

Questões levantadas em debates sobre o assunto, retiradas de texto publicado pelo SINDAG, apontando os mitos e verdades sobre o uso de aviões no combate ao **Aedes aegypti**:

1 – Os aviões vão pulverizar agrotóxicos sobre as cidades.

É MITO. Os agrotóxicos, ou defensivos, são produtos usados na lavoura, para o combate a pragas específicas. É um produto e dosagem para cada tipo de lavoura e para cada tipo de praga, considerando também outros fatores, como estágio da cultura, se a pulverização será por terra ou pelo ar e assim por diante.

No caso do combate ao mosquito, os aviões usariam os mesmos produtos hoje aplicados por terra, nos chamados fumacês (na verdade, estaria se fazendo um “fumacê aéreo”).

2 – Os aviões vão aplicar produtos cancerígenos.

Em uma aplicação aérea, os aviões usam os mesmos produtos usados pelas equipes em terra e fornecidos e aprovados pelo Ministério da Saúde e aprovados também pela Organização Mundial de Saúde (OMS). O SINDAG não defende um produto específico. Se houver dúvida quanto a algum princípio ativo, as autoridades deverão substituí-lo ou se certificarem de sua segurança.

3 – O chamado fumacê aéreo vai intoxicar pessoas e animais.

A diferença com o uso do avião é que o produto vai chegar a pontos hoje inatingíveis pelas equipes em terra, como fundos de terrenos baldios, áreas abandonados e pontos longe das vias públicas. E o produto que chegará a esses locais é o mesmo que hoje os fumacês aplicam nas ruas com as pessoas caminhando nas calçadas e direcionado diretamente para a fachada das casas.

Aliás, a expectativa é de que, com a aplicação aérea eliminando também os focos de mosquito até então inatingíveis, não sejam necessárias tantas reaplicações devido a reinfestações.

4 - O uso do avião vai tornar os mosquitos mais resistentes, à medida que elimina apenas os insetos mais fracos e deixa os mais fortes se reproduzirem e “aperfeiçoarem” sua linhagem.

Justamente o uso do avião pode diminuir esse risco. Como sua aplicação é mais abrangente e eficaz, há menos chances de sobrares mosquitos para esse “aperfeiçoamento” da espécie. Diferente de se fazer a aplicação apenas por terra, pelo problema de reinfestação já exposto na questão anterior.

5 – A melhor estratégia no combate à dengue, chikungunya e zika é a prevenção, com a eliminação dos focos de água parada em cada casa, área pública e espaços comerciais, além do investimento em saneamento básico.

É VERDADE. É ponto pacífico para o SINDAG que a aplicação de inseticidas (seja pelas equipes em terra ou por aviões) só deve ser considerada em áreas de epidemia. Funciona assim: Quando se tem uma infestação muito grande de mosquitos, já muito além da capacidade de enfrentamento apenas com a eliminação dos focos, é feita a aplicação do fumacê terrestre ou aéreo (ou os dois combinados) para eliminar os mosquitos em excesso e trazer a situação para o alcance do trabalho da população – como um cheque especial: se você extrapola demais o limite, precisa de ajuda externa (neste caso, um empréstimo) para trazer as contas novamente à sua capacidade financeira.

6 – Os produtos aplicados por aviões podem parar a quilômetros do alvo.

A chamada deriva (quando o produto aplicado se desloca da faixa de aplicação) é algo que ocorre tanto nas aplicações aéreas quanto nas terrestres, tanto nas lavouras quanto na guerra contra o mosquito nas cidades. Para preveni-la, o aplicador tem que considerar fatores como a escolha e regulação dos bicos de pulverização e as condições de temperatura, pressão atmosférica e velocidade do vento.

E aí também o avião leva vantagem: além do sistema DGPS - que é como o GPS de um carro, só que muito mais preciso e rápido e que indica exatamente cada faixa a ser aplicada, com seu início e fim – e outros sistemas de precisão, o avião consegue realizar toda a aplicação antes que as condições climáticas mudem. Isso cobrindo até 500 quarteirões em uma hora, aplicando uma taxa de 400 mililitros (menos de meio litro) de produto por quadra (cerca de um hectare).

7 – Os aviões não dar rasantes sobre as cidades.

Diferente de um voo de lavoura, onde o avião voa a três metros do chão, a operação contra mosquitos é feita a mais de 40 metros de altura. E a faixa do produto pulverizado (atrás do avião) é tão discreta que é quase invisível a olho nu.

8 – A pulverização aérea será feita de maneira indiscriminada sobre as cidades.

Definitivamente, não. O que o SINDAG defende (isso desde 2004) é que o Ministério da Saúde autorize a realização e testes sobre esse tipo de aplicação. Mais do que isso, o sindicato aeroagrícola vem pedindo que o Ministério forme a equipe técnica, não só com especialistas em saúde pública, mas também como entomologistas (especialistas em insetos), biólogos, médicos e outros profissionais, para que sejam avaliados os efeitos sobre as pessoas, animais e o meio ambiente.

O SINDAG entraria com os aviões, pilotos e a equipe de terra para os testes.

A ideia é atualizar a técnica usada em 1975, na Baixada Santista, com o que é feito hoje em dia nos Estados Unidos, México e até aqui na vizinha Argentina (que há meses já usa aviões no

combate a mosquitos). A partir daí se chegaria a um protocolo de quando e como usar a pulverização aérea contra mosquitos no Brasil. E só então se partiria para as operações nas áreas de epidemia.

9 - Os operadores aeroagrícolas estão de olho no mercado que representa a aplicação aérea contra mosquitos. Principalmente porque, segundo algumas fontes, a venda de agrotóxicos no Brasil caiu cerca de 20% no último ano.

Outro MITO. A proposta do SINDAG para o uso de aviões no combate ao *Aedes aegypti* vem desde 2004 (bem antes de qualquer dado sobre a venda de defensivos no último ano). Além disso, apostando no sucesso das aplicações aéreas, isso não representaria um mercado significativo, já que a aplicação de inseticidas deve ocorrer em zonas de epidemia e efetivamente acabar logo com o problema – se não funcionar, não será usada e, se funcionar, deverá ser pouco usada.

Some-se a isso o fato de que o sindicato aeroagrícola ofereceu gratuitamente aviões, pilotos e equipe de solo para os testes. E lançou uma campanha entre os associados para que, caso os testes resultem em um protocolo a ser colocado em prática, cada membro doe uma hora de aplicação (lembre-se: corresponde a 500 quarteirões cobertos). Ficaria o fornecimento do produto por conta do Ministério da Saúde, assim como o pagamento de horas de voo excedentes.

10 – Mesmo assim, a aplicação aérea seria muito mais cara do que a terrestre.

Independente da oferta de gratuidade em boa parte das horas de voo para as operações, a própria pesquisa em parceria entre SINDAG e Ministério da Agricultura também serviria para definir um comparativo preciso entre os valores das aplicações por terra e por aviões. A aposta do sindicato aeroagrícola é de que não haja diferença significativa. Ainda mais se forem computados detalhes como a necessidade de menos compra de caminhonetes e bombas costais pelo governo federal (os operadores aéreos entram com tudo) e até a diminuição da necessidade de inseticida, pela redução do retrabalho.