

## Novidade no ar

Categories : [Reportagens](#)

O Greenpeace está de asa nova na Amazônia. Chegou em março a Manaus, sede da Ong na região, seu novo hidroavião. Trata-se de um Cessna Caravan com capacidade para levar 10 pessoas, bagagem e até equipamento pesado, como barco ou motocicleta, se houver necessidade. Ele vem substituir o velho Cessna 206 que durante anos serviu à organização. Ganhou registro brasileiro, como manda a lei, custou 1,5 milhão de dólares e foi doado por milionário inglês que além de exigir seu anonimato, mandou junto com a aeronave mais 500 mil dólares, suficientes para lhe garantir cinco anos de plena operação. Para o Greenpeace, a troca de aviões é um *upgrade* e tanto.

O Cessna 206 era chamado de *Pata Gorda*, o que dá bem a medida de suas limitações operacionais. O apelido foi dado por um chefe indígena, depois de vê-lo tentar decolar de um rio várias vezes, sem qualquer sucesso. Com 25 anos de uso, o antigo hidroavião só podia voar com 4 pessoas e muito pouca bagagem. Isso se estivesse saindo de pista em terra. Da água, o *Pata Gorda* não levantava se dentro carregasse mais de dois passageiros – sem qualquer bagagem. Sua autonomia ia a pouco mais de 3 horas e ele não era capaz de voar nem à noite e muito menos sob tempo ruim.

O Caravan, que foi batizado de *Amazon Edge*, voa a 290 km/h, tem autonomia de 7 horas e usa querosene como combustível. Além disso, opera também por instrumentos, coisa que lhe permite voar tanto à noite como debaixo de chuva pesada. O novo avião não pertence ao Greenpeace brasileiro. A doação foi feita à uma fundação que assinou um contrato de comodato de cinco anos com a Ong, autorizando-a a operar o Caravan.

Para quem não conhece a Amazônia, o novo avião do Greenpeace pode parecer luxo de Ong capaz de ter doadores ricos. Longe disso. Numa região onde a infraestrutura de estradas é bastante precária e as distâncias a serem cobertas imensa, o avião é uma necessidade. A assessoria de imprensa da Ong diz que dificilmente, sem um avião, o Greenpeace teria conseguido levar adiante duas de suas mais importantes campanhas na Amazônia. Uma foi a demarcação da terra indígena Deni, no sudoeste da Amazônia, área acessível apenas por barco ou pelo ar. Dentro das terras dos Deni, operava uma madeireira multinacional, a WTK. A batalha para tirá-la de lá levou 4 anos e o desempenho do *Pata Gorda* nesse caso foi fundamental para o sucesso.

A luta contra a exploração ilegal de mogno na Terra do Meio, no Pará, também precisou de avião para dar certo. Lá do alto, o Greenpeace conseguiu documentar as irregularidades. E na hora de combatê-las, seu velho avião deu o apoio logístico necessário ao Ibama e à Polícia Federal em 2001 para reprimir a ação dos madeireiros. “Esse novo avião é importante não apenas para o Greenpeace, mas para iniciativas de governo na Amazônia”, diz Paulo Adário, coordenador de Amazônia da Ong. “Ele vai estreitar ainda mais nossa colaboração com as autoridades da região”.

Numa região onde o transporte é precário e os governos, inclusive o federal, trabalham sob sérias restrições de caixa, as autoridades muitas vezes dependem do dinheiro e das ferramentas detidas por organizações não-governamentais para levar adiante o seu trabalho. Não é à toa que em março, na Câmara dos Deputados, durante o debate sobre o Projeto de Lei de gestão de Florestas Públicas, Eduardo Braga, governador do Amazonas, não escondeu sua ansiedade em relação à chegada do novo avião do Greenpeace. “Ele vai nos ajudar muito a tocar nosso trabalho de preservação”, diria depois a um repórter.