de Azevedo (MT), Adriano Roberto Alves, anunciou que pode vir a pedir a prisão dos norte-americanos Joseph Lepore e Jan Paul Paladino, pilotos responsáveis pelo jato Legacy que colidiu com a aeronave da Gol na sexta-feira, caso sejam confirmadas as suspeitas de que eles teriam desligado o equipamento anticollisão da aeronave. De acordo com o promotor, o ato de desconectar o transponder está fora dos procedimentos normais da aviação. Alves disse que só tomará uma decisão depois de receber “depoimentos e planos dos controladores de vãos”.

Lepore e Paladino tiveram ontem seus passaportes apreendidos pela Polícia Federal por determinação da Justiça do Mato Grosso. O objetivo é evitar que ambos deixem o território nacional antes de prestarem novos esclarecimentos às autoridades brasileiras sobre as circunstâncias do acidente.

O juiz diz que a decisão não pode ser encarada como cerceamento. “A questão não está na esfera criminal. Foi uma medida para facilitar as investigações”, esclareceu. É difícil prever por quanto tempo os pilotos deverão ficar aqui. “Isso dependerá das investigações.” A Embaixada dos Estados Unidos no Brasil disse que não intervirá na decisão e informou que tanto piloto como co-piloto estão colaborando com as autoridades brasileiras para esclarecer as causas do acidente.

Munidos de mandado de busca e apreensão, agentes federais da PF do Rio foram até o Centro de Medicina Aeroespacial (Cemal), na Ilha do Governador, Zona Norte da cidade, onde os pilotos se submeteram a exames de check-up. Os dois passaportes têm vistos temporários que lhes permitem permanecer no território nacional por 20 dias, expedidos pelo Consulado Geral do Brasil em Nova York em 20 de setembro.

No centro médico da Aeronáutica, Lepore e Paladino foram assistidos por médicos e psicólogos. Fizeram testes

Reprodução/TV Globo/AE



RETIDOS: LEPORE (CAMISETA BRANCA) E PALLADINO (DE BONÉ) NÃO PODEM DEIXAR O BRASIL

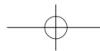
clínicos e laboratoriais, incluindo exames de sangue, urina, raios-X, eletrocardiograma e eletroencefalograma. Os dois estavam acompanhados de uma representante do Consulado dos

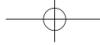
Estados Unidos no Rio, uma senhora norte-americana, e um advogado brasileiro. Ambos permaneceram por mais de nove horas no Cemal.

As normas brasileiras de aviação

ditam que pilotos de até 39 anos têm de passar por check-ups uma vez ao ano; acima dos 40, os exames passam a ser semestrais. Quando se envolvem em acidentes, têm de ser submetidos a uma nova bateria de testes, imediatamente após o episódio, de modo que fique comprovado que estão em boas condições de saúde, física e mental, para continuar voando.

Os resultados não foram divulgados pelo Cemal. Lepore e Paladino, de acordo com relatos de funcionários da unidade, não aparentam ter qualquer ferimento. Os pilotos, que chegaram ao centro antes das 8h, partiram no final da tarde numa minivan com vidros escuros. Não deram entrevistas. Para que os jornalistas que aguardavam a saída fossem despistados, militares lotados no centro passaram informações desencontradas sobre o lugar por onde eles passariam. A estratégia foi bem-sucedida e Lepore e Paladino conseguiram escapar do cerco dos repórteres, fotógrafos e cinegrafistas, rumo a destino ignorado.





## PF ABRE INQUÉRITO PARA INVESTIGAR PILOTOS DO LEGACY

Investigação vai apurar se norte-americanos Joe Lepore e Jan Paladino, que estavam no comando do jato Legacy, cometeram crime de homicídio ao colidirem com o avião da Gol. Eles podem ter a pena aumentada se ficar comprovado que ignoraram normas de segurança de voo.

PÁGINA 20



JOE SHARKEY AO *CORREIO*: CONTROLE  
AÉREO NA AMAZÔNIA É DEFICIENTE

PÁGINA 18

PERITOS DO IML (FOTO) JÁ ANALISAM  
18 CORPOS DAS VÍTIMAS DO DESASTRE

PÁGINA 21

PARENTES REZAM MISSA DE SÉTIMO  
DIA. ALGUNS DESISTIRAM DA ESPERA

PÁGINA 22

# PSDB SOCORRE ALCKMIN. LULA LIBERA R\$ 1,5 BI

FHC, Serra e Aécio saem em defesa do apoio de Garotinho a Geraldo, mas aliança leva Denise Frossard a romper com o tucano no Rio. A 25 dias do 2º turno, presidente destina recursos para estradas em Minas e obras em estados onde adversário se saiu bem nas urnas

TEMA DO DIA, PÁGINAS 6 A 9

### CLASSIFICADOS

17.389 ofertas

Imóveis	7.627
Veículos	7.117
Casa & Serviços	866
Negócios & Oportunidades	1.291
Trabalho & Formação Profissional	488

### CASAL COMEMORA 70 ANOS DE CASAMENTO

PÁGINA 38

### SÃO PAULO FAZ 5 X 1 NO VASCO. FLA, 4 X 1 NO FLU

PÁGINAS 39 E 40

### LUIZ ESTEVÃO É PRESO EM SP

Ex-senador é acusado de improbidade administrativa no processo que apura o desvio de R\$ 169 milhões das obras do TRT de São Paulo. A prisão, feita pela PF na capital paulista, foi determinada pelo TRF da 3ª Região.

PÁGINA 12

### SUASSUNA NA LISTA DE DEGOLA

Relator recomenda a cassação do senador paraibano acusado de integrar a máfia dos sanguessugas. Conselho de Ética deve votar o pedido em 8 de novembro.

PÁGINA 12

### DOSSIÊ: 70 TÊM SIGILO QUEBRADO

Justiça Federal, em Mato Grosso, autoriza PF a vasculhar ligações telefônicas de 70 pessoas. Objetivo é desvendar origem do dinheiro para comprar dossiê contra Serra.

TEMA DO DIA, PÁGINAS 2 A 4



9 771808 266059

CLASSIFICADOS: 3342.1000 • ASSINATURA / ATENDIMENTO AO LEITOR: 3342.1111 • assinante@correioweb.com.br • www.correioweb.com.br/assinaturas • GRITA GERAL: 3214.1166





## VÔO 1907

## ENTREVISTA / JOE SHARKEY

Jornalista que viajava no Legacy diz que não viu anormalidades na cabine e se diz consternado pelas mortes

RODRIGO CRAVEIRO  
DA EQUIPE DO CORREIO

O norte-americano Joe Sharkey, de 59 anos, é um sobrevivente da colisão que provocou o maior acidente da história da aviação brasileira. Nem por isso se sente aliviado. Desde a última sexta-

feira, ele se vê no centro da polêmica sobre o que teria causado o desastre sobre a região da Serra do Cachimbo (MT). A visão da floresta amazônica escurecida pelo sol baixo foi o último instante de deslumbramento de Sharkey e dos outros seis ocupantes do Legacy 600. A beleza da natureza deu lugar ao susto e, horas depois, à dolorosa constatação de uma tragédia.

Em entrevista ao Correio Braziliense, por telefone, de sua casa em Glen Ridge (Nova Jersey), o jornalista do diário The New York Times desabafou: "Sinto um profundo pesar por aquelas 155 pessoas com quem nos encontramos por um instante no céu". Durante toda a conversa, que durou quase 30 minutos, a também jornalista Nancy Sharkey fisca-

lizava as respostas do marido na extensão. Corrigia-o quando discordava da resposta. Joe Sharkey negou categoricamente que o Legacy 600 realizasse manobras no ar. O repórter assegurou não saber se o transponder — equipamento anticolisão — do jato executivo estava desligado, e garantiu que os pilotos tinham licença para conduzir a aeronave.

Ele disse compreender o ódio expressado por alguns brasileiros em seu blog na Internet ([www.joesharkey.com](http://www.joesharkey.com)), e reclamou do tratamento dispensado pelos militares na Base Aérea do Cachimbo (MT), onde o Legacy 600 fez um pouso de emergência. Em uma das declarações mais controversas, sustentou que o tráfego aéreo na Amazônia necessita de melhorias.

# “A INVESTIGAÇÃO TEM DE SER HONESTA”

Numa entrevista hoje (ontem) para a CNN, o senhor disse que o controle de tráfego aéreo do Brasil é perigoso e colocou sob suspeita as investigações sobre o acidente. O que quis dizer com isso?

Eu não usei essas palavras. Como você deve saber, existem problemas com o tráfego aéreo da Amazônia. Pilotos costumam reclamar da chamada zona morta (área de transição entre o Cindacta 1, em Brasília, e o Cindacta 4, em Manaus). Nos últimos 10 anos, o governo brasileiro vem se esforçando para resolver grandes problemas tecnológicos do controle de tráfego aéreo sobre a Amazônia. Eu li que o controle de tráfego aéreo sobre a Amazônia necessita de melhorias, porque essa região não é coberta totalmente pelo governo brasileiro.

Peritos brasileiros revelaram que o Legacy 600 mudou de rota no trajeto entre Brasília e Manaus. Isso procede?

O que eu sei sobre isso? Eu estava lá. Eu sei muito pouco sobre aviões. Sei muito sobre viagens aéreas. Quando você diz sobre mudar de rota, você quer dizer que o piloto o fez por vontade própria?

Segundo especialistas, a aeronave em que o senhor estava devia voar a 36 mil pés de altitude. No entanto, estaria a 37 mil pés, o mesmo nível do Boeing...

Eu não sei se o piloto estava voando numa altitude em que não deveria. Eu me lembro que alguém comentou que o altímetro da aeronave marcava 37 mil pés. Não havia qualquer indicação por parte dos pilotos de que eles estivessem cometendo um erro.

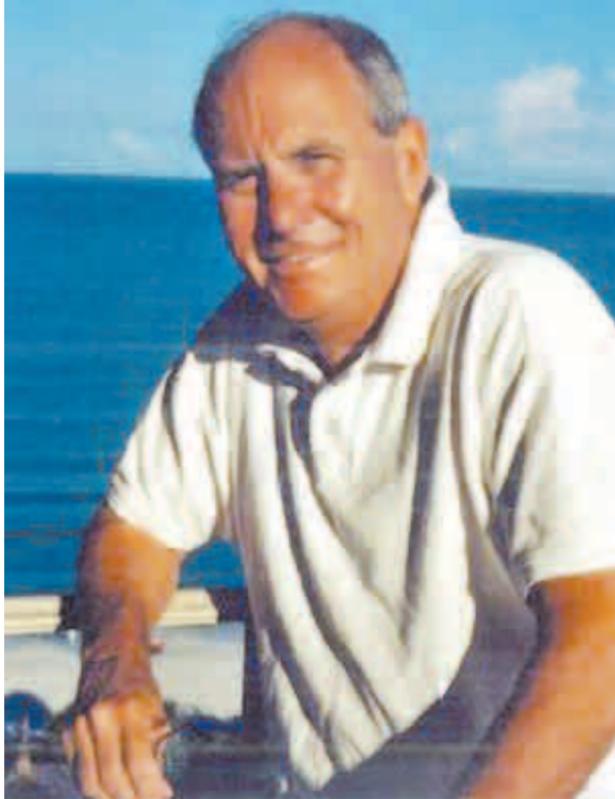
O piloto estava dentro da cabine nos momentos que antecederam a colisão?

Sim... Os pilotos estavam onde deviam estar. Ninguém estava fazendo piadas, todos estavam quietos. Alguns trabalhavam, mas a maioria de nós olhávamos pela janela. O sol estava cada vez mais baixo no céu e a floresta estava escura. Estávamos absortos com essa visão, com exceção do piloto. Todos diziam: "Que vista incrível! Que vista incrível!"

No momento do choque, o senhor pôde ver o Boeing pela janela?

Não (risos), não. Eu ouvi um barulho seco: "Bang!" A sensação era como se duas coisas muito rápidas se chocassem. "Bang!" Foi isso. "Bang!" Depois disso, só o silêncio. O avião começou a perder estabilidade. Foi um barulho alto, que chamou a atenção. Eu pensei: "Isso não é bom". Eu olhei para os pilotos. Eles estavam onde deviam estar.

Arquivo Pessoal



Mas nesse momento o senhor não imaginava que um grave acidente envolvendo um Boeing tivesse ocorrido...

Nem em um milhão de anos! Quando levantei a proteção da minha janela, percebi que estávamos com problemas. Mas ninguém sabia o que havia acontecido. Você sabe... Um dos pilotos e um passageiro disseram ter visto uma sombra fugaz... Ah... Deixe-me explicar uma coisa: quando as aeronaves vieram de encontro uma à outra, o avião brasileiro estava na mesma inclinação e, basicamente, unido ao jato. Se isso for verdade, as pessoas têm de entender que, numa velocidade de vôo, você não vê a outra aeronave. No campo visual, o encontro das aeronaves duraria menos de um segundo.

Foi muito rápido, então...

Sim, sim. Você não consegue ver o avião. As duas aeronaves moviam-se a cerca de mil milhas por hora (1,4 mil km/h, velocidade somada das duas aeronaves). O máximo que você ouve é um barulho assim: shhhhh! (dos aviões a jato).

As autoridades brasileiras suspeitam que o transponder do

Legacy 600 estava desligado. Quando o senhor entrou na cabine, não visualizou o aparelho?

Não... Eu sou tão ignorante sobre tecnologia de aviões. Eu olhei para o painel. Mas não sou expert para fazer essa avaliação (risos).

Há denúncias de que o Legacy estava fazendo manobras bruscas para a esquerda e a direita. O que o senhor tem a dizer sobre isso?

Não! Não! Absolutamente, não! O Legacy estava voando reto. Não havia desvio, nenhuma manobra. Eu não me esqueceria de alguma manobra. Era um vôo absolutamente rotineiro. Eu estava lá. Não houve manobras. Era um vôo de rotina, até que ouvimos o "bang!"

Outra denúncia é de que o piloto do Legacy teria ignorado as comunicações com a torre de controle.

Não sei. Tudo o que sei é que, antes da colisão, não havia indicações de algo errado. Eu tento relatar apenas o que vi. Certamente, se tivesse algum problema, eu estaria ciente. Se tivéssemos falha de comunicação, os pilotos poderiam de-

“  
EU OUVI UM BARULHO SECO: ‘BANG!’ A SENSÇÃO ERA COMO SE DUAS COISAS MUITA RÁPIDAS SE CHOCASSEM. DEPOIS, SÓ HAVIA O SILÊNCIO. O AVIÃO COMEÇOU A PERDER ESTABILIDADE. EU OLHEI PARA OS PILOTOS. ELES ESTAVAM ONDE DEVIAM ESTAR  
”

não! Não estava. Se o transponder estava desligado? Eu não sei onde fica o transponder. Sou só um passageiro.

O ódio dizia respeito a sua preocupação com o destino da tripulação do Legacy 600...

Ah... Não se esqueça que nós estávamos incomunicáveis (na Base Aérea do Cachimbo) até as 7h de sábado. Não tivemos qualquer informação. Eu não li nada, não tive acesso à internet. Nesse texto do blog, eu escrevia sobre nossa experiência. Após o pouso de emergência, nós brincávamos. Não sabíamos o que tinha acontecido. Tudo o que tínhamos era um avião quebrado. Estávamos vivos. Não sabíamos que alguém havia morrido. Vimos que o Legacy estava quebrado, mas pensamos: "Tudo bem, estamos vivos!" Não tínhamos idéia de que havíamos batido num avião comercial. Imaginávamos que talvez uma aeronave tivesse explodido a cinco milhas (8km) de distância, e os escombros houvessem nos atingido. Estou profundamente, profundamente pesaroso. Na base militar, ainda estávamos céticos. Até que, com pesar, um oficial brasileiro nos contou que um Boeing 737 com civis havia desaparecido na área da colisão. A primeira reação do nosso piloto foi pedir um minuto de silêncio. Pelo menos três pessoas estavam na sala de jantar. Ficamos gratos por estar vivos, mas pensávamos: "Ei! Eu estou vivo, mas aquelas pessoas, não!" Falamos por vários minutos que não devíamos estar ali, que devíamos estar mortos.

As autoridades brasileiras tiveram uma conduta errada com a tripulação e os passageiros do Legacy?

Sim.

[Interrupção de Nancy: — Sério? Não! Eles estão no meio de uma investigação, Joe!]

Sim... (hesitante) Não as autoridades militares... Minha reclamação é pelo fato de não terem permitido que eu fizesse ligações telefônicas. Minha mulher não pôde saber o que ocorreu até aquele fim de semana. Eles não permitiram isso a mim, jornalista... Eles disseram que eu não podia usar a internet ou o telefone.

Se os pilotos forem considerados culpados, podem ser acusados de homicídio. O que acha disso?

Ah... Você está me pedindo para me envolver em especulação. Você sabe... Assassinato? Você acha? Eu não sei. Digo... Acho que seria outra grande tristeza. Mas essa investigação tem de ser precisa, honesta e conclusiva.

tectá-la. Não tenho razões para acreditar que eles estivessem escondendo algo.

Mas os pilotos do Legacy 600 tinham licença para conduzir esse tipo de aeronave?

Absolutamente, eles tinham licença. Caso contrário, seriam presos logo.

Alguns brasileiros expressaram ódio em seu blog na Internet. O senhor vem lidando com isso?

Em primeiro lugar, sinto um profundo pesar por aquelas 155 pessoas com quem encontramos por um instante no céu. Não sabíamos que havíamos sofrido uma colisão até três horas depois do desastre. A raiva? Deve haver um pouco de ódio por razões políticas.

[Interrupção de Nancy: "Você não quis dizer isso. Diga o que você acha sobre o ódio. Você não sabe sobre isso. É especulação".]

Eu entendo perfeitamente o ódio. Eu li mensagens em que as pessoas diziam que o avião fazia manobras. Se você me perguntar se o Legacy estava fazendo manobras, eu lhe respondo: Não, não e



BRASIL

# VÔO 1907

Ministro da Defesa: "Acho que no Brasil nós temos os mesmos perigos que se tem em qualquer parte do mundo"

# WALDIR REAGE

HELAYNE BOAVENTURA  
DA EQUIPE DO CORREIO

O ministro da Defesa, Waldir Pires, é um homem diplomático. Mas ontem não conseguiu esconder a irritação com declarações do jornalista do *The New York Times* Joe Sharkey, que viajava no Legacy. O avião se chocou com o Boeing da Gol. Em seu blog na internet, o jornalista disse ter "extrema preocupação" com a permanência no Brasil dos pilotos Joseph Lepore e Jan Paul Paladino, responsáveis pelo jato. Apesar de garantir que ninguém pode ser apontado ainda como culpado no episódio, Pires sugeriu que a responsabilidade pelo acidente foi do jato, que estava em uma altitude incorreta para o trajeto. Ele negou que uma mudança de plano de voo tenha sido autorizada pelas torres de controle de tráfego aéreo de Brasília (Cindacta 1) e de Manaus (Cindacta 4).

O repórter do *The New York Times* insinuou, em outra entrevista concedida ontem à rede de televisão NBC, que as autoridades iriam responsabilizar exclusivamente os pilotos do jato, Joseph Lepore e Jan Paladino. "Nós precisamos ter cuidado com as evidências coletadas pelas autoridades brasileiras sobre o acidente", disse o jornalista. Ele afirmou ainda acreditar que os pilotos do jato, que ficaram com os passaportes retidos no Brasil, correm "algum tipo de perigo".

Waldir Pires reclamou especialmente da manifestação de "preocupação" do jornalista. "Acho que no Brasil nós temos os mesmos perigos que se tem em qualquer parte do mundo", rebateu. Ele argumentou que os comentários de Sharkey são tão inconvenientes quanto se os brasileiros fizessem críticas quando ocorreram problemas na aviação americana. "Eu acho lamentável que alguém faça uma declaração dessa natureza", reagiu. "É a mesma coisa que nós chegássemos e estivéssemos conversando sobre situações de dificuldade nos EUA, em Washington ou Chicago, que já tiveram tantos períodos de dificuldade."

O ministro da Defesa também reba-

teu as afirmações de Sharkey, feitas ao programa matinal da rede de televisão americana CNN, de que o tráfego aéreo no Brasil é ruim. "Nós temos um dos padrões melhores do mundo em matéria de segurança", declarou Pires. "Nós rivalizamos com os melhores momentos da aviação civil dos EUA e da Europa."

### Mudança de rota

Sobre uma das hipóteses levantadas para o choque das aeronaves, a de mudança no plano de voo, Waldir Pires negou tal possibilidade. "Não houve nenhuma alteração no plano do voo", assegurou. Ele garantiu que estava mantida a previsão de o Boeing, que fazia rota entre Manaus e Brasília, de viajar em uma altitude de números ímpares — no caso, 37 mil pés de altura. O jato Legacy, que fazia o caminho contrário, é que deveria estar em altitude de números pares. "Como os do Norte para o Sul viajam em números ímpares, a partir de Brasília para Manaus, ele (o piloto do Legacy) deveria estar em corredor par, 36 mil pés ou 38 mil pés. Jamais em número ímpar", analisou.

O ministro preferiu não comentar um eventual pedido de prisão dos pilotos, e avisou que ambos não são apontados como culpados ou responsáveis pelo acidente. Pires lembrou que o Centro de Investigação e Prevenção da Aeronáutica ainda não terminou a apuração do caso. "Não há nenhuma culpa a ninguém a partir do centro de investigação e prevenção", argumentou.

Daniel Ferreira/CB



WALDIR PIRES FICOU INDIGNADO COM AS DECLARAÇÕES DO REPÓRTER DO THE NEW YORK TIMES

## Americanos acompanham

Quatro técnicos da Federal Aviation Administration (FAA) e da National Transportation Safety Board (NTSB), órgãos americanos que regulam a aviação e a segurança em transportes, estão no Rio de Janeiro desde terça-feira para acompanhar as investigações sobre o acidente envolvendo o avião da Gol e o jato Legacy, ocorrido há seis dias.

Os funcionários participam de reuniões com a comissão de investigação do caso, às quais também estão presentes representantes da Boeing, a fabricante da aeronave da Gol, e da Embraer, que produziu o jato utilizado pela empresa norte-americana de táxi aéreo ExcelAire Service.

Os trabalhos da comissão são desenvolvidos no Rio e também em São José dos Campos (SP), Brasília e na Serra do Cachimbo (PA), local onde o Boeing caiu, matando 155 pessoas. No Rio, o sigilo sobre os resultados dos encontros entre os integrantes do grupo é total. Também são mantidos sob segredo os passos do piloto e do co-piloto do Legacy, os norte-americanos Joseph Lepore e Jan Paul Paladino.

Na segunda-feira, foi divulgado apenas que eles prestaram depoimento à comissão de investigação. Do conteúdo do relato, ninguém sabe. Na terça, eles passaram por uma série de exames no Centro de Medicina Aeroespacial (Cemal). Os resultados dos testes não foram informados.

Ontem, havia a expectativa de que Lepore e Paladino prestassem novos esclarecimentos à comissão, na Divisão de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Mais uma vez, rigorosamente nada sobre os supostos depoimentos veio a público. Desde domingo, a caixa-preta do Legacy está sendo inspecionada por investigadores da Anac, que levaram o aparelho para ser vistoriado pela Embraer.

“NÓS RIVALIZAMOS COM OS MELHORES MOMENTOS DA AVIAÇÃO CIVIL DOS ESTADOS UNIDOS E DA EUROPA”

Waldir Pires, ministro da Defesa

## PROMOÇÃO DE PRIMEVERA NISSAN. ENTRE NO CLIMA.

### ATTACK - 2007

#### Acessórios Exclusivos Attack

- Novo motor eletrônico Turbo Diesel intercooler;
- ABS nas 4 rodas;
- Rodas de liga leve;
- Pneus All-Terrain;
- Pára-barro rígido nas 4 rodas;
- Estribos laterais;
- Rack no teto;
- Protetor de cárter off-road de alumínio;

R\$ 79.900, À VISTA OU 60X

R\$ 2.258,55 SEM ENTRADA

SUPER AVALIAÇÃO DE SEU USADO NA TROCA  
PLANTÃO SÁBADO ATÉ 17:00H E DOMINGO ATÉ 13:00H

NISSAN

Premier

SIA TRECHO 1 - Tel: 3362-4040

Foto ilustrativa. Frontier XE Attack 4x2 06/07. Financiamento em 60 meses sem entrada com taxa de 1,84% a.m. + TAC + IOF. Sujeito a aprovação de crédito. Promoção válida até 08/10/06 e limitada ao estoque.

## Um grande negócio no Lago Norte.



Um shopping center

um espaço empresarial



### Venha e prepare-se para o Natal

- 304 salas comerciais de 25 a 60m², conjuntos de salas ou andares corridos.
- Amplas estacionamentos externos e 2 subsolos de garagem com mais de 5000 vagas/dia.
- Mix de 46 lojas com as mais selecionadas opções de consumo.
- Localização privilegiada no Lago Norte a poucos minutos dos principais endereços da cidade.
- Praça de alimentação
- CINE ACADEMIA - 5 salas para cinema tipo stadium.



Localização de lojas: **DECK NORTE SHOPPING** 3468-2957  
Planejamento e vendas: **mark paulo baeta** 3225-5544

## VISÃO DO CORREIO

# Governabilidade

Nem o PT do presidente Luiz Inácio Lula da Silva nem o PSDB do ex-governador paulista Geraldo Alckmin emergiu das urnas com força suficiente para aprovar no Congresso Nacional as reformas que o país reclama. É preciso, pois, que as costuras políticas na sucessão presidencial sejam feitas para durar além do segundo turno. Arranjos meramente eleitorais podem até assegurar vitória a um ou a outro, mas comprometer a governabilidade a partir de 1º de janeiro de 2007. Especialmente se eventuais suscetibilidades deixadas pelas atuais negociações inviabilizarem a composição da maioria parlamentar pelo candidato vitorioso em 29 de outubro, seja ele quem for.

Vale lembrar: na origem da dificuldade de formação de uma base aliada sólida é que se produziu um dos maiores escândalos nacionais, com a distribuição de mensalões para a compra de votos. Agrava a situação a existência de um quadro partidário em que fidelidade é qualidade rara. Nesse ambiente proliferam arranjos feitos no varejo — um risco à democracia —, com conveniências regionais, estaduais ou mesmo pessoais se sobrepondo ao interesse nacional. Desse vício, apesar da renovação extraordinária do parlamento, a maior desde 1994, o país não se livrou.

Exemplo notório, embora longe de ser

inédito, é o do PMDB, que formará a maior bancada na Câmara dos Deputados na futura legislatura, com 89 cadeiras. No conforto de ser oposição e governo ao mesmo tempo, a legenda se divide entre Lula e Alckmin. Bom para as siglas menores. Nem tanto para as tradicionais, de sólida formação ideológica e coerência histórica. Melhor para as de aluguel, que podem encontrar aí saída para as ameaças da cláusula de barreira. Inchadas por dissidentes de distintas correntes atraídos pelo sedutor status de governista, poderão se revestir do papel de fiéis da balança. Ou seja, graças às distorções de um sistema político caduco, terão a chance de gozar de importância que o eleitor não lhes conferiu.

Certo seria que as negociações de Lula e Alckmin por apoio eleitoral se dessem em torno de projetos de governo com os quais houvesse comprometimento dos simpatizantes de cada lado. Sem propostas concretas conhecidas, o máximo permitido até aqui é supor os rumos a serem traçados por um ou outro que venha a ser eleito. Troca-se, assim, possibilidade de construção de vínculos arrojados e perenes com instituições — os partidos políticos —, por alianças efêmeras, suscetíveis a toda sorte de conveniência, enquanto se ofusca a percepção do eleitor sobre a real capacidade de governar dos candidatos. É a governabilidade relegada a plano secundário.

## SR. REDATOR

CARTAS AO SR. REDATOR DEVEM TER NO MÁXIMO 10 LINHAS E INCLUIR NOME E ENDEREÇO COMPLETO, FOTOCÓPIA DE IDENTIDADE E TELEFONE PARA CONTATO. E-MAIL: sredit@correioweb.com.br

### AO CENTRO

Não sou Alckmin nem Lula. Alckmin: 3º reinado de FHC. Lula: a ineficiência da esquerda no poder. Entretanto, votarei no Lula por achar que a história do Brasil merece. Os livros de história merecem comparar oito anos de direita com oito anos de esquerda. Provavelmente veremos que os dois governos pouco contribuíram para melhorar e desenvolver o país. Assim, teremos que buscar outras soluções, que não atribuir a culpa a um partido de direita ou a outro de esquerda. A nação está desorganizada e não sabemos para onde vamos. Não houve retaliação ao roubo da Bolívia (gás), a sociedade civil está falida, a instituição família está em desuso, o crime organizado surge como o quarto poder, as leis não valem nada, a integridade perdeu o significado. Enfim, o Brasil está à deriva. Acho que este barco merece mais quatro anos de esquerda. Quem sabe assim compense os oito anos de direita, o barco fique pelo menos ao centro e possamos pensar em nova direção.

● **Sérgio Leonardo Walber Lauriano, Asa Norte**

PT vem sofrendo, acolhidas pela maioria da imprensa, de pessoas como Antônio Carlos Magalhães, Jorge Bonhausen, Agripino Maia, Artur Virgílio, entre outros velhos conhecidos das elites e oligarquias dominantes que há séculos usam todo tipo de falcatruas eleitorais. Infelizmente a direção do partido fez coligações tenebrosas para chegar ao poder. Eu, como milhares de companheiros, fiquei estarecido, por exemplo, com a entrega da direção dos Correios ao PTB de Roberto Jefferson, do Ministério dos Transportes a um ministro do PMDB com problemas seriíssimos na sua cidade. A acomodação na direção da campanha foi estarecedora — no seu pedestal, deixou à mercê da sorte a base que sempre saiu às ruas de cabeça erguida, fazendo transformações, mostrando dignidade, esperança, cidadania. O grande Raul Seixas já dizia: o homem só usa 10% da sua cabeça animal. Vamos, pelo menos, usar 13%.

● **Dorival Alves de Oliveira, Guará**

### DESABAFO

PODE ATÉ NÃO MUDAR A SITUAÇÃO, MAS ALTERA SUA DISPOSIÇÃO.

O povo quer um bom governo. Mas, pelo resultado das eleições, precisa é de um bom remédio para a memória.

*Maria do Socorro Alves Silva — Taguatinga*

Pelo andar da carruagem, vai faltar legislação e sobrar CPI.

*Antônio Sanches de Oliveira — Vicente Pires*

Agora é só o picolé de chuchu com o zemané do lulu.

*Ricolas Mejatovic — Lago Sul*

Caro Joe Sharkey, não se preocupe com seus amigos. Não temos uma prisão como a de Quantânamo.

*Cleber Alan — Guará*

### SEM ALMOÇO

Para trabalhar nas eleições, minha esposa recebeu do TRE dois vales-refeições no valor de R\$ 5 cada um. O problema maior não foi o baixo valor, mas que nas proximidades não existia, ou não foi divulgado a ninguém, locais de recebimento desses vales. Liguei para a Ouvidoria do TRE e informaram locais de almoço executivo onde nem sequer o valor daria para tomar uma

água mineral ou um suco, quanto mais almoçar. Gostaria ainda de salientar que o mesário, o presidente e o suplente têm apenas uma hora de almoço cedida, sendo impossível pegar ônibus ou carro para se deslocar até um local mais distante. Após argumentar tudo isso à Ouvidoria, a atendente me disse que eu poderia reclamar direto ao cartório eleitoral ou mesmo denunciar à imprensa, mas que lá eles nada poderiam fazer. Diante desse descaso, solicito argumentos do conceituado Tribunal Regional Eleitoral.

● **Jorge Antonio Borges Melo, Asa Sul**

### EIXÃO

Era, sim, um lindo dia de sol. Dia de eleição também. Milhares de pessoas se deslocando para chegar ao local de votação. Movimento grande na cidade. Mas um leitor (autor da carta "Eixão", 3/10, pág. 30) ficou indignado porque não pôde desfrutar do Eixão no ensolarado domingo. Abrir a via expressa para que o trânsito fluísse melhor naquele dia especial? Desafogar as vias paralelas? Sim, fazer isso em respeito à população. Aos que usam e aos que não usam o Eixão no lazer, religiosamente, aos domingos e feriados, porque somos todos cidadãos. Abrir mão de algo que nos dá prazer em prol da coletividade é um excelente exercício de cidadania.

● **Neide Corrêa, Lago Norte**

### ERRAMOS

● "Querida agradecer a todos, aos que trabalharam pela internet, aqueles que sorriram e acenaram para mim nas ruas", escrevemos na pág. 13 da edição de ontem. Cadê a crase? O verbo agradecer exige a preposição a (quem agradece agradece a alguém). A quem? A todos, aos que trabalharam pela internet e... aqueles que sorriram e acenaram para mim. Sofisticado, não? (Dad Squarisi)



## A força do elo fraco

DAD SQUARISI // dad.squarisi@correioweb.com.br

A maior tragédia nacional? Alguns falam em corrupção. Os ralos por onde escoam o dinheiro público engordam a conta de poucos e empobrecem 185 milhões de brasileiros. Outros optam pelos juros extorsivos. O alto custo do capital freia o crescimento do país.

Não falta quem culpe a carga tributária. Beirando os 40% do PIB, o peso dos mais de 50 impostos e taxas inviabiliza o funcionamento legal das empresas. Muitas vezes se levantam contra a má qualidade da educação. Sem excelência no ensino, perdemos competitividade.

Talvez todos tenham razão. Mas a maior tragédia é maior que a soma de todas as citadas. Trata-se da exclusão social. Ninguém sabe ao certo quantos marginalizados o Brasil abriga. Desde Pedro Álvares Cabral e Mem de Sá, aprendemos a ignorar as pessoas mal-educadas, mal-nutridas, malvestidas, malcheirosas, maltudo. A regra sempre foi clara — nós cá, eles lá.

A Pesquisa por Amostra de Domicílios (PNAD), do IBGE, diz que 18,47% da população vive na pobreza. Traduzido em número de pessoas, o percentual frio mostra a cara trágica. São 42,6 milhões de brasileiros. Vale a comparação. A

Espanha tem 40,4 milhões de habitantes. A Argentina, 39,9 milhões.

Pasme: o horror de hoje é o melhor índice de todos os tempos. No período de 1993 a 1995, a proporção dos miseráveis caiu de 35,3% a 28,8%. Ficou uma década parada. Nos últimos três anos chegou à cifra atual. Três causas explicam o fenômeno. Uma: a queda da inflação. Outra: o aumento real do salário mínimo. A última: o Bolsa Família.

O desafio do próximo presidente é acelerar a redução da pobreza. A receita: manter a inflação sob controle e elevar a renda per capita. Por que não transformar o Bolsa Família em lei como é hoje o 13º salário? Assim, não ficará sujeito ao humor do governante nem servirá de palanque para nenhum candidato.

No mundo que nós admiramos, os miseráveis se transformaram em povo, os trabalhadores se tornaram classe média, e um pedaço da classe média virou elite. Aqui, o povo se tornou mais povo — mais inquieto, insistente e ameaçador. Adiar o acerto de contas pode parecer esperto. Mas é burrice. Não há sociedade mais forte que seu elo mais fraco.

### DÁ NA MESMA

Quando você sabe que o cachorro morde, protege-se e tudo acaba bem. O pior é quando lhe dizem que o cão é mansinho, você faz uma suave brincadeira e termina estreachado no dente. A comparação é grosseira, mas didática. Alckmin e Lula vão realizar um governo elitista, pragmático, voltado para os interesses do capital internacional e do crescimento econômico descontextualizado das necessidades e dos sonhos reais do povo; tudo filtrado por belo discurso. Só que com Alckmin você já sabe disso. Vai sofrer as consequências, mas não a decepção, o que dói menos, pois você não se sente enganado nem traído como agora. A esta altura, a opção pelo PSDB, em vez do PT, será um grande serviço à democracia, retomando a evolução da consciência política, os princípios éticos e a verdade. Sejamos inteligentes. Já fomos enganados demais.

● **Antonio da Costa Neto, Asa Norte**

### MILITÂNCIA

É duro ter de agüentar as acusações que o

### PAINEL DO LEITOR

Edição: 4.10.06



Fonte: Diretoria do Mercado Leitor

## CORREIO BRAZILIENSE

"Na quarta parte nova os campos ara E se mais mudo houera, lá chegar"

Canções, e, VII e 14



<b>Diretor Presidente</b> ÁLVARO TEIXEIRA DA COSTA		<b>Diretor Vice-Presidente</b> ARI CUNHA		<b>Diretor Gerente</b> EVARISTO DE OLIVEIRA	
<b>Diretor de Redação</b> Josemar Gimenez	<b>Diretor de Comercialização e Marketing</b> Paulo Cesar Marques	<b>Diretor Financeiro</b> Mauro Nakao	<b>Diretor de Tecnologia</b> Guilherme Machado	<b>Diretor Industrial</b> Oswaldo Abilio Braga	<b>Diretor de Mercado Leitor</b> Luiz Alberto Albuquerque
<b>Editora-chefe</b> Ana Dubeux		<b>Editor-executivo</b> Carlos Marcelo			
<b>Presidente do Conselho Editorial</b> Marcelo Pimentel					

**S.A. CORREIO BRAZILIENSE** — Administração, Redação e Oficinas Edifício Edson Varela, Setor de Indústrias Gráficas — Quadra 2, nº 340 — CEP 78018-900. Rede Internet: 3214.1102 — Redação: (61) 3214.1100; Fax: (61) 3214.1155 — Comercial: (61) 3214.1200; Fax: (61) 3214.1205 — Succursais: Rio de Janeiro: Rua do Livramento, 189 — Tel: (21) 253.4775; Fax: (21) 253.1262. São Paulo: Rua Funchal, 411 — 2º andar — Vila Olímpia — CEP 04551-006 — Telefone: (11) 3045-9212 REPRESENTANTES EXCLUSIVOS: Succursal — São Paulo, Rua Funchal, 411 — 1º andar sala 23. Vila Olímpia, São Paulo — SP. CEP: 04.551-060. Tel.: (11) 3045-9212; succursal.sp@ui.com.br Succursal Rio de Janeiro: Rua do Livramento, 189 — 8º andar — sala 24 — Saúde — CEP: 20.211-191 — Rio de Janeiro — RJ. Tel.: (21) 253.1262 e-mail: succursal.rj@ui.com.br Representante Minas Gerais e Espírito Santo — Super Mídia Brasil, Rua Tenente Brito Melo 1223/604 — Bairro Barro Preto, CEP: 30.180-070, Belo Horizonte — MG. Tel: (31) 3048-2310. Representante Região Sul: HEM Multimídia, Rua Saldanha Marinho, 33 Condi, 608, Bairro Menino Deus, Porto Alegre — RS, CEP: 90.160-240. Tel.: (51) 3231-6287. Representante Regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste — S4 Publicidade, Fortaleza — CE (Para os Estados de Ceará, Maranhão e Piauí) — E Comunicação e Marketing Ltda, Endereço: Andrade Furtado, 1245/301, Fortaleza — CE, CEP: 60.150-070, Tel.: (85) 234-7497; Recife — PE (Para os Estados de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte) — Grupo Caminho Representações Ltda, Endereço: Rua General, 204 C/E Fundão, Recife — PE, CEP: 52.130-070, Tel.: (81) 3444-9993; Salvador — BA (Para os Estados da Bahia, Sergipe e Alagoas) — HP Marketing e Consultoria Ltda, Endereço: Rua Dr. Antonio Monteiro, 134 — Ed. Empresarial Itaipara, Sala 210 — Itaipara, Salvador — BA, CEP: 41.815-130, Tel.: (71) 453-8571; Goiânia — Goiás (Centro Oeste) — S4 Publicidade, Rua 51, 54 — Ed. Freshops, Setor Bela Vista, Goiânia — GO, Cep: 74.823-310, Tel.: (62) 281-7608. Endereço na Internet: <http://www.correioweb.com.br>

Os serviços noticiários e fotográficos são fornecidos pelas agências FOLHA, AP, SPORT PRESS, AFP, UPI, ANSA, AIB, AE e Agência de Notícias dos Diários Associados, Meridional, Tel.: (061) 3214-1120.

**COMO ENTRAR EM CONTATO COM O CORREIO**  
 leitor: 3214-1166 / assinante: 3342-1111 / classificados: 3342-1000

**VENDA AVULSA**

Localidade	SEG/SÁB	DOM
DF/GO	RS 2,00	RS 3,00
MG/RJ/SP	RS 2,50	RS 4,00
TO/MA/CE/PI	RS 2,50	RS 4,00
RN/PB/PE	RS 2,50	RS 4,00

\* Preços válidos para o Distrito Federal e entorno. Consulte a Central de Atendimento (3342-1111) para mais informações sobre preços e entregas em outras localidades. Assinaturas com forma de pagamento em dinheiro terão valores diferenciados informamos que os classificados só circulam no DF.

**CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO — CEDOC**

Funcionamento	De segunda a sexta das 8h30 às 14h
Cedoc	e-mail: cedoc@correioweb.com.br
Núcleo de Imagem	e-mail: cedoc.imagem@correioweb.com.br
Núcleo de Texto	e-mail: cedoc.texto@correioweb.com.br

**ASSINATURAS \***

SEG a DOM	RS 297,00	180 EDIÇÕES
	RS 478,00	360 EDIÇÕES
SEG a SEX	RS 351,00	180 EDIÇÕES
	RS 691,00	360 EDIÇÕES
SEX a DOM e feriados ou SAB a SEG e feriados	RS 175,00	82 EDIÇÕES
	RS 327,00	164 EDIÇÕES
Fim de semana e feriados	RS 137,00	56 EDIÇÕES
	RS 270,00	112 EDIÇÕES

Telefone: 3214-1136  
 Telefone: 3214-1131  
 Telefone: 3214.1128



## VÔO 1907

# CONTRADIÇÕES DO REPÓRTER

Polícia está convencida que jornalista do *The New York Times* combinou depoimento e mentiu no sábado

RODRIGO CRAVEIRO  
DA EQUIPE DO CORREIO

A Polícia Civil do Mato Grosso suspeita que os sete ocupantes do Legacy 600 envolvido na colisão com o Boeing 737-800 “orquestraram” uma versão única do acidente, que matou 154 pessoas, de acordo com o último boletim divulgado ontem pela Gol Linhas Aéreas. Eles prestaram depoimentos na sede da Gerência de Repressão a Seqüestro e Investigações Especiais de Cuiabá, no último sábado. De acordo com uma fonte da Polícia Civil — que pediu anonimato —, o jornalista norte-americano Joe Sharkey foi o único entre os passageiros e tripulantes do jato executivo a depôr na condição de testemunha. “Se ele mentiu aqui, poderá ser processado”, explicou. “Ele falou uma coisa aqui e agora está falando outra.”

A reportagem apurou que as autoridades policiais envolvidas com o depoimento já admitem que o repórter do diário *The New York Times* mentiu, mesmo após jurar dizer a verdade, sob pena da lei. “O depoimento dele (Joe Sharkey) é praticamente igual ao dos outros passageiros. Parece que foi orquestrado, que todos eles combinaram de falar a mesma coisa”, acrescentou a fonte. “Com certeza, ele mentiu.” Segundo a mesma fonte, Sharkey contou à polícia nada ter visto antes ou após a colisão. “Agora, ele diz à imprensa que viu uma sombra e que os passageiros perceberam a aproximação de algo.”

Momentos antes de depôr, ainda na antessala da Diretoria da Polícia Civil, Joe Sharkey teria comentado que nunca sentira tanto medo na vida — referindo-se ao choque com o Boeing. “Eu me lembro que ele comentou ter enfrentado os 30 piores minutos de sua existência”, comentou a fonte. Diante do escrivão de polícia, o repórter alegou que não tinha percebido nada no momento da colisão. E assegurou que o piloto logo conseguiu estabilizar o Legacy 600. “Ele está se contradizendo o tempo todo”, disse.

## Especialista

Em seu depoimento, o norte-americano revelou ter algum conhecimento sobre aviação, graças a pesquisas sobre o assunto, e admitiu que está escrevendo um livro. No entanto, em duas en-

Reprodução de TV - 1/10/06



POLICIAIS DO MATO GROSSO ACREDITAM QUE PILOTOS DO LEGACY (DE CAMISETA BRANCA E O OUTRO DE BONÉ) COMBINARAM VERSÃO COM JOE SHARKEY

**“O DEPOIMENTO DELE (JOE SHARKEY) É PRATICAMENTE IGUAL AO DOS OUTROS PASSAGEIROS. PARECE QUE FOI ORQUESTRADO, QUE TODOS ELES COMBINARAM DE FALAR A MESMA COISA”**

*Um dos policiais civis que tomaram o depoimento dos viajantes do Legacy*

trevistas ao *Correio*, ele afirmou não ter nenhuma especialidade na área e chegou a se definir “ignorante sobre tecnologia de aviões”. Inexplicavelmente, foi capaz de criticar o sistema de controle de tráfego aéreo da Amazônia e contou à polícia que participou de um vôo de aceitação, durante o qual as características funcionais da aeronave Legacy 600 foram demonstradas. O jornalista também disse à imprensa que viu no altímetro da aeronave a marcação de 37 mil pés de altitude.

O repórter do *New York Times* garantiu que não houve consumo de bebidas alcoólicas no interior do jato executivo.

Em relação à colisão com o vôo 1907 da Gol, Sharkey contou ao delegado que usava fones de ouvido no momento do impacto e que, por isso, nada escutou. No entanto, ao *Correio*, o jornalista relatou que o barulho seco e alto — “Bang!” — chamou sua atenção. À polícia, não soube informar se houve tentativas dos pilotos de realizar alguma comunicação via rádio e disse que os pilotos estavam “concentrados” em suas posições logo após o acidente e que não houve pânico. Na versão dada durante a entrevista, o jornalista afirmou que “não houve qualquer contato feito pelo controle de tráfego aéreo com o Legacy”.

Arquivo Pessoal



## “Isso nunca vai acabar”

Um dia após conceder uma entrevista à reportagem, o jornalista norte-americano Joe Sharkey, 59 anos, voltou a falar por telefone com o *Correio* e fez uma reclamação: “Há uma especulação maluca sobre esse assunto”. O sobrevivente do Legacy 600 que se chocou há uma semana com um Boeing 737-800 da Gol preferiu não responder se o transponder do jato executivo comprado pela companhia ExcelAire Service estaria com defeito.

A suspeita foi levantada ontem pelo jornal *The New York Times* — onde Sharkey trabalha como repórter. Horas depois de criticar o controle de tráfego aéreo da Amazônia e afirmar que o Legacy mantinha um plano de vôo em 37 mil pés (11,2 mil metros) de altitude, o jornalista voltou a admitir ignorância em assuntos da aeronáutica. “Eu não tenho nenhuma especialidade nessa área e não posso responder a essa questão”, afirmou.

Apesar de a caixa preta do vôo 1907 da Gol comprovar que os controles de tráfego aéreo de Brasília (Cindacta 1) e de Manaus (Cindacta 4) emitiram cinco alertas de risco de colisão ao piloto Joseph Lepore, o repórter americano desmentiu a informação. “Que eu saiba, não houve qualquer contato feito pelo controle de tráfego aéreo com o Legacy”, garantiu. “Que eu saiba...” Confrontado com as especulações de que os tripulantes do jato executivo ligaram o piloto automático e, portanto, não responderam aos chamados dos controladores, Joe Sharkey bancou que os pilotos estavam dentro da cabine “durante cada minuto do vôo”.

“Ninguém entrou dentro da cabine, ninguém invadiu o cockpit”, frisou. De acordo com ele, momentos antes da colisão, os passageiros estavam de pé, no corredor. “Eu nunca entrei na cabine do avião. Fiquei no corredor, ao lado da entrada da cabine”, explicou. Questionado se mantêm algum vínculo empregatício com a ExcelAire Service, Sharkey contou que trabalhava numa reportagem para a *Business Jet Traveller*, uma revista sobre aviões de executivos. “Eu nunca havia ouvido falar sobre a ExcelAire, até eles (executivos) me convidarem a viajar no Legacy 600 de volta aos Estados Unidos”, disse. Depois do choque com o Boeing, Sharkey mudou o enfoque do artigo e escreveu sobre o acidente.

O *Correio* apurou que Sharkey estava no Brasil como *free lancer* da *Business Jet Traveller*, uma revista mensal com tiragem de 30 mil exemplares. Por telefone, de Midland Park (Nova Jersey), o editor-chefe Randall Padfield disse que o jornalista do *New York Times* trabalhava numa reportagem sobre a Embraer. Após cinco minutos de entrevista, Joe Sharkey preferiu encerrar a conversa. “Já respondi às questões e isso nunca acabará”, queixou-se. “As pessoas vão interpretar de forma errada tudo o que eu disser. Tenho de pôr um ponto final às especulações. Há muita carga política nessa questão.” (RC)

## VERSÕES DIFERENTES

### BARULHO DA COLISÃO

Em entrevista ao *Correio*, na quarta-feira, Joe Sharkey disse que ouviu o barulho da colisão entre o Legacy 600 e o Boeing 737-800. “Eu ouvi um barulho seco: ‘Bang!’ A sensação era como se duas coisas muito rápidas se chocassem. ‘Bang!’ Foi isso. ‘Bang!’ Depois disso, só o silêncio. O avião começou a perder estabilidade. Foi um barulho alto, que chamou a atenção.” No depoimento à polícia brasileira,

Sharkey afirmou que ouvia uma gravação, usando fones de ouvido. Por esse motivo, sustentou que não poderia ter escutado outro som que eventualmente tivesse ocorrido.

### CONHECIMENTO DE AVIAÇÃO

Ao *Correio*, Sharkey admitiu ser um ignorante em matéria de aviação. No entanto, disse à polícia do Mato Grosso que costuma ler bastante sobre aviação executiva e atualmente escreve um livro sobre

o assunto. Também admitiu que, no momento da colisão, não conseguiu imaginar o que poderia ter ocorrido e, por ter algum conhecimento de aviação — devido a suas pesquisas —, acreditou na possibilidade de tudo correr bem.

### EXCELAIRE

O repórter norte-americano disse ao jornal ter recebido uma oferta de carona no Legacy 600 até os Estados Unidos, e que jamais havia ouvido

falar da companhia ExcelAire Service. No entanto, em depoimento à polícia, contou ter sido convidado pela Embraer e pela ExcelAire para fazer uma matéria sobre aviação comercial no território brasileiro.

### “SOMBRA”

Sharkey afirmou ao *Correio* que um dos pilotos e um passageiro disseram ter visto uma sombra fugaz — seria um indício do Boeing 737-800. À polícia, ele omitiu a informação.



Análise realizada por avião-laboratório na área da colisão revela: controle do tráfego aéreo operava normalmente

# COMUNICAÇÃO PERFEITA

PEDRO PAULO REZENDE  
DA EQUIPE DO CORREIO

Um avião-laboratório Hawker Siddeley 800 da Força Aérea Brasileira (FAB) realizou um minucioso teste de comunicação na área da colisão entre o Embraer Legacy 600, da ExcelAire, e o Boeing 737-800 da Gol. O resultado, acompanhado por peritos da Agência Federal de Aviação dos Estados Unidos (FAA), comprovou que os equipamentos do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo 1 (Cindacta 1) operam normalmente. Os dados obtidos reforçam levantamentos feitos nos registros de outros vôos entre a tarde e a noite do dia 29 de setembro. Nenhum deles apresentou problemas. Segundo fontes da Aeronáutica, o *voice recorder* (gravador de voz) do Legacy confirma que os pilotos Joe Lepore e Jan Paladino ignoraram quatro recomendações do controle de Brasília e uma do Cindacta 4 (Manaus). Também há evidências de que mantiveram o transponder desligado, incapacitando o sistema anticisão do aparelho (TCAS).

O Legacy 600 usa o mais moderno sistema existente para evitar choques em pleno ar, o TCAS 2000. Ele tem capacidade de prever uma possível colisão a 120km de distância. Quando um transponder apresenta problemas, um equipamento reserva é acionado automaticamente. "Para falhar", disse uma alta fonte da Força Aérea, "só desligando-o manualmente". Apesar dos testes, o Programa de Modernização do Sistema Brasileiro de Tráfego Aéreo, iniciado em 1998, está atrasado.

Como parte de um contrato de cerca de US\$ 120 milhões, a Thales, fabricante original dos equipamentos, modernizou 65% dos radares do Cindacta 1. Além disso, forneceu 10 radares de aproximação em aeroportos. Como parte do projeto, transferiu tecnologia para a Omnisys, de São Paulo. O programa também incluiu a troca dos sistemas de gravação de dados e de voz — de analógicos para digitais. Por último, a Atech integrou os três Cindactas mais antigos (Brasília, Curitiba e Recife) com o Cindacta 4, parte do programa Sistema de Vigilância e Monitoramento da Amazônia (Sivam)/Sistema de Proteção de Vôo da Amazônia (Sipam). Mas o esforço principal visou os aeroportos de Congonhas e Guarulhos e as rotas entre o Distrito Federal e os estados de São Paulo e Rio de Janeiro, que concentram o maior tráfego de aeronaves. Os radares localizados entre Brasília e a Amazônia ainda aguardam revitalização.

## Sucateamento

Segundo um controlador de vôo, uma série de pequenos problemas afeta o Cindacta 1, localizado na QI 05 do Lago Sul. As telas dos radares, fones de ouvido e os microfones ainda não foram trocados. "Isso provoca distorções nas imagens e falhas de comunicação que poderiam ser resolvidos com poucos investimentos." Quando foi construído em 1970, o Cindacta 1 era uma maravilha tecnológica. Sem dinheiro, a Aeronáutica resolveu inovar. Nos outros países, os sistemas de defesa aérea e controle de vôo funcionam separadamente e sempre há duas redes de radares — civil e militar — nos pontos estratégicos do país.

No caso brasileiro, os especialistas resolveram juntar as duas tarefas. Em cada ponto há apenas um radar orientando, ao mesmo tempo, os caças da FAB e os aviões civis. Dentro dessa filosofia foram construídos três centros integrados — encarregados do espaço aéreo do Sudeste, Centro-Oeste, Sul e Nordeste — e o Sivam/Sipam. De todos, apenas o Cindacta 1 apresenta problemas. Sua rede inclui radares no Rio e Petrópolis (RJ), Santa Tereza e Vitória (ES), Salvador (BA), Belo Horizonte e Sete Lagoas (MG), Gama e Brasília (DF), São Paulo e Campinas (SP), Campo Grande (MS) e Cuiabá (MT).

Reuters/Embraer - 30/9/06



CONDIÇÕES NORMAIS: FAB REALIZOU TESTES DE COMUNICAÇÃO COM O CINDACTA PARA VERIFICAR CONDIÇÕES DE VÔO DO BOEING E DO LEGACY

## Condollezza pode ajudar pilotos

DA REDAÇÃO

Nasser Nasser/AP - 3/10/06

Os parentes das 154 vítimas do maior desastre aéreo da história da aviação brasileira ainda não puderam enterrar seus mortos. Ainda assim, o governo dos Estados Unidos decidiu entrar na briga para salvar os pilotos do Legacy 600, Joseph Lepore e Jan Paladino. Até a secretária de Estado norte-americana, Condollezza Rice, está sendo acionada indiretamente para levar os funcionários da empresa de volta aos EUA.

O presidente do Comitê de Segurança do Congresso americano, Peter King, escreveu à secretária de Estado, pedindo sua mediação. "Peço que faça o possível para esses americanos poderem voltar para casa imediatamente", escreveu King. Lepore e Paladino podem ser responsabilizados pelo acidente. Bob Sherry, proprietário da ExcelAire — compradora do Legacy 600 —, também pediu "intervenção política" para que os pilotos voltem aos Estados Unidos.

"Estamos fazendo todos os esforços", disse o empresário ao site *Newsday.com*, de Long Island, onde fica a sede da empresa "Mas sabemos que, em outro país, as coisas são um pouco mais difíceis. Se houver qualquer pessoa por lá (no Brasil) que tenha influência política ou qualquer outra forma de trazer nosso pessoal de volta, nós agradecemos."

### Reação brasileira

Enquanto isso, repercutiu mal no governo brasileiro as críticas feitas pelo jornalista Joe Sharkey — passageiro do Legacy 600 — ao sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro. O ministro da Defesa, Waldir Pires, considerou "lamentável" a declaração de que os pilo-



PRESSIONADA: A SECRETÁRIA DE ESTADO RECEBEU CARTA DE DEPUTADO PEDINDO INTERVENÇÃO

tos do jato executivo estariam correndo "algum tipo de perigo" ao sobrevoar a Amazônia. "Acho lamentável que alguém faça uma declaração dessa natureza", comentou. "No Brasil, nós temos os mesmos perigos que se tem em qualquer parte do mundo, inclusive nos Estados Unidos."

O ministro também defendeu as condições atuais da cobertura do espaço aéreo feita pelo Comando da Aeronáutica. Disse que o Brasil tem um dos melhores padrões do mundo em matéria de segurança de

aviação civil e usa aparelhos de última geração para evitar choques como esse. O ministro assegurou que não houve nenhuma alteração, por parte do centro de controle, dos planos de vôo do jato Legacy, reiterando que, de Brasília para Manaus, o jato deveria voar a 36 mil pés de altitude, enquanto o avião da Gol, que vinha da região Norte, voaria a 37 mil pés. Ele também defendeu a forma como vêm sendo conduzidas as investigações sobre o acidente. "Estão sendo feitas com isenção."

## Advogado culpa controladores

O advogado dos pilotos americanos do jato Legacy, o ex-ministro da Justiça José Carlos Dias, disse ontem que os dois nunca desligaram o transponder — mecanismo que permite identificar o avião no radar — e só desrespeitaram o plano de vôo traçado por eles mesmos por uma falha na comunicação com o controle de tráfego aéreo. O Legacy, cujo plano de vôo previa voar a 36 mil pés, chocou-se a 37 mil pés com um Boeing da Gol, há uma semana, matando 154 pessoas.

"Eles estavam seguindo o plano de vôo estritamente. Ao se aproximarem de Brasília, entraram em contato com a torre, para checar se deveriam mesmo diminuir a altitude, e não conseguiram se comunicar. Mas não quero ficar atribuindo responsabilidade a ninguém", afirmou Dias. Ele foi contratado pela empresa de táxi aéreo americana ExcelAire Service, dona do Legacy, para defender os pilotos Joseph Lepore e Jan Paul Paladino.

A afirmação de Dias foi contestada por pilotos e pela Aeronáutica, que desde o acidente já fez 12 horas de vôo na rota percorrida pelo Legacy e pelo Boeing para testar o funcionamento dos radares. "Não foi detectada falha em nenhum equipamento nosso", disse o diretor-geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, tenente-brigadeiro Paulo Roberto Vilarinho.

"Talvez ele (o piloto americano) não tenha percorrido todas as alternativas que tinha. Um controlador dá para o avião uma frequência e uma alternativa. Com certeza está gravado pelo centro de Brasília e no próprio equipamento dele. Uma caixa-preta é capaz de gravar 580 itens num segundo", disse o coronel Douglas Machado, especialista em Segurança de Vôo da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

### Dúvida

Dias não soube informar ao certo se o centro de controle com o qual os pilotos não conseguiram fazer contato era o de Brasília (Cindacta-1) ou o de Manaus (Cindacta-4). Não explicou também por que ambos não seguiram o plano de vôo. Redigido por Paladino e assinado por Lepore, ele previa o vôo a 37 mil pés de São José dos Campos a Brasília e, dali, a 36 mil pés até Manaus. "Se havia alguma dúvida, a posição do Boeing tinha de ter sido mudada", declarou o advogado.

Segundo Dias, seus clientes negam veementemente que tenham desligado o transponder ou feito qualquer manobra fora do padrão. "Eles são competentes e prudentes", garantiu. "Você acha que eles fariam alguma estripulia no ar tendo a bordo um importante jornalista do *New York Times* e diretores da Embraer? Nessas condições, tinham que ser os mais bem-comportados do mundo."

A Polícia Federal vai ouvir na próxima semana os controladores de vôo que trabalham no Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (Cindacta) em Brasília, como parte das investigações sobre o acidente. "Vou ouvir os controladores de vôo responsáveis e colher toda prova pericial já feita pela Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) e pela Aeronáutica", disse o delegado Renato Sayão.

O Ministério Público anunciou ontem que vai pedir à Justiça que renove a apreensão dos passaportes dos dois pilotos, que também deverão ser ouvidos nas investigações conduzidas pela Polícia Federal. Em reunião realizada ontem, representantes das polícias e dos ministérios públicos estadual e federal apontaram haver indícios de crime e, mas a competência para analisar o caso seria da Justiça Federal.



Pai de americano morto no Boeing, Paul Hancock pede rigor na apuração e defende cadeia aos responsáveis

# LUCIDEZ NA DOR

RODRIGO CRAVEIRO  
DA EQUIPE DO CORREIO

**A**dor de um norte-americano que perdeu o filho na tragédia do voo 1907 se traduz na voz embargada, na saudade e no desejo de justiça. Em entrevista por telefone ao *Correio*, de sua casa em Jackson, no estado do Missouri (EUA), o professor aposentado Paul Hancock, 58 anos, contou ter conversado com o filho Douglas, 35, quatro dias antes de ele embarcar no Boeing 737-800. "Doug" — como o pai costumava chamá-lo — era consultor de negócios da McKenzie Consulting e vivia no Rio de Janeiro com a mulher, Bianca, com quem era casado há seis anos.

Paul não admite uma suposta tentativa do governo norte-americano de ajudar os pilotos do Legacy 600 que colidiu com o Boeing 737-800 da Gol, no último dia 29. "A tripulação tem de permanecer retida no Brasil até o fim da investigação. Se os pilotos forem responsabilizados legalmente, autoridades brasileiras precisam fazer o que fariam com qualquer criminoso", afirmou. "Que eles fiquem na cadeia", acrescentou. O pai de Doug disse não compreender por que a mídia dos Estados Unidos tem dado pouca atenção ao caso.

De acordo com Paul, o governo brasileiro tem de controlar toda a apuração do desastre. "Eu sei que os Estados Unidos querem proteger seus cidadãos. Mas, se houve negligência, os pilotos devem ser responsabilizados", sustentou. Ele considera egoísta a atitude do jornalista norte-americano Joe Sharkey — o sobrevivente do Legacy insiste em culpar o controle do tráfego aéreo da Amazônia e diz que os pilotos Joseph Lepore e Jan Paladino são seus heróis. "Não me interessa se os pilotos são brasileiros, canadenses ou de qualquer nacionalidade. Se eles erraram, devem ser punidos", afirma o professor.

## Sem ajuda

Após afirmar que o presidente George W. Bush "meteu o nariz em muitas coisas até agora", Paul avisou que não aceitará a intervenção da Casa Branca a favor de Paladino e Lepore. "Se ele (Bush) tivesse conhecido o Doug, não ajudaria os pilotos", comentou, lembrando que o filho aguardava a cidadania brasileira. "Se forem considerados culpados, eles devem cumprir a pena no Brasil", acrescentou.

Os últimos dias têm sido intensos para a família Hancock. Às 5h30 (hora local) de sábado, Paul recebeu a notícia da queda do avião por meio da nora, Bianca. Ela lembrou que outra aeronave havia caído na floresta amazônica anos atrás e que, naquele caso, haviam sobreviventes. "Tivemos esperança, até que os militares chegaram à área e admitiram que todos poderiam ter morrido. Na tarde de sábado, entregamos nossas esperanças a Deus", admitiu. Paul fez questão de agradecer pelo "maravilhoso trabalho" do Exército brasileiro.

Ao falar do filho, as lágrimas lhe traem. Ele o definiu como um grande aluno e um escoteiro muito feliz. De acordo com Paul, Doug formou-se em engenharia pela Universidade do Missouri, concluiu dois mestrados e foi contratado pela McDonnell Douglas — fábrica de caças e aviões comprada pela Boeing. Pediu demissão por não aceitar trabalhar para uma indústria de armas de destruição em massa.

A única vítima norte-americana do voo 1907 conheceu a futura mulher na Universidade de Washington, durante um de seus mestrados. O casamento ocorreu em 10 de junho de 2000 em St. Louis (Missouri) e teve a presença em peso da família da noiva. No último contato com o pai, Doug estava radiante por retornar ao Rio para rever a mulher.

Arquivo Pessoal



PAUL HANCOCK (DE BONÉ), EM PESCARIA COM O FILHO DOUG (EM PÉ): "SE HOUVE NEGLIGÊNCIA, OS PILOTOS DEVEM SER RESPONSABILIZADOS"

## Mais pressão dos EUA

Congressistas de três regiões dos Estados Unidos procuraram diplomatas na última quinta-feira para cobrar a liberação do piloto Joseph Lepore e do co-piloto Jan Paul Paladino, responsáveis pelo Legacy que bateu em um Boeing da Gol no último dia 29, segundo o site noticioso *Newsday.com*. Depois do choque, o avião da Gol caiu na selva amazônica, matando seus 154 ocupantes.

De acordo com a reportagem, o republicano Peter King escreveu para a secretária de Estado Condoleezza Rice sobre o problema e afirmou querer "fazer tudo que for possível para ver esses americanos autorizados a voltar para casa imediatamente." Ele disse ainda que está "preocupado com a segurança" dos dois pilotos.

Considerados testemunhas-chave do caso, os dois profissionais tiveram seus passaportes apreendidos pela Polícia Federal, para evitar que saiam do país. A medida repercutiu negativamente entre os americanos. Na quarta-feira, o repórter do jornal *The New York Times* Joe Sharkey, que estava a bordo do Legacy no momento da colisão, afirmou em entrevista à rede CNN que o controle de tráfego aéreo brasileiro "é péssimo".

## Emoções

O texto publicado pelo *Newsday*, por sua vez, fala em "soltura" e afirma que a empresa dona do Legacy impediu os oficiais brasileiros de decidir apressadamente sobre o caso, "onde as emoções estão acirradas devido ao acidente".

Segundo o site, outro congressista americano, o também republicano Steve Israel, entrou em contato com o cônsul dos Estados Unidos no Brasil para discutir a situação dos pilotos. "Queremos garantir que eles estejam dando atenção à questão e que as coisas estão sendo negociadas apropriadamente", disse o chefe de gabinete de Israel, Jack Pratt.

Azad Lashkari/Reuters



CONDOLEEZZA RICE VOLTOU A RECEBER PRESSÃO EM FAVOR DOS PILOTOS DE CONGRESSISTAS

Por meio de um assessor, ainda de acordo com a reportagem do site norte-americano, o deputado republicano Gary Ackerman afirmou ter entrado em contato com o embaixador do Brasil nos Estados Unidos para pedir a liberação de Lepore e Paladino.

O *Newsday* relata que a secretária

de Estado está no Oriente Médio e não respondeu à carta de King. O porta-voz do Departamento de Estado Tom Casey afirmou que "confiscar passaportes é um procedimento padrão no Brasil" pois, se os pilotos deixarem o país e depois forem indiciados, deverá haver extradição.

## Pilotos temem voar pelo Brasil

Após o acidente com o Boeing 737-800 da Gol e a apreensão dos passaportes dos pilotos americanos do jato Legacy, outros pilotos dos Estados Unidos já estão buscando rotas alternativas que não os obriguem a sobrevoar o Brasil. A informação foi dada à BBC Brasil por Sam Meyer, presidente da divisão nova-iorquina da *Allied Pilots Association*, sindicato que reúne 12 mil pilotos da American Airlines. Meyer se referia a pilotos de jatos executivos, como o próprio Legacy, e aviões particulares, não a aviadores como ele próprio, que trabalham para grandes empresas de aviação cujas rotas são determinadas pelas próprias companhias.

"Outros pilotos têm dito que irão buscar outras rotas, que não os obriguem a passar pelo espaço aéreo brasileiro. E eu concordo com eles — ninguém vai querer ir para um lugar onde, após sofrer um acidente, você pode ir parar na cadeia e alguém jogar a chave fora", disse Meyer. De acordo com o sindicalista, o conceito de que "alguém pode ser preso por fazer o seu trabalho é odioso. Nenhum piloto começa seu dia pensando: 'Hoje vou sair para matar pessoas'".

Os dois pilotos do jato Legacy, Joe Lepore e Jan Paladino, tiveram seus passaportes apreendidos a pedido da Justiça brasileira. A promotoria que analisa o caso chegou a pedir o indiciamento dos dois aviadores por homicídio culposos, sob a acusação de que eles teriam provocado o acidente.

Meyer afirma que o procedimento americano em acidentes semelhantes é totalmente distinto do que está sendo adotado no Brasil. "Nos Estados Unidos, o órgão que fiscaliza os transportes no país promove uma investigação e você pode ser processado, mas não ir preso por acusação de homicídio culposos, o que é um exagero completo." De acordo com Meyer, a apreensão do passaporte dos dois pilotos americanos e o risco de que eles venham a enfrentar uma acusação de homicídio culposos "cria um precedente horrível".

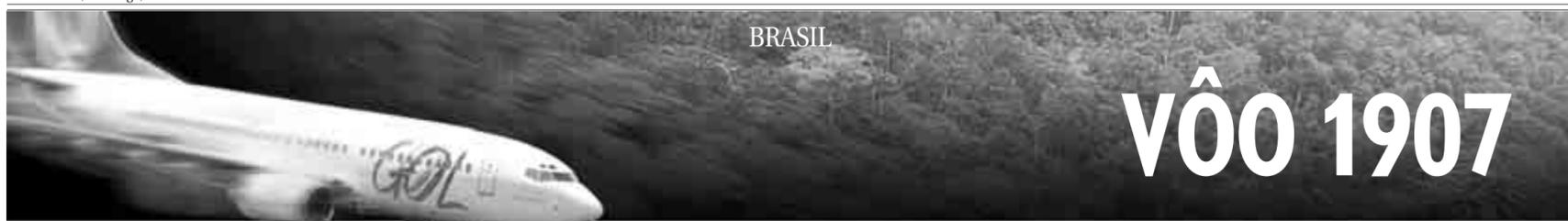
O presidente da associação conta que conhece um dos pilotos, Jan Paladino, com quem trabalhou na American Airlines, da qual este fazia parte até recentemente. O piloto da ExcelAire está, atualmente, licenciado da American Airlines. "Já voei com ele antes. E o considero um grande sujeito, um ótimo piloto e um bom profissional", disse.

Apesar disso, Meyer prefere não tecer quaisquer comentários sobre se os pilotos cometeram algum erro ou se o acidente poderia ser atribuído a uma falha dos controladores de voo brasileiro. "Não posso falar sobre isso. Caberá à investigação tirar esse tipo de conclusão", afirmou.

## Nota

A empresa ExcelAire divulgou ontem um comunicado no qual afirma que continua a dar "total cooperação às autoridades que investigam as circunstâncias e as causas da recente tragédia" e acrescentou que "tem grande interesse em ver o processo investigativo chegar à sua conclusão".

A companhia afirmou que as autoridades brasileiras conduzindo a investigação estão "procedendo de forma profissional e providenciando respostas às muitas perguntas ainda pendentes". A ExcelAire concluiu o comunicado dizendo que "especulações e acusações não contribuem para o processo de encontrar provas e não são justas com as partes envolvidas". A empresa aérea informou que durante o estágio inicial de investigação, "pretende agir com discrição e sensibilidade, em respeito às famílias das vítimas e ao processo em curso."



BRASIL

# VÔO 1907

Ministro da Defesa sobrevoa área do acidente e anuncia reforço militar na operação de resgate

# NO LOCAL DA TRAGÉDIA

Jamil Bittar/Reuters - 21006



Daniel Ferreira/CB - 4/10/06



OPERAÇÃO DE RESGATE DOS CORPOS, EM MATO GROSSO, CONTINUA. MAIS 80 HOMENS FORAM DESLOCADOS PARA A REGIÃO. O MINISTRO WALDIR PIRES ESTEVE NA BASE AÉREA DO CACHIMBO E VIU OS DESTROÇOS DO BOEING QUE CAIU HÁ 10 DIAS

**RICARDO ALLAN**  
DA EQUIPE DO CORREIO

O ministro da Defesa, Waldir Pires, sobrevoou ontem a área do acidente com o Boeing 737-800 da Gol no norte do Mato Grosso e anunciou o envio de mais 80 soldados do Exército para reforçar os trabalhos de resgate dos corpos no local. A chegada dos soldados vai elevar o contingente para algo em torno de 210 militares na área. Antes de embarcar, o ministro negou que o espaço aéreo brasileiro tenha áreas desobertas pelo sistema de controle de tráfego, como afirmou o jornalista norte-americano Joe Sharkey, passageiro do

jato executivo Legacy que colidiu com o Boeing no ar, matando 154 passageiros e tripulantes. Os jornais e a opinião pública dos Estados Unidos têm dado credibilidade às afirmações do repórter.

“Não há buracos negros no espaço aéreo brasileiro. O Brasil tem uma reputação internacional que não pode ser questionada. Tem um dos mais baixos índices de acidentes no mundo”, afirmou. Pires, que foi acompanhado pelo comandante da Aeronáutica, brigadeiro Luís Carlos Bueno, reuniu-se com os oficiais que chefiam a missão de resgate dos corpos e procura da caixa de voz da aeronave. Ele se informou sobre o andamento dos trabalhos e as dificuldades que os soldados estão encontrando.

A missão só deve terminar quando todos os corpos forem resgatados e o comando de voz do avião for localizado.

Os soldados do Exército que se juntarão ao contingente são do 1º Batalhão de Infantaria na Selva, sediado em Manaus (AM). Eles chegam hoje à Fazenda Jarina, que está sendo utilizada como base de operações das Forças Armadas no local do acidente. Segundo a nota do Exército, o envio foi necessário “tendo em vista a ampliação da área e a crescente dificuldade nos trabalhos de busca”.

**Investigação**  
Atualmente, existem cerca de 130 militares do Exército e da Aeronáutica tra-

balhando na selva e no acampamento de apoio na fazenda, tanto na busca e pré-identificação de corpos das vítimas como na procura dos destroços do avião. As partes e peças da aeronave são importantes para o inquérito que vai determinar as causas do acidente, aberto pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e pela própria Aeronáutica.

Além de a procura se dar numa área extensa de mata fechada, os soldados também têm que conviver com dificuldades como a exaustão, a alimentação precária e o ataque de abelhas selvagens. Ontem, um militar foi picado, sofreu uma forte reação alérgica e teve que ser removido de maca para a Base

Aérea do Cachimbo, no município de Novo Progresso (PA), de onde estão partindo os corpos para o Instituto Médico Legal (IML) de Brasília. Segundo informações do Exército, o soldado passa bem. Numa tentativa de diminuir o contato com as abelhas, as tropas que estão efetivamente entrando na mata tiveram os cabelos cortados muito curtos.

Ontem à noite, o Comando da Aeronáutica esperava o retorno do ministro Waldir Pires para coletar novas informações sobre o resgate na selva. A Aeronáutica tinha previsto a liberação de dois comunicados oficiais ontem mas, até o fechamento desta edição, não havia divulgado nenhum.

# Repórter não quer mais comentar colisão

**RODRIGO CRAVEIRO**  
DA EQUIPE DO CORREIO

Após a Polícia Civil de Cuiabá afirmar à reportagem que o jornalista norte-americano Joe Sharkey — um dos ocupantes do Legacy 600 — mentiu em seu depoimento há uma semana, o repórter do *The New York Times* voltou a falar ao *Correio Braziliense* e negou ter entrado em contradições. “Eu tenho sido consistente em meus relatos sobre o acidente, tanto na resposta às questões das autoridades militares e policiais como nas entrevistas à imprensa norte-americana e brasileira”, garantiu. Depois de cobrar uma investigação precisa, honesta e conclusiva, Sharkey disse que não considera apropriado comentar o inquérito policial ou emitir mais opiniões.

Luciano Inácio da Silva, titular da Delegacia de Repressão a Seqüestros e Investigações Especiais de Cuiabá e principal responsável pelo inquérito sobre a queda do Boeing 737-800, confirmou que tomou conhecimento que Sharkey tem feito declarações conflitantes com o depoimento. “O ponto-chave da questão está na revelação feita por ele, à imprensa, de que o Legacy 600 voava a 37 mil pés”, comentou. “Essa informação vai definir o nível de culpa no caso”, acrescentou.

Segundo o delegado, não há argumento que o jornalista possa utilizar para derrubar essa afirmação à mídia. “Imagine: o tempo todo ele sustentou que o avião estava a 37 mil pés, mas jamais admitiu que o aparelho viajava na contramão”, argumentou o delegado. O delegado avalia que, com base nas entrevistas concedidas por Sharkey, é possível

Arquivo Pessoal



**JOE SHARKEY NEGA QUE TENHA ENTRADO EM CONTRADIÇÃO AO DEPÔR NA POLÍCIA CIVIL**

perceber que ele está claramente protegendo a tripulação do Legacy.

### Consistência

A reportagem teve acesso ao depoimento no qual Sharkey foi ouvido na condição de testemunha. Diante do escrivão de polícia, o repórter do NYT contou que usava fone de ouvido no momento da colisão e que, por esse motivo, não poderia escutar o som do choque. No entanto, mudou sua versão depois e disse ao *Correio* que havia escutado um barulho “alto

e seco”, que chamou sua atenção. O delegado lembrou que qualquer pessoa que mente em depoimento, sob juramento, tem de arcar com as sanções previstas na lei brasileira. Silva admitiu ainda que as declarações dos sete ocupantes do Legacy 600 foram “bem uniformes”.

Sharkey tentou corrigir-se e explicou não ter ouvido o barulho de um avião se aproximando. “Eu ouvi o ‘bang’ do impacto. Eu nunca neguei ter escutado isso. O som da colisão poderia ser ouvido perfeitamente, ainda que com fones de ouvido — e eu ouvia uma entrevista, e não música alta”, alegou. O delegado Luciano Silva garantiu que o piloto Joseph Lepore contou, em depoimento, ter deixado a cabine do avião e ido ao banheiro momentos antes da colisão.

Na última quinta-feira, o jornalista norte-americano revelou ao *Correio*: “Os pilotos estavam dentro da cabine durante cada minuto do voo”. De acordo com Silva, ao retornar ao cockpit, Lepore teria encontrado o co-piloto Jan Paladino contatar com a torre de controle. O co-piloto disse à polícia que não se lembrava do código de comunicação, de três dígitos. “Paladino relatou que tentava sintonizar a frequência, quando sentiu uma espécie de choque, de onda”, explicou o policial.

Em declarações à imprensa, Sharkey afirmou que o Legacy 600 viajava a 37 mil pés e que o controle de tráfego aéreo da Amazônia é problemático. Anteontem, ele frisou à reportagem que não tem conhecimento técnico de aviação. “Eu escrevi sobre viagens de negócios, do ponto de vista de um passageiro, e não tenho especialidade técnica em aeronaves ou tecnologia de aviões”, disse.

### DEPOIMENTO À POLÍCIA

Depoimento do jornalista norte-americano Joe Sharkey à Gerência de Repressão a Seqüestros e Investigações Especiais, em Cuiabá

Data: 30 de setembro  
Nome: Joseph Michel Sharkey

*Testemunha comprometida na forma da lei e advertida das penas cominadas ao falso testemunho, prometeu dizer a verdade do que soubesse ou lhe fosse perguntado. QUE, é jornalista trabalhando para o THE NEW YORK TIMES, contudo, faz publicações para outros jornais; QUE, costuma ler bastante sobre aviação executiva e atualmente está escrevendo um livro sobre o assunto, tendo sido convidado pela EMBRAER e EXCELAIER, para fazer uma matéria sobre aviação comercial; QUE, chegou ao Brasil, na quarta-feira pela manhã onde passou a conhecer a fábrica da EMBRAER e participou também de um voo de aceitação, o qual demonstra as características funcionais da aeronave modelo LEGACY 600; QUE, na data de ontem embarcou na aeronave na cidade de SÃO JOSÉ DOS CAMPOS-SP, com escala em MANAUS e posteriormente com destino aos ESTADOS UNIDOS; QUE, no trajeto o voo transcorria dentro da normalidade até que sentiu um choque como o de uma colisão, e logo a aeronave estabilizou novamente; QUE, estava ouvindo uma gravação, utilizando fones de ouvido e por esta razão não poderia ter ouvido outro som que eventualmente tivesse ocorrido, da mesma forma não sabe informar se havia tentativas por parte dos pilotos de realizar alguma comunicação via rádio; QUE, pode afirmar que no momento do impacto olhou para a cabine de comando e observou que o piloto e o co-piloto estavam em suas posições;*

*QUE, após o impacto percebeu que os pilotos ficaram bastante concentrados, porém, não ocorreu pânico em nenhum momento do episódio; QUE, no exato instante da colisão não conseguiu imaginar o que poderia ter ocorrido e por ter algum conhecimento de aviação — devido as suas pesquisas — acreditou na possibilidade de tudo correr bem; QUE, o pouso foi tenso devido ter exigido habilidades dos pilotos por falta de maiores conhecimentos a respeito da pista de pouso; QUE, só conseguiu fazer contato com familiares e amigos algum tempo depois do pouso, já à noite, quando outras pessoas conseguiram realizar contato; QUE, não houve consumo de bebidas alcoólicas durante o voo; inquirido ao depoente se com base em sua experiência como repórter em suas pesquisas na área da aviação se teria algum outro fato que pudesse ser relatado para colaborar na presente investigação, tendo o depoente respondido negativamente e até ficou surpreso ao saber do ocorrido com o voo comercial da GOL, acreditando que parte do sucesso de estarem vivos é devido a habilidade dos pilotos da aeronave. Em tempo: o depoente acrescenta que assinará o presente termo sob reserva, considerando que não fala e consequentemente não entende a língua Portuguesa. Nada mais havendo a tratar, determinou a autoridade que se encerrasse o presente termo, que depois de lido e achado conforme segue assinado por todos.*

## VISÃO DO CORREIO

# Os custos da burocracia

**A** excessiva burocracia na administração pública brasileira se exhibe hoje como a mais grave disfunção do Estado se medida pelos efeitos devastadores que acarreta. É sobretudo perversa quando serpenteia pelas normas editadas para impor condutas e obrigações de natureza fiscal. De semelhante vertente prospera a contínua elevação dos custos do sistema produtivo, hoje sob o guante de carga tributária à beira dos 40% do Produto Interno Bruto (PIB).

Estudo do Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário (IBPT) mostra que, desde a promulgação da Constituição de 1988, os executivos federal, estaduais e municipais editaram 3,5 milhões de normas. Exemplo gritante do emaranhado de regras é o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), com 27 diferentes regulamentações no país, uma para cada unidade da Federação. Não por acaso a Confederação Nacional da Indústria (CNI) elege a burocracia como um dos 10 principais problemas a serem enfrentados no próximo mandato presidencial.

Com tantos entraves, abrir uma empresa no Brasil é tarefa para nada menos que 152 dias, quando nos Estados Unidos gastam-se quatro e na Argentina 68. Mais: as companhias nacionais dedicam 7,6% do seu

tempo administrativo à burocracia, contra uma média de 4,1% na América Latina. Estima-se que, para 55% das firmas brasileiras, só os custos operacionais tributários cheguem a 1% do faturamento anual, desviando da atividade produtiva cerca de R\$ 7,2 bilhões por ano, segundo pesquisa da Docs Inteligência Fiscal.

O preço excessivamente alto cobrado para que se cumpra a lei estimula a busca de caminhos alternativos, não raro favorecendo a corrupção e a informalidade, num flagrante desestímulo ao investimento. Sério entrave ao crescimento, a burocracia desmedida onera toda a sociedade. Para enfrentá-la, os empresários são obrigados a contratar pessoal especializado. Para fiscalizá-la, os governos, em seus três níveis, precisam fazer o mesmo.

Ainda quando não há má-fé, a complexidade das normas e leis, com — outro agravante — suas constantes mudanças, contribui para a evasão fiscal, já que fica quase impossível fechar os ralos por onde a arrecadação também escapa de forma legal. Além disso, deixa o empresariado mais exposto à ocorrência de erros, o que pode render pesadas multas. Como sempre, a conta sobra para o contribuinte. Simplificar os procedimentos é, pois, pôr fim ao caos, urgência nacional.

## SR. REDATOR

CARTAS AO SR. REDATOR DEVEM TER NO MÁXIMO 10 LINHAS E INCLUIR NOME E ENDEREÇO COMPLETO, FOTOCÓPIA DE IDENTIDADE E TELEFONE PARA CONTATO. E-MAIL: sreatat@correioweb.com.br

### VOTO CONSCIENTE

Oito anos atrás enviei um texto para o Correio cujo título era voto consciente. Era época de eleição também e eu tinha apenas 16 anos. Estava feliz em poder votar pela primeira vez, exercer o meu direito de participar do processo democrático brasileiro. Discorri sobre a importância de as pessoas votarem analisando bem o histórico dos candidatos, não se deixando levar por promessas mirabolantes e imediatistas. De lá pra cá, muita coisa mudou em minha vida. Concluí o ensino médio, entrei para a universidade, mudei de curso, trabalhei, tive a oportunidade de votar novamente, enfim, amadureci. No entanto, parece que, no Brasil, não mudou muita coisa. A nossa democracia evoluiu (se é que evoluiu) muito devagar, as pessoas continuam votando sem prestar atenção no histórico dos candidatos, em seus projetos de médio e longo prazo. O brasileiro quer resolver seu problema aqui e agora, sem perceber que, na verdade, o seu maior problema é este: o imediatismo.

● **Guilherme Matoso Macedo, Brasília**

### DESCRÉDITO

Eu queria acreditar como um menino. Eu queria poder colocar meu coração e dizer que tudo foi feito da melhor maneira possível. Eu queria acreditar. Mas depois de mensalões, cuecas corruptas e dossiês, nada nos resta para sermos otimistas quanto aos quatro anos que virão. Não importa o resultado das eleições. Reconquistar os eleitores e tornar o Brasil apto para a devida grandeza será um dos muitos esforços políticos que deverão ser feitos para que o país se transforme verdadeiramente. Resta pouco a dizer, muito a acusar e investigar e, se nesse meio tempo sobrar algum tempo, governar. Será possível governar o Brasil após estas eleições? Esperamos que os partidos não se ceguem.

● **Patrick Raymundo de Moraes, Lago Sul**

### CPI DO POVO

É... Só me resta, com muito pesar, parabenizar os sanguessugas, os mensaleiros, o sr. Collor e tantos outros ilusionistas políticos por posarem de bons moços e conseguirem novamente ser eleitos. Vou torcer para que eles, em caráter de urgência, abram uma CPI para investigar o povo brasileiro. Insanidade? Burrice? Gostinho pelo sofrimento? Não dá para entender. A luta continua, companheiros.

● **Sandra Ribeiro, Guará**

### BOM SENSO

Com relação à preferência do eleitorado mais pobre por Lula, não há de se confundir senso comum com bom senso. No final da Idade Média, quando o astrônomo Galileu defendia que a Terra girava em torno do Sol, era senso comum, da quase totalidade da humanidade, de que o Sol é que girava em torno da Terra. Na época, poucos, como Galileu, tinham o conhecimento para, com bom senso, defender a verdade. O aforismo vox populi vox Dei pressupõe um povo culto, bem informado, o que não

acontece com relação a uma grande parte do povo brasileiro, mais pobre, prejudicado pela falta de escolarização e informação.

● **Elizio Nilo Caliman, Lago Norte**

### COMPARAÇÕES

Ninguém pode negar que o povo baiano votou sabiamente nestas eleições. Foi uma grande lição de maestria política que abalou o Brasil inteiro. Ninguém poderia imaginar resultado tão surpreendente. Ninguém apostaria jamais na vitória de Jacques Wagner em primeiro turno. Apenas ingênuos sonhadores teriam coragem de pensar na queda do carlismo em plena Bahia. Todavia, o inimaginável aconteceu. Agora vamos aguardar a reeleição do presidente Lula. Vamos comparar, sim, o governo de Lula com o governo de FHC. O povo quer saber a verdade sobre as privatizações, o desmonte da máquina pública e tantas outras aberrações neoliberais.

● **Conceição Maciel, Taguatinga**

### JUSTIÇA

Se a nossa Justiça civil fosse tão rápida, atuante, abrangente, correta, moderna, boa, eficiente e respeitada quanto a nossa Justiça Eleitoral, seríamos um país de Primeiro Mundo. E todos nós, cidadãos honestos e pagadores de absurdos impostos, nos sentiríamos mais protegidos.

● **Paulo Sérgio Pecchio Gonçalves, São Paulo (SP)**

### ECOXENOFobia

Assim como no Parque da Cidade, estamos assistindo no Parque Nacional a mais um surto de ecxenofobia, com a transferência de plantas estrangeiras que dificilmente resistirão à extradição. Essas plantas deveriam ser identificadas e rotuladas com o nome e país de origem, para informação dos visitantes, e plantadas mais árvores nativas. Parece existir uma necessidade de autoafirmação dos defensores da honra do cerrado — que, apesar de tão rico, é desvalorizado até em livros escolares. Não é com intolerância que

esse objetivo será atingido.

● **José Tadeu Palmieri, Sudoeste**

### VÔO 1907

Se o acidente tivesse ocorrido nos EUA, se os 154 mortos fossem americanos e se os pilotos do Legacy não fossem americanos, certamente os pilotos estariam, neste momento, sendo torturados na prisão de Guantãmo. Alguém duvida?

● **José Humberto Alves, Taguatinga**

### VAGA PAGA

Fiquei surpreso com a continuação da reserva das melhores vagas do estacionamento próximo às entradas B e C do ParkShopping para o Valet Park. Iniciando a tradicional época das chuvas no Distrito Federal, julgo oportuno que as vagas escolhidas para esse bem pago serviço sejam mais distantes das entradas, de modo a beneficiar maior número de clientes habituais, que não desejem fazer uso do oneroso serviço. A quantas pessoas beneficia o Valet Park, em razão do prejuízo aos demais clientes?

● **João Coelho Vítola, Asa Sul**

### KACIO



## Escândalos e moralidade

RUBEM AZEVEDO LIMA

Os escândalos havidos no país nos últimos anos tornaram a corrupção e a moralidade temas obrigatórios na campanha às eleições de 2006. Tais assuntos prestaram-se a insinuações e trocas de acusações, cujas piores conseqüências atingiram o presidente Lula, candidato à reeleição.

Após o primeiro turno, veio a reação. Cientistas políticos, jornalistas e filósofos, ao analisarem vitórias e derrotas eleitorais, malsinaram as preocupações com a moralidade pública, julgada, por muitos, falsa moralidade, misto de preconceito e moralismo da classe média. É a teoria de Marx, não de Engels, praticada com tristes resultados na ex-URSS.

Quem também praticou essa teoria foi Hitler. “Eu — disse ele — livro a humanidade [...] da autoflagelação degradante e suja da visão falsa, chamada consciêncxia e moralidade”. Deu no que deu.

Moralidade é um conjunto de princípios que variam no tempo, no espaço e na cultura dos povos. Será falsa moralidade ou extemporâneo punir, no Brasil, os que se apropriam de recursos destinados à saúde pública? Entre nós, de uns

tempos para cá, tornou-se comum a compra de apoio parlamentar mediante mensalão. Na esperança de reformas e de combate a essas e outras práticas ilegais, o eleitor votou no PT, partido que, por sua moralidade na ação parlamentar, era chamado de “UDN (agremiação de centro-direita) de macacão”.

Hoje, o PT no poder, seus eleitores querem que o partido atue como atuava, quando na oposição, daí se decepcionarem com a explicação do presidente da República, segundo a qual o mensalão existe desde FHC. Lula não derrotou FHC para acabar com isso? Ao dizer o que disse, o presidente confessou-se impotente para corrigir um erro herdado ou aprovou a má prática do antecessor, o que não absolve FHC nem Lula.

Segundo o Planejamento Tributário, o país perde, por ano, para a corrupção e a ineficiência administrativa, R\$ 234,517 bilhões, o suficiente para dar água e esgoto a todas as casas no Brasil. Em metáfora homicida, Lula jurou “matar” a eleição no primeiro turno. Se “matasse” a corrupção, só ela — irrelevante, em termos de falsa moralidade —, obteria 20 vezes o custo anual do salário família para novos programas sociais.

## CORREIO BRAZILIENSE

“Na quarta parte nova os campos ara E se mais mundo houera, lá chegara”  
 Canções, e, VII e 14



<b>Diretor Presidente</b> ÁLVARO TEIXEIRA DA COSTA		<b>Diretor Vice-Presidente</b> ARI CUNHA		<b>Diretor Gerente</b> EVARISTO DE OLIVEIRA	
<b>Diretor de Redação</b> Josemar Gimenez	<b>Diretor de Comercialização e Marketing</b> Paulo Cesar Marques	<b>Diretor Financeiro</b> Mauro Nakao	<b>Diretor de Tecnologia</b> Guilherme Machado	<b>Diretor Industrial</b> Oswaldo Abilio Braga	<b>Diretor de Mercado Leitor</b> Luiz Alberto Albuquerque
<b>Editora-chefe</b> Ana Dubeux		<b>Editor-executivo</b> Carlos Marcelo			
<b>Presidente do Conselho Editorial</b> Marcelo Pimentel					

**S.A. CORREIO BRAZILIENSE** — Administração, Redação e Oficinas Edifício Edilson Varela, Setor de Indústrias Gráficas — Quadra 2, nº 340 — CEP 70610-901. Rede Internet: 3214-1102 — Redação: (61) 3214-1100; Fax: (61) 3214-1155 — Comercial: (61) 3214-1200; Fax: (61) 3214-1205 — Sucursais: Rio de Janeiro: Rua do Livramento, 189 — Tel.: (21) 253-4775; Fax: (21) 253-1262. São Paulo — Rua Funchal, 411 — 2º andar — Vila Olímpia — CEP: 04551-006. Telefone: (11) 3045-9212. REPRESENTANTES EXCLUSIVOS: Sucursal — São Paulo, Rua Funchal, 411 — 1º andar sala 23. Vila Olímpia, São Paulo — SP. CEP: 04.551-060. Tel.: (11) 3045-4921; sucursal.sp@uol.com.br. Sucursal Rio de Janeiro: Rua do Livramento, 189 — 8º andar — sala 24 — Saúde — CEP: 20.211-191 — Rio de Janeiro — RJ. Tel.: (21) 253-1262 e e-mail: sucursal.rj@uol.com.br. Representante Minas Gerais e Espírito Santo — Super Mídia Brasil, Rua Tenente Brito Melo 1223/604 — Bairro Barro Preto, CEP: 30.180-070. Belo Horizonte — MG. Tel.: (31) 3048-2310. Representante Região Sul — HEM Multimídia, Rua Saldanha Marinho, 33 Conj. 608, Bairro Menino Deus, Porto Alegre — RS. CEP: 90.160-240. Tel.: (51) 3231-6287. Representante Regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste — S4 Publicidade, Fortaleza — CE (Para os Estados de Ceará, Maranhão e Piauí) — F. Comunicação e Marketing Ltda, Euzébio de Andrade — Furtado, 1245/901, Fortaleza — CE. CEP: 60.190-070. Tel.: (85) 234-7497; Recife — PE (Para os Estados de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte) — Grupo Comunicação Representações Ltda, Euzébio de Andrade, 204 C/E Fundão, Recife — PE. CEP: 52.190-070. Tel.: (81) 3444-9993; Salvador — BA (Para os Estados da Bahia, Sergipe e Alagoas) — HPM Marketing e Consultoria Ltda, Euzébio de Andrade, 204 C/E Fundão, Recife — PE. CEP: 52.190-070. Tel.: (81) 3444-9993; Salvador — BA. CEP: 41.811-130. Tel.: (71) 453-8571; Goiânia — Goiás (Centro Oeste) — S4 Publicidade, Rua 51, 54 — Ed. Freshshop, Setor Bela Vista, Goiânia — GO, Cep: 74.823-310. Tel.: (62) 281-7608. Endereço na Internet: <http://www.correioweb.com.br>

Os serviços noticiais e fotográficos são fornecidos pelas agências FOLHA, AP, SPORT PRESS, AFP, UPI, ANSA, AIB, AE e Agência de Notícias dos Diários Associados, Meridional. Tel.: (061) 3214-1120.

**COMO ENTRAR EM CONTATO COM O CORREIO**  
 leitor: 3214-1166 / assinante: 3342-1111 / classificados: 3342-1000

VENDA AVULSA		
Localidade	SEG/SÁB	DOM
DF/GO	R\$ 2,00	R\$ 3,00
MG/RJ/SP	R\$ 2,50	R\$ 4,00
TO/MA/CE/PI	R\$ 2,50	R\$ 4,00
RN/PB/PE	R\$ 2,50	R\$ 4,00

ASSINATURAS *		
SEG a DOM	R\$ 297,00	180 EDIÇÕES
	R\$ 478,00	360 EDIÇÕES
SEG a SEX	R\$ 351,00	180 EDIÇÕES
	R\$ 691,00	360 EDIÇÕES
SEX a DOM e feriados ou SAB a SEG e feriados	R\$ 175,00	82 EDIÇÕES
	R\$ 327,00	164 EDIÇÕES
Fim de semana e feriados	R\$ 137,00	56 EDIÇÕES
	R\$ 270,00	112 EDIÇÕES

\* Preços válidos para o Distrito Federal e entorno. Consulte a Central de Atendimento (3342-1111) para mais informações sobre preços e entregas em outras localidades. Assinaturas com forma de pagamento em empenho terão valores diferenciados informamos que os Classificados só circulam no DF.

**CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO — CEDOC**  
 Funcionamento: De segunda a sexta das 8h30 às 14h  
 Cedoc: e-mail: cedoc@correioweb.com.br Telephone: 3214-1136  
 Núcleo de Imagem: e-mail: cedoc.imagem@correioweb.com.br Telephone: 3214-1131  
 Núcleo de Texto: e-mail: cedoc.texto@correioweb.com.br Telephone: 3214-1128



## VÔO 1907

# DEPOIMENTO IRRITA WALDIR

Ministro da Defesa considera declarações de comandante do Legacy levianas e não responsáveis

GUILHERME GOULART  
DA EQUIPE DO CORREIO

Edilson Rodrigues/CB

O ministro da Defesa, Waldir Pires, reagiu ontem, com irritação, às declarações dos pilotos do Legacy, Joseph Lepore e Jan Paul Paladino. O piloto confirmou, em depoimento prestado à Polícia Civil de Mato Grosso, há uma semana, que o jato executivo voava a 37 mil pés — mesma altitude do Boeing da Gol, o que provocou a colisão e levou à morte de 154 pessoas — por que foi essa autorização que recebeu das torres de controle de tráfego aéreo e que cumpria o plano de voo elaborado pela Embraer, fabricante do Legacy. Pires classificou o depoimento de Lepore como leviano e não responsável.

De acordo com o ministro, que participou ontem das últimas homenagens ao coronel-aviador Luiz Felipe Raphael dos Santos, no Cemitério Campo da Esperança, em Brasília, os tripulantes do Legacy não tinham autorização para voar a 37 mil pés, altitude das duas aeronaves no momento do choque. “Até Brasília, ele até poderia estar nas chamadas vias aéreas ímpares. Mas depois de Brasília, deveria ter voltado para as áreas pares, como é padrão em qualquer lugar do mundo”, explicou.

Waldir Pires afirmou ainda que o plano de voo do Legacy não era de responsabilidade da Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer). Mas do controle de espaço aéreo. Pires rejeitou as críticas feitas por autoridades dos Estados Unidos questionando a condução da investigação feita no Brasil. “Isso é outra coisa leviana e que devemos repudiar”, reagiu.

## Documento

O *Jornal Nacional* da TV Globo informou ontem ter conseguido acesso ao plano de voo do jatinho. O documento confirma: o Legacy deveria decolar de São José dos Campos (SP) e mantido a altitude de 37 mil pés até Brasília. Ao passar pela cidade, o avião deveria descer a 36 mil pés.



WALDIR PIRES DESMENTE LEPORE: PLANO DE VÔO NÃO ERA DE RESPONSABILIDADE DA EMBRAER

Cerca de 513 km depois de baixar a 36 mil pés, quando cruzasse a posição Teres — um ponto virtual de controle aéreo, 307km antes do local da colisão — o Legacy deveria subir para outra altitude: 38

mil pés. No momento da colisão, tanto o Boeing da Gol quanto o avião Legacy se encontravam a 37 mil pés.

Em depoimentos às autoridades brasileiras, Lepore e Paladino alegaram que

cumpriram o plano de voo. Mas a análise do documento mostra que isso não é verdade: se tivessem seguido o plano, estariam a 38 mil pés, não a 37 mil, e a colisão teria sido evitada.

Lepore e Paladino, que têm nacionalidade norte-americana, deram versões diferentes sobre o funcionamento do transponder, o equipamento responsável por informar os radares do controle de tráfego aéreo os dados sobre as condições de voo da aeronave. Lepore disse aos policiais que o transponder não estava funcionando no momento do acidente.

Ele contou ter ido ao banheiro e que, quando regressou, foi informado por Paladino que a comunicação com o Cindacta 1 havia sido interrompida. Ele disse que ouviu um barulho semelhante à batida de carro quando ocorreu a colisão com o Boeing, mas não sentiu impacto. Logo depois, um dos cinco passageiros teria ido até a cabine para contar que uma das asas do jato estava danificada. Foi quando Lepore e Paladino decidiram dar início ao procedimento para um pouso de emergência. O Legacy aterrisou na Base Aérea do Cachimbo, localizada no município de Novo Progresso (PA). Nenhum dos ocupantes ficou ferido.

A versão de Lepore, contudo, mostra diferenças do que relatou o co-piloto. Paladino disse à polícia que o transponder emitia sinais de que estava funcionando e que sentiu um forte impacto quando o jato bateu no avião da Gol. De acordo com o depoimento, “uma onda de choque” se espalhou pela aeronave.

Os passaportes de Paladino e Lepore foram apreendidos pela Polícia Federal. Ambos estão impedidos de sair do Brasil até o final das investigações e devem prestar novo depoimento à PF nos próximos dias. As causas do acidente estão sendo apuradas pela Polícia Federal e por uma comissão formada por especialistas do setor. As caixas-pretas do Boeing e do jatinho foram levadas para o Canadá, onde fica a sede da Organização de Aviação Civil Internacional. Uma parte do equipamento do Boeing ainda não foi encontrada.

## Registro dos controladores

CLARISSA LIMA

DA EQUIPE DO CORREIO

A comissão da Aeronáutica responsável por investigar as causas do acidente terá que incluir nas investigações mais um documento para análise: o registro de voz dos controladores do aeroporto de São José dos Campos (SP). Foi de lá que saiu o Legacy, o jato que colidiu com o Boeing 737-800 da Gol no norte de Manaus.

Há suspeitas de que os controladores de voo do local não tenham sido claros nos comandos dados aos pilotos do Legacy quanto à altitude que deveria ser seguida no trajeto da aeronave até Manaus. Antes de decolar, o piloto é obrigado a ter uma autorização expressa da torre de controle para voar. Neste contato com a aeronave, os controladores avisam sobre o código que vão incluir no transponder, a frequência de rádio que estará disponível para contato, a pista de decolagem e a altitude de voo.

O problema é que nesse procedimento a torre teria dito ao piloto que a viagem deveria ser percorrida a 37 mil pés. Não teria avisado que, em Brasília, o Legacy deveria baixar para 36 mil pés e seguir nesta altitude até Manaus. Este procedimento é chamado de “clearance”, é uma espécie de resumo do plano de voo.

“O piloto pode ter interpretado que este era a altitude que deveria ser mantida até Manaus. A torre teria que ter sido mais explícita e relatado todo o plano de voo”, explica um experiente piloto, que prefere não se identificar.

## Contato

Com a confirmação do plano de voo, pelos controladores, os pilotos do Legacy seguiram viagem. Logo em seguida, entraram em contato com o centro de controle de área de São Paulo e, mais adiante, falaram com os controladores de Brasília. Neste momento, eles estavam próximos a Poços de Caldas (MG). Em seguida, ficaram mudos. Após terem passado pelo DF, o sistema de controle ainda tentou fazer contatos com o avião. Em vão. A sucessão de erros terminou na colisão com o Boeing da Gol, onde estavam 154 pessoas, entre passageiros e tripulantes. Todos morreram.

O possível erro dos controladores em São José dos Campos, no entanto, não exime a culpa dos pilotos do Legacy. A bordo de qualquer aeronave, é obrigatório que se tenha o plano de voo. Além disso, regras internacionais de avião são claras em relação ao uso de rotas pares quando se percorre a direção Sul/Norte.

A comissão que investiga as causas do acidente se reunirá, pela primeira vez, esta semana. No encontro, deve ser decidido o cronograma de trabalho. O grupo tem até o final de dezembro para entregar o relatório final.

## Repórter faz defesa veemente de pilotos

RODRIGO CRAVEIRO  
DA EQUIPE DO CORREIO

O jornalista norte-americano Joe Sharkey — um dos sobreviventes do Legacy 600 que colidiu com o Boeing 737-800 da Gol — saiu em defesa dos pilotos Joseph Lepore e Jan Paul Paladino e não poupou críticas à imprensa brasileira. “Joe e Jan nada fizeram de errado”, garantiu o repórter do diário *The New York Times*, em mensagem deixada em seu blog na Internet — [www.joesharkey.com](http://www.joesharkey.com). “Eu sempre estive pronto a fazer essa aposta desde a tarde em que eles salvaram nossos tra-seiros, ao aterrissar uma aeronave com defeito na obscura base aérea da Amazônia”, escreveu. De acordo com Sharkey, as autoridades policiais do estado de Mato Grosso não querem crer que os tripulantes do jato executivo comprado pela ExcelAire junto à Embraer sejam inocentes.

“Todos os ocupantes daquele avião estavam trabalhando pesado, e não fazendo travessuras”, afirmou, antes de voltar sua munição para a mídia brasileira. “Apesar de mentiras escandalosas espalhadas por certos elementos da imprensa no Brasil — onde uma eleição presidencial se enlameia na política instável —, voamos por sobre a Amazônia de modo reto e curto”, ironizou. Segundo Sharkey, admitir que os dois pilotos desligaram o transponder para realizar manobras proibidas sem serem detectados seria o mesmo que definir, de modo preciso, a palavra “mentira”. “Eu trabalhava no *laptop*, no momento do impacto na asa, bem ao meu lado”, assegurou. “O avião voava reto e estável como uma aeronave da Continental Airlines fazendo o voo entre Nova York e Los Angeles.”

No texto divulgado na Internet, Sharkey também faz um desabafo. “Eu estou doente e cansado das mensagens de ódio e das ameaças de morte que inva-

dem minha caixa de e-mail diariamente”, confessou. “É tempo de dizer basta.” O jornalista do *NYT* contou ter recebido e-mails de ódio. “Alguns com palavras como ‘Você deve pagar pelos crimes’ e ‘Morra, Assassino’, além de outras piores”, comentou.

Sharkey também se referiu, ainda que implicitamente, a uma reportagem publicada na última sexta-feira pelo *Correio Braziliense*. Na matéria, uma fonte da polícia civil de Cuiabá revelou, com exclusividade, que os ocupantes do Legacy “orquestraram” uma única versão do acidente. “Aqueles de nós que sobrevivemos temos sido acusados — pela mídia brasileira, citando fontes policiais — de coordenar nossas histórias. Isso é um insulto sem sentido”, defendeu-se, antes de se justificar. “Parte da absurda explicação para essas acusações no Brasil está no fato de que nosso depoimento (cada um de nós foi ouvido em separado) foi bastante similar. Este é

um capítulo extraído de Kafka! É claro que dissemos a mesma história. Isso porque contamos a exata verdade”, garantiu. O jornalista, então, decidiu perder a compostura. “É insanidade — se não, uma hipocrisia ofensiva — definir a consistência na verdade como conspiração para a mentira”, acrescentou.

Para o jornalista, Joe (Lepore) e Jan (Paladino) não deveriam estar detidos no Brasil, “onde o anti-americanismo continua a soprar as chamas”. Sharkey defende que as autoridades brasileiras liberem os pilotos e usem recursos jurídicos para obrigá-los a retornar ao Brasil. “Cada dia que esses dois caras americanos corretos são mantidos sob custódia é uma desgraça”, disse. “Eu nunca os havia encontrado antes da noite anterior ao voo fatídico com o novo Legacy 600. Mas eu os conheço o suficiente, após o tempo que passamos por esta prova, para dizer o seguinte: Eu me levanto por eles”.



BRASIL

# VÔO 1907

## ENTREVISTA // OZIRES SILVA

# PODE TER HAVIDO FALHA HUMANA

Fundador da Embraer não descarta hipótese de piloto do jatinho ter desligado o transponder

RODRIGO CRAVEIRO  
DA EQUIPE DO CORREIO

**P**ara o fundador da Embraer — a empresa que fabricou o Legacy 600 envolvido na colisão com o Boeing 737-800 da Gol —, a variedade de frequências do Cindacta pode ter dificultado a comunicação do jato executivo com as torres de controle do tráfego aéreo. No entanto, Ozires Silva, 75 anos, também admite que o piloto Joseph Lepore pode ter desligado o transponder — equipamento que transmite dados sobre o voo de aeronaves e funciona como um sistema anticólisão —, talvez para mudar de rota. Em entrevista ao Correio, o aviador, ex-ministro da Infra-Estrutura e engenheiro aeronáutico disse ainda não acreditar que o equipamento do Legacy 600 estivesse avariado ao deixar a fábrica em São José dos Campos (SP).

**O Cindacta 1 teria emitido quatro alertas para o Legacy 600, o Cindacta 4 enviou outro e não houve resposta. O que pode ter ocorrido?**  
Como nenhuma informação oficial vazou, pode ser que o Legacy não estivesse com a frequência sin-

tonizada ou algo assim. Temos de levar em consideração que eram pilotos americanos, voando pela primeira vez nessa rota. O Cindacta tem várias frequências e, por vezes, essas comunicações não ocorrem numa primeira chamada. Às vezes, são necessárias até quatro chamadas. Isso é muito comum. É claro que, para saber exatamente o que aconteceu, teríamos de ver algum dos registros. Creio que o Legacy, como avião privado, não tem o registro de voz dos pilotos. Em geral, as conexões do Centro-Sul, onde há maior tráfego de aviões, são muito mais fáceis. Lá na Amazônia, às vezes o controle chama e o piloto não atende a tempo ou está numa outra frequência.

**Existe a possibilidade de erro humano? É provável que o piloto do Legacy tenha desligado o transponder?**

Não sabemos ainda. Às vezes, pode haver falha. Mas parece que quando o avião fez contato com a Base Aérea do Cachimbo, para pousar, o transponder estava funcionando. Não se pode pensar em pane do equipamento. Estamos falando de um avião novinho, que foi recebido no dia anterior. Quando o piloto recebe uma aeronave nova da fábrica, eles fa-

Fábio Motta/AE - 16/5/00



zem um verdadeiro *strip tease* no avião. É mais provável que, por alguma razão, o piloto tivesse desligado o equipamento. Eles poderiam ter feito isso para mudar de rota. Não é um procedimento normal.

**O fato de o Legacy voar a 37 mil pés — e não a 36 mil — já não seria suficiente para condenar os pilotos?**

O propósito de uma Investigação de Acidente Aeronáutica (IAA) nunca é o da punição. Os objetivos são sempre identificar por que o acidente aconteceu e dar uma contribuição para que esse desastre não ocorra nunca mais. Não cabe determinarmos, nesse momento, se houve culpa ou não. Se houver indícios de negligência, o caso passará à esfera policial.

**O jornalista norte-americano Joe Sharkey disse ao Correio que existem zonas mortas na Amazônia. Isso procede?**

Pode acontecer, sim. No seu próprio televisor da sua casa, se você não tiver TV a cabo, às vezes o sinal sai do ar. As condições eletromagnéticas sofrem influência das condições atmosféricas. De qualquer modo, a Aeronáutica brasileira fez um belíssimo traba-

lho. O país tem 8,5 milhões de quilômetros quadrados e tem uma cobertura de proteção ao voo bastante satisfatória. Se houver uma área branca ou coisa dessa natureza, pode ser por uma razão fortuita, que é muito comum ocorrer no campo da propagação eletromagnética.

**Há indícios de que o Legacy mudou de rota duas vezes e que os pilotos sabiam estar na altitude errada. Por que a tripulação agiria desse modo?**

Segundo o que foi divulgado, o piloto norte-americano tinha um plano de voo na altitude de 37 mil pés até Goiânia. De Goiânia em diante, ele tinha de baixar para 36 mil pés. Essa é uma manobra absolutamente precisa e monitorada pelo controle de área. Quando ele passou sobre Goiânia, ele deve ter entrado em contato com o centro de controle, que autorizou o prosseguimento de voo na nova aerovia. Após o piloto trocar de aerovia, devem ter dito claramente a ele para baixar para 36 mil pés. Ele deu ciência e não manteve os 36 mil pés talvez pela mesma razão que desligou o transponder.

## NYTimes: não há recall de aparelho

DA REDAÇÃO

O jornal americano *The New York Times* informou ontem em seu site que o modelo de transponder utilizado pelo jato Legacy da Embraer não será alvo do recall anunciado nos Estados Unidos. De acordo com determinação a agência que regulamenta a aviação americana — a Federal Aviation Administration (FAA) — alguns transponders fabricados pela Honeywell terão de ser reparados porque podem parar de funcionar inesperadamente, em alguns casos.

De acordo com o jornal, autoridades brasileiras disseram que o aparelho parou de funcionar no jato Legacy da Embraer momentos antes de se chocar com o Boeing da Gol, há 12 dias, provocando a morte de 154 pessoas, e voltou a funcionar depois disso. Uma revisão, no entanto, mostrou que o modelo usado no Legacy não faz parte desse recall, afirmou ontem um porta-voz da Honeywell, Bill Reavis, citado pelo site do jornal americano, um dos mais influentes de todo o mundo.

Reavis acrescentou que a Honeywell estava ciente do problema com alguns de seus transponders pouco antes de a FAA ter anunciado a determinação de fazer o recall, e alertou seus clientes para que instalassem um software para consertá-lo.

No sábado, a ExcelAire Service

Inc., companhia de vôos charter de Long Island que adquiriu o Legacy da Embraer, anunciou que acreditava que o transponder do jato seria coberto pelo recall. O transponder é um aparelho eletrônico que transmite a identidade e a altitude do avião e é fundamental para o funcionamento dos sistemas de alerta anticólisão.

Segundo a edição do Correio de domingo, pelo menos dois modelos de aeronaves da empresa brasileira utilizam transponders sujeitos a falhas fabricados pela Honeywell: o Embraer RJ 145 e o Embraer RJ 135. O defeito foi detectado pela Eurocontrol, órgão responsável pelo controle de tráfego aéreo na Europa, que apontou uma deficiência nos modelos de transponder RCZ-83 e RCZ Primus II. As duas unidades funcionam incorretamente, entrando no modo *stand by*, se a tripulação da aeronave leva mais de cinco segundos usando o botão giratório do aparelho para mudar o código de controle.

Mesmo que o defeito tivesse ocorrido no Legacy, o fato é que os pilotos não seguiram o plano de voo estabelecido ainda em São José dos Campos, sede da Embraer, que previa voo a 37 mil pés na rota para Brasília e, a partir daí, uma nova altitude: 36 mil pés. Quando as duas aeronaves se chocaram, o Legacy voava a 37 mil pés — o que não estava no plano de voo.

Incrível.

VOCÊ PODE

SUBIR NA VIDA SEM TER QUE

SUBIR NUMA

PASSARELA.

NEM TODO MUNDO VAI

SER ASTRO DE ROCK.

FAÇA IESB.

Tel. 3340 3747  
Inscrições até 29/10  
no Pátio Brasil,  
Conjunto Nacional,  
IESB (613 Sul ou 609  
Norte) e www.iesb.br

4 CURSOS DO IESB ENTRE OS MELHORES DO PAÍS NO GUIA DO ESTUDANTE:  
Turismo | Jornalismo | Publicidade e Propaganda | Comunicação Institucional e Relações Públicas  
Administração | Pedagogia | Ciência da Educação | Ciências Jurídicas | Comunicação Social | Engenharia | Psicologia | Relações Internacionais | Turismo | Secretariado Executivo

Prepare-se com quem entende de formação superior. Só assim os holofotes do mercado de trabalho ficarão voltados para você.



Fotos: Monique Renne/Especial para o CB - 9/10/06

● Limpeza de pele, ôlurô, massagens... tudo exclusivo para eles. Infiltramos dois repórteres num spa masculino para mostrar como os homens se comportam lá dentro

# UM DIA DE BARI

[ CADIJA TISSIANI E JOÃO RAFAEL TORRES // Da equipe do Correio ]

Era por volta de 14h quando chega um engravatado. Um homem alto, na faixa dos 30 anos, com aparente constrangimento, pergunta se pode almoçar. Poderia ter escolhido um dos inúmeros restaurantes da Asa Sul, mas foi cair bem ali, num spa masculino. Meira atração pelo cardápio? Improvável. Senta, come sem dar um pio e começa a revelar suas verdadeiras intenções. Elege uma recepcionista — Passa a falar somente com ela daí por diante — e pergunta se pode cortar o cabelo. A moça acha estranho, afinal aquele cabelo não precisa de um corte, mas, sorridente, o encaminha para o cabeleleiro (barbeiro, se ele preferir o termo), localizado no terceiro piso do spa. Pronto: mais um homem se entrega aos prazeres da vaidade, e a tal metrosexualidade conquista novo adepto.

O rapaz da cena descrita é apenas um nas dezenas de homens que procuram diariamente um centro de estética masculino, inaugurado há menos de um mês na W3 Sul. Na maioria das vezes, o ritual é muito parecido. Como se estivessem prestes a cometer um delito, eles chegam desconfiados, com voz baixa, aquela sensação incômoda de não saber o que fazer com as mãos. Convidados a entrar, logo se entusiasmam com o que vêem e entregam os pontos. Buscam relaxamento e, de quebra, uma incrementada no visual.

Já sentado na cadeira para o corte de cabelo, o cliente começa a se relaxar. Conta que tem 32 anos, que é executivo de uma empresa e que a concorrência tem consumido seu juízo. “Estou muito novo para me desgastar tanto. Resolvi investir um pouco em mim”, diz, em tom de sábado. Durante o corte de cabelo, aproveitou para saber quais processos de relaxamento poderia usufruir: “Pode ser qualquer um, desde que



## CRÔNICA DA

# REVISTA

[ POR MARIA PAULA/maria-paula@correioweb.com.br ]

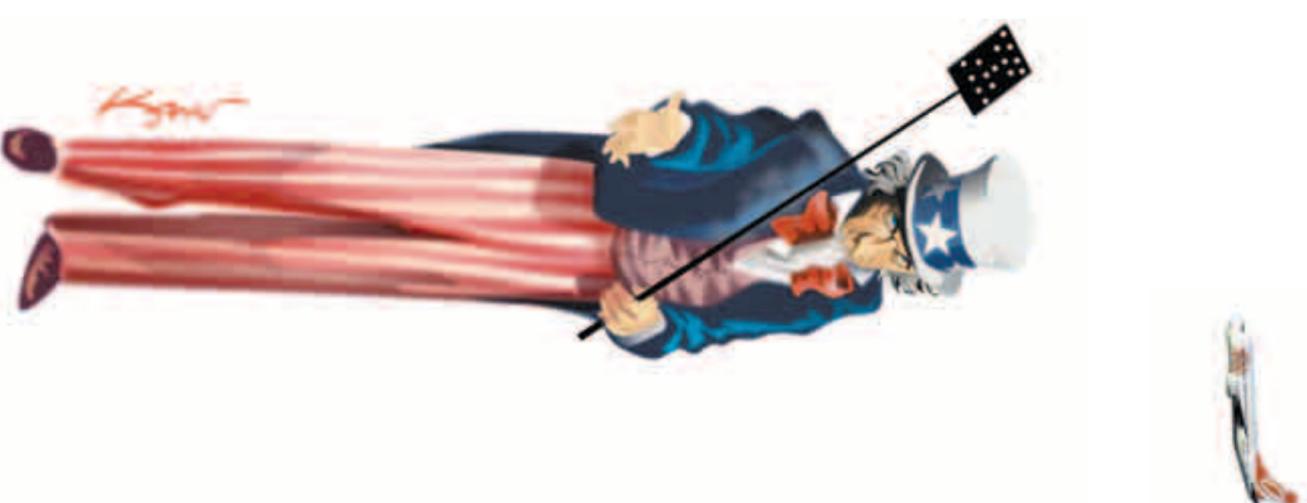
# BABEL

O terrível acidente de avião ocorrido na semana passada deixou em meu peito uma sensação de dor misturada com indignação. As cenas dos destroços em selva fechada, os guerreiros indígenas prestando apoio nas buscas dos corpos que ainda estão desaparecidos na mata, os relatos das famílias das vítimas... É tristeza que não acaba mais e, no entanto, manifestações de apoio aos pilotos americanos pipocaram em blogs na América do Norte! Exigiam que os dois pilotos do Legacy — que, ao que tudo indica, foram responsáveis pela tragédia — fossem libertados para voltar pra casa o mais breve possível!!!

O jornalista do *The New York Times* Joe Sharkey, um dos passageiros do Legacy, criticou em seu site a opinião pública e as autoridades brasileiras, o que resultou em uma enxurrada de protestos, que acabaram por obrigá-lo a tirar do site todos os seus comentários, nos quais insinuava que somos um país de terceiro mundo e, como tal, muito desorganizados... Como se organização fosse o suficiente para evitar tragédias. Na última quarta-feira, um pequeno avião chcou-se contra um prédio residencial em Manhattan (Nova York). No momento em que fechamos esta edição, não havia informações sobre as causas do acidente e tínhamos notícia de dois mortos. Independentemente do que revelarem as investigações, a nossa postura, estou certa, será a de solidariedade ao povo americano. Muito embora o acidente entre o Boeing e o Legacy, no Brasil, tenha revelado que a contrapartida, ao menos das autoridades, é bem diferente.

Imagino o tipo de repercussão que teria um caso como esse se as nacionalidades fossem invertidas. Se um aviãozinho pilotado por brasileiros saísse da altitude indicada em seu plano de voo e, após várias tentativas de contato da torre de controle da capital dos EUA, acabasse por bater e abater um avião lotado de passageiros *winkes* em pleno espaço aéreo americano... Não sei o que poderia acontecer, talvez até acabar em guerra! No mínimo, iam querer mandar os responsáveis pelo “ataque” para a prisão de Guantânamo ou coisa parecida!

No filme *Babel*, do diretor mexicano Alejandro González Iñárritu, duas crianças marroquinas estão manejando um rifle que o pai lhes entregou para tomar conta da criação de cabras da família, quando uma delas faz um disparo que atinge um ônibus de excursão, ferindo uma turista americana. A maneieta com que é tratado o caso pelo serviço de inteligência americana assusta pela violência: imediatamente o acidente é tomado como um ataque terrorista e, a partir daí, a vida dessa família marroquina é destruída sem piedade! O filme é dos melhores que vi nos últimos tempos e levantou uma questão que me veio de novo à cabeça com o desastre aéreo. Serão os americanos os únicos respeitados como cidadãos de fato em todo o planeta?



# ENTREVISTA // ARTHUR BALLEEN

## “Quanto à altitude, houve erro”

RENATA MARIZ  
DA EQUIPE DO CORREIO

**P**arte da estratégia montada pelo advogado norte-americano Arthur Ballen, que vai representar parentes de pelo menos quatro vítimas do acidente com o avião da Gol, que deixou 154 mortos no dia 29 de setembro, será anunciada hoje em Manaus (AM). Em entrevista ao **Correio**, ele adiantou que irá acionar a Justiça dos Estados Unidos nos próximos dias. Mas, diferentemente de outros escritórios que atuam no caso processando duas ou mais empresas, Ballen quer concentrar sua atenção na firma de táxi-aéreo ExcelAire Services, dona do jato Legacy, que colidiu com o Boeing provocando a queda da aeronave.

Ballen explicou que uma ação contra outras empresas, como a Honeywell (fabricante do sistema anticolisão do Legacy que teria falhado), seria precipitada. No entanto, o advogado do escritório Speiser Krause não descarta a possibilidade, conforme o desenrolar das investigações, de colocar no banco dos réus mais envolvidos, inclusive a Gol. “Por ter ações na bolsa de valores norte-americana, a companhia pode ser acionada”, explica. Para ele, no entanto, os indícios recaem até agora unicamente sobre a ExcelAire. “Os pilotos do Legacy sabiam que estavam numa altitude equivocada”, garante. Associado ao escritório

brasiliense Barreto, Emery e Leal Advogados nesse caso da Gol, Ballen chegou ao Brasil na semana passada indicado por parentes de vítimas do acidente da TAM, ocorrido em 1996, que contrataram seus serviços à época.

Quem será acionado na Justiça dos Estados Unidos e quando? Demandaremos exclusivamente a ExcelAire Services, dona do jato Legacy. Essa empresa tem um seguro muito vultoso e ações na Bolsa de Valores. Além disso, não vemos evidências, até o momento, para acionar outras empresas, como Boeing, fabricante do avião utilizado pela Gol, Honeywell, que produz o sistema anticolisão, ou mesmo o governo brasileiro, por uma falha do controle de tráfego aéreo. Pretendemos ajuizar a ação nos próximos dias, na Corte de Manhattan, em Nova York.

A Gol pode ser processada nos Estados Unidos? Qual a vantagem disso? Sim. Por ter ações na bolsa de valores norte-americana, a companhia pode ser acionada. A vantagem é que se as famílias processam a empresa no Brasil, receberão pouco dinheiro. Nos Estados Unidos, o valor é muito maior. Sabemos que, no caso em questão, os aviões se aproximaram, e os dois pilotos, tanto o do Legacy quanto o da Gol, podem se perceber, avistar um ao outro. É responsabilidade do

Adauto Cruz/CB - 9/11/06



piloto ver o que se passa à sua frente e, numa situação de emergência, desviar para a direita. É a regra internacional. Não queremos nos apressar, até o momento não há nada que evidencie culpa por parte da Gol, mas acreditamos que um dos dois aviões estava em piloto automático, não sabemos qual. Às vezes, os pilotos se distraem, tomam café, comem um sanduíche, enquanto deveriam ficar atentos.

Quais evidências de culpa recaem contra a Legacy para justificar o processo nos Estados Unidos? Há a hipótese de que os pilotos

do jato da ExcelAire não teriam conectado o transponder. Pode haver defeito, não sabemos ainda. Mas quanto à altitude, houve um erro. Todo avião tem que percorrer rotas pares ou ímpares, dependendo do sentido do voo. Até aqui eles estavam a 37 mil metros. Mas tinham, e isso está no plano de voo, que baixar para 36 mil pés. Voando ao Norte, não poderiam usar uma rota ímpar.

Mas eles tinham consciência disso? Sim. Essa informação pode ser confirmada nos relatos do jornalista do *New York Times* (Joe Sharkey), que estava a bordo e afir-

mou que o avião voava a 37 mil pés. Esse relato do jornalista comprova que os pilotos sabiam, sim, onde estavam. O dever dos pilotos era perguntar aos controladores de tráfego aéreo a que altura estavam. Pois sabiam, ou deveriam saber, que estavam numa altitude equivocada.

As investigações apontam uma possível falha do controle nas instruções dadas aos pilotos... O fato é que o jato Legacy, indo pelo sentido Norte, numa altitude ímpar, ia na contramão. Mesmo que na torre ficasse decidido que o voo vai a 37 mil pés, isso não significa que você não pode mudar de altitude. É o mesmo que estar numa rodovia movimentada e alguém mandar você entrar na contramão. Você não deve ir, porque tem a consciência de que há a possibilidade de um acidente.

Qual o valor das indenizações em casos como esse? Para uma família que já defendemos nesse caso da Gol, pediremos US\$ 6 milhões de reparação. Em relação às outras famílias, o valor tem variado de US\$ 2 milhões a US\$ 3 milhões. São muitos fatores que determinam o valor da indenização, tais como idade, se a pessoa tinha filhos, se era casada, quanto recebia de remuneração e qual era a projeção de sua renda ao longo da vida, entre outras questões.

Em quanto tempo os casos devem ser resolvidos na Justiça dos Estados Unidos? Depende se o desfecho se dará com um acordo ou se o caso vai a júri. Nosso escritório pretende fazer acordos extra-judiciais em 150 dias. Se chegarmos a ir à Corte, o término pode levar cerca de 18 meses. Pela experiência da TAM, em casos que acompanhamos, vimos que no Brasil processos desse tipo podem levar 15 anos.

Há alguma razão especial para ajuizar a ação em Nova York? Ingressaremos em Manhattan, Nova York, porque é uma cidade multicultural, com pessoas que falam línguas diferentes, de formações diversas. Teremos um júri formado por 12 pessoas com esse perfil. Essas pessoas tendem a se identificar com a dor das famílias brasileiras e não com as empresas comerciais.

A falta de acesso às investigações, que correm sob sigilo da Aeronáutica, atrapalha a atuação dos advogados? Não. Nós não esperamos informações oficiais. Podemos ficar anos esperando esses dados. Temos, por exemplo, o relato do jornalista do *New York Times*. Alegaremos que a ExcelAire estava voando numa altitude equivocada. Quando tivermos informações adicionais, demandaremos outros envolvidos, se for o caso.

## Agora, toda a família dá adeus ao telefone fixo.

Depois do TIM Casa, chegaram os **Planos TIM Família**

**Tarifa zero entre toda a família**  
Com os PLANOS TIM FAMÍLIA, toda a família fala com tarifa zero entre si. Clientes TIM Família Pré também têm este benefício.

**Mais barato que o telefone fixo**  
Com o TIM CASA, usar o seu TIM para ligações locais fica mais barato que usar o telefone fixo.

**Planos TIM Família + TIM Casa**  
Na TIM, você e sua família aproveitam todas as vantagens do celular, gastando menos do que no telefone fixo. É uma revolução na telefonia. Participe.

Ligue 0800 741 41 41, acesse [www.tim.com.br](http://www.tim.com.br), vá até uma loja ou pegue um folheto explicativo.



**Viver sem fronteiras Use a nossa tecnologia para viver melhor.**

“Mais barato”: valor do “pacote” TIM Casa comparado ao valor médio das assinaturas mensais cobradas pelas concessionárias fixas, no plano básico residencial, nas áreas I, II e III, que é de R\$ 40,33 (quarenta reais e trinta e três centavos) em média. Tarifa zero no Plano TIM Família: promoção válida até 15/11/2007. Cada acesso possui limite de 250 minutos mensais de ligações locais para demais acessos do mesmo grupo vinculados ao plano. TIM Casa – Cliente pré-pago: R\$ 19,90 deverão ser provenientes de créditos de recarga válidos e ativos não promocionais. Cliente pós-pago: o primeiro “pacote” de 200 minutos terá validade de 29 dias; os demais serão válidos durante 30 dias. Para utilizar os minutos do “pacote”, os clientes Conta Fixa deverão ter saldo válido de recarga ou de franquia. Clientes pré e pós-pagos: os minutos dos pacotes só serão utilizados se o cliente estiver no local escolhido por ele como TIM Casa. Até 31 de março de 2007, os minutos do “pacote” TIM Casa poderão ser utilizados em ligações locais para fixos, originadas de qualquer lugar da área de registro do cliente. Outras informações, acesse [www.tim.com.br](http://www.tim.com.br) ou ligue +144.

“ EM NENHUM MOMENTO HOUVE UM DIÁLOGO PARA QUE A ALTITUDE DO LEGACY FOSSE MANTIDA ”  
Waldir Pires, ministro da Defesa

154 foi o total de passageiros e tripulantes do Boeing da Gol que morreram na queda do avião

## TRAGÉDIA NO AR

Correio obteve transcrição do diálogo entre Cindacta e pilotos do jato. Não houve pedido do avião para manter altitude de 37 mil pés a partir de Brasília. Mas a torre solicitou que transponder fosse acionado

# Contato com o Legacy

MARIANA MAZZA, PEDRO PAULO REZENDE E RODRIGO CRAVEIRO  
DA EQUIPE DO CORREIO

Os pilotos Joe Lepore e Jan Paladino, comandantes do Embraer Legacy 600 da ExcellAire, que se chocou com o voo 1907 da Gol, no final da tarde de 29 de setembro, não pediram autorização para manter o voo a 37 mil pés. Sete minutos antes de chegarem à área de Brasília, tiveram o seguinte diálogo, em inglês, com a torre:

— Aqui é o Legacy N600XL no nível 370 (37 mil pés). Boa tarde.

— Controle de Brasília respondendo. Favor apertar botão de Id (botão do transponder que acena a identificação da aeronave). Confirmando identidade N600XL. Você agora está sob controle radar. Boa viagem.

Foi a última comunicação direta entre o controle de tráfego aéreo brasileiro e o Legacy, que só retomou contato por rádio depois do acidente. O sinal do transpon-

der sumiu da tela. Depois de seis tentativas de restabelecer diálogo, o Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (Cindacta 1) emitiu pedido aos aviões que estavam nas proximidades do local do acidente:

— N600XL ligue seu transponder. Se houver algum avião nas redondezas que tenha escutado este sinal, retransmita para o N600XL.

Pelas normas internacionais de tráfego aéreo, cabe ao piloto pedir a mudança no nível de voo previsto no plano estabelecido no ponto de partida. No documento preparado pela equipe da Embraer, o avião deveria voar a 37 mil pés de São José dos Campos a Brasília. Da capital federal ao ponto Teres, a 400km do local do acidente, deveria baixar para 36 mil pés. Do ponto, subiria para 38 mil pés até as proximidades de Manaus.

### Erro no radar

O teor das comunicações entre o Legacy e a torre é confirmado pelo ministro da Defesa, Waldir

Beto Barata/AE - 4/10/06



ASA QUEBRADA DO JATO EXECUTIVO: PILOTO DO AVIÃO MANTEVE ALTITUDE DE 37 MIL PÉS, IGNORANDO PLANO DE VÔO

Pires. “Em nenhum momento houve um diálogo para que a altitude do Legacy fosse mantida. Há um descumprimento absoluto do plano de voo e não

há interpretação possível alguma, porque não há nenhum diálogo nesse sentido”, disse o ministro, ontem.

Waldir Pires também revelou que os registros do Cindacta 1, que controla o tráfego aéreo em Brasília, sinalizavam que o jato estaria a 36 mil pés na passagem pela capital. Porém, longe de isentar os pilotos do Legacy, essa gravação do radar mostra apenas que pode ter havido uma confusão no posicionamento da aeronave, que na verdade estaria voando a 37 mil pés, altitude onde houve a colisão. O responsável pela “ilusão de ótica” dos radares seria o fato de o transponder ter sido desligado pelos comandantes do jato.

“Foi muito azar”, comentou uma alta fonte da Aeronáutica. “A indicação de altitude sem o transponder não é precisa. No radar do Cindacta 1, o Legacy estava a exatos 36 mil pés. Não eram 35.500 nem 35 mil. O controle achava que o avião estava mantendo o nível previsto no plano preparado em São José dos Campos. Na verdade, estava a 37 mil pés e caminhava para o desastre.”

Quando um piloto perde o contato com a torre, o procedimento padrão é seguir à risca o plano de voo. Por isso, quando o radar detectou a altitude a 36 mil pés, o Cindacta 1 continuou tentando fazer contato com o jato para confirmar a posição, mas não achou

que o Boeing da Gol, que vinha em sentido contrário a 37 mil pés, corria risco. Por isso, o avião comercial não foi contatado.

Cauteloso, o ministro evitou emitir qualquer declaração que colocasse culpa nos pilotos norte-americanos ou nos controladores de voo. “Eu não tenho nenhuma competência para atribuir culpas”, disse. “Se eu falo em negligência, eu me antecipo a uma investigação que ainda está em andamento.” Na opinião do Pires, as coisas começarão a ficar mais claras hoje, quando chegam ao Brasil o grupo de técnicos que acompanharam a leitura das caixas pretas do Legacy no Canadá.

Sem o transponder, os centros de controle dependem dos radares primários, que marcam apenas a distância. A medição da altura aproximada do avião sofre um erro médio de 1.500 pés. Momentos antes de passar por Brasília, os instrumentos do Cindacta 1 pararam de registrar as informações do transponder do Legacy. Por isso, o recurso do radar primário foi utilizado até o momento em que os radares perderam completamente o posicionamento do jato, a cerca de 400km do local da colisão com o Boeing da Gol. O ministro confirmou que, logo após a batida, o transponder do Legacy voltou a emitir sinais para os radares de acordo com os registros do Cindacta. Isso levou a Força Aérea Brasileira a desconfiar que o desligamento foi intencional e não gerado por falha.

MATAKLI PRODUTORA apresenta:

**Juan Formell y Los Van Van**

Turnê de lançamento do 1º Festival de Música e Cultura Latino-americana - outubro de 2007  
www.poptatino.com.br

Pop Latino

**Brasília**  
Dia 28 de outubro, às 22:00 hs,  
na Academia Music Hall - Acad. de Tênis

**INGRESSOS À VENDA**  
DISCOTECA 2001 - Tel.: (61) 3248-2409  
CARIBEÑO - Tel.: (61) 3345-0102 / 3244-0027  
Informações: (61) 3234-2050 / 3242-4641  
CENSURA 16 ANOS

São Paulo Dia 01 de novembro Rio de Janeiro Dia 23 de outubro

apoia: CARIBEÑO

www.matakli.com

Sebastião Moreira/AE



ÍNDIOS CAIAPÓS ENTREGARAM ONTEM OBJETOS PESSOAIS DOS PASSAGEIROS

## MPF entra na investigação

O Ministério Público Federal (MPF) instaurou procedimento administrativo para investigar possíveis irregularidades no tráfego aéreo na região em que ocorreu o acidente com o Boeing da Gol e o jato Legacy, da Embraer, no último dia 29, no norte de Mato Grosso. A decisão do procurador-chefe da Procuradoria da República, Gustavo Nogami, foi tomada após a coleta de informações da Comissão de Acidentes Aéreos, da Agência Nacional de Aviação Civil e da Polícia Civil, que apuram as causas do acidente. “Queremos descobrir se há falhas no controle do espaço aéreo para que medidas sejam tomadas”, explicou.

O procurador esclareceu que a medida não resultou das críticas do jornalista americano Joe Sharkey, que estava no Legacy. Em seu blog, entrevistas e reportagens, Sharkey levanta suspeitas sobre a eficiência do controle do espaço aéreo na Amazônia. “O que existe é um histórico de acidentes naquela região e que precisa ser esclarecido”, comentou.

Ele esclareceu que o seu pedido é apenas para averiguar as condições reais do tráfego aéreo. As responsabilidades sobre as causas do acidente devem ser esclarecidas em inquérito das polícias Civil e Federal. “Não apuro responsabilidade.”

## Despedida na capital

RENATA MARIZ

DA EQUIPE DO CORREIO

Dos últimos quatro corpos liberados pelo Instituto Médico Legal, na noite de segunda-feira, um deles foi velado em Brasília ontem. A cerimônia fúnebre de Gilson Iglesias Azere-do, de 46 anos, foi realizada na capela 6 do Cemitério Campo da Esperança. Cerca de 60 pessoas estiveram presentes no velório, entre familiares e colegas do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, onde Gilson trabalhava. Ele estava voltando de Manaus a serviço quando pegou o voo 1907 no último dia 29. O corpo de Gilson será cremado hoje.

Ex-inquilina de Gilson e amiga da família, Auristela Meideiros lamentou a morte de uma pessoa “tão humana”. “Lá no prédio que eu morava, todos comentavam como ele era

bondoso, preocupado com os outros. Porteiros, serventes, todo mundo gostava muito dele”, diz Auristela. “Ter encontrado o corpo dá um alívio para a família”, consola-se. Gilson era casado e não tinha filhos.

As buscas continuaram ontem no local do acidente, mas as equipes não encontraram pistas dos dois corpos que ainda faltam ser resgatados. Os militares da Força Aérea Brasileira (FAB) também não localizaram o cilindro de voz com os registros das conversas dos pilotos antes da tragédia.

Na selva, os trabalhos estão sendo feitos com uma equipe de 390 pessoas, entre militares da FAB, do Exército e dos Bombeiros, que ficam na região de Cachimbo, na Fazenda Jarinã e no local da queda do avião. Índios jurunas e caiapós encontraram ontem objetos dos passageiros.

## VÔO 1907

Oficial que acompanhou vistoria de equipamento do jato por organização internacional desembarca em São Paulo com a transcrição dos diálogos do Legacy. Comissão de investigação se reúne na próxima semana

# Segredo das caixas-pretas no país

MARIANA MAZZA  
DA EQUIPE DO CORREIO

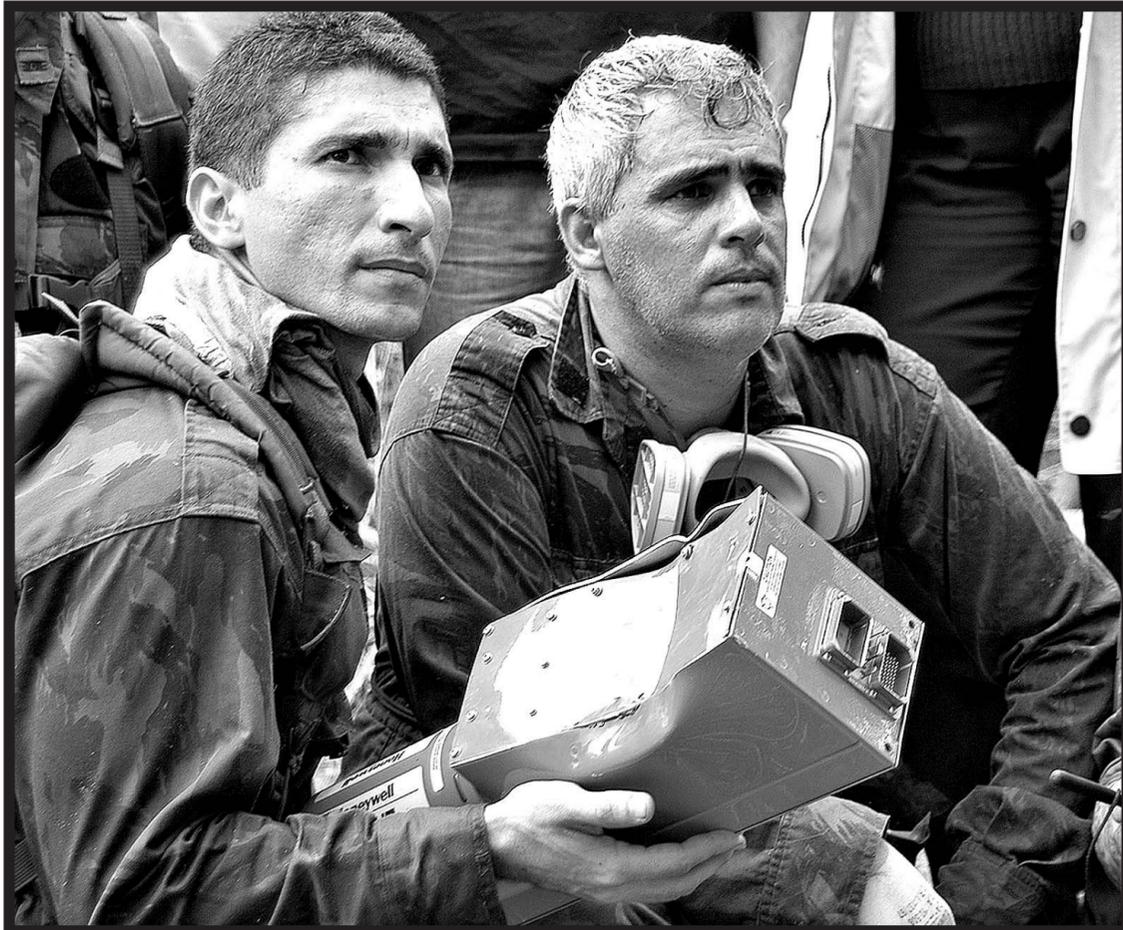
Os documentos mais aguardados pela comissão de investigação que apura as causas do acidente da Gol chegaram ontem ao Brasil. São as análises das caixas-pretas do jato Legacy 600, que colidiu com o Boeing 737-800 na floresta amazônica, em setembro, matando 154 pessoas. O equipamento estava no Canadá desde o início do mês para uma averiguação minuciosa dos registros da aeronave, que caiu durante o voo no dia 29 do mês passado, resultando na maior tragédia aérea da história do país. Além dos registros de áudio da aeronave, os laudos mostram a situação dos equipamentos no momento do choque com o Boeing da Gol.

Essas gravações poderão esclarecer uma das principais suspeitas dos investigadores brasileiros: se o transponder — equipamento que fornece os dados da aeronave ao controle de tráfego aéreo — estava mesmo desligado durante o trajeto do jato a partir de Brasília. O material permitirá averiguar ainda de quem teria sido a falha pelo acidente: se das torres de controle do tráfego aéreo ou se dos pilotos do Legacy, Joe Lepore e Jan Paul Paladino.

Outro ponto que ainda gera controvérsias para as autoridades brasileiras é o conteúdo dos contatos entre os pilotos do Legacy e os controladores de voo. Ao confrontar as gravações feitas pelo Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo (Cindacta) e os laudos das caixas-pretas, os peritos poderão ter um quadro concreto do que houve no dia do acidente e saber se ocorreu alguma falha de comunicação. Essa hipótese tem sido defendida pelos pilotos que comandavam o jatinho executivo.

O presidente da comissão de investigação, coronel Rufino Antônio da Silva Pereira, chegou ontem em São Paulo vindo de Ottawa, no Canadá, trazendo as análises das caixas-pretas do jato. Depois, seguiu para o Rio de Janeiro, onde fica a Divisão de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Dipaa), também chefiada pelo coronel Rufino. Apesar

Paulo Whitaker/Reuters - 4/10/06



EXPLICAÇÕES PARA AS CAUSAS DO ACIDENTE: TRANSCRIÇÃO DOS DADOS DO VÔO DO JATO LEGACY, FEITAS NO CANADÁ, PODEM DESVENDAR O QUE OCORREU NO AR

de o ministro da Defesa, Waldir Pires, também estar no Rio de Janeiro, os dois não teriam se encontrado ontem. Membros da comissão de investigação acreditam que as reuniões só devem começar efetivamente na próxima semana. Até lá, apenas grupos técnicos devem ter acesso aos laudos.

As gravações de dados feitas pela caixa-preta do Boeing da Gol também foram analisadas pelos laboratórios do Conselho de Segurança dos Transportes do Canadá, que elaborou a reconstrução gráfica e a animação do voo dos dois aviões. Antes de chegar ao Brasil, Rufino declarou que todos os registros estavam íntegros,

apesar de o equipamento ter sido encontrado amassado em meio aos destroços da aeronave. O cilindro de voz do avião da Gol, no entanto, continua desaparecido. Equipes do Exército continuam na busca da última peça na área do acidente. A Aeronáutica divulgou que a Força Aérea Brasileira (FAB) e o Exército mantêm as buscas dos corpos e também do equipamento. A operação envolve 376 militares.

### Inquérito

Ontem, o delegado da Polícia Federal Renato Sayão, responsável pelo inquérito que investiga o acidente, esteve no Cindacta de

Brasília. Os técnicos mostraram a ele a reconstituição do trajeto das duas aeronaves e entregaram ao policial a transcrição das conversas entre os controladores das torres de tráfego aéreo e os pilotos do Legacy, antecipada ontem pelo Correio. No diálogo, Lepore não pede ao Cindacta 1 nenhuma autorização para manter o voo do jato executivo a 37 mil pés. Mas o controle solicita que ele aperte o botão de identificação do transponder da aeronave. Pelas normas de tráfego aéreo, cabe ao piloto pedir a mudança de altitude. No plano de voo, o avião deveria voar a 37 mil pés de São José dos Campos a

Brasília. Da capital ao ponto Teres, a 400km do local do acidente, deveria baixar para 36 mil pés. Isso não ocorreu.

O delegado federal ainda pretende buscar outras informações antes de ouvir os controladores de voo das torres de controle do tráfego aéreo de Manaus, Brasília e São José dos Campos. Na sexta-feira, ele pretende reunir-se com um técnico da Embraer, fabricante do Legacy, que explicará o funcionamento do avião e o plano de voo, elaborado pela empresa brasileira para os pilotos norte-americanos.

COLABOROU MARCELO ROCHA

## Mais uma polêmica

RODRIGO CRAVEIRO  
DA EQUIPE DO CORREIO

Pouca disponibilidade para falar e muita para escrever e provocar polêmica. Após criticar anteriormente as autoridades brasileiras, em seu blog na Internet, e voltar a defender os pilotos do Legacy 600, que colidiu com o Boeing 737-800 no último dia 29, o jornalista norte-americano Joe Sharkey afirmou à reportagem do Correio, por e-mail: "Eu já lhe disse que nada tenho a acrescentar". No seu site — [www.joesharkey.com](http://www.joesharkey.com) —, o repórter do diário *The New York Times* e um dos ocupantes do jato executivo naquela tarde dramática "compra" a informação, divulgada na terça-feira por um jornal brasileiro, de que os controladores do tráfego aéreo teriam contribuído com o desastre. Nas últimas semanas, Sharkey deu diferentes versões sobre o acidente à polícia e à imprensa brasileiras.

"Meu dinheiro está na suposição de que o controle de tráfego aéreo, supostamente consertado num imenso contrato dos brasileiros com uma empresa de defesa dos Estados Unidos, é o réu", afirma o jornalista. Ele garante ter recebido vários e-mails de pilotos que não confiavam na segurança do sistema sobre a Amazônia, "a grosso modo entre Brasília e Manaus". Em seu texto, Sharkey — que diz não ter qualquer experiência técnica em aviação — tenta se aventurar pela política brasileira. "As autoridades no Brasil — onde uma eleição presidencial emocionalmente contestada está enguiçada perto da fase decisiva — ainda não recusaram de sua declaração de que os pilotos (do Legacy) dividem responsabilidade (pelo acidente)", escreveu, referindo-se aos norte-americanos.

### Críticas

Nas últimas mensagens, o repórter do NYT insiste em relatar que o jato executivo foi atingido pelo Boeing 737-800 da Gol. No texto divulgado anteriormente, Sharkey também critica "o furor irrompido entre alguns elementos políticos no Brasil que estavam firmemente fixos na posição de que os dois pilotos americanos, Joe Lepore e Jan Paladino, seriam assassinos que deliberadamente ignoraram as instruções do tráfego aéreo para descer a 36 mil pés de altitude (10,9 mil metros)". O jornalista acrescenta: "os cabeças-quentes brasileiros nunca explicaram direito suas teorias".

A ironia aparece com forçadas últimas linhas da mensagem. "A nova história que as autoridades brasileiras estão propondo parece ser: Todo mundo é responsável (uh, bem, sim, incluindo o tráfego aéreo, ok)", escreveu, antes de mostrar-se favorável aos pilotos do Legacy. "Enquanto isso, Joe Lepore e Jan Paladino permanecem detidos no Brasil e talvez enfrentem acusações criminais", aponta. E acrescenta: "Ah, eu me esqueci. As autoridades brasileiras dizem que eles não estão detidos. Então estão livres para ir? Bem, não. Desculpem-me enquanto eu procuro um dicionário e vejo como eles definem 'detido' em português", debochou.

## Esperança de resgate dos corpos

RENATA MARIZ  
DA EQUIPE DO CORREIO

Após o desespero de perder inesperadamente alguém querido, familiares de duas vítimas do acidente da Gol têm que lidar agora, passados 20 dias da tragédia, com a ansiedade pela espera dos corpos. Os pais de Marcelo Paixão Lopes, João e Creusa, mantêm-se esperançosos. Aguardam, a qualquer momento, a notícia de que os restos mortais do filho, funcionário do HSBC em Brasília, foram identificados. O mesmo sentimento reina na casa de Joana D'Arc Ribeiro, que pegou o voo 1907 em Manaus e deveria desembarcar em Brasília de onde seguiria rumo a Uberaba para votar. Filho mais velho da bióloga especialista em ecologia, Alexandre Borja faz planos de cremar o corpo da mãe. A família está preparada para enterrar Marcelo no Campo da Esperança.

Qualquer que seja o tipo de cerimônia fúnebre, o importante é que ela aconteça. "As pessoas têm o direito inalienável de enterrar seus mortos e, com isso, minimizar o sofrimento", afirma Suely Guimarães, doutora em psicologia clínica da Universidade de Brasília (UnB). Velar o corpo contribui para a aceitação da perda porque traz, de certa forma, a constatação da

morte. "Principalmente quando acontece uma morte violenta, abrupta. Daí vem a dificuldade de aceitar, já que você se lembra tão bem da pessoa, do rosto dela, da última conversa que tiveram, de um passeio que haviam programado. Para muita gente, é difícil até mesmo acreditar que o ente se foi, apesar de todas as evidências em contrário", afirma a psicóloga.

Suely explica que familiares ficam mais propensos a recorrer a fantasias quando não conseguem velar seus mortos. "É natural que, no caso desses parentes de vítimas da Gol, pensem: quem sabe ele não conseguiu escapar e está perdido? Será que alguém o encontrou na floresta e deu abrigo? Isso acontece porque sem um corpo é muito difícil elaborar o luto", diz a psicóloga. A imprevisibilidade da tragédia também aumenta a dificuldade de aceitar que a vida de um filho, marido, esposa, pai ou mãe foi interrompida. "Com uma morte tão improvável, colisão de aviões no ar, fica essa fantasia de que um milagre pode ter acontecido", ressalta.

Tio de Marcelo, Antônio Cláudio de Araújo diz que a família não considera essa hipótese. "Bom seria se algo assim acontecesse, mas só se ele tivesse pego um outro voo ou perdido o avião", comenta. Sem fan-

tasiar, os pais do rapaz de 29 anos só esperam enterrar o filho. "Seria muito reconfortante para eles", destaca o tio. Apegados à esperança de velar o corpo de Marcelo, a família temia que as buscas na floresta amazônica, onde estão os destroços da aeronave, fossem interrompidas. "Se for preciso, que usem os índios nos resgates, que ampliem as áreas das buscas. Essas são as vontades do meu irmão e da minha cunhada", afirma.

### Preces

Enquanto não consegue velar o corpo do rapaz, a família tenta amenizar a dor com orações em grupo. A primeira missa foi na casa do jovem, em Ceilândia, três dias após a queda do avião. Depois houve outra na Igreja Dom Bosco, onde colegas do HSBC o homenagearam e também outros dois funcionários do banco passageiros do Boeing da Gol. Uma terceira cerimônia ocorreu na Igreja Sagrada Família, em Taguatinga Norte. Mas nenhum ritual, explica Luciana Mazorra, substituiu o velório. "É quando posso me despedir, ter um momento de diálogo, ainda que mentalmente, com a pessoa que morreu, tudo isso favorece a aceitação", ressalta a psicóloga da 4Estações, clínica especializada no atendimento de pessoas enlutadas.

Iano Andrade/CB



ANTÔNIO ARAÚJO: ANSEIO DA FAMÍLIA É ENTERRAR O SOBRINHO DESAPARECIDO

“ AINDA ESTAMOS BUSCANDO INFORMAÇÕES SOBRE O MOTIVO DO EXCESSO DE TRÁFEGO NESTA REGIÃO ”  
*José Carlos Pereira, presidente da Infraero*

**49 VÔOS** *partindo do Aeroporto JK, na capital federal, sofrem atraso de até três horas, irritando e causando transtorno a passageiros*

## SEGURANÇA DE VÔO

Aumento no fluxo de pequenas aeronaves e decisão dos controladores de tráfego aéreo de seguir à risca as regras da Aeronáutica, ampliando o tempo entre decolagens, provoca congestionamento em Brasília

# Atrasos no aeroporto

RENATA MARIZ  
DA EQUIPE DO CORREIO

Um aumento atípico no fluxo de tráfego aéreo, sobretudo de aviões pequenos, causou atrasos de até três horas em 49 vôos que saíram do Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, ontem, em Brasília. Trinta e dois de manhã e o restante pela tarde. Somado à versão oficial da Aeronáutica, outro fator pesou para o colapso nos horários de saída dos aviões. Os controladores de tráfego aéreo decidiram cumprir as regras de segurança.

Parece óbvio seguir as normas estabelecidas pela Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA 100-12), mas não era isso que acontecia nos últimos anos. Eles seguiam ordens para diminuir pela metade o intervalo de tempo entre uma decolagem e outra a fim de desafogar o tráfego. No entanto, abalados com o acidente ocorrido no dia 29 de setembro, em que um Boeing da Gol caiu no norte do Mato Grosso, matando 154 pessoas, os controladores resolveram ignorar as recomendações dos superiores.

Os controladores tentam, na medida do possível, seguir à risca o intervalo de dois minutos entre decolagens de aviões que seguirão a mesma rota, e de um minuto no caso de percursos diferentes. Ontem, em Brasília, a decisão dos controladores, aliada a um aumento repentino do fluxo de aeronaves de até 40%, conforme explicou a Aeronáutica, fez com que aviões ficassem mais de duas horas retidas em solo. Em alguns momentos, todas as vagas de estacionamento dos aviões, 32 no total, estavam ocupadas.

E, quando um atraso acontece, o efeito dominó nos horários dos outros vôos é inevitável. O caos se instalou. Para se ter uma idéia, os aviões saíram, das 8h25

Breno Fortes/CB



LOTADO: EM ALGUNS MOMENTOS DO DIA, TODOS OS POSTOS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DO AEROPORTO INTERNACIONAL JK ESTIVERAM OCUPADOS POR AVIÕES

às 10h42 da manhã, de 10 em 10 minutos. Depois, passaram a ser liberados para decolar a cada cinco minutos. Nesse intervalo de tempo, ficaram paralisados os vôos para Cuiabá, Campo Grande, São Paulo e o Sul do país.

### Irritação

Os passageiros que tinham essas cidades como destino ficaram irritados com a demora. E, mais ainda, com a falta de informações no aeroporto. O relações públicas Júlio Cardi deveria ter embarcado às 9h50 num vôo da Gol para Cuiabá. Às 11h, tentava obter alguma informação no balcão da Infraero. Em vão. “Mandaram-me ir ao posto da

Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), que também não sabe o motivo do atraso”, criticou.

O presidente da Infraero, brigadeiro José Carlos Pereira, não soube explicar a causa. “Ainda estamos buscando informações sobre o motivo do excesso de tráfego nessa região nesses dias”, afirmou. Ressaltou que o aumento do tráfego aéreo em Brasília e em Congonhas (SP) se deveria a um “excepcional” incremento de pequenos jatos. Adalberto Febeliano, presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag), que representa empresas de aviação executiva, foi duro: “São absurdas as declarações do brigadeiro.

A culpa é do estado precário do sistema de controle de tráfego aéreo do país”.

### Ameaça

Insatisfeitos com as condições de trabalho, alguns controladores de tráfego aéreo de Brasília fizeram um reunião informal ontem no Parque da Cidade e chegaram a propor a realização de uma “operação tartaruga” no aeroporto da cidade. Mas membros da Associação Brasileira de Controladores de Tráfego Aéreo dissuadiram os profissionais da idéia.

A proposta inicial era chamar a atenção da sociedade e do governo para a falta de um plano

de carreira, o salário que varia entre R\$ 1.500 e, no máximo, R\$ 3.200, o vale-alimentação de R\$ 3,60 por dia, e ainda o estresse a que são submetidos.

Nove controladores de vôo estão chegando a Brasília para substituir os profissionais afastados desde o dia do acidente da Gol. A operação de emergência, no entanto, não tranquiliza a categoria. “Não basta aumentar pessoal, é preciso corrigir as incoerências que nossa profissão sofre”, disse uma fonte ao Correio, pedindo para não ser identificada, sob o risco de “pegar cadeia” — uma das punições impostas a quem desobedece regras da Aeronáutica.

## Cenipa troca de comando

Menos de um mês depois da queda do Boeing da Gol, que matou 154 pessoas, o governo trocou o comando do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa). Decreto assinado pelo ministro da Defesa, Waldir Pires, exonerou o coronel Antonio Carlos Prado Rodrigues, que ocupava o cargo desde janeiro, nomeando o brigadeiro-do-ar Jorge Kersul Filho, comandante das operações de busca dos destroços e corpos das vítimas do acidente.

Ligado ao comando da Aeronáutica, o Cenipa integra a comissão de investigação montada para apurar as causas da tragédia. Segundo a assessoria de imprensa da FAB, a mudança não tem qualquer relação com o acidente, faz parte das alterações rotineiras de comando da corporação e estava prevista desde a criação da Anac.

Ontem, em meio a cobranças sobre os atrasos no Aeroporto de Brasília, Waldir Pires, anunciou a decisão do governo de implementar um “plano de expansão permanente” do número de controladores de vôo para atender o crescimento do mercado de aviação civil. Ele não precisou, no entanto, quantos profissionais serão capacitados. “Vamos ampliar o quadro”, disse, alegando que é preciso ter “uma margem de folga significativa para acompanhar a evolução do mercado”. E lembrou que os controladores precisam de até seis meses para serem treinados.

## Polícia quer prorrogação do inquérito

A Polícia Civil de Mato Grosso vai pedir a prorrogação do inquérito que apura o acidente com o Boeing da Gol, que caiu no norte do estado e resultou na morte de 154 passageiros e tripulantes. O delegado Luciano Inácio da Silva, que comanda as investigações, disse que precisa de mais 30 dias para apontar responsabilidades. Ele vai encaminhar na segunda-feira o pedido de prorrogação ao juiz Tiago

Souza Nogueira de Abreu, de Peixoto de Azevedo (MT), onde corre o processo estadual.

Luciano aguarda as transcrições do conteúdo das caixas pretas do Boeing e do jato Legacy, que colidiu com a aeronave. Caso a Aeronáutica não repasse as informações, Inácio promete recorrer à Justiça, como fez a Polícia Federal, figurando um impasse às investigações da maior tragédia da aviação comercial

brasileira. O delegado informou ainda que na próxima semana vai ouvir os controladores de vôo de Brasília e Manaus.

Ontem, um dos passageiros do Legacy, o gerente de comunicação e marketing para jatos executivos da Embraer, Daniel Robert Bachmann, prestou depoimento à PF em Brasília. No depoimento que durou duas horas, ele disse que desembarcaria em Manaus, onde o avião rea-

basteceria e seguiria para os Estados Unidos. Os dois executivos da empresa americana, o jornalista Joe Sharkey, e outro funcionário da Embraer que estavam no jato, não serão ouvidos.

O depoimento dos controladores e supervisores de vôo, que estava marcado para começar ontem, foi adiado pela PF. Também não foram tomados os depoimentos dos pilotos Joe Lepore e Jan Paul Paladino.

Marcos Xavier/Reprodução/TV CidadeVerde/AE - 1/10/06



PILOTOS DO LEGACY AINDA NÃO FORAM OUVIDOS PELA POLÍCIA FEDERAL



O Brasil por trás das urnas: quem são os eleitores de Lula e Alckmin.

CORREIO BRAZILIENSE  
O JORNAL CAPITAL