

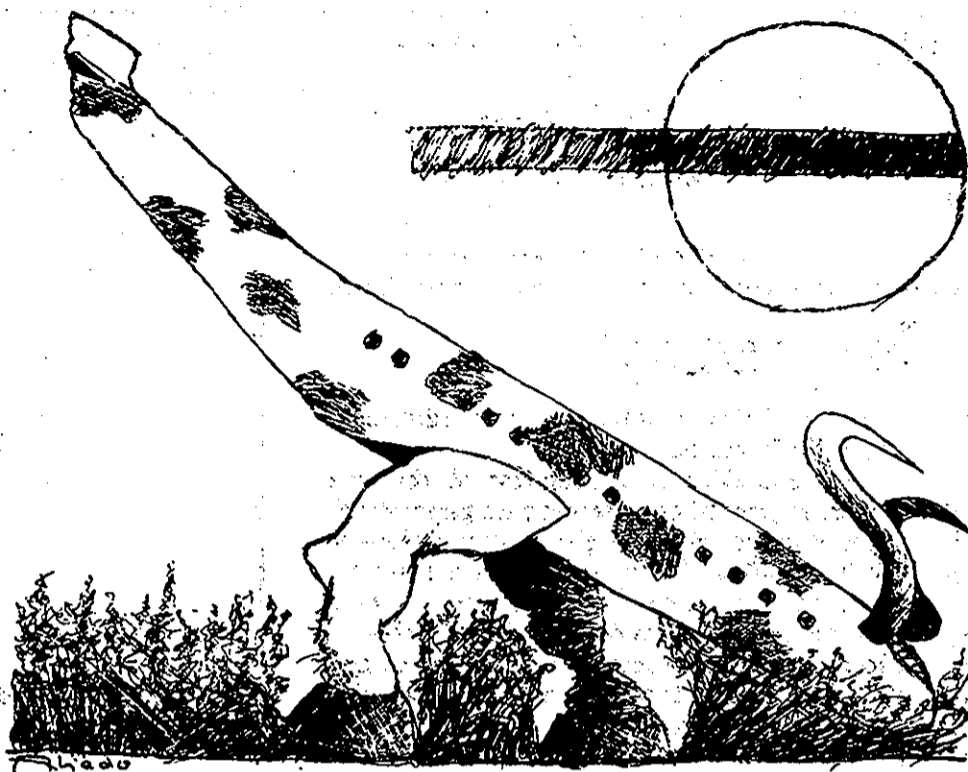
# Povos Indígenas no Brasil

Fonte: Journal do Brasil

Class.: Amazônia/ Fronteiras

Data: 10/03/93

Pg.: 11 117



## Céus de ninguém na Amazônia

MÁRCIO MOREIRA ALVES \*

O búfalo é o jipe do ar. Embora não pouse na água, como os velhos Catalinas, que foram por muitos anos a única ligação entre postos perdidos nas fronteiras e o resto do país, usa pistas curtas, agüenta aguaceiros e o tranco das turbulências, voa rasante quando as nuvens baixam, formando o que na Amazônia se chama barbas de bode. Se fôssemos julgar pela performance desse avião canadense, os índios teriam razão quando dizem que avião não cai, o que cai é passarinho.

Sabia de tudo isso na quinta-feira antes do carnaval, voando em um búfalo entre Boa Vista e a aldeia Yanomami de Surucucui, na fronteira de Roraima com a Venezuela. Confesso, no entanto, que não fiquei lá muito tranqüilo quando os circuitos elétricos do avião se incendiaram, quase uma hora depois de levantarmos voo. A tripulação atacou com extintores e debelou o fogo, ainda que a fumaça tivesse invadido o cabine. Ficamos sem luz e sem rádio e só ao sobrevoar o aeroporto de Boa Vista pudemos ter certeza de que o trem de aterrissagem baixara manualmente.

O desconforto que senti foi agravado por uma informação recém-adquirida: os céus da Amazônia, exceto os próximos a Belém, não são monitorados por sistemas de radar, como os do resto do país, que são cobertos pelos três conjuntos de radares chamados Cindacta. Se fôssemos uma aterrissagem forçada, ninguém iria saber onde. Teríamos de confiar na acuidade da visão dos pilotos de resgate.

No Brasil, quem cuida da segurança de voo é a FAB, ao contrário do que acontece nos países ricos, onde há dois sistemas de controle dos ares, um civil e outro militar. Essa política se tem revelado eficiente, além de barata. Só que a FAB, talvez ainda mais que a Marinha e o Exército, tem tido o seu orçamento cortado até o osso nos últimos anos.

Para dar uma idéia: há três anos a FAB não compra peças de reposição para os seus aviões e muitos deles estão parados por falta de manutenção. Aliás, nem dinheiro para combustível tem, o que reduziu as horas que os seus pilotos devem voar para manterem-se em forma a menos da metade do que é recomendado internacionalmente. Pior: mesmo que o dinheiro aparecesse por um milagre repentino, muitos meses se passariam antes que as oficinas voltassem a ter peças. Como a maioria dos aviões da FAB é muito velha, há peças que só podem ser entregues dois anos após a encomenda, porque são feitas especialmente. No caso dos búfalos, nem isso. O fabricante, a De Havilland, simplesmente deixou de produzi-los.

Ter os céus sem lei é quase tão perigoso como ter terras de ninguém. O aumento do tráfego de pequenos aviões na Amazônia tornou mais urgente a necessidade de um controle rigoroso dos ares. E que tanto o narcotráfico como o contrabando usam es-

ses pequenos aviões, que entram e saem do território brasileiro como se fossem o Morcego Negro do PC Farias: sem dar bola a ninguém. A essa necessidade da segurança se somou, em virtude dos compromissos assumidos pelo Brasil na Eco-92 e da pressão dos organismos internacionais de crédito para que sejam cumpridos a necessidade de se acompanhar o desflorestamento, as queimadas, a ocupação do solo e a poluição dos rios. É necessário, ainda, obterem-se informações meteorológicas, dados sobre pistas clandestinas, sobre plantações de opápio e maconha, sobre a exploração de garimpos.

Esse conjunto de demandas fez com que a FAB fosse buscar recursos na Secretaria de Assuntos Estratégicos da presidência para implantar um sistema de controle eletrônico, o Sivam, Sistema de Vigilância da Amazônia, que, quando pronto, usará imagens de satélites, estações fixas, móveis e aerostas de radar e uma rede de radiomonitoração para detectar as emissoras clandestinas usadas pelos traficantes de drogas e pelos garimpeiros ilegais.

Os recursos já conseguidos só permitem um início de implantação do sistema. Estão sendo realizadas as obras de construção de algumas torres de radar e de centros de equipamento em capitais como Manaus e Boa Vista, mas também em lugares mais solados, como São Gabriel da Cachoeira, no alto Rio Negro, perto de um lugar que tem no mapa a forma de uma cabeça de cachorro e é um ponto quentíssimo de atrito entre garimpeiros brasileiros e as autoridades da Colômbia e da Venezuela.

Dinheiro para a compra de equipamentos novos ainda não existe, mas a FAB vai utilizar nesses lugares quatro radares italianos que foram comprados como reserva para os Cindactas do resto do país e estavam até agora guardados em contêineres. O primeiro, de Boa Vista, deve entrar em funcionamento essa semana, em apoio à Operação Selva Livre, operação que, apesar da publicidade, é apenas um dos espasmos de atividade governamental que vez por outra acontecem na região. As outras estações deverão começar a funcionar em julho ou agosto.

A implantação do sistema todo depende das condições de financiamento que forem fornecidas pelos consórcios de produtores de equipamento que se credenciaram para uma concorrência internacional aberta pela FAB e, ainda, da boa vontade dos Estados Unidos. Alguns dos equipamentos necessários ao combate ao narcotráfico e ao contrabando, como sensores infravermelhos, por exemplo, podem ser classificados como material militar sensível e ter a sua exportação proibida pelo governo norte-americano.

Na melhor das hipóteses, ainda vamos passar alguns anos sem saber onde um avião pousou de barriga ou quantas toneladas de ouro e de cocaína atravessam os céus de ninguém na Amazônia.