

Asas demais

Categories : [Reportagens](#)

Quem tem medo de avião costuma escutar que é mais provável acontecer um acidente numa estrada do que no ar. O dito pode ser verdadeiro para grandes acidentes, mas não para pequenas colisões, que acontecem muito, geralmente sem que ninguém a bordo se dê conta. Nesses casos, quando há vítimas, pode apostar que elas pertencem às espécies aladas. Das selvagens e grandiosas garças pantaneiras aos pombos urbanos. Em alguns casos, o piloto da aeronave só percebe o estrago quando a aeronave já está em terra. O estrago na máquina e as peninhas do pobre pássaro.

“As colisões com aves são um problema mundial, inerente a quem voa e proporcional ao movimento dos aeroportos”, diz o major Coimbra, do [Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos \(Cenipa\)](#). Para tentar minimizar os impactos, as gerências do Ibama procuradas pelos administradores de aeroportos não seguiam nenhuma orientação específica para resolver os problemas. “Algumas gerências eram liberais demais em relação ao abate de aves, outras eram radicalmente contra, sem que tivessem em mãos qualquer estudo para basear uma decisão dessas”, conta o biólogo Wagner Fischer, da Coordenação de Manejo de Fauna na Natureza do [Ibama](#).

Por isso, no final de agosto, o instituto resolveu editar uma instrução normativa padronizando procedimentos para garantir a segurança em vôo de aves e aeronaves. Com uma novidade: além de unidades de conservação e propriedades que queiram explorar recursos naturais, chegou a vez dos aeroportos apresentarem planos de manejo para lidar com a fauna que insiste em transitar pelo espaço aéreo assumido pelas máquinas de Santos-Dumont.

A medida reforça uma resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), de 1995, que estabelece uma série de regras para evitar incidentes com pássaros. Uma delas define que instalação de lixões, matadouros, curtumes, vazadouros ou qualquer outra atividade que atraia animais ficam proibidas num raio de 20 quilômetros dos aeroportos. A resolução, em si, é bastante satisfatória, mas peca em não mencionar responsabilidades e punições, o que a torna uma mera orientação. “Como até 1995 não existia nada, a resolução foi um primeiro passo”, diz o major Coimbra. Ele lembra que existe um projeto de lei que determina as devidas penalidades para quem instalar lixões ou outros atrativos para animais próximo a aeroportos. Mas o projeto está em tramitação no Congresso sem previsão para passar.

Enquanto esperam, as empresas áreas acumulam prejuízos que aumentam de ano para ano. Segundo o major, foram gastos no Brasil 6,5 milhões de dólares em reparos por causa de colisões com aves só no ano passado, quando houve 441 eventos registrados. “Em 2005, já recebemos notificações de pelo menos 246 incidentes dessa natureza”, completa. De acordo com o Cenipa, houve 963 casos na aviação civil entre janeiro de 2002 e dezembro de 2004, dentro ou nas proximidades dos aeroportos. As aeronaves militares são as mais atingidas, porque costumam fazer vôos mais baixos. O Cenipa calcula que entre 2001 e 2004 elas representaram cerca de 34% das colisões. Pelo mesmo motivo, os incidentes com as demais aeronaves ocorrem, na maioria das vezes, nos momentos de pouso e decolagem.

“O importante é eliminar as fontes de alimento e abrigo que atraem os animais para os aeroportos”, receita o biólogo Giovannini Luigi, da [Coppe](#), um centro de excelência em pós-graduação da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Luigi foi convidado pela [Infraero](#) para realizar estudos nos 66 aeroportos sob sua administração, que respondem por cerca de 95% do tráfego aéreo brasileiro. Suas pesquisas fundamentaram a elaboração do primeiro plano de manejo para um aeroporto no país, o Internacional do Rio de Janeiro.

Entre 1993 e 2003 aconteceram ali 191 incidentes, muitos deles provocados pelo vôo assustado de garças com o movimento das aeronaves. Esses pássaros costumavam freqüentar o gramado do aeroporto após as chuvas de verão, se alimentando de insetos que ficavam presos nas poças d’água. Luigi sugeriu o nivelamento do terreno para evitar as áreas alagadas, assim como deixar

a vegetação alta em algumas zonas para inibir a nidação e a aproximação de quero-queros. Em outras áreas, a orientação foi a retirada de árvores e o corte na grama. Ainda no Rio, o aeroporto Santos-Dumont – que fica no centro da cidade, cercado pela baía de Guanabara – também foi pesquisado e já tem encaminhado seu plano de manejo. “Ali, a proximidade com as praças da cidade atrai pombos, o que atrapalha as aeronaves”, diz Luigi. Segundo o biólogo, os aeroportos de Foz do Iguaçu (PR), Guarulhos (SP) e o Internacional de Porto Alegre (RS) também já fizeram seu plano de manejo.

Quando os estudos são feitos de modo superficial, podem ocorrer deslizes como os do aeroporto de Natal, cercado por lixões e lagoas. “Naquela época, optaram por transferir 1.328 animais, em sua maioria urubus, para bem longe, até uma distância de 700 quilômetros”, conta Fischer, do Ibama. Segundo ele, apenas cinco aves voltaram ao local. O sucesso foi efêmero. “De repente a população voltou a subir, inclusive apareceram outros bichos de outras áreas”. O motivo foi simples: as fontes atrativas continuavam ali. E a tendência pra lá é que a situação se mantenha. “Estão construindo um aeroporto novo em Natal exatamente na direção de outros três pontos de atração”.

Sobre isso, nem os mais ousados e estruturados planos de manejo podem influir. “O Ibama não pode legislar sobre atribuições que não cabem a ele. Problemas como os dos lixões e de saneamento, que atraem os animais, devem ser resolvidos pelas prefeituras e quase sempre elas dizem que não têm recursos”, diz Fischer. Para ele, o Ibama está fazendo o possível, autorizando medidas de longo, médio e curto prazos para evitar novas colisões, como o abate de animais, em alguns casos. Mas Fischer explica. “Os urubus, guardadas as devidas proporções, são que nem moscas. Para se ver livre delas é mais fácil fazer o quê? Matar uma por uma ou limpar a área?”.

A regra serve para os urubus que se aproximam por causa da sujeira das cidades. Mas não serve para diversos outros casos em que as aves simplesmente se encontram em habitat natural e as aeronaves são as invasores. Esse é o caso do aeroporto de Fernando de Noronha (PE), que recebe constantemente a visita de garça-vaqueira (*Bubulcus ibis*). “Querem sempre construir em locais privilegiados pela beleza cênica e esquecem que ali vivem espécies importantes, que devem ser respeitadas”, lembra o biólogo Fischer. Em casos de aeroportos na região amazônica ou em regiões costeiras, o major Coimbra pondera. “Em alguns locais só se chega por via aérea. É uma questão de segurança nacional. Mas para evitar as colisões, o que podemos fazer é orientar as aeronaves a só decolarem ou pousarem em determinados horários, conforme a dinâmica da natureza”, diz.