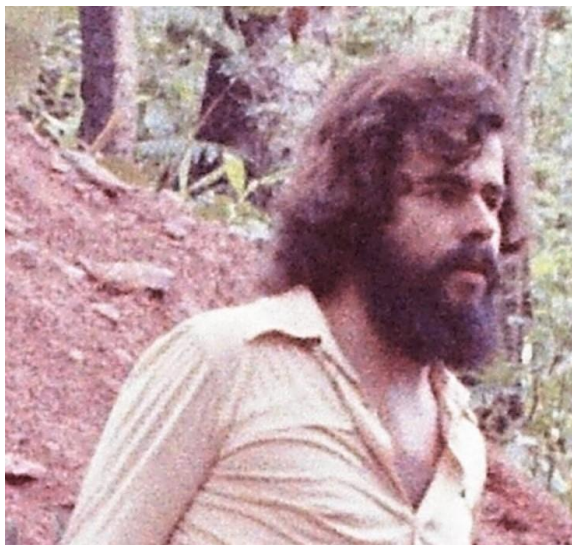


# VIDA DE GEÓLOGO: APUROS NO AR

Paulo Afonso Ribeiro Barbosa



**O autor, no começo da década de 70: início das terríveis aventuras em teco-tecos.**

*Ao longo de quase cinquenta anos de andanças pelo mundo da geologia, posso afirmar que, depois de tantas situações difíceis que passei a bordo de aeronaves pequenas, medo de voar nesses aviões é pouco para o que sinto a bordo deles e que, para mim, são imprevisíveis e sempre traumatizantes, onde já passei uns maus pedaços ao longo de minha vida de geólogo. Acho que Deus, em sua infinita bondade, deve ter me colocado em várias situações de perigo dentro desses bichinhos, só para testar a minha fé e ver se o trauma acabava. Acabou ainda não, Senhor, mas só tenho a agradecer-lhe por não ter tido nenhuma situação mais catastrófica, a não ser algumas poucas sujeirinhas indesejadas..., mas faz parte.*

---

## 1. AS AVENTURAS AÉREAS DO MENINÃO RECÉM FORMADO

Logo que me formei fui trabalhar em um projeto próximo à divisa de Goiás com Mato Grosso e o deslocamento era feito, muitas vezes, de monomotor. Na minha primeira viagem a bordo de um desses aviões, apesar de estar me sentindo o cara mais importante do mundo por passar a andar de avião, quando antes só andava de carona, confesso que estava num medo danado. Entrei, sentei-me todo sério de tanto medo, dando pinta de que não estava nem aí. Puxei a porta e nos preparamos para decolar. O piloto certamente olhou para mim e me achou com pinta de sujeito viajado. Ligou o aparelho, foi para o início da pista e levantou vô. Quando estávamos há uns 50 metros de altura, a porta do meu lado se abriu e o precipício se escancarou do meu lado, me deixando apavorado. Sorte que esse tipo de aeronave é estreita e o piloto conseguiu atravessar o braço, alcançar a porta, fechá-la e travar a maçaneta. Eu não a havia travado. Aliás, eu nem sabia que aquilo tinha trava. Depois disso, foi mais de um mês acordando apavorado no meio da noite, sonhando que estava caindo num despenhadeiro.

Alguns meses depois, nesse mesmo trajeto, saímos de Goiânia com o tempo querendo fechar. Lá pelas tantas, na altura da Serra de Goiás Velho, o piloto olhou para frente e percebeu que estava tudo preto, com nuvens pesadíssimas a nos esperar. Teve que dar meia volta e se preparar para retornar ao aeroporto de Goiânia. Quando realizou a manobra, passando rente às pilastras de quartzito do alto da Serra Dourada, olhou adiante e viu que o tempo estava pior que para trás. Aí o coração começou a disparar, começamos a ficar apavorados e o piloto tentou buscar uma solução. Rumou para o sul, para o norte, para os

outros dois lados, mas o tempo havia se fechado por completo. Depois de rodear algumas vezes, com as nuvens pesadas se aproximando e aumentando nosso pavor, descobriu uma brecha de tom cinza, ou preto um pouco mais claro e enfiou o bico da aeronave para aquele lado. Em seguida vieram vácuos, solavancos, desesperos, vira o bico do avião para lá, vira para o outro lado, relâmpagos a clarear aquela escuridão e nada de vazar a maldita nuvem. Nesses momentos, os milésimos de segundo se transformam em horas, ou mesmo em séculos que não acabavam mais. Depois de intermináveis momentos de desespero total, conseguimos passar pela nuvem pesada e sair ilesos do outro lado, retornando ao aeroporto de origem com o coração na mão. Pensei comigo que não encararia outra dessas nunca mais.

No fim da tarde desse mesmo dia, tive que entrar no mesmo avião de novo, com o tempo bem melhor. Certamente a tempestade não iria nos atormentar outra vez. Estatisticamente, a probabilidade era mínima para esse fenômeno se repetir. Então fui convencido pela precisão e pela própria razão a embarcar outra vez. Conforme esperávamos, tudo ia transcorrendo às mil maravilhas, dessa vez. Avistamos a cidade, o piloto localizou a pista de chão batido, deu umas duas voltas rasantes sobre ela para se certificar de que não havia animais para atrapalhar o pouso e, sem maiores transtornos, imbicou o avião para um pouso tranquilo, graças à Deus. Só que, quando o avião bateu na pista, um dos pneus pegou uma pedra e estourou. A aeronave descambou para o rumo do mato, rodopiando, levantando um poeirão danado. Parou na cerca de arame que contornava a pista, a poucos metros das árvores. Acho que, nesse instante, podia fazer um corte em minha pele que não havia nenhuma gota de sangue. Eu estava branco-branco, quase me borrando todo de susto. Fui logo procurar meu coração que, muito provavelmente, havia saído pela boca afóra. Que susto danado, para quem já estava com a adrenalina a mil, pelo pavor da manhã. Quando tudo terminou e vimos que, entre mortos e feridos todos haviam se salvado, veio aquela bambeza nas pernas que mal conseguia parar em pé. Ô brincadeira sem graça...

No ano seguinte fui fazer um trabalho de campo entre Uruaçu e Niquelândia, no centro de Goiás. Depois de identificarmos uns alvos interessantíssimos para zinco, coube a mim retornar à Goiânia e pegar um avião da empresa para fazer o reconhecimento aéreo da região. Era no tempo das fotografias aéreas e nem pensávamos em coisas como imagens de satélite em P&B, que surgiram tempos depois, ou as do Google de hoje. E lá vai o bobão todo entusiasmado, achando que estava fazendo sucesso, que estava se tornando importante porque ia andar de avião, esquecendo-se dos sustos anteriores. E lá fui eu começar o trabalho de sobrevoo na região de interesse. O piloto, para complicar mais a minha tensão, se chamava Caio. Só que, no caso de avião, não dá para dizer: caio-levanto... Identificados os primeiros alvos, o piloto começou a dar voltas em torno deles para que eu pudesse identificar mais alguns pontos e demarcar melhor a extensão da área de interesse, em voos rasantes. Avião vai, avião vem, passando bem baixo para eu pudesse ver melhor as estruturas, quando de repente o estômago embrulhou, comecei a suar frio, as vistas começaram a escurecer e o mundo a rodar. Que situação periclitante! O coitado do piloto achava que estava me agradando e continuou com os rasantes, não percebendo que eu já estava branco, amarelo, verde e totalmente fora do ar... O jeito foi dar por encerrado o serviço, ficar o não visto como já visto, dar a impressão de que estava tudo bem e, em seguida, vomitar até as tripas. Depois disto, passei muito tempo revirando o estômago só de olhar para aqueles aparelhinhos infernais.

---

## 2. OS APUROS SOBRE A FLORESTA AMAZÔNICA

No item anterior falei um pouco sobre as experiências não muito agradáveis com aeronaves pequenas, no começo da carreira de geólogo. Agora vou me recordar de uns perrengues ocorridos no fim do século passado, já com mais de 25 anos de experiência. Estava no noroeste de Mato Grosso, quando recebi a notícia de que havia necessidade de fazer um



***Pista feita à mão, no meio da Floresta Amazônica, para acesso às pesquisas e para aliviar nossos sufocos.***

reconhecimento aéreo em uma região no sul do Estado do Amazonas, cerca de uma hora e meia a duas de voo para norte. Fiquei em dúvida se ia ou não, mas era no Amazonas bravo, onde eu sonhava trabalhar um dia e não poderia perder aquela chance. Topei na hora e já fui tratar de preparar a viagem aérea de reconhecimento da região. Afinal, os juramentos que eu havia feito de não mais entrar em aviões pequenos seriam perdoados, porque a oportunidade de conhecer a selva brava merecia todo o perdão do mundo.

Saímos de Aripuanã bem cedinho, com o colega Conterato em um banco e um tambor de combustível no outro. Depois de um bom tempo de voo, o GPS do avião começou a apitar, avisando que estávamos em cima da área de interesse. E cadê o alvo? Por baixo era só um nevoeiro, que se estendia por uns três a quatro quilômetros de cada margem do rio, não deixando aparecer nada-nada. Aí a coisa complicou, porque esse alvo era o objetivo principal e não poderia ficar para trás. Rumamos, então, para uma vila que havia a norte, para aguardar que o nevoeiro se dissipasse. Mas nos esquecemos que a vila estava, também, na margem do mesmo rio e, conseqüentemente, coberta pelo mesmo nevoeiro. Quando chegamos à altura da cidadezinha, não deu outra. Cadê a danada da vila, que ninguém enxergava? O piloto rodou, rodou, rodou umas quatro a cinco vezes tentando achar uma brecha entre as nuvens para furar o bloqueio, mas não dava certo. De repente deu a doida no sujeito, ele imbicou o avião para baixo e se enfiou no meio dessas nuvens, para ultrapassar a barreira que nos impedia de ver as coisas lá embaixo. Meu Deus do céu, que experiência terrível. Eu chamava por minha mãe e por todos os outros santos que conseguia

me lembrar do nome. Só tinha a impressão de que a coisa iria se espatifar lá no solo, tamanha a velocidade com que se dirigia para baixo. Faltou fôlego, faltou cor, faltou pulso, desarranjou o estômago, o intestino e tudo mais de ruim que se possa imaginar. Então, num piscar de olhos, as nuvens ficaram para trás, o piloto colocou o avião em sua posição normal, planou bonito sobre a cidade e a pista se apresentou bem à nossa frente. Mas o dia havia acabado para mim. E a tradicional bambeza que dá nas pernas, depois?...

Um ano mais tarde, por volta de dois mil e pouco, eu estava em plena Amazônia, fazendo trabalhos de geologia, justamente na área que havia ido fazer reconhecimento antes, feliz da vida pela primeira experiência naquela região. Numa das viagens de volta para casa, embarquei em Apuí rumo a Manaus, no famoso e velho Bandeirante, com escala prevista para a cidade de Manicoré, às margens do rio Madeira. Foi só embarcarmos e, poucos minutos depois, o tempo fechou, começou a despencar chuva como eu nunca havia visto antes, com trovoadas e relâmpagos para todo lado. O avião tremia todo, dava vácuos de mais de cem metros, penso eu, balançava daqui, tremia dali e eu, nessas alturas, acho que tremia muito mais que o próprio avião. Foi mais de meia hora de sufoco, com tudo cinza escuro lá fora, sacolas caindo na cabeça de uns, embrulhos rolando pelo corredor da aeronave, crianças chorando desesperadas, para nos desesperar mais ainda. De repente sentimos que o avião começou a baixar, dar voltas e, ao que tudo indicava, estava procurando enxergar a pista de Manicoré, ou então estava despencando de vez.

Depois de alguns eternos minutos, tivemos a impressão de que o piloto, com mais de vinte anos de Amazônia e que comandava esse avião desde que ele saiu da fábrica, havia identificado o local de pouso e começava a se preparar para nos tirar do sufoco. Foi um momento tenso, mas que poderia nos trazer alívio em seguida. Arrochamos os cintos para nos prevenirmos de qualquer eventualidade e, daí a pouco, lá vai o bicho rumo à pista. Quando estava a uns cinquenta metros do chão, o piloto inverteu o processo e arremeteu bruscamente o avião para o alto. Nossos corações dispararam, quase saindo pela boca. Ninguém entendia mais nada do que estava acontecendo. Depois é que ficamos sabendo que, quase pousando, o piloto havia percebido que metade da pista estava alagada e ele não conseguiria controlar a aeronave naquelas condições. Aí começou todo o pânico de novo. Mas essa era uma situação que ele, certamente, já havia experimentado várias outras vezes e não se apavorou. Ele não, mas nós... Depois de mais algumas voltas em círculo o piloto resolveu tentar pousar de novo, agora ciente da situação em terra. Pousou na metade da pista que estava seca e nem precisou dela toda. Que perícia esse cara tinha. Só eu é que não havia passado por uma dessas antes. Acho que minhas pernas estão bambas até agora.

---

### **3. O HIDROAVIÃO – NOVOS APUROS SOBRE A SELVA**

Ainda quando trabalhava no Amazonas, havíamos tido alguns probleminhas nas simulações para atender possíveis emergências no meio da floresta. Gastava-se quatro dias de barco para subir o rio Sucunduri até o acampamento e dois dias para descer. Então, resolvemos tentar alguma outra opção mais rápida e surgiu a idéia de se buscar um hidroavião em Manaus. Depois de alguns contatos, descobrimos uma empresa que tinha esse tipo de aparelho. Só que era uma peça estranha, não aquele tipo mais conhecido, que tem dois esquis. Era um tipo que pousava de barriga na água, como um canoão, com a hélice na parte superior, sobre o teto e, pior ainda, voltada para trás. Não dava para acreditar que

aquele aparelho pudesse voar. Decolava e pousava da pista normal, com rodinhas, e podia pousar e decolar, também, da água. Eu não acreditava que aquilo pudesse dar certo, mas lá vai a besta de novo se metendo dentro de aeronave pequena e, pior ainda, em algo que eu nem sabia se era aeronave mesmo. Mas guerra é guerra e então fomos nós. Lá pela metade do dia chegamos ao acampamento e avistamos a bela pista no rio Sucunduri. Então



***Pista de pouso no rio Sucunduri, sul do Amazonas. Cenário de vários apuros.***

O piloto deu umas duas voltas de reconhecimento e desceu, pousando com uma suavidade impressionante. Não gastou duzentos metros de rio para poder parar, contando com a ajuda do atrito da água. Que coisa gostosa. Já estava começando a mudar minha opinião sobre aeronaves pequenas.

No ano seguinte, uns gringos resolveram visitar a área e foram de que? De hidroavião, é claro. Foram, deu tudo certo na descida. Na volta, foram dois voos do acampamento até a pista mais próxima. No primeiro, mais cedo, o avião saiu bem. Descobriram um macete de segurá-lo com cordas enquanto acelerava a toda potência. Depois a cortavam e o bicho saía como uma pedra do estilingue. No segundo vôo, que foi a minha vez, já era quase meio-dia e a temperatura estava bem elevada, piorando muito as condições de decolagem. Mas fomos. E lá vai o avião para o começo da pista, que tinha cerca de oitocentos metros de rio, para poder embalar e decolar. E lá vai o bicho... Duzentos metros de pista de rio e nada do avião decolar. Quatrocentos metros e nada, com o atrito da água segurando a aeronave. Faltava menos de cem metros para a pista terminar, quando o danado conseguiu se descolar da água. Só que, adiante, o rio fazia uma curva e, bem nesse ponto, havia várias árvores grandes esperando o danado do hidroavião, inclusive uma enorme castanheira. Olhei para o piloto e o sujeito suava em bicas, de tão tenso que estava. Pensei: se o piloto está assim, é porque as coisas não estão boas. Fechei os olhos para não ver o estrago. Só ouvi a barriga

do aviãozinho roçando a copa da castanheira e sair ileso lá adiante. Foi um silêncio total até pousarmos em Apuí.



***O Hidroavião mais estranho do mundo, com a hélice voltada para trás, no teto do avião: companheiro de muitos sufocos que passei na Amazônia.***

Depois de passar os apertos que passei nesses vôos com hidroavião, resolvemos fazer uma pista de verdade lá no acampamento, em plena selva. E tudo no braço. Pista concluída estava na hora do vôo inaugural. E lá vai o bobão aqui de novo cruzando o desconhecido. De repente aparece a nossa pista lá embaixo, toda exuberante. O piloto gostou, deu umas duas voltas por cima para se certificar da posição do pouso e desceu como se estivesse descendo em pista asfaltada. Foi um show. De tarde, feita a visita que era para ser feita, lá vai o aviãozinho de volta. O comandante estava tranqüilo, porque havia adorado a pista. Dessa vez eu ficaria em terra, só observando. As pessoas que iriam embarcar de volta deram adeusinho e lá foi o “asa-alta” para a primeira decolagem em nossa pista, ganhando velocidade para poder voar. Vem, vem, vem e, na metade do percurso, perde forças, pipoca, gagueja e para. Voltou, então, ao início da pista e tentou de novo, com o mesmo resultado, para decepção do público que aguardava com ansiedade a grande façanha. Os passageiros desceram meio sem graças e foram esperar o piloto verificar o motor para ver o que havia de errado. A primeira coisa que ele checkou foi o filtro de combustível. E não precisou checkar mais nada. Havia uns quatro milímetros de uma espécie de cola cobrindo toda a telinha do filtro, por onde não era possível passar nenhuma gasolina. Como usavam combustível estocado em tambores, para fazer os serviços nas fazendas onde jogavam sementes de capim, certamente utilizaram recipientes em que se armazenavam agrotóxicos ou coisa que o valha e os resíduos foram se acumulando justamente onde deveriam se acumular, ou seja, no filtro de combustível. Limparam aquilo, fecharam o motor, deram uma testada e o avião decolou tranqüilo, sem precisar nem da metade da pista para poder subir. E se essa coisa

tivesse falhado na viagem de ida? Certamente eu teria ficado famoso, virado manchete de jornal. Depois dessa, em que fui salvo certamente por Deus, não jurei mais nada. Apenas prometi a mim mesmo que nunca mais entraria em outro avião pequeno, porque gostava muito de minha família e ainda queria conhecer os netos.

---

#### **4. SALVO, GRAÇAS A DEUS (E À PISTA DO CUIÚ-CUIÚ)**

Continuando a narrar as aventuras em aeronaves pequenas, me lembro que na primeira década desse século, quebrei de novo o juramento e terminei me metendo outra vez dentro de uma aeronave dessas, lá pros lados do Tapajós. Fui a Belém em avião de carreira e de lá segui para Itaituba em avião de porte médio. Naquela cidade comecei minha insatisfação, quando tivemos que enfrentar uma aeronave pequena e descer em pistas de garimpos. Brincadeira das mais sem-graças para mim. Desci na vila São José, depois fui visitar o garimpo São Jorge. Até aí, tudo ia bem e já me sentia orgulhoso de poder estar conhecendo o Tapajós, onde vários e vários garimpos famosos haviam sido descobertos nas décadas de setenta e oitenta. O trecho do garimpo São Jorge até Jacareacanga, onde retornaríamos no fim do dia, seria de pouco mais de uma hora de viagem e chegaríamos no finalzinho da tarde. Decolamos, alcançamos altitude de cruzeiro, o pessoal que conhecia a área ia mostrando os diversos garimpos e eu me sentindo todo orgulhoso, todo entusiasmado, quando de repente o piloto começa a rir e aponta para a asa esquerda da aeronave, onde um líquido amarelado jorrava para valer. Alguém havia mexido na tampa do tanque de combustível, que fica na ponta da asa, enquanto visitávamos o garimpo e deixado aberta. Vazava gasolina de bica mesmo, num perigo enorme de ficarmos sem combustível no meio da floresta ou, então, de aquilo pegar fogo com alguma faísca que saísse do motor. Daí uns cinco minutos intermináveis, o nosso piloto localizou a pista do garimpo do Cuiú-Cuiú, deu uma volta, pousou no meio de pedregulhos que se espalhavam para todo lado, desceu, fechou o tanque e retomou a viagem, como se nada de grave houvesse acontecido.

No ano seguinte fui à região de Montes Claros, no norte de Minas Gerais e, de lá, para o Tocantins. A melhor opção, definida por mentes iluminadas, foi tomar uma aeronave pequena. Deu tudo certo, fizemos o que tínhamos que fazer lá e, três dias depois, embarcamos para Goiânia com escala em Brasília, Trocamos de aeronave e seguimos para Goiânia em um avião menor, mas o tempo estava bom, com céu de brigadeiro e não havia risco nenhum. Embarcamos, pegamos altitude de cruzeiro e o piloto nos mostrou um jatinho da aeronáutica que passava abaixo de nós. Colocou a aeronave no piloto automático, começou a preparar a fatura para eu assinar e lá vamos nós. De repente nosso avião dá uma sacudida violenta, como se tivesse levado uma bruta pancada muito forte por baixo, quase fica de ponta-cabeça, totalmente desgovernado. As coisas que estavam no bolso da camisa voaram longe, minha mochila com o computador voou para não sei onde, bati com a cabeça no teto da aeronave com muita força, que ficou vários dias doendo. O piloto gruda no manche, acode daqui, socorre de lá, pede para a gente ter calma e, depois de alguns segundos intermináveis, retoma o controle do avião. Foi o maior susto que já passei na vida, porque nós nunca esperávamos por esta. Olha, foi mais de quinze segundos para o piloto voltar a ter controle sobre esse aviãozinho, sem que eu não entendesse nada, a não ser que meu coração estava para sair pela boca e minhas pernas tremiam como vara verde, logo seguida de uma bambeza total. A primeira impressão é que um dos jatinhos da FAB havia nos acertado por baixo. No entanto, com a aeronave estabilizada, o piloto foi se desculpar e

explicar que havia uma queimada logo abaixo, que ele não tinha percebido e, em consequência, ascendia uma bolha de ar quente que jogou a aeronave para o alto, desestabilizando-a por completo por alguns segundos, os quais nos pareceram minutos ou horas intermináveis. Esse foi o último sufoco que passei com aeronaves pequenas, até agora. E vai ser o último mesmo, porque não entro naqueles bichinhos nunca mais, a não ser que... Mas a opção, daquele episódio para frente, teria que ser só aeronaves grandes, de carreira.

Tempos depois fui testar se meu medo era só com aviões pequenos mesmo, em uma viagem para a França, com meu amigo Danni. Mas uma coisa me deixava tenso: fazia menos de seis meses que aquele avião da Air France havia caído no trajeto Paris-Rio, na mesma rota que eu teria que fazer. Fui e deu tudo certo. A volta deveria ser tranquila também, é claro, mas não foi. Meu Deus, fico tenso de novo só de me lembrar daquela noite. No meio do oceano pegamos uma tempestade louca, como eu nunca havia visto igual, com raios quase que de segundo a segundo, a clarear a escuridão. O avião tremia todo, dava vácuos de quase 500m, batia asas, num verdadeiro terror, e isso por mais de meia hora. Nunca havia ficado tão tenso em minha vida, por tão longo tempo. Cravava as unhas no descanso do braço, travava os pés no banco da frente, fechava os olhos para não ver a catástrofe, porque a sensação de que estava caindo se repetia a cada minuto. Que trauma! Passado o sufoco, quem disse que eu conseguia dormir? Cheguei morto-vivo, estraçalhado, tenso, moído. E depois, o trauma que ficou? Por mais de um ano, toda vez que eu embarcava, ficava trêmulo, dava enxaqueca, começava a suar frio. Que coisa horrível. O pior é que continuo tendo que voar pelo menos duas a três vezes por mês, mesmo depois da certeza de que o medo não estava só no tamanho da aeronave...



***O autor hoje, quase cinquenta anos depois das primeiras aventuras no ar. Só que gora, com os pés no chão...***