

CEDI

## Povos Indígenas no Brasil

Fonte: Jornal de Brasília Class.: 1759  
Data: 08.07.90 Pg.: \_\_\_\_\_

# Funai pede verba para conter garimpeiro

Zenaide Azeredo

Depois de ter constatado na última semana que os garimpeiros de Roraima realmente reconstruíram três das quatorze pistas destruídas pela Funai e Polícia Federal, há dois meses, o presidente da Fundação Nacional do Índio, coronel Airton Alcântara, aguarda a liberação de um crédito suplementar de Cr\$ 150 milhões para, em agosto, dar continuidade à destruição das pistas de pouso construídas irregularmente em território indígena Yanomami.

Segundo o presidente da Funai, de nada adiantarão, no entanto, esses Cr\$ 150 milhões se não houver uma ajuda maciça do governo de modo a evitar o retorno dos garimpeiros, que têm sua ação de garimpagem garantida pelas liminares concedidas pelo juiz de Direito de Boa Vista. Essas liminares estão sendo contestadas pelo Ministério Público, em Brasília, mas mesmo assim o presidente da Funai considera que outras áreas como Ministério da Saúde, Ibama, Exército, Aeronáutica e Departamento de Polícia Federal devem ser sensibi-

lizadas para atuar contra o garimpo em território Yanomami.

Das 14 pistas destruídas em maio, foram reconstruídas Rainha do Inajá, Xiriana e Maracanã, sendo que em Xiriana, segundo o coronel Alcântara, os garimpeiros contaram com a ajuda de alguns índios yanomamis para colocá-la em operação. Essas informações chegaram à Funai através de relatório encaminhado pela comissão que foi até à região yanomami e que de lá regressou há uma semana.

Constituída de dois representantes da Funai, Nilson Campos Moreira e João Carlos Soares (da administração de Boa Vista), de dois delegados da Polícia Federal (Raimundo Soares Cotrin e Ely Cezar Ramos), além de dois membros do Ministério Público, Roberto Santana e Eugênio Aragão, a comissão chegou ao seguinte veredito: "persiste a garimpagem em território Yanomami nas regiões conhecidas como Caveiras, Cachoeirinha, Choco Ceará, Novo Cruzado, Xiriana e Rainha do Inajá."

Decreto

Com a retomada da operação

"destruição de pistas" na 2ª quinzena de agosto, o presidente da Funai, coronel da reserva Airton Alcântara, espera que além da contribuição concreta de outras áreas do governo, o ministério da Justiça e a própria Presidência já tenham aprovado a revogação do decreto que criou áreas de garimpagem dentro do território Yanomami, no governo passado. Ele informou, que a Funai já encaminhou ao Ministério da Justiça seu parecer favorável à revogação, "mas nada ainda foi feito neste sentido".

A criação de áreas de garimpagem nas florestas nacionais do Parque Yanomami, e Roraima, foi aprovada ao apagar das luzes do governo Sarney por inspiração do ex-ministro Saulo Ramos e anuência do então presidente da Funai, Iris Pedro de Oliveira.

Além da garimpagem nessas áreas de floresta nacional, fora dos 2 milhões 400 mil hectares declarados área Yanomami, o juiz de direito de Boa Vista tem concedido liminar permitindo exploração mineral também na área interdita pela Justiça Federal.

## Piloto zomba da lei e dos perigos

A ocorrência de aproximadamente 3 mil 500 acidentes com aviões em zonas de garimpo, em todo o Brasil, vitimando cerca de 1 mil 400 pessoas, nos últimos dez anos, tem preocupado as autoridades aeronáuticas a ponto de um estudo aprofundado sobre a questão, feito na Ecomar (Escola de Comando e Estado Maior da Aeronáutica), ter proposto a aprovação de uma lei definindo responsabilidades junto ao extinto Ministério das Minas e Energia, (atual Infra-Estrutura) no que se refere à aviação de garimpo. Essa lei regularia as ações aéreas do garimpo, a exemplo do que acontece com a aviação agrícola, a cargo do Ministério da Agricultura.

Conforme o estudo da Ecomar "há muito de ilegal em relação ao emprego do avião no garimpo, a começar pelo campo, que é clandestino, até outras disposições legais, como a cobrança de utilização do aeródromo e operação de aeronaves fora de suas especificações".

Citando relatórios do Comando Aéreo de Belém, a análise da principal escola da Aeronáutica revela que, com relação ao avião do garimpo "não há interesse na melhoria das pistas, pois o índice de dificuldade ou risco seleciona os melhores pilotos; as oficinas muitas

vezes cobram por serviços que deveriam ser executados e não os são — colocam peças velhas, já usadas em aviões acidentados, com a conivência do proprietário do avião".

Alcool e tóxicos

O relatório da Ecomar denuncia ainda que muitos aviões são repassados por mecânicos não credenciados e que quando pilotos começam a falar muito têm seus aviões sabotados "e acabam em cima das copas das árvores".

"Um sargento em Itaituba — escreve o estudo; 2-02-MO-201 do Ecomar, já recebeu ameaça de morte; pilotos não brevetados ou com cartão de saúde vencidos voam na região; os pilotos não conhecem os manuais de voo das aeronaves que operam; seu nível intelectual é baixo até para a compreensão dos princípios de voo; combustível e passageiros voam juntos na área; peso e balanceamento também não são obedecidos; voam instrumentos sem estarem habilitados ou mesmo sem treinamento para tal; pilotos recebem para abandonar ou quebrar aviões, tendo em vista o ressarcimento pelo seguro; pilotos voam sob efeitos de bebidas alcoólicas ou de substâncias tóxicas", constatou ainda o relatório assinado pelo I Comando Aéreo Regional.

Referindo-se à "tarefa desestimulante" em que se transformou a Prevenção de Acidente Aeronáuticos no Garimpo, o relatório do I Comar justificou essa posição, alertando para o comprometimento da filosofia de prevenção naquela área, já que ali "existe todo tipo de burla à lei", as comunicações dos acidentes são feitas com muito atraso e, geralmente, os locais onde ocorrem são de difícil acesso.

Além disso, para as autoridades aeronáuticas, o piloto de garimpo é um aventureiro, pois mesmo sabendo de todos os riscos não resiste. "A seleção é natural e os que sobrevivem perdem naturalmente a consciência do medo e, conseqüentemente, torna-se inócua e desnecessária qualquer preocupação com segurança de voo".

E foi com o levantamento deste quadro que o estudo da Ecomar sugeriu a transferência da aviação do garimpo para a esfera do Ministério da Infra-Estrutura (que assumiu as atividades das Minas e Energia) propondo ainda o não pagamento de seguro dos aviões destruídos e a intermediação das prefeituras no que se refere à construção e registro de aeródromos em seus municípios, aumentando assim o controle das atividades exercidas pelos pilotos de garimpo.