

Especial | Empresa & Comunidade

Segurança Associação garante tratamento para crianças e mulheres escalpeladas por motores de barcos

As 'meninas de turbante' recebem ajuda

Lina de Albuquerque

Para o Valor, de São Paulo

Provavelmente você tenha ouvido falar muito pouco sobre escalpelamento. Pelo menos num contexto diferente das histórias dos índios que matavam e arrancavam o couro cabeludo dos seus inimigos. Mas no norte do país esse é um nome para um drama que atinge as populações ribeirinhas desde que as velas das embarcações foram substituídas por motores. Na Amazônia, o barco é o principal meio de transporte dos ribeirinhos. As vítimas de escalpelamento têm hoje o couro cabeludo puxado pelo eixo do motor durante as viagens pelos rios e igarapés. Os acidentes acontecem porque esses barcos são rudimentares e munidos de motores baratos e inadequados, como geradores de luz reconicionados.

Por serem mais pesados, os motores costumam ser transferidos da popa para o meio do barco. Os passageiros que viajam sentados próximos da hélice, ou que abaixam para apanhar qualquer coisa perto dela, correm então o risco de enroscar os fios de cabelo no eixo giratório descoberto. Em 80% dos casos, as vítimas são mulheres que têm os cabelos e até partes do rosto arrancados brutalmente em frações de segundos. A maioria são crianças do sexo feminino. Elas passam a ser chamadas de "meninas de turbante" devido aos curativos ou toucas que são obrigadas a usar na cabeça pelo resto da vida. Algumas têm as orelhas ou as pálpebras mutiladas, enquanto outras perdem a visão ou ficam calvas para sempre.

Luana da Costa, de 12 anos, nasceu em Santarém, cidade do Baixo Amazonas em que as águas barrentas do Tapajós se encontram com as do rio Amazonas. Junto do pai, ela fez um sem-número de travessias pelos afluentes do Amazonas. O pai de Luana é um pescador que trabalha a bordo de um "pô-pô-pô", como os barcos locais tornaram-se conhecidos em função do onomatopaico barulho do motor. A primeira coisa que um ribeirinho costuma fazer, quando ganha algum dinheiro, é transformar



Luana da Costa, de 12 anos, terá de fazer várias cirurgias para enfrentar o drama do escalpelamento e também recebe ajuda psicológica da Sarapó

a sua canoa num pô-pô-pô. Hoje as águas do maior rio do mundo são também responsáveis pelo maior drama na vida de Luana. Há dois anos, ela foi escalpelada enquanto pegou no sono. Estava sentada perto do motor. A menina perdeu os sentidos e não consegue se lembrar do acidente.

Como inúmeras garotas do norte, Luana foi vítima de um acidente. Ela hoje se prepara para ser operada. A menina fará uma cirurgia reparadora da orelha com o médico Cláudio Britto, um cirurgião plástico que fundou uma associação com o objetivo de tratar as seqüelas dos escalpelamentos e estabelecer meios de prevenir futuras tragédias. A Associação Sarapó foi criada em 2001 e desde então esses acidentes começaram a ganhar um pouco mais de visibilidade no resto do país. O nome Sarapó — nome de um peixe muito veloz —

é uma homenagem ao pai do cirurgião, o anestesista Antonio Juracy Britto, morto há oito anos e um defensor das comunidades amazônicas carentes. Cláudio Britto começou coordenando o trabalho de voluntários que fizeram um mapeamento mais preciso do drama. Hoje se sabe que 65% das vítimas são crianças; 30%, adultos e 5%, idosos.

O conhecimento dos números deve facilitar a próxima etapa do projeto. As embarcações serão cadastradas durante eventos comunitários festivos e os motores ganharão protetores de eixos criados pela Albrás (Alumínios do Brasil S/A), empresa sediada em Barcarena, município vizinho de Belém e também uma zona crítica dos acidentes. Os protótipos de ferro, que cobrem os eixos dos motores, foram desenvolvidos por um grupo de funcionários voluntários da Albrás.

Segundo Paulo Ivan Campos, gerente de relações externas da Albrás, "para os ribeirinhos, as pequenas embarcações são um meio de transporte tão importante como as bicicletas para os moradores do interior", diz. "Como as bicicletas, esses barcos não costumam ser fiscalizados".

A proteção de ferro desenvolvida pela Albrás cobrirá o mecanismo giratório, impedindo que os cabelos se enroscuem no eixo. Depois, a Sarapó pretende lutar para que seja aprovada uma lei que obrigue as embarcações usarem a carenagem que protege o eixo do motor e evita o acidente. Estima-se que estejam circulando na Amazônia em torno de 200 mil embarcações com motores desprotegidos. Destas, aproximadamente 60 mil trafegam nos rios e igarapés do Pará. "São índices altos demais para serem ignorados", alerta Cláudio Britto.

Com o apoio da Sarapó, Luana viajou de avião para uma nova etapa do tratamento em Belém, que pode levar anos e envolver inúmeras cirurgias. Ela está hospedada com a mãe numa casa de abrigo mantida pela associação. "Hoje eu vivo em função da recuperação da minha filha", conta Lucineide, que deixou os outros três filhos em Santarém. Além dos danos físicos, os traumas psicológicos e sociais decorrentes do estigma de ser escalpelado são preocupantes. A redução das atividades sociais foi visível na vida da menina. Ela passou a ter vergonha da aparência e não queria mais ir à escola mesmo usando um turbante. As duas recebem orientação psicológica. "A gente que aprender a aceitar que ela nunca mais terá cabelo", diz a mãe. "Isso é uma coisa ainda mais difícil para uma mocinha", reconhece. Uma das características

das vítimas de escalpelamento são os cabelos compridos, justificados pela opção religiosa. A família de Luana é da Igreja Universal do Reino de Deus.

As seqüelas do acidente podem ser tratadas, ainda que algumas delas sejam irreversíveis. Mas a demora em socorrer as vítimas pode provocar morte por hemorragia. Por isso a Associação Sarapó atua em várias frentes. Promove campanhas de doação de alimentos ou perucas às vítimas. Organiza excursões de voluntários para as comunidades ribeirinhas "Muita gente achava ser possível atenuar a hemorragia passando borra de café sobre a lesão", conta a médica Heloisa Guimarães, uma das primeiras voluntárias da Sarapó. Heloisa percorreu diversos municípios para orientar a população sobre a gravidade dos riscos. Ela ajudou na capacitação dos profissionais de saúde das pequenas cidades. A maioria dos pacientes, segundo a médica, era atendida mais de 24 horas depois do acidente. Mas o sucesso do tratamento depende da rapidez dos primeiros socorros e rapidez na internação.

A grande incidência dos escalpelamentos nos dias de hoje tem, na visão de Cláudio Britto, um componente cultural. Essas comunidades ribeirinhas permaneceram muito tempo isoladas. E mesmo hoje, de acordo com o médico, o contato com os moradores das cidades maiores é limitado. As informações demoram a chegar até eles. Por outro lado, esses acidentes são relativamente recentes. Eles só começaram a acontecer a partir dos anos 60, quando as embarcações à vela foram sendo substituídas pelos barcos motorizados. Contudo, muitas tragédias poderiam ser evitadas com base na simples informação. Quem usa cabelo comprido, por exemplo, não deve se aproximar do eixo. Os cabelos dos passageiros precisam ser amarrados e presos com lenço ou boné. Enquanto os motores centrais estiverem sem a futura proteção, as mulheres só devem viajar na frente da embarcação.

Site: www.oscipsarapo.kit.net