

O AVIÃO QUE BATEU NO EMPIRE STATE Building EM 1945.

Inaugurado em Nova York em primeiro de maio de 1931, o Empire State Building, na esquina entre a Quinta Avenida e a Rua 34 Oeste, com 102 andares e 443 metros de altura, era o mais alto edifício da cidade e do mundo.

Iria manter essa posição por 41 anos, até a inauguração da Torre Norte do World Trade Center em 1972.

Uma tragédia, no entanto, abalou o Empire State Building pouco antes do final da Segunda Guerra Mundial.



Em uma manhã nevoenta em **28 de julho de 1945**, um sábado, o Tenente-Coronel William Smith, do Exército dos Estados Unidos, pilotava um bombardeiro médio North American B-25 Mitchell, acima da cidade de Nova York.

Vinha de Boston, e tinha como destino o aeroporto de Newark, Nova Jersey, logo do outro lado do Rio Hudson, onde buscava seu oficial comandante.



Ao passar acima do aeroporto de LaGuardia, pediu um relatório meteorológico, devido à visibilidade ruim, a torre de LaGuardia pediu ao piloto que aterrissasse ali mesmo, mas Smith solicitou e recebeu permissão para continuar até Newark.

A última transmissão da torre de LaGuardia ao avião soou quase como um pressentimento:

“De onde eu estou sentado, eu não consigo ver a parte de cima do Empire State Building”.

Ao entrar na névoa densa, Smith começou a descer sobre a cidade para tentar encontrar melhor visibilidade, abaixo da base das nuvens.

Estava bem no meio de Manhattan, cercado por arranha-céus.

Estava aproando o New York Central Building mas, na última hora, Smith guinou para oeste para evitá-lo.

Infelizmente, isto colocou o avião na proa para outro edifício.

Smith, habilmente, contornou visualmente esse e diversos outros prédios até que tomou uma proa direta para o Empire State Building.

Ao visualizar a enorme silhueta do edifício à frente, desesperou-se, empurrou as manetes e puxou o manche para trás, para ganhar velocidade e altura.

Era tarde demais.



Às 9 horas e 49 minutos da manhã, o B-25, de 10 toneladas, despedaçou-se na face norte do Empire State Building.

O avião entrou direto no 79º andar, onde ficavam os escritórios do National Catholic Welfare Council, abrindo um enorme buraco de 5,5 por 6 metros entre os 78º e o 80º andares.

A gasolina de alta octanagem do avião incendiou-se e explodiu.

Chamas invadiram a fachada do edifício abaixo e através do interior, pelos corredores e das escadas, chegando a atingir até o 75º andar.



Embora fosse sábado, havia muita gente trabalhando no edifício.

Devido à Segunda Guerra Mundial, os trabalhadores estavam fazendo jornadas semanais de seis dias de trabalho, em prol do esforço de guerra.

Uma funcionária do National Catholic Welfare Council, Catherine O'Connor, descreveu o choque da aeronave nos escritórios onde trabalhava.

"Durante uns cinco ou seis segundos eu fui sacudida, tentei me equilibrar e me manter em pé, três quartos do escritório foram consumidos instantaneamente pelas chamas.

Um homem estava estando dentro do fogo.

Eu podia vê-lo.

Era um colega de trabalho, Joe Fontain.

Seu corpo inteiro estava no fogo. Eu o chamei:

- Venha Joe, venha Joe!

Ele saiu das chamas."



Mas Joe Fontain morreu vários dias depois no hospital, devido às queimaduras que recebeu.

Onze dos trabalhadores de escritório também morreram queimados, alguns ainda sentados em frente às suas mesas, outros ao tentarem fugir do fogaréu.

Um dos motores e o trem de pouso do B-25 vararam o 79º andar, através das divisórias da parede, de duas paredes do fogo e das janelas da fachada sul para cair do outro lado do prédio, atingindo um edifício de doze andares na Rua 33.

O outro motor penetrou dentro do poço do elevador e bateu em cima deste.

Os cabos arrebentaram, o elevador começou a cair, mas a queda foi retardada por dispositivos de segurança.

Milagrosamente, quando as equipes de socorro chegaram aos restos do elevador, no porão, as duas mulheres que estavam lá dentro, inclusive a ascensorista Betty Lou Oliver, ainda estavam vivas.

Betty acabou ganhando um artigo no Guinness Book, como sobrevivente da maior queda de elevador da história (75 andares).

Alguns destroços da aeronave caíram nas ruas abaixo, fazendo com que os pedestres corressem e procurassem abrigo nas marquises e nos edifícios.

Alguns pedaços do avião caíram também no terraço do quinto andar.

Grande parte dos destroços ficou dependurada na fachada do edifício.

O fogo foi apagado, 40 minutos depois.

Os restos mortais das vítimas e os destroços foram removidos durante o final de semana.



O acidente matou 14 pessoas ao todo, sendo 11 trabalhadores do escritório e três tripulantes do B-25. 26 outras pessoas ficaram feridas.

A integridade estrutural do Empire State Building não foi afetada, e já na segunda-feira subsequente ao acidente os escritórios no prédio foram abertos aos trabalhadores e ao público.

Em poucas semanas, o edifício foi totalmente reparado, ao custo de um milhão de dólares, valores de 1945



O Empire State Building é um edifício seguro até os dias de hoje (12/2013) aos trabalhadores e ao público em geral.

Após a inauguração da Torre Norte do World Trade Center, em 1972, o Empire State Building perdeu o posto de edifício mais alto de Nova York mas 28 anos depois, em 11 de setembro de 2001, dois aviões comerciais foram atirados contra as duas torres gêmeas do World Trade Center, que desabaram.

Este “atentado terrorista” reconduziu o Empire State ao posto de prédio mais alto de Nova York.

Todavia, o edifício logo será superado pela Torre Um do novo World Trade Center, que está sendo construída quase no mesmo local onde se erguiam as torres gêmeas. 36 andares, dos 106 projetados, já foram construídos, e a inauguração está prevista para 2013.

Um fato interessante em tudo isso que que o Empire State Building não ruiu na mas absoluta vertical como as torres gêmeas e não derrubou nenhum outro prédio das redondezas, envolvido ou não direta ou ainda indiretamente no acidente.

Uma outra coisa me chama a atenção, no primeiro caso o avião envolvido é um avião de guerra e durante uma guerra em andamento, em missão de guerra, não vi nada a respeito mas certamente estava armado e municiado.

Por fim, mais uma coisa me incomoda nos dois eventos, o combustível do avião de guerra era **gasolina de alta octanagem** (gasolina de aviação como era conhecida nas décadas de 40, 50 e 60) e não o **JetA1** (combustível um combustível mais seguro e econômico) dos aviões da primeira década do século XXI.

FONTES:

<http://www.withthecommand.com/2002-Jan/NY-empireplane.html>

<http://www.damninteresting.com/the-b-25-that-crashed-into-the-empire-state-building/>

http://en.wikipedia.org/wiki/B-25_Empire_State_Building_crash

<http://history1900s.about.com/od/1940s/a/empirecrash.htm>

Reeditado em São Paulo, 04 de dezembro de 2013

mkmouse