

Por uma luz no topo dos prédios

Todo desastre aéreo, por mais trágicas que sejam suas consequências, contribui de algum modo para a segurança de voos futuros. À medida que avançam as buscas pelos fatores que contribuíram para um sinistro, o setor responsável pela apuração emite novas orientações sobre aeronaves e pilotagem.

No Brasil, quem cumpre esse papel é o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa). A esse órgão da Aeronáutica caberá esclarecer o acidente com o Cessna 560XL, que teve como palco o Bairro do Boqueirão, em Santos, no dia 13, e provocou a morte do candidato do PSB à Presidência da República, Eduardo Campos, e de outras seis pessoas. Quanto a essa conduta, não há dúvidas.

A minúcia da investigação, porém, não livra o País, principalmente o povo santista, do trauma causado pela tragédia. Também não impede que as atenções se voltem para outros aspectos que trazem receios e incertezas. Um deles é a ausência de luz vermelha no topo de arranha-céus, cada vez mais altos e em número maior em Santos.

A necessidade do uso de luzes em grupo de árvores, torres e edifícios, instalados na rota de voos e que sejam extensos ou cuja altura exceda a 45 metros, está estabelecida na Portaria nº 1.141, emitida em 8 de dezembro de 1987 pelo Ministério da Aeronáutica.

No entanto, o descumprimento dessas determinações é patente na



cidade inteira. O quadrilátero compreendido do Canal 4 ao 6 e da Avenida Bartolomeu de Gusmão à Rua Vergueiro Steidel, por exemplo, concentra edifícios com mais de 20 andares e, portanto, acima de 60 metros de altura. Boa parte não mantém acesa a luz vermelha. Ou seja, não alerta pilotos, de aviões ou helicópteros, de que cada um é um obstáculo habitado por dezenas ou centenas de pessoas.

Por lei, a luz vermelha, considerada sinal de barreira, precisa ser acionada à noite. Por prevenção, deveria estar ligada também de dia. Isso porque, quando a região é tomada por uma neblina densa e a visibili-

dade torna-se prejudicada, os edifícios são encobertos pelas nuvens. Tanto em horário noturno quanto diurno. Sem o ponto luminoso, o que impediria uma colisão?

Quem mora em frente à praia ou a dois ou três quarteirões de distância da faixa de areia, para dentro dos bairros, sabe muito bem que não é incomum ver helicópteros sobrevoando edifícios a uma distância muito próxima do topo. Muitas vezes, eles permanecem parados pouco acima dos prédios, causando sobressalto aos moradores.

Esse tipo de situação temerosa tende a aumentar, porque novos heliportos ou helipontos estão sendo erguidos em vários locais de Santos. A regulamentação dessas instalações precisam obedecer às normas contidas em oito portarias do Ministério da Aeronáutica (nº. 18/1974; 46/1974; 397/1976; 745/1976; 463/1977; 1.230/1979; 353/1981; 830/1983).

Depois do trauma que sofremos em 13 de agosto, cabe às autoridades tomar todas as providências para garantir a tranquilidade e a segurança da população. Se não há como fiscalizar um a um os prédios de Santos, que seja feita uma campanha de orientação, para que cada condomínio perceba a importância de instalar a luz vermelha no seu topo, no mesmo projeto do para-raios, e mantê-la acesa.

O imponderável acontece. Somos testemunhas disso. Mas ele não deve servir de desculpa para acidentes que podem ser evitados.