

Expediente

Presidente

Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Moacyr da Frota

1º Vice-Presidente

Maj.-Brig.-do-Ar Márcio Callafange

2º Vice-Presidente

Brig.-do-Ar Cezar de Barros Perlingeiro

3º Vice-Presidente

Brig.-Eng. Edison Martins

DEPARTAMENTOS

Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Social

Ten.-Cel.-Int. José Pinto Cabral

Cultural

Cel.-Av. Araken Hipólito da Costa

Administrativo

Cel. -Av. Nylson de Queiroz Gardel

Financeiro

Cel.-Int. Marco Antônio Pereira Nogueira

Patrimonial

Cap.-Adm. Ivan Alves Moreira

Aerodesportivo

Ten.-Cel.-Int. José Augusto Santana de Oliveira

Desportivo

Ten. -Cel. Odyr Eduardo Lapa Coutinho

Beneficente

Cel.-Av. Nylson de Queiroz Gardel

Assessoria de Comunicação Social

Cel.-Av. Luís Mauro Ferreira Gomes

Assessoria de Informática

Cel.-Av. Luís Mauro Ferreira Gomes

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Social

Brig.-do-Ar Cezar de Barros Perlingeiro

Sede da Barra da Tijuca

Brig.-Eng. Edison Martins

Sede Lacustre

1º Ten. Sebastião José Ferreira

Secretaria Geral

Cap.-Adm. Ivan Alves Moreira

CHICAER

Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Moacyr da Frota



jul./ago./set.

2007

revista@caer.org.br

Sede Social

Praça Marechal Âncora, 15
Rio de Janeiro - RJ
CEP 20021-200

- Tel.: (21) 2210-3212
- Fax: (21) 2220-8444

Sede da Barra da Tijuca

- Tel.: (21) 3325-2681

Sede Lacustre

- Tel.: (22) 2662-1049

Expediente do CAER

Dias: 3ª a 6ª feira
Horário: 9h às 12h e 13h às 17h

Presidente do Conselho Deliberativo

Ten.-Brig.-do Ar Carlos de Almeida
Baptista

Presidente do Conselho Fiscal

Brig.-Int. Helio Gonçalves

REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel.-Av. Araken Hipólito da Costa

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

Dirce Brízida

Secretária de Redação

Luciene Ribeiro

As opiniões emitidas em entrevistas e em matérias assinadas estarão sujeitas a cortes, no todo ou em parte, a critério do Conselho Editorial. As matérias são de inteira responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião da revista. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.

Índice

Nossa capa: Aeroporto de Congonhas

3 Editorial
Aquecimento global x Suborno global
Uma denúncia
Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota

4 Nota do Editor
Araken Hipólito da Costa
Cel.-Av.

5 Eventos Culturais
no CAER
A Redação

6 Clube de Aeronáutica
61 anos
A Redação

8 Não é uma nação o país que não
apóia suas Forças Armadas
Cristovam Buarque
Senador pelo PDT
do Distrito Federal e
ex-Ministro da Educação

10 1964 - 31 de março
Reafirmação Democrática
Anysio Alves Negrão
Cel.-Ex.

14 Política e administração
Marco Maciel
Senador e membro
da Academia Brasileira
de Letras

16 Pesquisa na Aeronáutica:
uma idéia
Tacarijú Thomé de Paula Filho
Cel.-Av.
Mestre em Ciências Aeroespaciais

19 Ciência/Tecnologia:
responsabilidade institucional
ou encargo nacional?
Maj.-Brig.-do-Ar
Lauro Ney Menezes

22 Bombas aéreas
e visores usados no Brasil
anteriores a 1941
Ten.-Brig.-do-Ar
Fernando de Assis
Martins Costa

24 Pessimismo e democracia
Brig.-do-Ar
Tarso Magnus da Cunha Frota

26 Parlamentarismo no Brasil?
Maj.-Brig.-do-Ar
Umberto de C. Carvalho Netto

28 Um festival de erros,
incontáveis mentiras
e muita covardia
Luís Mauro
Cel.-Av.

30 Missão operacional
Ten.-Brig.-do-Ar
Sérgio Pedro Bambini

33 Homens de honra
Brig.-do-Ar Jorge
Kersul Filho

34 Sacadura Cabral, este
desconhecido
Aloysio Quadros
Pesquisador-Historiador

36 Pensamento único
Severo Hryniewicz
Professor de Filosofia da
Faculdade João Paulo II
e Historiador

38 Uma guerra pelos
hidrocarbonetos
Manuel Cambeses Júnior
Cel.-Av.

40 Contribuição da medicina à
arte do vôo cego
Roberto Neves-Pinto
Ten.-Cel.-Méd-Aer. (M.D., PhD)

42 Degeneração
D. Eugenio Sales
Cardeal-arcebispo emérito
da Arquidiocese do
Rio de Janeiro

44 Osteoporose :
uma abordagem sumária
Maj.-Brig.-Méd.
Ricardo Luiz de G. Germano

46 De fora pra dentro
Luiz Paulo Baravelli
Artista Plástico,
arquiteto e cronista

48 Charge
Ivo Batalha
Cel.-Av.



AQUECIMENTO GLOBAL X SUBORNO GLOBAL

UMA DENÚNCIA

Encontra-se em pleno desenvolvimento a maior operação psicológica da história, para convencer os habitantes do planeta de que a média das temperaturas na superfície da Terra está aumentando perigosamente, devido a uma suposta impropriedade de comportamento da Humanidade.

Tal campanha é viabilizada pela massificação da opinião pública com verdadeiro terrorismo noticioso, veiculado por um conluio da mídia mercenária e sem compromisso com a verdade.

Tem, ainda, como respaldo, um forjado consenso sobre essa fictícia emergência climática antropogênica, consenso este, obtido de alguns cientistas internacionais, especialmente escolhidos, que não hesitaram em negociar a própria dignidade.

No decorrer dos milênios, as variações climáticas no Planeta Terra têm sido episódicas e aleatórias. Assim, tivemos, intercalados, períodos quentes e frios, sem qualquer vinculação com as atividades humanas.

No século X, a Terra viveu uma elevação de sua temperatura média, quando a Revolução Industrial ainda estava longe de ter início e, em seguida, já nos séculos XVII e XVIII, foi identificado um sensível resfriamento global, que chegou a suscitar, até meados do século XIX, a perspectiva alarmista de um novo período glacial.

Não seremos nós, pobres mortais, portanto, que iremos modificar o funcionamento deste complexo Universo.

No Brasil, os grandes veículos de comunicação têm desempenhado o lamentável papel de difusores remunerados de catastróficas previsões. Informações meteorológicas e progra-

mas especiais são divulgados na forma sensacionalista de propaganda subliminar, exibindo números falseados, em que as estimativas de temperaturas máximas são ressaltadas e, as mínimas, desvalorizadas. Artifício semelhante é empregado com os períodos de estiagem e de chuvas.

A grande vedete desse movimento é o suposto acúmulo de resíduos de carbono na atmosfera, provenientes da eventual queima de materiais orgânicos e fósseis, entre outros, nas instalações industriais produtivas, a ponto de se pretender criar uma nova *commodity* – os “*créditos de carbono*”, que serão mais acumulados pelos que menos indústrias tiverem, ou seja, em lugar do “*padrão ouro*”, agora, o “*padrão carbono*”, uma forma cínica de financiar a estagnação dos países emergentes.

Na realidade, este é o ápice de um processo manipulado com o objetivo de restringir o crescimento econômico mundial, como forma de preservar a posição hegemônica dos países principais e de conter o desenvolvimento dos demais, congelando, assim, essa relação de aspecto.

Tal campanha visa a assumir o controle das medidas desenvolvimentistas das “*nações secundárias*” e das suas reservas de recursos naturais estratégicos, por uma bem or-

questrada ação de entidades supranacionais e de organizações não governamentais, capitaneadas por personalidades, convenientemente selecionadas, entre as quais, Al Gore e outros.

O Clube de Aeronáutica, como representante social de parcela da família militar, estatutariamente, também, dedicado a defender os legítimos interesses da nacionalidade, vem denunciar esse movimento traiçoeiro que traz, em seu bojo, objetivos atentatórios à soberania brasileira e à própria saúde do planeta, neles sobressaindo, ainda, a intenção de impor controle internacional às iniciativas de desenvolvimento sustentável do País, com destaque, na região amazônica.

No momento em que crises internas variadas agridem a Sociedade, esta, desatenta, não consegue perceber os riscos iminentes que se desenharam nos horizontes nacionais, com a proliferação de verdadeira paranóia ambientalista.

O Estado brasileiro não poderá deixar-se subjugar por essa invasão externa de sua privacidade institucional, e deverá exercer o dever de adotar urgentes medidas investigatórias, no seu mais alto nível, com vistas a desmistificar essa campanha insidiosa, financiada por um venal suborno de alcance planetário, de origens não claramente identificadas, que coloca os grandes órgãos de comunicação de massa do País prostrados de joelhos, a serviço de interesses alienígenas.

Perigo, sim, para o nosso Sistema Solar não será o eventual aquecimento de seus planetas, mas, certamente, o inexorável resfriamento do “Astro Rei”, que já terá começado há alguns bilhões de anos... ■

Nota do Editor

Araken Hipólito da Costa
Cel.-Av.

O Estado não é uma simples convenção. É o prolongamento da racionalidade humana, capaz de fazer o homem ser social, viver entre iguais e buscar com eles o bem-comum, tendo em vista seu pleno e vital desenvolvimento. O Estado não é para o filósofo Santo Tomás de Aquino (1225-1274) apenas um instrumento destinado a garantir a devida harmonia entre as esferas da vida econômica e os interesses dos seus cidadãos, mas bem mais do que isso. O Estado é um instrumento para a realização do próprio bem e da felicidade comum de todas as gerações de cidadãos, presentes e futuras, subordinadas a um valor ético-objetivo independente da vontade dos indivíduos, e que se chama justiça.

Participam ativamente do desenvolvimento da sociedade as classes empresarial, artística, política, religiosa, dentre outras. Porém, é na classe militar que se apresenta uma característica ímpar e essencial ao referido desenvolvimento: a dedicação à unidade nacional. Que é fruto da sua missão: a defesa territorial e a segurança nacional. Assim tem sido desde o período da Monarquia, prosseguindo com o advento da República. Além disso, as Forças Armadas têm participado do desenvolvimento nacional, especialmente nestes últimos 50 anos, através do plano da integração nacional, implementando o Correio Aéreo Nacional (CAN), a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA), o Projeto Calha Norte e, na área tecnológica e na infra-estrutura, o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), a Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (EMBRAER), a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aero-

“Dentre os fatores que podem mudar o homem, alguns são fisiológicos e outros psicológicos. Os últimos podem ser sensíveis ou inteligíveis e os primeiros podem ser práticos ou teóricos. Dos primeiros, o mais forte é o vinho; dos segundos, as mulheres; dos terceiros, o poder de governar; dos quartos, a verdade. Devem ser subordinados uns aos outros na ordem inversa.”

S. Tomás de Aquino, Quodlibet. XII, 20

portuária (INFRAERO), e o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), para citar somente alguns órgãos de relevância nacional inquestionável.

As Forças Armadas tiveram, também, a responsabilidade de intervir no Estado em 1964, para assegurar a unidade nacional, a fim de evitar divisões internas oriundas de ideologias marcadas pelo materialismo-marxista. Entretanto, continuamente as Forças Armadas vêm recebendo ataques dos meios de comunicação, que insistem em propagar inverdades inseridas em análises históricas superficiais. Resta uma esperança, ao recordarmos a famosa e espirituosa resposta de Georges Clemenceau, quando lhe pediram que especulasse o que diriam os futuros historiadores sobre a Primeira Guerra Mundial: *“Eles não dirão que a Bélgica invadiu a Alemanha”*.

Com a criação do Ministério da Defesa, alguns imaginaram que os militares

abandonariam o nível político governamental, limitando-se à esfera operacional. Isso jamais aconteceria, uma vez que a missão constitucional permaneceu e permanecerá. Em outras palavras, as Forças Armadas continuarão comprometidas com a unidade nacional.

O desinteresse e a ignorância em relação à filosofia política deixam o ser humano no escuro. Sem as verdades que nos são gratas, não temos nada a nos guiar, a não ser nossas próprias fantasias ou especulações irresponsáveis e o conselho inoportuno e pouco confiável dos outros. Desta maneira, impõe-se aos responsáveis pela Defesa Nacional o estudo da Filosofia Política, que trata dos fundamentos e das idéias que impulsionam as ações políticas, idéias estas necessárias para conhecer, sobretudo, a importância da manutenção da unidade nacional, a qual, nós, militares, temos como objetivo principal ■



Eventos Culturais no CAER

CURSO DE ARTE

No dia 29 de agosto, houve o Encerramento do Curso *Ver e Ouvir Arte*, ministrado pelo Professor de História da Arte, da UERJ, crítico de arte, Presidente de Honra da Associação Brasileira de Críticos de Arte, escritor e colunista da revista *Ventura*, Geraldo Edson de Andrade.

Participaram do Curso os seguintes discentes: Ten Brig Ar Pedro Ivo Seixas, Alte Antônio Carlos Amendoeira, Maj Brig Ar Luiz Antônio Cruz, Cel Av Ivan Von Trompowsky Douat Taulois, Cap Sonia Maria de Oliveira Carneiro, Maj Luiz Carlos Verçosa Simões, Célia Diniz Gonsalves Soares, Jeane da Silva Diniz Gonçalves, Regina Célia de Jesus Antunes, CMG Silvino Olegário de Carvalho Neto, Lucy Castilho da Silva, Clarindo dos Santos e Regina Teixeira Fonseca.

O método didático adotado pelo mestre, para desenvolver com melhor acuidade a sensibilidade dos discentes, desenvolveu-se por intermédio de agradáveis conversas que, ao mesmo tempo, tinham o poder de inculcar elementos culturais de todas as expressões das artes ligadas à nossa percepção, como as artes plásticas, o cinema, a literatura, o teatro, a música e todas as sensíveis manifestações pictóricas e audiovisuais inerentes ao ser humano.

GRUPOS DE ESTUDO

Realizaram-se, no Clube de Aeronáutica, eventos e ações de relevante expressão, tanto no campo cultural quanto no que concerne aos assuntos de interesse da Nação, a partir do inicial Vôo Cultural, em 2004.

Todas as quintas-feiras, das 10 às 12 horas, têm-se reunido, na Sala de Convenções do Clube de Aeronáutica – C.Aer, eminentes figuras que compõem os Grupos de Estudo, para tratar dos assuntos pertinentes à *Soberania Nacional* e ao *Ministério da Defesa*.

Os participantes desses trabalhos são: *Ten.-Brig.-do-Ar Pedro Ivo Seixas, Ten.-Brig.-do-Ar Carlos de Almeida Baptista, Maj.-Brig.-do-Ar Umberto de C. Carvalho Netto, Brig.-do-Ar Tarso Magnus da Cunha Frota, Cel.-Ex Frederico José Bergamo de Andrade, Cel.-Ex Joselauro Justa de A. Simões, Cel.-Av. Luís Mauro Ferreira Gomes, Cel.-Av. Araken Hipólito da Costa, Cel.-Av. Tacarijú Thomé de Paula Filho, CMG/IIM Haroldo Belém, CMG AvN Paulo de Paula Mesiano, Ten.-Cel. CD Jesse Ribeiro da Silva, João Ricardo Moderno (Presidente da Academia Brasileira de Filosofia), Professor Dr. Francisco Martins de Souza, Fernando Bicudo (Pres. Centro Cultural Ópera Brasil), João Victorino (Jornalista), Suzana Gueiros (Profª. Drª. Engenharia de Produção-UFRJ), Antônio Carlos Gomes Siqueira (Pres. DEMOPART) e Herman Glanz (Pres. da Organização Sionista do Brasil).*

Alguns trabalhos já estão prontos, na sua primeira fase, tais como o elaborado pelo Grupo de Estudo da Reforma Política.

Por ocasião do último evento de reunião dos Grupos, foram abordadas as formas adequadas para a divulgação na mídia e, principalmente, a arregimentação das forças políticas do Senado Federal, considerando-se que alguns parlamentares Senadores já estão se comunicando com o Departamento Cultural do Clube, por intermédio de remessa de artigos.

Está sendo providenciada a inserção dos trabalhos executados pelos Grupos de Estudo no site do Clube de Aeronáutica, para conhecimento e participação dos associados.

Decidiu-se, em plenário, que os Estudos serão apresentados em forma de CPN – *Concepções Políticas Nacionais*.

LANÇAMENTO DE LIVRO

No dia 7 de agosto ocorreu o lançamento do Livro *Introdução à Filosofia Política – Ensaio 1*, de autoria do Professor Dr. Francisco Martins de Souza – editado pela Associação Cultural Pai da Aviação - APAV.

Este foi o primeiro dos livros da Série *Ensaio* já lançado pelo Clube de Aeronáutica e pela APAV, intermediado pelo Departamento Cultural, estando em fase de produção dois outros.

Para manifestar o interesse na aquisição dessa importante literatura, o associado e o público em geral devem ligar para o telefone (21) 2220-3691 – Departamento Cultural.

O custo é de apenas R\$ 15,00.



Clube de Aeronáutica

61 ANOS

Tendo a condução do Coronel José Pinto Cabral, Diretor do Departamento Social, realizou-se, no Salão Nobre da Sede Social do Clube de Aeronáutica, o Cerimonial e o baile comemorativo dos 61 anos de existência do Clube de Aeronáutica.

Na abertura, os presentes tiveram a oportunidade de ouvir um vibrante pronunciamento do Presidente do Clube, respectivamente, Ten Brig Ar Ivan Frota.

Além da Presidência e Vice-Presidência do Clube, Ten Brig Ar Ivan

Frota; Maj Brig Ar Márcio Callafange, 1º Vice-Presidente; Brig Ar Cezar de Barros Perlingeiro, 2º Vice-Presidente; e Brig Eng Edison Martins, 3º Vice-Presidente, estavam presentes ao marcante evento, entre tantas personalidades, o Ten Brig Ar Paulo Roberto Röhrig de Britto, atual Comandante-Geral de Apoio – COMGAR, o qual leu a mensagem do Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Juniti Saito.

Também participando da festividade, encontravam-se o ex-Comandante da Aeronáutica e Presidente do

Conselho, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista; os Presidentes do Clube Naval, Alte Esq José Julio Pedrosa, e do Clube Militar, Gen Ex Gilberto Barbosa de Figueiredo; e, ainda, o Brig Int Hélio Gonçalves, Presidente do Conselho Fiscal.

À excepcional *Big Band Tupy* Orquestra e Coral, que animou o evento, com magnífico espetáculo musical, e à primorosa performance de dois dançarinos clássicos, couberam elevar o espírito dos presentes.

Foram de sucesso total o coque-





tel e o jantar, sob a inefável tutela do Bufê Sabor & Festa, concessionária do restaurante do Clube de Aeronáutica.

Mesmo em dias de semana, o atendimento e a qualidade da concessionária têm sido elogiados pelos freqüentadores civis e militares do Clube, bem como do público em

geral, para o qual também está aberto o restaurante.

Estiveram presentes ao evento Cadetes das três Forças, cabendo às Cadetes Intendentes da Aeronáutica Poliana e Carolina apagar as velas do bolo comemorativo.

O evento contou com ilustres convidados civis e militares ■



Cristovam Buarque

Senador pelo PDT
do Distrito Federal
e ex-Ministro da
Educação

cristovam@senador.gov.br



Na Comissão de Relações Exteriores assistimos ao depoimento do Almirante Júlio Soares sobre a situação da Marinha no Brasil. Amanhã, é fácil imaginar quais serão as possíveis manchetes dos jornais. Provavelmente sobre a subida do dólar, sobre algum vazamento da Polícia Federal, alguma notícia de corrupção, alguma notícia sobre violência urbana. Mas eu creio que a mais importante manchete amanhã, se ela fosse refletir o que eu assisti hoje, a maior manchete, a de maior repercussão para o futuro do Brasil seria dizer: em 2025, a Marinha do Brasil não existirá mais.

Foi isso que o Almirante, Comandante da Marinha, com muita competência, com muita franqueza, colocou para nós: um quadro onde ele mostrava o que vai acontecer se não houver uma reversão da tendência, o que vai acontecer se a tendência continuar, em 2025.

E ele colocou em letras garrafais a palavra “fim” da Marinha no Brasil.

Lamentavelmente, essa não vai ser a manchete, porque, lamentavelmente, enquanto isso acontece, o que vemos? O Ministro da Defesa, recém-chegado, não passa hoje do gerente do tráfego aéreo brasileiro.

Não é um Ministro da Defesa, é um gerente, um diretor, um presidente da Infraero. Não assumiu! E ainda mais grave: preocupado, entre outras coisas, com a distância entre as cadeiras, esquecendo que não é so-

mente gente alta que tem problemas nos aviões. O gordo e o deficiente físico também têm. Não apenas os altos como ele.

Um Ministro da Defesa é para pensar a segurança nacional; onde estarão a Marinha, a Aeronáutica, as Forças Armadas em 2025, 2050, 2100. Não vemos essa preocupação. E não me digam que essa preocupação não é urgente.

Ela é urgente! E não me digam que isso não está na cabeça das pessoas, porque se não está na cabeça das pessoas, nós, como líderes, temos de colocar nas cabeças do povo brasileiro o que de fato é importante.

Claro que o problema do tráfego aéreo é importante. Mas basta um bom gerente cuidando disso na Infraero. Basta chamar o Comandante da Aeronáutica e dizer “ponha ordem nisso, senão eu o demito”.

É nomear um gerente e dizer: “ponha ordem nisso, senão você não fica mais de um mês”. E deixe o Ministro cuidar dos problemas fundamentais da defesa nacional. Mas não é somente o Ministro.

E enquanto a Marinha caminha para isso, o que vemos neste Senado? Preocupados nós com os problemas que ameaçam o Presidente do Senado; preocupados com pequenas coisas de um lado para outro, no máximo convidando aqui o Comandante da Marinha para falar para um pequeno grupo de senadores na Comissão de Relações Exteriores.

Será que a gente não tem por obrigação, cada um de nós, de mostrar ao povo brasileiro o que vai acontecer no momento em que nossa Marinha se transformar em fantasmas?

Será que não é importante dizer que este País tem 8,5 milhões de km² de terra, mas tem 4,5 milhões de km² de mar? É mais da metade do território brasileiro o espaço marítimo que o Brasil tem.

Será que não vale a pena lembrar que

90% do comércio chega e sai do Brasil por vias marítimas? Que 80% do petróleo vem por vias marítimas? Que a perda do controle das fronteiras marítimas e a falta de uma Marinha podem, sim, ameaçar isso? É uma tragédia nacional.

Será que a gente não tem que alertar que grande parte dos recursos nacionais, não só petróleo, estão debaixo do mar? É lá que vamos encontrar a fonte de recursos. Lamentavelmente, não vemos isso no Ministro da Defesa, nem entre nós senadores.

Diante de nós, uma tragédia está sendo escrita, e a gente não está lendo. E 2025 é depois de amanhã. Mas, o mais grave, para se reverter isso: levam-se cinco anos só para fazer um navio; levam-se dez anos para se trazer uma nova estratégia.

Se começarmos hoje, talvez já estejamos chegando atrasados. E o pior é que a gente sabe que não vai começar hoje, nem no próximo ano. E não sabemos se vamos começar no ano seguinte. A tragédia se anuncia, e a gente, discutindo outras coisas.

Eu não disse coisas menores, porque as coisas todas são importantes, mas coisas cujas consequências não terão a tragédia do que é fundamental. E uma das coisas fundamentais, em um País que tem o espaço aéreo brasileiro, que é o quarto ou quinto maior do mundo, que tem 7.540km de costa, talvez a terceira ou quarta maior do mundo inteiro.

Temos uma Amazônia cobiçada internacionalmente, cuja defesa, em parte, será feita pela Marinha, ou não será feita. Temos fronteiras com dez países e talvez poucos tenham tantas fronteiras terrestres como nós temos.

São 14 mil quilômetros de fronteiras a serem preservadas, protegidas, não só de governos estrangeiros, protegidas porque em algum momento a migração internacional pode ameaçar a estabilidade brasileira, protegidas porque o tráfico penetra por elas,

Não é uma NAÇÃO

protegidas porque a cobiça internacional por recursos entra por elas, e um dos recursos mais escassos futuros será água, e o Brasil é um portador desses recursos na maior quantidade.

Hoje, estamos abandonando a Marinha, a Aeronáutica, o Exército, como se fôssemos uma nação pequena, menor e não um País com a necessidade de se comportar como potência.

Fala-se em potência com base no PIB. É claro que o Produto Interno Bruto é um indicador, mas mais importante do que o Produto Interno Bruto de hoje é a capacidade de produzir mais amanhã e isso a gente não está tendo.

Não está tendo porque, daqui para frente, o Produto Interno Bruto será criado pela ciência e pela tecnologia, será defendido por Forças Armadas preparadas, competentes e patrióticas. Isso a gente não está vendo do ponto de vista de nós, os líderes nacionais, darmos às Forças Armadas.

Eu imaginava que um Almirante pudesse vir ao Senado para falar do cenário do futuro, das estratégias de como a gente vai se comportar no Atlântico Sul, como vamos nos comportar nas vias fluviais que fazem fronteira com outros países. Quais são os cenários para proteger a Amazônia através do Rio Amazonas?

Quais são os cenários de estratégia para fazer da Marinha um importante centro de formação da consciência nacional e nacionalista brasileira? Lamentavelmente, em vez disso, o Almirante é obrigado a usar de sua competência e firmeza para dizer: nós estamos pedindo socorro.

Vejam a situação em que vive a nossa Marinha. Dos 21 navios existentes, 11 estão imobilizados – 10 operam com restrições. Dos cinco submarinos, dois imobilizados e dois operando com restrições. Então, só tem um. Dos 58 helicópteros, 27 estão imobiliza-

dos e 31 operando com restrições – todos. Das aeronaves, 23 – 21 delas imobilizadas e duas operando com restrições.

Não é a Marinha que nós precisamos para o tamanho do Brasil. Agora, isto explica por quê. Se nós analisamos os dados da vida do arsenal, dos submarinos – que há necessidade – 12. Só temos cinco. Sabem qual a idade deles? Em média, 10 anos. A idade dos navios-patrolha – 14 anos.

A idade do porta-aviões – 46 anos, antes da revolução eletrônica, antes da revolução de grande parte da arquitetura naval. Dos navios-escola, a idade média é de 27 anos; navios de apoio logístico móvel – a idade média é de 31 anos; navios varredores e caça-minas – a idade média é de 34 anos. Navios-patrolha fluviais, a idade média é de 33 anos. Navios de transporte, a idade média é de 36 anos.

Se olharmos as embarcações de desembarque, 28 anos é a idade média. Os navios de assistência hospitalar têm 17 anos de idade média; os helicópteros têm idade média de 15 anos e, os aviões, 30 anos. Aqui não precisamos falar em Tamandaré. Seria bem capaz de Santos-Dumont pilotar um avião desses.

Como se pode considerar que tem futuro um País do tamanho brasileiro se não realizarmos a discussão de como resolver esse problema? A Marinha tem competência se dermos recursos, que, sendo aplicados, a Marinha será fortalecida, criará emprego, dinamizará o setor de ciência e tecnologia.

Os Estados Unidos desenvolveram o setor de ciência e tecnologia em grande parte graças à defesa do próprio país. Foi a pesquisa, para levar adiante a defesa, que permitiu as descobertas que transformaram esse País nas últimas décadas.

Confesso que não sabia

que durante a Guerra do Paraguai, há 140 anos, a Marinha de Guerra brasileira era a mais potente do mundo inteiro, ou seja, a Marinha mais potente do mundo, em torno dos anos de 1860 a 1870, no tempo da Guerra do Paraguai, era a nossa.

E hoje? Um País que se transformou na oitava potência em PIB é uma das últimas em educação, é uma das últimas na proteção à saúde, é uma das últimas em moradia, é a última em concentração de renda e, sem dúvida alguma, é uma das últimas em termos Forças Armadas que correspondam à dimensão do nosso País de hoje, e, sobretudo, à dimensão do que a gente espera para o futuro.

Lamentavelmente, fica difícil levar esse sonho de Forças Armadas casadas com um País crescendo potente quando a gente vê. Espero que tentemos casar os sonhos que temos para um País potente com as Forças Armadas que correspondam a essa potência.

Não vamos ter uma boa defesa se não tivermos a perspectiva de longo prazo e o sentimento de nação. Hoje, essas duas coisas estão faltando no Brasil. Não há sentimento de nação nem perspectiva de longo prazo e de futuro.

Um país que não é uma nação é um país que não apóia suas Forças Armadas. E nós, senadores, não estamos fazendo o dever de casa para que as próximas gerações tenham a tranquilidade de contar com forças democráticas, de Forças Armadas, que, além de democráticas, sejam também eficientes e competentes para defender o Brasil ■

o país que não apóia suas FORÇAS ARMADAS

Reafirmação Democrática

1964 31 de MARÇO

Anysio Alves Negrão
Cel.-Ex.

É preciso que se entenda a grande estratégia criada em 1937 por Francisco Campos. A evolução política brasileira, depois de 1945, deveria formar três linhas distintas, representadas por partidos. O Partido Social Democrático (PSD) e sua tradicional adversária, a União Democrática Nacional (UDN), interagiriam dentro de um contexto de tese e antítese: Estado (PSD) x Economia (UDN), fazendo gerar uma síntese a favor do trabalhador ou da sociedade civil. Nessa concepção fundamentou-se o surgimento do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB). A evolução permitiu o aparecimento de outros partidos.

O interessante é que a Era Vargas terminou em 1945 e dezessete anos após, em 1962, o PTB chega ao Governo com Jango. E em 1985, a Reafirmação Democrática completa a abertura, e, dezessete anos após, em 2002, o PT assume o Governo com Lula.

No Governo Juscelino Kubitschek, do PSD, iniciou-se a industrialização graças à ajuda que o País recebeu pela participação na Segunda Guerra Mundial. Brasília tornou-se a capital da esperança e o símbolo do progresso.

Jânio Quadros assumiu dentro da linha oposicionista, da UDN, mais ligada ao capital do que ao Estado. Não foi feliz e ensinou que o vice, João Goulart, assumisse o Poder, representando, dentro daquela dialética, a síntese do trabalhismo (PTB).

O que aconteceu é que as manifestações trabalhistas do Presidente João Goulart geraram uma insegurança muito grande. Depois de todo o sucesso do Governo Juscelino, a nação ficou apreensiva sobre o futuro.

Esse era o ambiente político nacional, no fim de 1963. Era visível a marcha do movimento sindicalista lado a lado com o avanço comunista. Cabe lembrar que existiam os “*grupos dos onze*”.

À época, servindo no Rio de Janeiro, percebia a preocupação do Chefe do EME, General Castello Branco, com as manifestações que acabaram precedendo o desencadeamento da Revolução, como o comício da Central do Brasil e outras. Contudo, surgiram iniciativas populares que a elas se contrapunham, como a Marcha da Família com Deus pela Liberdade, em São Paulo. Mas não houve uma conspiração e nem um comando pré-revolucionário.

Não houve conspiração, volto a afirmar. O General Castello Branco não gostava do termo Revolução. Veja que ele criou a Aliança Renovadora Nacional (ARENA) e poderia tê-la chamado de aliança revolucionária, mas preferiu renovadora.

Em minha opinião as Forças Armadas, particularmente o Exército, foram intérpretes da vontade nacional na deflagração da Revolução de 1964.

O General Castello Branco, se não me engano, esteve, em maio de 1964, no Itamaraty, fez um discurso em que abordou a reforma política, de modo semelhante à concepção de 1945, objetivando a evolução do Estado. Em lugar do PSD, a Aliança Renovadora Nacional (ARENA). Como oposição, o Movimento Democrático Brasileiro (MDB), na mesma perspectiva da antiga UDN.

Em torno da ARENA, reuniu-se o grupo de políticos favoráveis à consolidação da autoridade do Estado. Organizaria a ordem econômica, a social, a política, a jurídica, a religiosa, todas as “*Ordens*” da sociedade. Os políticos do MDB seriam os reagentes, quer dizer, poderiam

movimentar-se, à vontade, contra o que o Estado fizesse. Deixou-se para organizar a síntese, o Partido dos Trabalhadores (PT), *a posteriori*.

O General Castello Branco, assim, formou primeiro o núcleo do Estado: ARENA e oposição. O choque dos dois geraria uma terceira força a favor dos trabalhadores. Foi essa a sua concepção: o Estado (ação), a Sociedade (reação) e o Trabalho (conseqüência). Este último seria uma decorrência da composição entre o Estado e a Economia.

No período de Reafirmação Democrática tivemos influências internacionais que obrigaram a edição do Ato Institucional nº 5 (AI-5). O AI-5 foi uma opção pela continuidade de um Estado fortalecido militarmente. Poderia ter sido adotada, evidentemente, outra solução, mas as condições políticas daquele momento, em níveis nacional e internacional, aconselharam a evolução política dentro de um Governo militarizado. Um ato de Reafirmação Democrática!

O General Ernesto Geisel, que fora Chefe do Gabinete Militar do Presidente Castello Branco, conhecia o pensamento dele e veio assumir o Governo para fazer a transição lenta e gradual para os civis.

O General Figueiredo, quando presidente, esteve em São Bernardo do Campo para a criação do PT, justamente para que a redemocratização imaginada pelo General Castello Branco chegasse à síntese, que era o trabalhador.

Acredito que o Presidente Castello Branco ainda receberá o reconhecimento público que lhe é devido pelos motivos expostos. Já li muitos comentários de escritores que seriam oposição, na época, mas que por justiça enalteceram seus méritos de estadista.

Tudo o que está acontecendo no Brasil é conseqüência da visão estratégica do Presidente Castello Branco na redemocratização brasileira: fortalecimento do Estado, da Economia, depois do Trabalho. Essa concepção evoluiu dentro das circunstâncias nacionais e internacionais, ocorrendo, em determinada época, estímulo à permanência dos militares no poder. Os Presidentes Ernesto Geisel e João Figueiredo vieram para realizar a “*abertura*”. O Congresso participou dos fatos, sem problemas.

Ao se analisar o Brasil pós-1964, até hoje, vemos que não tivemos mais crises político-militares, mas apenas políticas e restritas ao Congresso. Acabou-se tudo, nem a inspiração subversiva do comunismo internacional animou-se a prosseguir.

O reconhecimento ao General Castello Branco está na realidade brasileira. A própria criação do Partido dos Trabalhadores estava prevista nos estudos prospectivos da Reafirmação Democrática de 1964. E essa estratégia foi estabelecida no Governo dele.

Nesse caso, existe outro aspecto, também. O poder tem luz própria. É muito difícil encontrar-se um líder que valorize outras lideranças. Ninguém diz que é conseqüência; todos querem ser a causa do sucesso. O próprio PT tem que reconhecer que sua criação foi uma “*abertura*”, diria escancarada, estimulada ou autorizada pelo próprio Governo do Presidente João Figueiredo, ao pressentir as aspirações políticas concebidas pelo General Castello.

Gostaria de dar um testemunho. Houve no período pós-1964 a desmobilização política das Forças Armadas, porém a desmobilização nacional das Forças Armadas, iniciada no Governo Collor, culminou no Governo Fernando Henrique Cardoso. A desmobilização política levada a efeito pelo General Castello Branco foi compensada com a criação de mecanismos nacionais que deram a garantia e a segurança para o Estado: Polícia Federal, Ministério Público, desenvolvimento das comunicações, cassação política limitada à Segurança Nacional, criação do SNI e consolidação de Brasília como capital, reforma política e reforma militar, além de outras.

Hoje, falar em segurança e desenvolvimento é “*coisa da ditadura*”, mas percebe-se que a falta dessa discussão está trazendo prejuízos ao País. A “*desmobilização nacional das Forças Armadas*” tirou aquele halo ou aquela aura do Estado brasileiro e deu chance ao desenvolvimento da filial brasileira do crime organizado mundial. Não creio que tenha sido essa a intenção do Presidente Fernando Henrique, mas, inegavelmente, o Estado – os três Poderes – perdeu aquela proteção das Forças Armadas, abrindo espaço para a ocupação do crime organizado e da corrupção.

Castello Branco quis evidenciar, certamente, a supremacia do Poder Civil – por isso acredito que, algum dia, a Revolução de 1964 receberá o reconhecimento público.

Os próprios políticos, honestamente, a reconhecem. O Governo Médici neutralizou a guerrilha e ampliou a infra-estrutura. O Estado estava fortalecido. O Presidente Ernesto Geisel fez a “abertura lenta e gradual” e o Presidente Figueiredo permitiu que todas as idéias fossem desenvolvidas, e passou o Poder à oposição. Parece-me que, nos países ocidentais, modernamente, apenas o Brasil e a Espanha praticaram essa estratégia.

O Presidente José Sarney pôde empreender o “*tudo pelo social*”, lema de seu Governo, porque o Estado e a Economia estavam fortalecidos, frutos da concepção de Segurança e Desenvolvimento da Reafirmação Democrática de 1964. Temos que admitir que a presença do Presidente Lula no Governo é exatamente o resultado de um Estado com uma Economia forte. Falta-nos desenvolver atividades em benefício da população.

Creio, também, que houve o seguinte: a “*ditadura*” se “*auto-abriu*”, e não apareceram condições que permitissem fazer surgir um grande herói nacional “*vermelho*” capaz de empunhar a bandeira da “*abertura*”.

Quando o General Figueiredo, último Presidente da Reafirmação Democrática, procedeu à “*desmobilização político-militar*” e passou o Governo dentro do processo evolutivo do País, os que regressavam do exílio não tinham interesse em dizer que haviam sido repatriados pela “*ditadura*”. Nenhum político cometeria esse “*suicídio*”.

Quanto às afirmações de que a Revolução teria se demorado no Governo, diria que ela não teve condições de fazer a “*abertura*” concebida, tendo em vista as circunstâncias internacionais e a necessária evolução política nacional. Mas, quando chegou o momento exato, em que os interesses internacionais na desestabilização do Governo passaram, o Presidente Ernesto Geisel iniciou o projeto de distensão lenta, gradual e segura. Seguiu a concepção, que ele conhecia, de Castello Branco.

Em relação aos momentos mais difíceis da Revolução no período pós-1964, creio que tenha sido a morte do General Castello Branco. Pelo respeito que infundia nas pessoas de todo o País, ele certamente teria sido ouvido. Talvez os caminhos trilhados fossem outros. Pode-se dizer tudo sobre Castello Branco, mas ninguém cita qualquer ato dele de corrupção e arbitrariedade. Sua morte desarmou o idealista da síntese do trabalho como garantia do Estado. Outro momento crítico ocorreu em 1968, dada a expansão do MCI (Movimento Comunista Internacional). Pouco antes, os dirigentes da “*Reafirmação Democrática*” já projetavam o retorno da eleição direta. As mortes do General Castello Branco e, depois, do General Costa e Silva, alteraram um pouco a previsão do processo evolutivo nacional, no sentido de serem alcançados aqueles objetivos políticos e econômicos citados anteriormente.

Ao tempo dos Governos revolucionários as Forças Armadas jamais auferiram algum tipo de vantagem. Castello Branco realizou a desmobilização política das Forças Armadas estampada na reforma militar empreendida. As Forças Armadas preocuparam-se em manter uma estrutura capaz de cumprir sua destinação constitucional de defesa do Estado, de suas instituições e de segurança nacional.

Um detalhe importante. O General Castello Branco deixou o Governo com o genro desempregado e com um irmão, funcionário do Ministério da Fazenda, demitido por ele próprio. O motivo da demissão foi seu irmão ter recebido, como presente, um automóvel (Aerowillys), como reconhecimento pela ajuda que dera na solução de uma reivindicação ligada à organização da carreira da Receita Federal, há muito aguardada pelos funcionários. O Presidente achou viável o pleito e a lei foi elaborada. Quando o General Castello Branco soube do fato, pelos jornais, imediatamente fê-lo devolver o automóvel e afastou-o do cargo. Esse irmão veio a falecer no mesmo acidente que vitimou o General Castello.

Quando passou a Presidência, ao desembarcar do avião da Presidência que o trouxe ao Rio de Janeiro, utilizou o próprio automóvel particular, trazido por mim, para dirigir-se à sua residência. Então, esse era o comportamento. Quando viajávamos a serviço e éramos assistidos pelos cofres públicos, não se recebiam diárias. Essa preocupação do General Castello com a lisura impregnou a todos do Governo do período de Reafirmação Democrática do Brasil.

O Presidente João Figueiredo passou dificuldades financeiras no fim da sua vida. Sou testemunha, porque, como seu antigo auxiliar, fui convocado pelos companheiros que o acompanhavam, no Rio de Janeiro, antes que Deus o levasse. Como residia em Brasília, pediram-me que relatasse ao Ministro do Exército, General Zenildo de Lucena, que o Serviço de Saúde do Exército fosse orientado e assistisse o General Figueiredo.

Analistem como ficaram os ex-presidentes militares! Levantem os seus bens quando morreram! São provas inequívocas de honestidade e de honradez no trato da coisa pública.

É preciso não esquecer que a Reafirmação conduziu um processo evolutivo de redemocratização do País. Todo o processo evolutivo político, da ARENA para o PDS, do MDB para o PMDB e o PT, foi realizado no Governo Figueiredo.

Estes últimos são os partidos mais antigos que temos, atualmente.

À época, o orçamento das Forças Armadas era bem minguado. O Presidente Ernesto Geisel, logo que assumiu o Governo, aliviou as Forças Armadas da dependência do exterior, revendo antigo acordo que favorecia a vinda de equipamento militar para o Brasil. Estimulou a fabricação, no País, do material de emprego militar de que necessitávamos. É outro argumento para mostrar que os militares nada usufruíram econômica ou politicamente.

Sobre a chamada Lei da Anistia e a “abertura” feita pelo Governo Geisel, constata-se que a “abertura” sempre foi um fim a ser alcançado, durante o período de Reafirmação Democrática. A Constituição de 1967 já previa, mas injunções internacionais do final da década de 1960 retardaram-na.

Quando da edição do AI-2, Artigo 26, parágrafo único, o General Castello Branco se autocassou, tornando-se inelegível.

Quanto à anistia, sempre foi um procedimento da política brasileira, desde o Império. O Patrono do Exército, o Duque de Caxias, denominado o Pacificador, defendeu, no seu tempo, a anistia. Outro ponto que se pode considerar é de inspiração religiosa. Até hoje, graças a Deus, não temos pena de morte. Na prática da política brasileira, todos os governantes que foram demitidos tiveram a assistência do Estado. Nenhum deles foi conduzido preso ou algo parecido: Pedro I, Pedro II, Deodoro da Fonseca, Washington Luiz, Getúlio Vargas, que continuou em São Borja, e o próprio João Goulart, pois utilizou um avião da Força Aérea Brasileira para deslocar-se até Porto Alegre, acompanhado por quem ele quis, chegou ao Uruguai, com asilo político já autorizado. Felizmente, não tivemos esses conhecidos rompantes de abuso do Estado, na nossa História. Procedimento que enaltece, e, acredito, seja um fator favorável à imagem internacional do Brasil.

No tocante à mídia em geral, a desmobilização das Forças Armadas retirou da Nação o interesse por notícias que se relacionam com as suas atividades. A mídia vive da oportunidade de assuntos que tragam interesse.

É impositivo que haja reconstrução das Forças Armadas, voltada também para dois caminhos, que verifico serem importantes: o SOCIAL e o CULTURAL.

O Brasil vem perdendo os seus valores culturais diante do desenvolvimento dos meios de comunicações. Nossos filhos conhecem mais a História, aí incluída a História Militar, de outros países do que a brasileira. Denomino essa mobilização de reconstrução da família brasileira, para a preservação da Cultura do Brasil.

No tocante ao Poder Judiciário, observa-se que Castello Branco não aceitava, por formação democrática, qualquer tipo de censura. Considerava a liberdade como fator fundamental para o desenvolvimento da sociedade. Não foi por outra razão que jamais cerceou a autonomia dos poderes Legislativo e Judiciário. Evitou que ocorressem cassações de direitos políticos no Poder Judiciário. Ele disse que gostaria de ser julgado pela justiça brasileira, pelos seus juizes. Depois, pressionado pelas circunstâncias políticas internas, ampliou o numero de juizes do Supremo Tribunal Federal de 7 para 11 juizes.

Atento às questões culturais, o Governo Castello Branco sancionou a Lei nº 4.845/1965, que proíbe a saída para o exterior de obras de arte e ofícios produzidos no País, até ao fim do período monárquico. Ainda em 1965, desapropriou a área onde foi criado em 1971, pelo Presidente Médici, o Parque Nacional Histórico dos Guararapes. A acertada iniciativa buscou preservar a Igreja de Nossa Senhora dos Prazeres, padroeira das tropas luso-brasileiras, e os locais das memoráveis batalhas travadas, durante a ocupação holandesa, nos Montes Guararapes, nos anos de 1648 e 1649, considerado berço da nacionalidade brasileira, de onde ainda ecoam os valores nacionais da união dos brasileiros.

Diante do exposto, penso que os militares não quiseram mandar no País. Eles, inspirados por Castello Branco, agiram de acordo com o pensamento civilista de Rui Barbosa e apoiados no ideal de Alfred de Vigny: *“Servir o País e ter grandeza para não cobiçar o Poder”*. Pensamento que, desde o início da nossa República, orientou as ações militares brasileiras e se materializou na estratégia para a Reafirmação Democrática consolidada pelo General Castello Branco, desde 31 de março de 1964.

Há, porém, uma necessidade estratégica nacional de reconstrução militar do Brasil com base em seu destino histórico para a evolução cultural e social dos brasileiros unidos em sua caminhada *“Cruz e Espada”* ■

Marco Maciel
Senador e membro da Academia
Brasileira de Letras
marco.maciel@senador.gov.br



Política e

Neste sentido, a reforma institucional da Federação só poderá ser considerada adequada ao equilíbrio exigido entre poderes locais, regionais e nacional se as competências concorrentes forem efetiva, nítida e explicitamente repartidas.

A reforma institucional que o País exige pressupõe definir que fins cumprem à administração que não podem ser exercidos pela política e que objetivos políticos não devem ser supridos pelo aparelho administrativo do Estado para que se possa atender aos requisitos essenciais da racionalidade e eficiência.

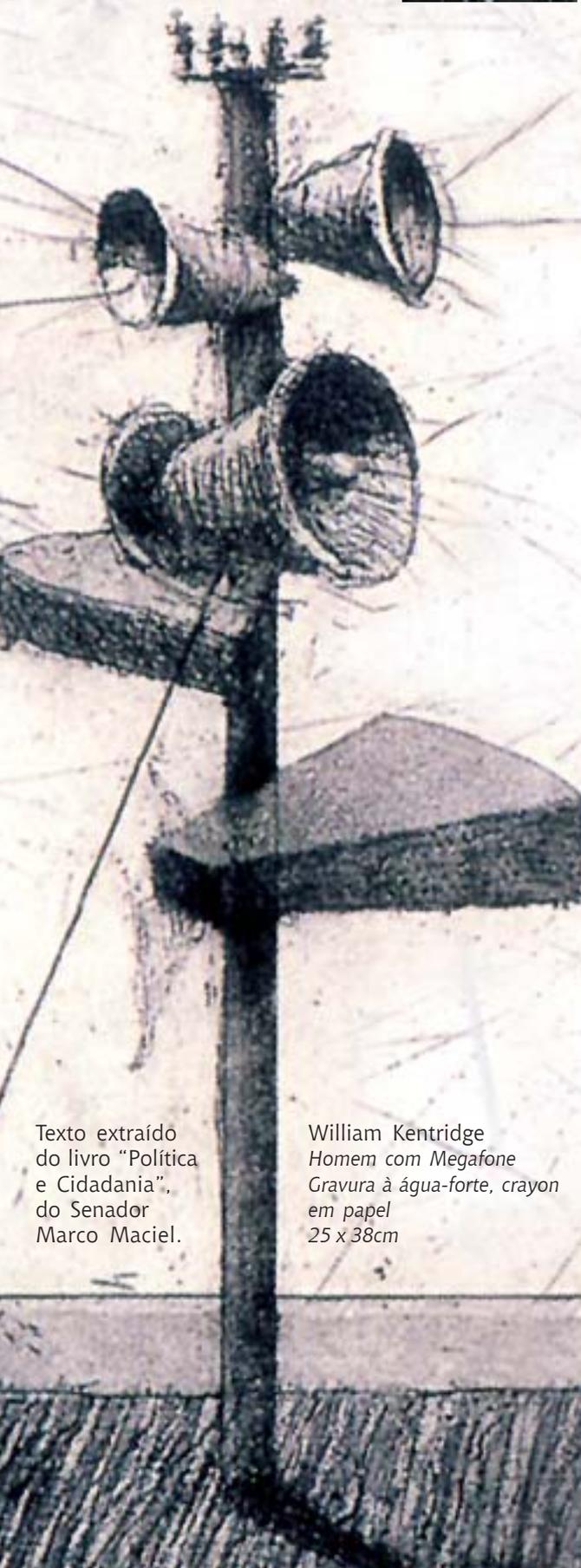
A forma mais simples de se entender os limites das duas esferas de atividades é buscar que papéis cada uma delas deva cumprir. Numa simplificação fácil de ser entendida, a política deve decidir o que fazer, enquanto a administração deve responder à indagação de como fazê-lo. As decisões políticas, por sua vez, devem resultar de escolhas racionais entre alternativas viáveis.

Separar as funções políticas das funções administrativas do Estado impõe, desde logo, fixar limites claros e definidos entre os papéis que cabem aos representantes políticos da soberania nacional e os que devem ser desempenhados pelos agentes administrativos do Estado. A aceitação desses limites é que permite aos governos distinguir as funções políticas que devam cumprir, sancionando, vetando ou deixando de exercer qualquer das duas prerrogativas, das atribuições administrativas que lhe são delegadas. Sem o estrito cumprimento dessa distinção, que corresponde à aplicação prática do princípio filosófico da separação não só dos poderes, mas também das funções do Estado, perdem sentido preceitos usuais das declarações de direitos, como o de que *“ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa, senão em virtude da lei”*.

Lembrando Max Weber, que produziu tantos ensinamentos nesse campo, é preciso que a burocracia seja o suporte legítimo da dominação legal. Quanto mais explícitos forem os limites que separam a esfera de competências da política da esfera de atribuições dos agentes de administração, maior deve ser a racionalidade a cargo das diversas esferas de poder. Neste sentido, a reforma ins-

Texto extraído
do livro “Política
e Cidadania”,
do Senador
Marco Maciel.

William Kentridge
Homem com Megafone
Gravura à água-forte, crayon
em papel
25 x 38cm



Administração

titucional da Federação só poderá ser considerada adequada ao equilíbrio exigido entre poderes locais, regionais e nacional, se as competências concorrentes forem efetiva, nítida e explicitamente repartidas. O Princípio da Subsidiariedade é, portanto, o primeiro fundamento da repartição de competências e atribuições definidas no pacto constitucional: tudo o que puder ser feito pelo poder local não deve ser objeto das competências do poder estadual, e tudo quanto pode ser executado pelo poder regional não ficará a cargo do poder central.

Numa simplificação fácil de ser entendida, a política deve decidir o que fazer, quanto a administração deve responder à indagação de como fazê-lo.

No território da política se requer mecanismos nítidos e objetivos que evitem incompatibilidades entre os interesses privados dos representantes da soberania nacional e as decisões públicas de que eles devam participar. De igual maneira, na esfera administrativa devem ser precisos os instrumentos de controle de sua eficiência e de aferição da impessoalidade das decisões que lhe são atribuídas. Isso implica a necessidade de organização hierarquizada e de mecanismos que ensejem à sociedade responsabilizar seus agentes pelos abusos e excessos que cometerem. Por essas razões, a profissionalização das carreiras administrativas calcadas no mérito e na competência não pode deixar de ser a regra geral. E o provimento dos cargos que a lei declarar sujeitos à confiança pessoal, a exceção.

Com a observância de tais princípios, a atividade política servirá aos interesses de toda a sociedade, e a atividade administrativa às exigências legítimas que a lei garante a cada cidadã ou cidadão. É certo que, como aconselhou Dom Pedro II a sua filha Isabel Cristina, *“a política, principalmente entre nós, é volúvel, e dessa volubilidade se ressentem tudo aquilo sobre o que ela influi”*. Nada, contudo, pode estar acima do conceito clássico de que a separação efetiva da política e da administração é tão relevante para a democracia, quanto o princípio da separação espacial e funcional dos poderes do Estado ■



Pesquisa na Aeronáutica:



Araken
Série Campos de Pouso
22 x 22cm

UMA IDÉIA

No processo de amadurecimento de uma Instituição Militar, inicialmente, são criados os chamados cursos de carreira. Neles, o conhecimento transmitido sustenta-se no fato de serem “importados” de quem já os testou, ou como reflexo da Doutrina existente. Trata-se de um saber acumulado, de uma experiência vivida em outros lugares, de um “*assim acontece, lá, no Primeiro Mundo*”. Num segundo passo, ocorre a titulação como Mestres e Doutores de seus Instrutores e Professores, numa preparação para amadurecer, para transformar, para contextualizar os conhecimentos e experiências adquiridos alhures. Finalmente, desconfia-se das cópias, dos aperfeiçoamentos, das nacionalizações, e se aposta na criatividade a surgir das pesquisas a serem realizadas pelos portadores da curiosidade, antes, apenas Instrutores, ou Professores do conhecimento. Surge, então, o Pesquisador, aquele que dirá o que ainda não foi dito.

A Aeronáutica está crescendo junto com as barbas brancas da sabedoria. Afinal, são mais de 65 anos desde 1941. Neste momento de terceira idade, é preciso descobrir que o repetir, que o copiar, aprisiona a alma, faz do pensamento uma “vitrola” a reproduzir o passado. É preciso apostar no vazio, no desconhecido, no ainda não experimentado. O futuro existe no que ainda não se sabe.

Não imaginamos ser fácil a transição para a “terceira idade”. A tradição sugere que é mais seguro investir nos cursos de carreira claramente necessários à operacionalização dos conceitos doutrinários

existentes. Contudo, já estamos próximos de criar um sistema de titulação para os Instrutores e Professores das Escolas da UNIFA. É uma janela de escape para a compulsão à repetição. Consolidando-se um tal sistema, o próximo passo é investir em Linhas de Pesquisa surgidas do interesse da Instituição.

Os objetivos e conteúdos das Linhas de Pesquisa podem e devem ser criados pelo Alto Comando, evitando-se vinculá-los à estrutura rotineira da Aeronáutica. Um tema a ser pesquisado, em geral, surge do debate entre os líderes da Instituição, que trazem para o “*colegiado*” o desassossego de alguns comandados. Uma idéia com potencial de mudar o *status quo* abala a confiança da “*rotina*”, exacerbando a conhecida resistência à mudança. Dificilmente, “*novos ares*” são soprados no dia-a-dia.

Nesse processo de devaneio, de imaginação, de prospecção do futuro, visualizamos a UNIFA como instrumento, como estrutura a ser preenchida com conhecimento vivo e a ser criado por uma célula tronco, por um Centro de Pesquisa dela extraído. Evitamos a palavra estratégia associada a esse Centro pelo fato de o conceito estar sob intensa discussão, na medida em que o tempo entre o pensamento estratégico, a ação propriamente dita e suas conseqüências, encurta-se rapidamente a cada planejamento. Bem, isso é assunto para outro texto.

Como exemplo de uma Linha de Pesquisa, poderíamos visualizar a área Logística e sua complexidade. Como se sabe, assuntos como Recursos Huma-

nos (recrutamento, formação, treinamento, movimentação, saúde etc.), Suprimento (aquisição, estocagem, distribuição, etc.), fabricação de componentes, Manutenção de Aeronaves e Equipamentos (contratação de oficinas e estruturação de oficinas internas), Transporte, além de outros aspectos, interpenetram-se nessa ciência. Percebe-se claramente que todos os assuntos são interdependentes, formando uma espécie de rede de conexão, na qual cada elemento atua nos demais a cada momento de ação.

Em Recursos Humanos, um equipamento novo cria novos postos de trabalho na estrutura de manutenção e suprimento, a partir dos quais serão descritos novos requisitos para novas tarefas. Desse requisitos, serão elaborados os perfis daqueles que trabalham, influenciando no treinamento e na formação dos graduados, dos oficiais especialistas e dos engenheiros. Se, de uma forma mais abrangente, deseja-se introduzir um conceito novo de gestão, como a Manutenção Centralizada na Confiabilidade (MCC), a referida rede será transformada mais radical e intensamente. A MCC traz em seu bojo, além das naturais modificações nos processos de Planejamento e Controle, um deslocamento da fundamentação teórica, da base filosófica que sustenta os argumentos principais, que justificam sua existência.

Assim, se o Alto Comando decidir-se pela MCC, por exemplo, saberá que toda estrutura logística será afetada, desde o tamanho da frota, do cálculo do “*giro*” de equipamentos, passando pela

formação e treinamento do pessoal técnico, até à formação e ao treinamento dos gestores de diferentes níveis. São gestores dos níveis estruturados, isto é, nos quais a incerteza concentra-se no erro dos executantes e nas falhas de “software”, passando pelos semi-estruturados, nos quais a incerteza decorre de possíveis “gargalos” no processo de gestão e de mal entendidos no processo de comunicação, até aos não estruturados, onde a incerteza decorre da evolução da Situação Estratégica e das decisões do Poder Político. Portanto, a decisão sobre a introdução da MCC transforma profundamente as relações entre os diferentes elementos que compõem o Sistema Aeronáutica.

Como se pode perceber, estudar todas essas interfaces não é obra para a rotina. Além disso, o estudo da dinâmica das interfaces entre os elementos de um sistema não é tarefa para o pensamento cartesiano, linear, no qual se imagina que, se cada elemento, ou subsistema, cumprir sua função, a função do sistema maior estaria garantida. Em oposição, o pensamento sistêmico acrescenta que a dinâmica dos acontecimentos introduz um grau de incerteza, que obriga a uma avaliação permanente dos processos e resultados. Essa é uma das razões para a diminuição do tempo entre o pensamento e a avaliação da ação.

A discussão acima revela a posição subjetiva do pesquisador diante da realidade, afetando significativamente os resultados de sua pesquisa. Enquanto o pensamento linear admite que da mesma causa resulta sempre o mesmo efeito, o pensamento sistêmico admite que desconhece todos os fatores intervenientes na produção do fenômeno. Esse fenômeno estaria, assim, inserido numa rede de fenômenos que se influenciam constantemente. Desse modo, não seria possível, portanto, reproduzir-se a mes-

ma experiência como se fosse uma gravação analógica, isto é, como se fosse sempre a mesma e sem intervalos. O pensamento sistêmico situa-se em face do desconhecido, da singularidade que diferencia, distancia-se do reducionismo simplificador, das certezas imaginárias, do supracontextual quase divino, da repetição neurótica do mesmo e do fora de contexto.

Assim, enquanto o pensamento linear ocupa-se em remover as causas do fenômeno, o pensamento sistêmico preocupa-se mais com as suas conseqüências, na medida em que admite não controlar tais causas. Além disso, essas conseqüências aparecem como origem de falhas em outros elementos do sistema, isto é, da rede na qual ocorre o fenômeno, mergulhando as avaliações num ambiente de grande complexidade. Como diria Heráclito, “o fenômeno resulta da interação entre os contrários”. De outro lado, a exclusividade no pensamento linear ilude com a convicção de completude, com o domínio das incertezas, com referências supracontextuais idealizadas.

Enquanto o pensamento linear assemelha-se a uma fotografia, o pensamento sistêmico tem o perfil de um filme, de um movimento. Ambos se complementam, já que a fotografia capta o momento específico perdido pela percepção, enquanto o filme retrata a associação dos momentos produtores do fenômeno. Essa mistura cria a possibilidade de uma posição subjetiva diante da realidade bastante interessante, na qual a relação entre a incerteza diante do futuro e a esperança num futuro melhor é o elemento principal de sua constituição.

Um filósofo metafísico diria que a fé substituiu a razão, para a glória de Deus. Afinal, Ele continua vivo. Um filósofo pós-moderno diria que a esperança substituiu a fé, na medida em que não se tem certeza de como será. Para Sua

glória, desconhecemos seus desígnios. Assim, Ele continua vivo.

Portanto, uma pesquisa na área Logística dirigida para a adoção de um conceito de gestão sustentado pelo pensamento sistêmico, como é o caso da Manutenção Centrada na Confiabilidade (MCC), estaria mais intensamente voltado para a dinâmica das interfaces entre os elementos do Sistema Logístico e menos para as atribuições de cada elemento. Seria mais importante descrever as relações produtoras de mal entendido do que supor que os deveres de cada elemento garantem a função do sistema.

O resultado da pesquisa, como parece claro, pode afetar todos os processos rotineiros, criando um ambiente de insegurança a ser contornado no caso de adoção do novo conceito de gestão. Assim, os aspectos subjetivo-emocionais devem ser medidos e avaliados. Uma pesquisa nessa direção pode oferecer as ferramentas adequadas para avaliar o grau de adoção dos novos conceitos pelo Sistema Logístico, isto é, o grau em que se resiste à mudança do modelo de gestão.

Finalizando, poderíamos insistir que seria muito difícil para a rotina desenvolver uma pesquisa nessa direção, elaborar um projeto de implantação do novo conceito de gestão e criar as ferramentas de medição necessárias ao processo de avaliação. Se estivermos com a razão, a criação, na UNIFA, de um Centro de Pesquisa que cumprisse esse papel, estaria contextualizada e confirmada a necessidade de existência deste Centro. A dinamização do Centro estaria a cargo dos Mestres e Doutores formados na UNIFA, que seriam responsáveis por desenvolver as Linhas de Pesquisa, como seria o caso do exemplo da adoção da Manutenção Centrada na Confiabilidade e seu impacto no Sistema Logístico.

Se soubéssemos, para que pesquisar? ■



Ciência/Tecnologia: responsabilidade institucional ou encargo nacional?

Maj.-Brig.do-Ar Lauro Ney Menezes
e-mail: consult-aero@veloxmail.com.br



A aceitação da “multiplicidade” do antigo Ministério da Aeronáutica após sua fundação, o compeliu(?) a assumir um sem-número de novas facetas do cenário aerospacial (até então território não ocupado) e, portanto, carente de gestores e responsáveis. E, dentre elas, o segmento de **Ciência e Tecnologia** dedicado à **Aeronáutica e Espaço**, que ganharam vida com as iniciativas ousadas dos pioneiros dos anos 40/50, principalmente dos criadores do **ITA e CTA**.

Em que pese a inexistência de “candidatos” (personalidades ou instituições) à ocupação do espaço vazio, o então recém-criado Ministério – com competência e rapidez ímpares – arvorou-se em seu “proprietário incontestante”...

Para tanto, elaborou-se uma “*rationale*”, cuja conceituação dura até hoje, e que se fundamenta nas teses abaixo ex-

postas e que contêm as posturas esperadas (nacional (?) e institucional), no que se refere à ciência/tecnologia/pesquisa/desenvolvimento aeroespaciais.

DISCURSO ANTERIOR

A “*rationale*” dos anos 50 e a POSTURA NACIONAL (comunidades política, científica e ... militar)

“A atividade aeroespacial (nela incluída o ensino, a P+D e a indústria aeroespacial) é altamente dependente da vontade política da Nação. É um componente que integra não somente o complexo industrial de Defesa como é um dos mais eficazes instrumentos para o avanço na capacitação tecnológica de um país. Virtualmente, todos os empreendimentos industriais do mundo, na área aeroespacial, são de alguma forma politicamente acompanhados, suporta-

dos, controlados e/ou inspirados pelo Governo”. Assim pensava e agia a Nação brasileira e, por conseqüência, o Ministério da Aeronáutica.

Mas o Brasil não está somente nesse quadro, pois foi sob esse mesmo tipo de estímulo que diversos países emergentes aceleraram sua corrida no sentido de implantar sua indústria aeronáutica/espacial. Em uma rápida análise global, é possível determinar a existência de fatores constantes que determinaram a decisão de implantar a capacidade industrial aeronáutica/espacial nesses países (Brasil incluso). E aqui estão alguns preceitos dessa “*rationale*”:

– uma indústria aeroespacial reduz os custos de mobilização industrial, para o caso de transição para uma economia de guerra;

– uma indústria aeroespacial bem

sucedida exige uma presença permanente de tecnologia avançada, o que estimula a participação de outros setores da vida nacional;

– a prosperidade da indústria aeroespacial é largamente influenciada pelas condições econômicas mundiais, pelas políticas de comércio exterior e de pesquisa e desenvolvimento estabelecidos pelos Governos.

Em função desses (e possivelmente outros) fatores, uma atitude mental ou um consenso público a respeito da importância de *investir* na implantação, na consolidação e na preservação do complexo industrial aeroespacial de qualquer Nação passou a ser exigência fundamental.

O Ministério da Aeronáutica não era uma organização exclusivamente voltada para compromissos militares. Razões de ordem conceitual (unidade de doutrina, economicidade, racionalização, organização e métodos) conduziram à incorporação, em uma só Secretaria de Estado, não somente de uma Força Aérea, mas, também, de todo o complexo aerospacial: a indústria de transporte aéreo (aqui incluídos os aeroportos), assim como a indústria, o ensino, a pesquisa e o desenvolvimento aeroespaciais. Assim sendo, e embora estivesse o Ministério da Aeronáutica classificado no Orçamento da União, no Grupo da Defesa Nacional, cumpria observar que uma substancial parcela dos seus recursos era, portanto, utilizada em atividades direta e unicamente destinadas ao atendimento dos *interesses sócio-econômicos* da Nação. A Força Aérea, ficava a *posteriori*...

Para atender tais atribuições, tão diversificadas, mantendo adequada eficiência em todas as suas atividades, o Ministério da Aeronáutica dependia grandemente dos avanços da ciência e da tecnologia. A necessidade de uma sólida base técnica não significava apenas equipar adequadamente, em pessoal e material, as várias Organizações do Ministério, mas, principalmente, poder dispor de

uma indústria desenvolvida, autônoma, progressista e criativa que atendesse às exigências e requisitos do País.

Fundamentado em tais razões, o Ministério da Aeronáutica adotou, a partir de sua primeira década de vida (1940-1950), uma postura e um planejamento de longo prazo capazes de satisfazer o seu papel de incentivador, moderador e regulador de todas as atividades voltadas para a aeronáutica/espço.

O domínio de uma sofisticada tecnologia industrial, que permitiu ao Brasil ser um dos poucos países emergentes do mundo a fabricar aviões e a projetar e/ou desenvolver seus próprios vetores, não foi obtido de forma acidental ou repentina. Na realidade, essa capacitação tecnológica foi consequência dessa postura inferida já mencionada, e de audacioso salto ocorrido há mais de 50 anos, quando o Ministério da Aeronáutica (pondo em execução os sonhos do Marechal **Casimiro Montenegro Filho**) decidiu criar uma entidade de ensino superior (ITA), voltada para a formação de engenheiros destinados a guarnecer o sonhado complexo industrial aerospacial. Essa formação visava à conquista de **Excelência**, que é padrão básico dos métodos, normas e produtos aeroespaciais.

Sabedores, ainda, de que o progresso industrial está intimamente ligado às conquistas obtidas por intermédio da pesquisa e do desenvolvimento, (fatores inseparáveis), era óbvio aos pioneiros brasileiros que não bastava que os equipamentos e produtos fossem fabricados no Brasil; era necessário que o resíduo mais nobre do processo – a capacidade de conceber e projetar – fosse, da mesma forma, totalmente nacionalizado. Por tais razões, era imperioso que fosse adotada uma nova postura capaz de criar e ativar um *“brain tank”*, não somente para permitir que o material fosse nacional, mas, também, para manter o processo decisório no interior de nossas fronteiras. Com uma indústria que dependesse de uma

matriz alienígena, estaríamos jungidos à implantação de soluções, métodos, processos e produtos adequados a outrem...

Considerando todos esses aspectos, o Ministério da Aeronáutica decidiu criar uma Organização voltada para o ensino superior, para a pesquisa e o desenvolvimento, para o fomento e a coordenação industrial, a homologação e a certificação de produtos, processos e métodos aeroespaciais: o Centro Técnico Aeroespacial (CTA). Do bojo dessa Instituição partiram todas as ações e iniciativas que vissem dar à luz, entre outras, a Indústria Aeronáutica.

E com base nesses conceitos, nos homens formados pelo ITA e na tecnologia acumulada nos laboratórios do ITA e do CTA, é que foi possível projetar e desenvolver os produtos brasileiros de aceitação mundial como os aviões, os sistemas bélicos, os produtos da aeroeletrônica e os materiais especiais, os foguetes e os vetores espaciais. Leia-se aqui: EMBRAER, AVIBRÁS, AEROTEC, NEIVA etc.

Para tanto, o Ministério da Aeronáutica assumiu os encargos de gerar projetos ajustados à demanda e à realidade brasileiras, construir e preparar um grupo de homens capazes de liderar os projetos (e viabilizá-los industrialmente), arcando com os encargos financeiros dessa opção, por mais de cinco dezenas de anos.

Após tudo isso, o Ministério da Aeronáutica abdicou da propriedade de todas essas conquistas e propiciou a criação de Empresas que, além dos projetos, absorveu os homens que foram preparados pela Aeronáutica e a *“custo zero”* para essas indústrias: a fundo perdido...

E foi nessa tônica que agiu o Ministério da Aeronáutica nos anos dourados de 50, gerando, com isso, novas possibilidades e empreendimentos, não somente no domínio de aeronaves como no de sistemas bélicos, nas atividades espaciais, na área de engenharia dos materiais e da aeroeletrônica etc.

NESTE NOVO MILÊNIO: É IMPRESCINDÍVEL NOVA POSTURA?

Com base nas amplas posturas acima, o Governo brasileiro e o então Ministério da Aeronáutica tomaram iniciativas e implantaram/implementaram tudo aquilo que se referia à **ciência e à tecnologia (C/T)** e que fundamentaria toda a **pesquisa e desenvolvimento (P/D)** assegurado pelo acervo humano graduado em instituto de **ensino (E)** e, ainda, alimentador da **indústria aeroespacial (IA)**. Estava assim montada a famosa equação **C/T+P/D+E+IA** ou o tão celebrado triângulo com vértices **E-P/D-IA**, com seus lados harmônicos e equilibrados, por ação do Ministério da Aeronáutica.

Passados mais de 50 anos da tomada da heróica decisão por parte do Marechal Casimiro Montenegro Filho, medidos os efeitos salutares desse posicionamento e eliminadas as conseqüências das *“maladies de jeunesse”* que acometeram a comunidade científico/tecnológica aeroespacial e seus elementos de trabalho no seu período de maturação, cabe uma análise crítica retrospectiva.

Ao viver o transcurso dos anos 2000, que a muitos intimida, enfrentaremos – inexoravelmente – o surgimento de novos critérios, profundamente marcados pela ruptura de antigas amarras. Entre elas a *“mutação tecnológica”*, cujas premissas já vivemos nos nossos dias e que os laboratórios de estudos anteciparam. Dentre elas está a *“sociedade robótica e informatizada”*. E é, em função dessas e de outras constatações, que diversos organismos da análise e previsão de dados de diversos Governos e autoridades mundiais de reconhecida competência prevêem e enfatizam, como antídoto para esse novo mal (?), um violento esforço na direção do *“investimento intelectual”*. Com tal iniciativa, concluem, será possível tornar mais facilmente ajustáveis as inovações tecnológicas às ações de caráter social.

Percebe-se daí que a formatação a ser adotada para a aplicação da equação

E+P+D+IA passa, compulsoriamente, por atos e ações que assegurem – antes de mais nada – **capacidade de durar** à *“rationale”* ou a *“qualquer rationale”* que se pretenda implantar. Daí a razão de ser do **investimento intelectual: o HOMEM**.

Não estavam longe nossos ideólogos, pensadores e pioneiros quando, antecipada e corajosamente, iniciaram a *“caminhada para as estrelas”*, implantando a célula – mater – o **ITA** – da qual viriam surgir (sem exagero nenhum) **todos** os frutos colhidos decorrentes criação da atividade aeroespacial no País.

É, ainda, bem próprio e justo que se reconheça que iniciativas desse tipo, tomadas à época dos **anos 50**, se coadunavam *in totum* com o momento desenvolvimentista que agitava o Brasil, e, principalmente, as comunidades políticas, científica e ... militar.

Decorridos mais de cinqüenta anos de indiscutível sucesso na manutenção do equilíbrio da equação, percebe-se um *“desarranjo”* nessa harmonia, nos últimos anos. E começa pela manifesta ausência (ou redução) da **vontade política** em perseguir as teses da *“rationale”* dos anos 50.

O primeiro *“desarranjo”* – sentido há algum tempo pelos mais sensíveis ou por melhores observadores – aparece no membro **E(ENSINO)**. A nossa célula *mater* geradora de tudo, antes mantida em nível de **EXCELÊNCIA**, passou a lutar (silenciosamente) pela própria **subsistência**, e não somente pela sobrevivência. E mais: de forma camuflada, se propõe a abandonar o *“ninho”* que a criou – a Aeronáutica).

Do outro lado da equação, a **indústria aeroespacial** – IA abandonou a composição do universo aeroespacial governamental, reduzindo as imposições de demanda aplicadas ao outro componente da equação: **E(ENSINO)**. Os engenheiros formados pelo ITA não mais compõem a *“maior massa de manobra”* da indústria aeronáutica nacional...

Resta, portanto, curiosa e incrível-

mente sustentado(?), o elemento **pesquisa/desenvolvimento P/D (sustentado)** seria ainda o termo adequado a usar?)...

Se, na arquitetura (ou na matemática) da equação, os outros componentes desequilibram (ou desarranjam), como é possível entender a sobrevida **da pesquisa e do desenvolvimento**, da mesma forma que nos dourados anos 50?

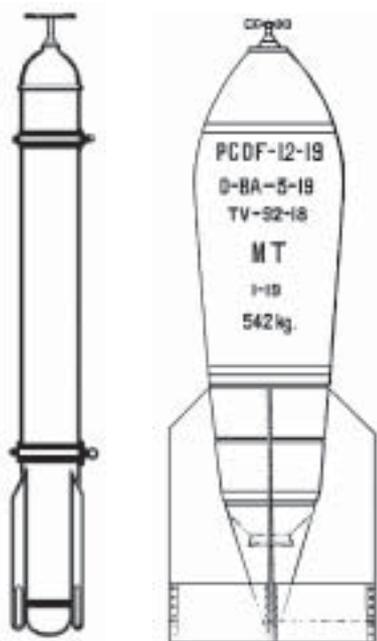
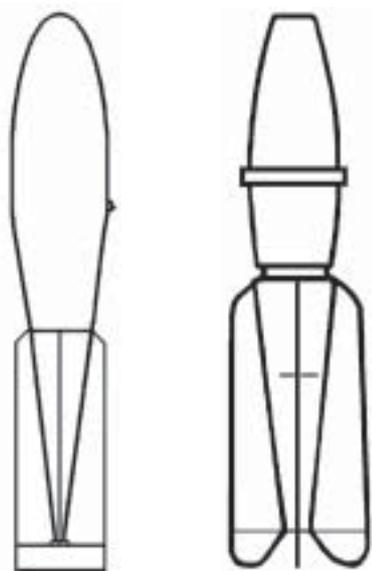
É primordial entender que, com base na *“rationale”* dos anos 50, a comunidade científica aeroespacial (militares) entendia (e praticava) que a **capacitação do parque industrial brasileiro** lhes cabia. Para tanto, **todos os esforços** (inclusive os financeiros) estavam plenamente justificados, até mesmo com prejuízo para a própria Força... Atitude puramente **institucional**. Em assim agindo, teriam esquecido que, se a atividade aeroespacial é (totalmente) dependente da vontade política da Nação, como deverá ser, portanto, percebida a atuação do Estado (?). Como entender a **capacitação do parque industrial brasileiro** e o **ensino superior** para os assuntos aeroespaciais, sem que esteja presente a **Nação** como um todo e não somente a **instituição (AER)**?

Estaria então a nossa Aeronáutica INFERINDO mais uma vez esta missão? E, mais (e pior ainda): estará a sociedade nos cobrando realmente a execução dessa tarefa? E como executá-la sem estar em compasso harmônico com as **prioridades e ações da vontade política**, cujo atos, nem de longe nos apóiam (e, às vezes, nos rejeitam)... Estaremos perseverando em um sonho que, após 50 anos, nos trouxe à realidade amarga? A persistirmos, pergunta-se: a que custo e a que preço? Basta olhar para dentro... Cabe, portanto, questionar: A *“rationale dos anos 50”* será ainda praticável neste novo milênio, em vigorando a (falta de) vontade política?

Repensar a posição da Aeronáutica não será a imposição do momento??? ■

Bombas Aéreas e Visores

Ten.-Brig.-do-Ar
Fernando de Assis Martins Costa

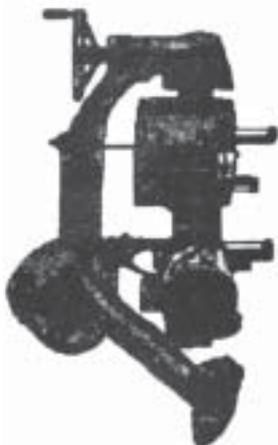
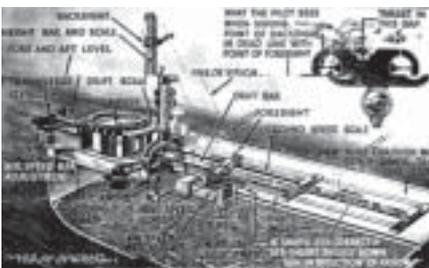
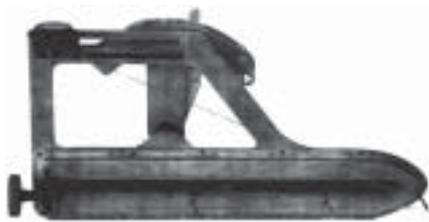


O primeiro avião utilizado no Brasil, com capacidade de conduzir bombas foi o aerobote Curtiss HS-2L adquirido pela Aviação Naval, em 1918. Podia carregar duas bombas de até 104kg, sob as asas, bombas essas certamente importadas. Mas existiam em uso bombas de pesos muito inferiores, como registram os documentos da Aviação Militar a partir de 1934, citando a distribuição aos Regimentos de Aviação de bombas de 3,5kg e 6,5kg, de origem francesa. As de peso imediatamente superior, as de 10kg e de 15kg, já eram fabricadas no Brasil, pelo Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro (AGRJ), desde 1930, e pela Fábrica de Projéteis de Artilharia, tanto as de “demolição” como as de “fragmentação”. Um exemplar desse peso existente no Museu Aeroespacial (MUSAL) tem gravado as iniciais “AGRJ” e a data “1930” em seu corpo. Há registros também de bombas importadas da França com o mesmo peso e outras provenientes dos EUA com o peso de 25lb.

A escala seguinte de peso incluía as bombas de 50kg e de 55kg fabricadas em 1940 pelo AGRJ, já em grande quantidade (500 bombas, em 1940), e as importadas da França desde 1931 sob a sigla D.T., sendo essas últimas com sistema de lançamento na vertical com suspensão pela ogiva. O problema de identificação das bombas antigas fica dificultado pela falta de desenhos no AGRJ e pelas diferenças de peso das mesmas, pois há referência à fabricação naquele Arsenal, em 1935, de 24 bombas de Aviação em ferro fundido com o peso de 120lb. O desenho ao lado foi montado a partir de um exemplar de bomba existente no AGRJ sem maiores detalhes além da marca “AGRJ 1933” gravada em seu corpo. Sabe-se que o Comando da Aviação do Exército em 1934, comandada pelo então General Dutra, citava os problemas de desenvolvimento de bombas de 100kg pelo AGRJ, e que não foram resolvidos até à criação do Ministério da Aeronáutica e a importação de bombas norte-americanas durante a Segunda Guerra Mundial. Em 1937, estava em estudo na Fábrica de Projéteis de Artilharia do Ministério da Guerra a “fabricação de bombas de 100kg em aço estirado com previsão de vazio no culote para conclusões posteriores sobre a necessidade de uso de uma só espoleta, a de ogiva, ou de mais uma outra, no culote.”

As bombas mais pesadas sobre as quais foram encontrados detalhes eram as francesas de 500kg identificadas por desenhos datados de 1931 existentes no Museu Aeroespacial (MUSAL) e oriundos da Escola de Aviação Militar. Usavam espoleta de ogiva e áreas para colocação das cintas de suspensão. Eram carregadas com 270kg a 300kg de explosivo “MT” conforme os tipos “Nº 1” ou “Nº 2”. Existe também no MUSAL um exemplar de uma bomba tipo “gota d’água” fabricada no Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro, com peso aproximado de 1.000lb. Tem gravada a data de “1933” e parece ter sido feita em aço fundido. Possui alças de suspensão no meio do corpo e previsão apenas para espoleta de cauda.

Usados no Brasil anteriores a 1941



Alguns aviões levavam bombas iluminativas para o caso de pouso noturno. Foram usadas as bombas iluminativas francesas V. M de 10kg, conforme desenho datado de 1931 da antiga Escola de Aviação Militar, e as iluminativas Ruggiero Paris, esta sem maiores detalhes. Nos aviões da Aviação Militar, eram usadas em 1936 bombas iluminativas com corpo em folha de flandres, fabricadas pelo AGRJ ao custo unitário de Rs\$50.000 cada. Naquele ano, a ordem de fabricação era para 1.000 bombas que podiam ser lançadas de lança-bombas A3 e Michelin, os mesmos que equipavam os aviões franceses da época. Eram carregadas no lado externo da fuselagem, na altura da nacele traseira. Os aviões Vultee V11 GB2 também levavam bombas iluminativas tipo Mk II Especial para aquela aeronave e, segundo consta dos documentos da época, “eram de um traço e meio minuto” de funcionamento.

VISORES

Para o lançamento de bombas, o primeiro visor usado no Brasil foi o STIAÉ modelo 1924 e equipava os aviões Breguet 19A2B2. Foram adquiridos 22 deles pelo Ministério da Guerra a partir de 1929. Eram montados no lado de fora da nacele traseira do avião, do lado direito, e foram fabricados pela firma “Maison Bardom, Paris, France”, conforme documentos existentes no Arquivo Histórico do Ministério do Exército. No MUSAL, há farta documentação sobre os aviões Breguet com esse tipo de visor. Outro visor de bombardeio usado no Brasil foi o identificado como “Alça Wimperis para Bombardeio”, de fabricação inglesa. A única referência a ele encontra-se na ordem de recolhimento pela Base Aérea do Galeão de 17 desses visores, em 1950. Pela data e pela quantidade, pode-se depreender que foram empregados nos aviões Fairey Gordon da Aviação Naval. Documento do *Imperial War Museum* de Londres não considera possível seu uso nos hidroaviões Savoia Marchetti S-55A da Aviação Naval devido à incompatibilidade de datas, e aponta os aviões Fairey como os únicos possíveis de terem usado esse visor. Não foi encontrada qualquer foto ou desenho desse visor nos arquivos do Brasil. Os aviões Focke Wulf 58 B2, adquiridos pela Marinha do Brasil em 1938, eram equipados com um visor de bombardeio BOFE, mecânico/ótico. O lançamento das bombas era manual, por um punho de comando existente à direita da posição do bombardeador, lançando uma bomba de cada vez. Permitia uma visão até 80° à frente e 17° para cada lado. O mais avançado visor de bombardeio da época usado no Brasil foi o Estoppey D-4A, que veio instalado no piso da nacele traseira dos aviões Vultee V11 GB2 para a Aviação Militar, em 1939. Era fabricado pela firma *The Gaertnes Scientific Corp*, Chicago, EUA, e já veio graduado em unidades métricas. Acionado por mecanismo de relojoaria movido a corda e com sistema ótico avançado, resolvia o complexo cálculo de balística para o lançamento de bombas de 900 a 6.000 metros de altura. Substituiu o giroscópio dos modernos visores de bombardeio com delicado sistema de pêndulos e, usando mecanismos de relojoaria e de ótica, fazia o acompanhamento do deslocamento do alvo, determinando a velocidade do avião em relação ao solo. Inseridos os dados balísticos da bomba, indicava o momento preciso do lançamento. Fornecia ainda ao piloto informação para que o mesmo fizesse a correção da deriva, até ventos de 160km com deriva máxima de 30° para cada lado, e possuía um mecanismo para corrigir o retardo estimado do bombardeador em reconhecer o ponto ideal de lançamento e acionar o comando de soltura das bombas ■

PESSIMISMO

Brig.-do-Ar Tarso Magnus da Cunha Frota
e-mail: tmcfrota@terra.com.br

e

DEMOCRACIA

Os países ocidentais de índole democrática sentem, vez por outra, dificuldades na realização deste nobre ideal dos povos civilizados, a Democracia.

Os empecilhos e os óbices se avolumam, emergindo deste contexto problemas éticos, morais e econômicos, com acentuada evidência nos países em desenvolvimento.

Há como que um abalo nos tradicionais dogmas democráticos e a Política e a Economia ressentem-se, frente à problemática da própria sobrevivência no mundo atual, o que leva o estudioso político Navarro de Brito a afirmar “...ante a inexistência de PROGRAMÁTICA nos partidos políticos, isso funciona como um instrumento estático, comprometendo a dinâmica da vida política brasileira”.

Os países em via desenvolvimentista, onde o Brasil é um dos mais representativos, leva-nos a pensar quão árdua é a senda para se chegar à verdadeira Democracia.

Os estudiosos da Ciência Política, entre eles Roberto Campos, afirmam “...a Democracia só se aprende praticando e sempre será um eterno aprendizado”.

Na atualidade, mais do que nunca, faz-se mister uma preocupação com os valores democráticos, considerando-se a evidência de um viés “ideológico sin-

dicalista” na própria governabilidade, o que já é público e notório no seio político nacional.

Posto assim, os presentes comentários nos conduzem a uma afirmação ousada: há um PESSIMISMO no mundo intelectual pátrio, no que tange à Democracia, visto que ideologias não bem sedimentadas rondam a essência da vida política nacional.

O PESSIMISMO acompanha a República desde os primórdios. O nosso grande republicano Rui Barbosa já se lamentava com os primeiros acordos dos governos de Deodoro e Floriano. Mesmo os sonhos republicanos de Benjamin Constant, austero mestre de muitas gerações da antiga Escola Militar da Praia Vermelha, e os ideais de intelectuais ao final do Império, influenciados pela Revolução Francesa, traziam, em si, uma dose de PESSIMISMO. A Proclamação da República não foi suficiente para que o País passasse a viver uma tranqüilidade institucional.

A República, como todos sabemos, sobrevive angustiada, passando por muitos revezes, na luta constante da sua afirmação, ladeada, lamentavelmente, pelo malfadado PESSIMISMO!

Continuamos permanentemente na busca do amadurecimento democrático.

No presente contexto, não poderíamos deixar de comentar a tristeza e o abatimento de Deodoro que, envolvido

pelo PESSIMISMO, encareceu aos seus familiares que “*não desejaria Honras Fúnebres e qualquer tipo de manifestação após seu último suspiro*”.

O exercício da Presidência entristeceu e amargou Deodoro.

Por essas razões escolhemos as palavras de Roberto Campos, que evidenciam as dificuldades das realizações democráticas e, por que não dizer, trazem no seu conteúdo, resquícios de PESSIMISMO, o que respalda o presente comentário.

Não há que duvidar, o Brasil precisa sobrepor-se às dificuldades da sua governabilidade.

É importante o trabalho de cada cidadão, dentro de um esforço cívico com engajamento de toda a população.

E agora há que se indagar:

– Nossos partidos políticos têm plataformas e programas suficientemente amadurecidos e arraigados na consciência do eleitorado?

– Existe um excesso técnico-burocrático nas atividades do dia-a-dia da Nação?

– Existe tão-somente interesse por posições políticas?

– Há um viés Ideológico-Sindicalista?

Estes questionamentos nos levam a múltiplas avaliações!

Um velho e já falecido Mestre de Direito, Francisco Uchoa Cavalcanti, da

**“...perseguir sempre
a Democracia,
sempre e sempre...”
Roberto Campos**

Universidade Federal do Ceará, dizia aos seus alunos: *“O que nos ensinou Aristóteles, afirmando que a cultura era o aprimoramento da moral e do saber, já está destruído; a economia tomou o lugar dos valores tradicionais e a ambição substituiu os sentimentos”*.

E como corolário das palavras do Mestre, olhamos temerosos para a *“globalização”*, que julgamos irreversível, atuando sem fronteiras; que está acima das consciências e postula, tão-somente, valores matemáticos sem alma e nacionalidade, determinando que a sabedoria clássica venha a ser vencida pelos CÍFRÕES.

Questionamos novamente: o que fazer? Os caminhos da Democracia são por demais árduos, e os confrontos no dia-a-dia na vida pública, *“situação e oposição”* conduzirão o todo nacional à governabilidade; é nessa afirmativa que vamos nos valer de uma nova assertiva política, trazendo à luz palavras recentemente proferidas pelo Senador Jefferson Peres, que em recente pronunciamento em auditório no Clube de Aeronáutica, externou suas preocupações, afirmando categoricamente o seu *“...desalento com a vida pública da Nação”*.

É mais um homem público revestido do PESSIMISMO.

As palavras de J. Peres são por demais CHOCANTES!

Julgo que tão-somente as pessoas



Germaine Richier
Le Grain
1955
Bronze, pátina escura
145 x 33 x 31cm

que tiveram a oportunidade de ouvir as declarações deste tradicional político amazônida saberão entender esse desabafo que, dentre outras afirmações, disse *“...a evidência da mediocridade, o nível intelectual e moral baixo da Casa Legislativa”*.

Como vemos, a velha Democracia Aristotélica enfrenta os séculos em busca do seu aperfeiçoamento: dos Helenos aos Romanos, dos Europeus ao Novo Mundo!

E fazendo coro, estamos ao lado de Roberto Campos, Navarro, U. Cavalcanti, Jefferson Peres e uma gama incomensurável de publicistas que sonham com uma Democracia plena, realizada, sustentável que, na nossa modesta posição, será sempre utópica, visto que o aperfeiçoamento político será *“sempre e sempre uma constante política a ser perseguida pela raça humana”*.

Temos que vencer esse PESSIMISMO e acreditar na vocação republicana sócio-liberal, no afã de que possamos sepultar em breve as mazelas viróticas-políticas, que rondam as instituições pátrias, longe do bordão de Roberto Campos e dos estudiosos da Ciência Política!

O Brasil sepultou o Império e a Escravidão e, como um catecismo cívico, a História irá nos PREMIAR COM A PLENA DEMOCRACIA! ■



PARLAMENTARISMO NO BRASIL?

Maj.-Brig.-do-Ar Umberto C. Carvalho Netto
e-mail: umbertonetto@uol.com.br

O Sistema Parlamentarista de governo sempre esteve em cogitação nos meios políticos brasileiros, ora com maior ora com menor ênfase, especialmente como solução milagrosa em épocas de crise. Sua origem está na Inglaterra, onde levou séculos para se consolidar, seguindo um lento processo histórico iniciado no século XIII, quando começou a se formar o Parlamento britânico. Sua característica fundamental é a inexistência dos mecanismos de separação dos três poderes, próprios do Presidencialismo, implantado pela primeira vez nos EUA, com a Constituição de 1787.

No modelo parlamentar, ocorre uma estreita interdependência entre o Legislativo e o Executivo, decorrente do princípio da dualidade própria deste último, fazendo com que ele seja dividido entre um Chefe do Estado (monarca ou presidente) e um Chefe do Governo (o primeiro-ministro), parlamentar escolhido para o cargo e que tem como tarefa a formação e a chefia do seu ministério (gabinete), integrado também por parlamentares. A eles compete a verdadeira gestão dos negócios públicos, para a qual necessitam permanentemente da confiança dos pares.

Há, no entanto, uma considerável variedade de institucionalizações do Parlamentarismo entre os países que o adotam, dependendo dos poderes constitucionais atribuídos a cada Chefe. Mantendo-se, embora, as características básicas, a diversidade oscila entre dois extremos. Vai desde o Parlamentarismo Clássico, nos moldes ingleses (“*a Rainha reina, mas não governa*”), até aos modelos em que o Presidente dispõe de poderes amplos, (como o francês, por exemplo), também chamados de semipresidencialismo ou Parlamentarismo mitigado.

Diferença importante entre o Parlamentarismo e o Presidencialismo é a questão da responsabilidade política. No Presidencialismo, o Presidente independe de maioria no Congresso, embora sempre a procure em nome da governabilidade; já no Parlamentarismo, é condição *sine qua*

non, e a sua perda eventual implica a queda do Gabinete. Quando isso ocorre, cabe ao Chefe do Estado escolher outro parlamentar para formar novo Gabinete. Ocasionalmente, ele poderá optar por submeter ao povo o julgamento da pendência que motivou a perda da confiança. Usando o seu poder, pode dissolver a Câmara e convocar novas eleições, aceitando-se que o resultado das urnas representará o veredicto popular.

A experiência brasileira com o Parlamentarismo se fez desde a Independência por episódios históricos que não podem ser considerados conclusivos.

Os constituintes de 1822 tentaram implantar o sistema baseado na experiência inglesa de então, com limitação dos poderes do Imperador. D. Pedro I, porém, não o aceitou e impôs a Constituição de 1823, de cunho absolutista. Já no Segundo Império, houve uma espécie de “*Parlamentarismo consentido*”, embora com a mesma Constituição, graças à índole benévola do Imperador D. Pedro II.

Na República, a partir de 1946 registram-se tentativas feitas por meio de propostas de emendas à Constituição, nenhuma bem sucedida. Com a crise de 1961, foi implantado um Parlamentarismo com muito de artificial, que não resistiu a mais de dois anos e três Primeiros-ministros: um plebiscito, em 1963, determinou o fim da experimentação.

No momento em que, no bojo da Reforma Política ora em discussão,

novas sugestões, não poucas, são apresentadas no sentido de mudança em direção ao Parlamentarismo, algumas reflexões merecem ser feitas.

Em primeiro lugar, deve-se ter em mente que qualquer sistema apresenta vantagens e desvantagens. Uma mudança institucional profunda como essa, certamente virá carregada de incertezas quanto ao sucesso. Resta saber se valerá a pena correr o risco, e enfrentar um inevitável período de acomodação por tempo imprevisível.

Em segundo lugar, é importante observar a opinião da maioria dos teóricos políticos, que listam algumas pré-condições para a adoção e o eficiente funcionamento do governo parlamentar. Entre elas, uma que é básica: a existência de um bem estruturado sistema partidário, com partidos organizados, em número aceitável, programas definidos, disciplina e fidelidade rígidas.

Se no Presidencialismo, em que o primeiro mandatário se mantém no cargo mesmo sem maioria no Congresso, observamos os malabarismos nem sempre éticos para formar a base de apoio, com numerosos partidos cobrando caro para integrá-la, imagine-se o que poderá acontecer praticando-se um modelo em que a maioria é indispensável para a sobrevivência do governo. Mantidas as condições atuais, a mudança seria o prenúncio de graves e sucessivas crises políticas. E, convenhamos, de crises a sociedade brasileira já está farta! ■

Luís Mauro
Cel.-Av.
Responsável pelo setor
de Comunicação Social
do Clube de Aeronáutica
e-mail: Luis-mauro@uol.com.br

Guy Van Bossche
A Reconstrução III
2000



Um Festival de Erros, Incontáveis Mentiras e Muita Covardia

Cada vez, torna-se mais difícil encontrarmos uma ação praticada por agente da cena política que não esteja contaminada por algum tipo de erro grave. E esses vícios não se limitam aos já conhecidos casos de corrupção epidêmica de agentes governamentais.

Igualmente, vão muito além dos casos de compra de votos, seja de eleitores, como os propiciados pelos programas

assistencialistas, seja de congressistas, garantidos com o desvio de dinheiro público e com a distribuição de cargos.

Ultrapassam, também, as ações de um Presidente da República que não governa, mas vive em campanha eleitoral fora dos períodos permitidos, fazendo, sistematicamente, discursos demagógicos em que prega, irresponsavelmente, a desunião entre os brasileiros.

Tampouco se restringem aos agentes do Ministério Público e do Poder Judiciário que, muitas vezes omissos ou coniventes, permitem que tudo isso aconteça.

Em verdade, os erros se manifestam em praticamente todas as ações, por mais simples que sejam. Parece que, repentinamente, todos desaprenderam tudo. Há um amadorismo incompetente tão generalizado que se tornou rotina no Brasil destas duas últimas décadas.

Vejam alguns desses erros recentes relacionados com as Forças Armadas brasileiras.

Errou o Presidente da República, quando resolveu patrocinar um livro estúpido, engendrado pelos terroristas que abriga em seu governo, para fustigar os militares que, até aqui, têm sido muito tolerantes com essas provocações, em nome de uma reconciliação impossível. Não há como nos conciliar com quem tudo faz para nos destruir.

Errou, ainda, o Presidente, quando nomeou, mais uma vez, uma pessoa absolutamente despreparada para o cargo de Ministro da Defesa. O novo ministro está completamente perdido, como indicam os seus pronunciamentos, em que não se mostra capaz de desenvolver qualquer idéia própria, socorrendo-se de uma sucessão de frases de efeito bastante conhecidas (sem lhes mencionar a autoria), provavelmente retiradas, por um “*aspone*” solícito, de algum livro barato de citações. O Ministro está pouco preocupado com as Forças Armadas, preferindo fazer “*lobby*” para a indicação de Ministro do Supremo Tribunal Federal – Deus saberá com que intenções – a trabalhar por elas. Se assim não fosse, teria procurado impedir a edição do livro mentiroso e ofensivo referido acima, no lugar de aderir àqueles que o escreveram, participando do espetáculo grotesco do lançamento no Palácio do Planalto. Sobre o caos no Transporte Aéreo, prefere concentrar-se no supérfluo, como aumentar o espaço para as suas pernas, nas aeronaves, ou ampliar os pátios de estacionamento dos aeroportos. Possivelmente, pense que, assim, estará resolvendo a crise na Aviação brasileira.

Errou quem, desesperado com a falta de autoridade que grassa no País, conseguiu ver no Ministro uma esperança, pois, simplesmente, confundiu prepotência, arrogância, arbitrariedade, falta de educação e grosseria com autoridade.

Errou a Procuradora-geral da Justiça Militar, Maria Ester Henriques Tavares, quando determinou o arquivamento de representação contra o Ministro Nelson Jobim, por violação do Artigo 172 do Código Penal Militar, que trata do uso indevido de uniforme, distintivo ou insígnia militar por civis, sob o argumento de que “*não é lógico e crível que tenha tentado iludir ou induzir alguém ao equívoco de que se tratava de general de Exército, com a intenção de usurpar a autoridade*

militar”, além de não ter visto má-fé na ação do Ministro. Prova do erro encontramos no parágrafo seguinte.

Errou o Ministro Nelson Jobim, talvez encorajado pela complacência com o uso indevido da farda, quando, durante o lançamento do livro herético, maldito e falso, disse que é o Comandante das Forças Armadas. A bem da verdade, ele não é Comandante de nada. Não passa de Ministro de Estado, um agente do primeiro escalão da **Administração** Federal. Cada Força Armada tem apenas um Comandante, oficial-general do último posto de seus Quadros, sendo, por imposição constitucional, o Presidente da República o Comandante-Supremo, ainda que o atual não se comporte como tal. Por óbvio, o Ministro não é qualquer uma dessas autoridades, embora o seu ego desmedido não lhe permita ver isso.

Errou, novamente, o Ministro da Defesa, quando disse que os militares encaram com naturalidade esse livro mentiroso escrito por aqueles que foram derrotados pelas armas e agora procuram vingar-se dos vencedores, servindo-se do Governo que conquistaram, enganando o povo brasileiro, mediante fraudes diversas. Os militares sabem muito bem das motivações espúrias por trás desse lançamento: desviar o foco das atenções de cima da crise do “*mensalão*”, que ressurgiu com a aceitação da denúncia pelo Supremo Tribunal Federal; abrir caminho para a revisão unilateral da Lei de Anistia, garantindo a revanche sórdida e a vitória final dos comunistas terroristas no Brasil; e provocar uma reação militar, para transferir a estes e “*às elites*” o ônus do golpe de Estado que pretendem dar. Por isso, ao contrário do que diz o Ministro, os militares repudiam esse livro nojento, como o fazem com todos os que dele participaram ou para ele contribuíram.

Errou, outra vez mais, o Ministro, quando resolveu ameaçar os militares dizendo que “*não haverá indivíduo (militar, imaginamos) que possa reagir (ao lixo do livro revanchista) e, se reagir, terá resposta*”. Essa bobagem somente pode ser atribuída à insegurança de quem sabe estar “*cutucando a onça com vara curta*”, como diz a sabedoria popular, bem a seu gosto de usar frases feitas em vez de criar as suas próprias. Vista por outro ângulo, a afirmação do Ministro contém um desafio aos militares. Este, sim, não poderá ficar sem resposta.

Erraremos, portanto, nós também, se não reagirmos com enérgica indignação contra quem nos ameaça, desafia e ofende os brios. Se nos calarmos agora, estaremos estimulando as agressões covardes de quem somente se agiganta diante da nossa omissão. E esse não seria um comportamento digno de um militar brasileiro, para quem é preferível a morte à desonra ■

Mal terminara o expediente da Base Aérea de São Paulo quando o Oficial de Informações avisou ao Oficial de Operações do 1º/10º Grupo de Aviação – Esquadrão Poker – que acabara de chegar um rádio cifrado e que sugeria manter uma tripulação operacional de RB-25 J de sobreaviso, para um possível acionamento, tendo em vista ter a mensagem a mais alta classificação de prioridade: SNM – Segurança Nacional Militar.

Uns poucos oficiais, suboficiais e sargentos ainda perambulavam pelo Esquadrão aguardando a saída das conduções ou terminando algum trabalho.

Como primeira providência, o Cap.-Av. Leuzinger Marques Lima, Oficial de Operações, determinou que permanecessem na Unidade o 1º Ten.-Av. Hamilton Pinto de Aguiar, o 1º Ten.-Esp.-Fot. Fernando Carvalho e eu.

A mensagem determinava a pronta decolagem de uma aeronave, equipada para missão foto, com destino ao Campo dos Afonsos, devendo a tri-

pulação apresentar-se ao CATTER – Comando Aerotático Terrestre, órgão que coordenava as operações conjuntas e combinadas com a Força Terrestre. Não constava da mensagem a definição da missão a ser cumprida.

Quando a decodificação da mensagem-rádio foi completada pelo Oficial de Informações, 1º Ten.-Av. Luiz Carlos Rodriguez Rodriguez, o pessoal da área de operações já havia conseguido completar a equipagem de combate, cujos nomes não consegui recuperar, posto que em meus registros somente constam o piloto e o copiloto. Em homenagem aos excepcionais homens do 1º/10º GAv, aeronavegantes e não aeronavegantes, completei a tripulação com militares com os quais voei muitas vezes e, porque não, nessa missão.

A tripulação, então, ficou assim constituída:

Comandante: Ten. Aguiar
1P: Ten. Bambini
Dirigente Foto: Ten. Carvalho
Mecânico: 1S QAV Carvalho
Rádio: 2S QRTVO Cleómenes
Fotógrafo: 3S QFT Cirne

A aeronave escalada foi o RB-25 J 5070.

Apesar do horário complicado – final do expediente – em que foi acionada a missão, aproximadamente às 19 horas e 30 minutos todos estavam no Esquadrão; o brifim já havia sido ministrado; e o Plano de Vôo já havia sido entregue ao Cb Amaral, despachante da Sala de Tráfego.

Naquele momento, o imprevisto aconteceu. Faltou eletricidade em toda a Base Aérea. Cumbica estava totalmente escura. Não há problema, pensamos, logo o gerador de emergência será ligado e teremos energia na torre e na pista.

Ten.- Brig.- Ar Sergio Pedro Bambini
e-mail: s.p.bambini@hotmail.com



MISSÃO

Como reza a Lei de Murphy, conhecida por nós como Lei de Brook, o que parecia impossível aconteceu. Os geradores não entraram e a energia elétrica comercial não voltou.

O Comandante do Esquadrão, Maj.-Av. Gerseh Nerval Barbosa, presente na Unidade, decidiu aguardar, por algum tempo, o retorno da eletricidade.

Por volta das 21 horas, como a situação permanecesse inalterada, o Comandante do Esquadrão determinou que decolássemos e cumpríssemos a missão.

Guarnecemos, demos a partida nos motores, checamos os equipamentos e taxiamos para a cabeceira da pista 09, após declarar para a Torre Cumbica “*missão militar*”, chave que abria todas as portas para uma decolagem em quaisquer condições de visibilidade. Taxiamos confiantes nos dois maravilhosos faróis de pouso do B-25. A iluminação interna, um pouco mais modesta, constava apenas de quatro lâmpadas tipo C-4, que

iluminavam e realçavam as marcas fosforescentes dos instrumentos.

Na cabeceira, checamos os motores e tomamos posição. Para auxiliar a decolagem, o Maj. Gerseh e o Cap. Leuzinger postaram-se com seus carros, um em cada lado da pista, na interseção, próximo ao semáforo da rua que ia da Base até ao pátio dos Esquadrões – 1º/10º GAv e 2º/10º GAv. O Oficial de Operações de serviço colocou sua “*kombi*” na cabeceira da pista 27. Assim, tínhamos definidos o comprimento e a largura da pista.

Motores a pleno, 42” de compressão, passo mínimo, mistura rica e lá fomos nós, decolando em um extenso ziguezague de amplitude decrescente. Ao passarmos pela interseção, estávamos voando, torcendo para alcançarmos, logo, as 145 mph, velocidade mínima para vôo monomotor. Apre-

ensão constante em cada decolagem e que ocorria após cerca de cinqüenta longos segundos. Nesse momento, pareceu-nos ver o sorriso de satisfação e de confiança de nosso Comandante e de nosso saudoso Oficial de Operações, Cap. Leuzinger.

Na aerovia Âmbar Meia (A-6), com a aeronave em vôo normal de cruzeiro e com a tripulação já relaxada, perguntávamos, uns aos outros, qual seria a nossa missão.

Pouco mais de uma hora depois, passávamos do Controle Rio para a Torre Afonsos (TAF). As condições meteorológicas permitiam um pouso visual naquele aeródromo.

Chamamos a TAF, chamamos a TAF, chamamos a TAF e nada! Não estava no ar. Operava em HJ e só permanecia no ar, à noite, mediante prévia solicitação.

Não obtendo contato, voamos para o Galeão, onde pousamos e aguardamos o amanhecer.



OPERACIONAL

Pouco antes de a Torre Afonsos entrar no ar, decolamos do Galeão para o nosso destino determinado. Pousamos e taxiamos para o pátio da Base Aérea, local onde deveríamos aguardar o representante do CATTER, reabastecer a aeronave e receber a missão.

Pouco depois, chegou nosso contato, Ten.-Cel. Domenech, famoso patrulheiro, agora voltado para as operações com a Força Terrestre.

De imediato, perguntamos o porquê de a TWR AF não estar no ar, tendo em vista a alta prioridade da mensagem-rádio e da determinação nela contida. Respondeu-nos, com simplicidade e franqueza, que no afã de planejar a missão e acionar o Esquadrão, já no anoitecer, não acreditaram que a Unidade Aérea programaria a decolagem para aquela noite. Dessa forma, não acionaram a torre.

Não conheciam o 1º/10º GAv!

O CATTER ficava em Marechal Hermes, no prédio onde está sediado o DCI – Depósito Central de Intendência.

Bem, a missão consistia em decolar, realizar o recobrimento aerofo-

tográfico de parte da Serra do Caparaó, montar um mosaico e entregá-lo às Forças do Exército, que se deslocavam para debelar um foco de guerrilha detectado na véspera.

Era o dia 13 de abril de 1967.

Decolamos dos Afonsos e, nessa etapa, voei como 1P.

O tempo colaborou e, após, 3 horas e 40 minutos de vôo pousamos em SBAF com a primeira parte da missão cumprida. Realizáramos, com êxito, o recobrimento fotográfico da área determinada. Faltava revelar os filmes, obter as fotos, montar um mosaico não controlado e entregar o produto para o cliente, no caso, uma fração de Força de Infantaria de nosso glorioso Exército.

Tão logo pousamos, o Ten. Carvalho tratou de cumprir sua tarefa: providenciar a elaboração do mosaico. A primeira ação foi a de procurar o Cabo da Seção de Licitações que recebera a incumbência de adquirir, no comércio local, o material necessário para improvisar um mosaico a partir das fotos obtidas. Tal material era, essencialmente, lâminas de barbear, para o corte oblíquo das fotos, uma tesoura, tinta nanquim, uma pena e, especialmente, cola em pasta marca Goyana ou similar. O solícito Cabo, muito sem jeito, informou ao Ten. Carvalho que encontrara todo o material solicitado com exceção da cola Goyana, que estava em falta na praça. Disse, ainda, desolado, que a cola marca “similar” ninguém conhecia.

Cerca de uma hora e meia depois, o trabalho estava concluído. O Ten. Carvalho mais uma vez usara sua excepcional capacidade de trabalho e sua incrível criatividade e montara o mosaico sobre uma lona de cama beliche, podendo, assim, o mosaico ser enrolado e colocado dentro de um tubo de papelão. O trabalho, de impressionante qualidade, mostrava toda a área de interesse, na Serra do Caparaó, e

estava todo marcado com meridianos e paralelos perfeitamente identificados para facilitar a comparação com os mapas.

Decolamos, novamente, e tomamos o rumo do Pico da Bandeira, ao lado do qual se situava a área de operação.

Pouco antes do pôr-do-sol, localizamos a força do Exército, estabelecemos contato e lançamos, sobre a tropa, a nossa encomenda, que estava dentro de um tubo de papelão e tinha, como balizador, tiras de um lençol branco.

Um rasante para “entregar” o material, que foi jogado sobre uma clareira próxima ao pessoal. Outro rasante para confirmar o “recebimento”.

Rumamos para o Rio enquanto recebíamos os agradecimentos do Comandante da tropa, que ao chegar à área de operações recebeu um mosaico não controlado composto por fotos tiradas naquele mesmo dia.

Pouco depois do anoitecer, pousamos no Campo dos Afonsos, com aquela sensação maravilhosa de “missão cumprida”.

Nos dois dias seguintes, fizemos vôos de reconhecimento visual, fornecendo informes, em tempo real, para a tropa no solo.

No dia 16, após debriefim no CATTER, voltamos para Cumbica depois de mais uma missão cumprida pelo Esquadrão que, até hoje, detém um dos maiores índices de capacidade operacional de nossa Força Aérea, o 1º/10º GAv – Esquadrão Poker.

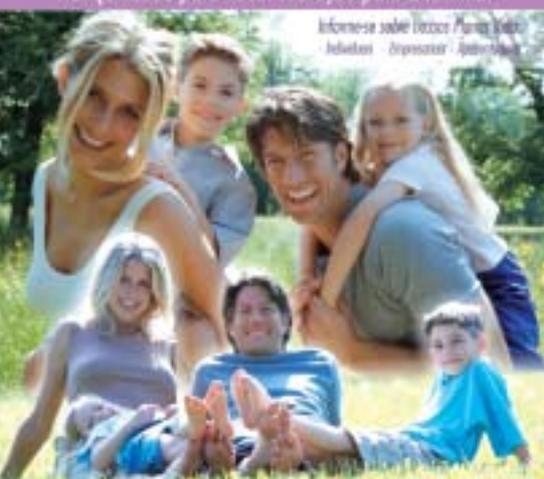
Jamais tivemos retorno, mas com certeza, colaboramos para que o segundo movimento guerrilheiro perpetrado no Brasil contra a ordem estabelecida em 1964 – o primeiro fora na área de Foz do Iguaçu, em 1965, com Forças chefiadas pelo Cel. Jefferson Cardim – fosse debelado sem a perda de um brasileiro sequer, em qualquer dos lados ■

Previdência Privada é

GBOEX

Tranquilidade para você. Proteção para a família.

Informação sobre planos: Plano Saúde, Acidentes, Previdência, Anticancer



GBOEX PREVIDÊNCIA PRIVADA
A escolha certa para o seu futuro e da sua família.
0800-5412483 - www.gboex.com.br

HOMENS de HONRA

Antes do nascer do sol, aqueles homens que se deslocarão para a mata fechada da Serra do Cachimbo começam a preparar sua mochila, rações e equipamentos, num total de mais de trinta quilos.

Sob os primeiros raios de luz, decolam para o inferno verde, onde insetos, altas temperaturas, umidade elevada, dor, sangue e tristeza extrema os aguardam.

Não há espaço livre nos helicópteros. Toda a área tem de ser aproveitada; toda a capacidade utilizada.

Ninguém está pensando em si mesmo, mas nos familiares que esperam por seus entes queridos para que possam ser enterrados, encerrando mais um ciclo de existência.

A luta foi grande, os riscos enormes, o cansaço era evidente nos rostos daqueles que tinham o privilégio de uma noite no acampamento, enquanto seus pares continuavam na mata, entre corpos, odores, abelhas, carrapatos e a angústia dos ainda não encontrados.

A oração de mãos dadas; a oração para cada um dos resgatados, pedindo que ele pudesse ser levado para aqueles que aguardavam o seu retorno era um exemplo da percepção da dor daqueles que estavam à espera.

Poucos lhe agradeceram. Poucos sequer reconheceram o seu trabalho. Poucos dedicaram espaço nos meios de comunicação. Poucos estão interessados nos seus estresses, nos seus salários, nos seus lares desfeitos.

Muitos consideram que eles não fizeram mais do



Carta do Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho, em homenagem aos que participaram do resgate das vítimas do acidente com o voo 1907, ocorrido em 29 de setembro de 2006.

que a sua obrigação. Muitos não querem saber das suas condições de trabalho, dos seus sacrifícios, das suas doenças, das suas dores. Alguns chegam a caluniá-los, cegos na sua dor, em busca de recompensa financeira ou da lembrança material que ainda pode estar sob as folhas da floresta que tudo engole.

HOMENS DE HONRA...

A vocês presto continência. A vocês todos, brasileiros de tantos lugares, reunidos por Deus para trazer alento a almas feridas, a minha veneração, o meu respeito a minha profunda admiração. Foi um privilégio estar entre vocês e testemunhar o seu trabalho, amor e profissionalismo.

Não se abatem pelas injustiças! O Brasil ainda precisa de vocês e, um dia, vocês receberão o merecido reconhecimento.

HOMENS DE HONRA...

VOCÊS NÃO DEIXARAM NINGUÉM PARA TRÁS.

Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho

Carta apresentada no dia 14 de agosto de 2007, na CPI do Senado que investigava o setor aéreo.

MENSAGEM aos ASSOCIADOS dos CLUBES MILITARES

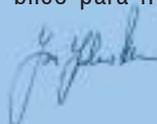
No momento em que infâmias são assacadas contra o desempenho do Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho, Diretor do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, na heróica e destemida missão de resgate das vítimas do acidente do Voo nº 1907 da GOL, os Clubes Militares vêm a público para manifestar sua indignação

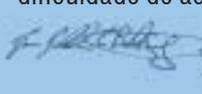
contra tais insinuações, maldosas e precipitadas.

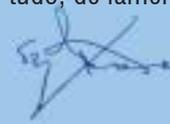
Essa delicada e humanitária operação foi concluída em tempo excepcionalmente curto, graças ao profissionalismo e à determinação da equipe que a executou, consideradas as dramáticas características do acidente e a enorme dificuldade de acesso à região envolvi-

da, situada em plena selva amazônica.

Portanto, se existem motivos para relembrar o acontecimento, esses, certamente, serão de exaltação e louvor aos militares nele envolvidos, repudiando-se as acusações levantadas por parentes das vítimas, que configuram um comportamento leviano e, acima de tudo, de lamentável ingratidão ■


Alte.-Esq. José Julio Pedrosa
Clube Naval


Gen.-Ex. Gilberto
Barbosa de Figueiredo
Clube Militar


Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota
Clube de Aeronáutica

SACADURA CABRAL, este desconhecido

Aloysio Quadros
Pesquisador-Historiador

E-mail: a.quaefros@hotmail.com

Aos 16 dias do mês de novembro (1924), pousava suavemente nas águas do Rio Tejo, o Ten. de Marinha ADELINO DOS S. MOTA, pilotando um Fokker hidroavião, proveniente de Brest, onde se abrigara na tarde do dia anterior. Decorridas mais algumas horas, novamente as serenas águas do Tejo acolhem outro hidro, agora tripulado pelo Comandante PEDRO F. ROSADO, oriundo de Chesburg, onde na véspera pousara em emergência. A presença dos dois aviadores portugueses desencadeia uma tensão generalizada, embora disfarçada. A dúvida instalara-se no íntimo de todos os companheiros, acerca do paradeiro de SACADURA CABRAL, o terceiro integrante da esquadrilha de hidroplanos Fokker recém-adquiridos à Holanda. Os palpites e boatos acumulados provocam um certo reboiço, não apenas na sua guarnição, como entre os lisboenses que participaram cheios de ufanismo daquela revoada. Agora estava prestes a desabar o clima de negativismo, em face das conjecturas pouco otimistas. Afinal, tra-

tava-se de um vulto histórico, herói nacional, vencedor do Atlântico Sul pelos ares (1922), com o seu camarada, o célebre Almirante GAGO COUTINHO.

ARTHUR DE SACADURA FREIRE CABRAL, cidadão português, nascido em novembro de 1880, matriculou-se (1897) na Academia de Marinha (Lisboa), onde decide-se pela Aviação Naval. É brevetado piloto (1915), em Chartres (França), um acréscimo à sua qualificação de geógrafo e aviador-naval, resultante de sua tenacidade, reconhecida inflexível. Em todos os seus cursos, mesmo os primários, precedentes à vida de adulto, distinguiu-se por sua excelente colocação e aproveitamento, revelando sempre o senso invulgar de responsabilidade e serenidade, inclusive no decorrer dos seus longos e perigosos périplos, durante sua curta existên-

cia. Aliás, como piloto, transparecia um fleuma incomum, que muito contribuía para a tranqüila realização das arriscadas missões calcadas num patriotismo acerbadado e dedicação singular à pátria. Sua modéstia, em elevado grau de humildade, não tolerava homenagens pessoais, observado por quantos o cercavam e confirmado no texto do telegrama endereçado aos Deputados de Portugal, mensagem essa expedida em 1922 quando da escala em Recife, ao tomar conhecimento de sua promoção na graduação militar, consequência do reide espetacular (Lisboa-Recife), a caminho do Rio de Janeiro. Apressou-se CABRAL em redigir o texto: *“Para feito tão modesto, uma recompensa extrema”*.

Com o Almirante GAGO COUTINHO trabalhou intermitentemente durante longos anos, realizando além de planejamento e execução da ligação Lisboa-Rio de Janeiro, organizou a Aviação Marítima de Portugal, traçou a completa e correta cartografia de Moçambique (Província Ultramarina na África), introduziu





Santos-Dumont com Sacadura Cabral e Gago Coutinho

Na foto abaixo, o momento preciso em que Sacadura Cabral se prepara para pisar em terras cariocas da Baía de Guanabara (Ilha das Enxadas). Gago Coutinho sai da carlinga, já com um pé sobre uma das asas do “*Santa Cruz*”, em 17 de junho de 1922.

na Aviação Marítima o “*sistema de vigilância*”, instrumento auxiliar para guerra submarina (Primeira Guerra Mundial) e apresentou em congressos internacionais o “*Corretor de Rumos Coutinho & Sacadura*”, entre tantas outras contribuições científicas, além de introduzir o sextante na navegação aérea (por ele mesmo experimentado em 1920, em uma longa viagem aérea empreendida). E ainda, junto com o companheiro de sempre, o Almirante GAGO COUTINHO, abre a rota aérea Lisboa-Ilha da Madeira, em março de 1921. Esse companheiro de Arma certa vez declarou à imprensa acerca da abertura da Linha ligando os continentes europeu e sul-americano (1922) “*que a idéia nasceu do SACADURA. Meteu-lhe isso na cabeça e apesar das dificuldades, não desistia*”. Tinha ainda, detalhado projeto de circunavegação do globo terrestre, estimada para ser percorrida em 280 horas de vôo, sobre 20 mil milhas (náuticas), cujo início ocorreria em 1924.

A vida venturosa de SACADURA CABRAL incluía quantidade de serviços prestados à Pátria que ele venerava, e outros em prol da própria Aviação. Ele teve a sua vida biografada, e publicada no Brasil (Ed. O Cruzeiro, 1966), complementando uma lista de cinco tomos, datados de 1924, todos solidamente calçados na sua vibrante e patriótica vida do homem do ar e do mar. SACADURA CABRAL desapareceu para sempre em 15 de novembro de 1924 acidentado sobre o Canal da Mancha, durante traslado entre Haia e Lisboa, de um dos três hidroplanos adquiridos à Fokker, na Holanda. Foi tragado pelo mar e com ele o tripulante Primeiro Cabo da Armada Portuguesa, PINTO CORRÊIA. As causas do acidente fatal foram objeto de umas poucas conjecturas baseadas em tomo do único destroço encontrado à deriva no mar: o flutuador do aeroplano.

Nitidamente o aparelho chocara-se com as águas revoltas quando envolvido

por densa cerração. Talvez uma tentativa do competentíssimo piloto de amarrar na superfície ao ver-se desorientado dentro da severa cerração. É plausível que uma pane, conseqüência de um entupimento no tubo de gasolina, ou a hipótese razoável de um defeito no altímetro ter traído o piloto, ou ainda uma traiçoeira pane seca. O simples resgate de um flutuador, por si só não elucidada a causa de um acidente, excluídas as diversas opiniões ou boatos dos aeronautas em geral e da imprensa. De qualquer forma, todos os pilotos têm conhecimento das traições de um vôo cego rasante sobre o mar, o que propicia um choque com o espelho d’água, em virtude do engano da avaliação de altura em que se encontra a aeronave. Fora as controversas opiniões, ou sentenças legais naturais daquelas situações, o fato frio e consumado era só o achado do flutuador do aparelho. Com o seu desaparecimento, silenciou a voz daquele piloto-militar extraordinário. Suas conferências, inclusive no Rio de Janeiro (Gabinete Português de Leitura) e em outras dezenas de países como Portugal, Espanha, França, e outros que tais, ficaram gravadas nas instituições onde discursou. Seu glorioso nome está afixado em lugares de destaque e em algumas cidades está exibido em placas de bronze, perpetuando a memória do piloto-pioneiro.

Apesar de tudo isso, pouco é ventilado sobre o desassombrado aviador. SACADURA CABRAL, o piloto vencedor do Atlântico Sul é quase desconhecido. Seu nome vive hoje na penumbra da História da Aviação. Mas este fato não lhe tira nem um pouco da sua gloriosa carreira ■



Pensamento

Severo Hryniewicz
Professor de Filosofia da
Faculdade João Paulo II
e Historiador
e-mail: severo@fgv.br

A etiqueta “*pensamento único*” foi utilizada pelo jornalista Ignácio Ramonet, Diretor do “*Le Monde Diplomatique*”, para se referir a um entrelaçamento entre fatos ocorridos nos últimos anos do século XX e uma nova forma de pensar a dicotomia entre esquerda e direita, num mundo em processo de globalização. Os fatos em questão são, especialmente, a queda do Muro de Berlim e a dissolução da União Soviética.

A demolição do velho socialismo no Leste Europeu e a rápida implantação de uma economia de mercado nos países ex-integrantes do bloco socialista, de certo modo, simbolizaram o fracasso do projeto revolucionário. Ao mesmo tempo, firmou-se como único o modelo econômico e político “*ocidental*”, expressão da economia de mercado combinada com a democracia representativa.

Com o desenvolvimento de tais fa-

tos, nos últimos anos, estamos assistindo ao enfraquecimento dos partidos políticos socialistas, que somente têm conseguido algum sucesso eleitoral quando se tornam moderados em seus programas. Observe-se o caso do PT no Brasil: seu sucesso deve-se, sobretudo, à manutenção da política econômica implantada pelo Governo anterior. A propalada revolução nas estruturas da nação não passou de um discurso que se esvaiu logo após a vitória nas urnas.

As boas perspectivas de sucesso nas próximas eleições estão muito mais atreladas à sua política de controle da inflação (via juros altos) e do carisma pessoal de seu líder do que a prometidas mudanças radicais que tenha feito na ordem econômica, social e política nacional.

Em nível mundial, com o “*adestramento*” dos partidos de esquerda, foi desaparecendo a alternativa global que

os países socialistas pretendiam simbolizar. Mesmo aqueles que aparentavam manter-se dentro da tradição socialista – como China, Cuba e Vietnã – reorientaram suas economias no sentido de adequá-las à lógica do capitalismo. Assim, acabou firmando-se uma economia capitalista globalizada, sob a inquestionável “*batuta*” dos EUA.

Com o “*consenso de Washington*” – expressão criada pelo economista norte-americano John Williamson, graças ao fato de Washington ser a capital da principal economia e ali estarem sediados o Banco Mundial e o FMI – fixaram-se algumas “*exigências*” dessa nova ordem econômica mundial de face nitidamente neoliberal: promoção do livre comércio, rigor fiscal em relação aos países devedores, redução de subsídios, facilitação ao trânsito de capitais, privatizações e desregulamentação de amplos setores da economia e outras complementares.

Único

Araken
Biblioteca

Tais medidas acabaram por se internacionalizar rapidamente, já que foram adotadas pelos principais órgãos de ajuda econômica aos países em desenvolvimento. Além disso, a Organização Mundial do Comércio pressiona no sentido da eliminação de todo o tipo de barreiras internacionais para o intercâmbio de bens e capitais.

Essas regras impuseram-se não somente aos atores individuais ou empresariais no seio de cada economia nacional, mas a todos os povos. Seu âmbito de aplicação tornou-se internacional. Assim, por exemplo, a supressão de déficit fiscal é, hoje, uma condição imprescindível para que se obtenha empréstimo junto ao FMI.

Com a aplicação das regras do “*consenso de Washington*”, tivemos a cristalização do assim chamado “*pensamento único*”. Como economia e política são irmãs gêmeas, também ocorreu uma espécie de “*rarefação*” do pen-

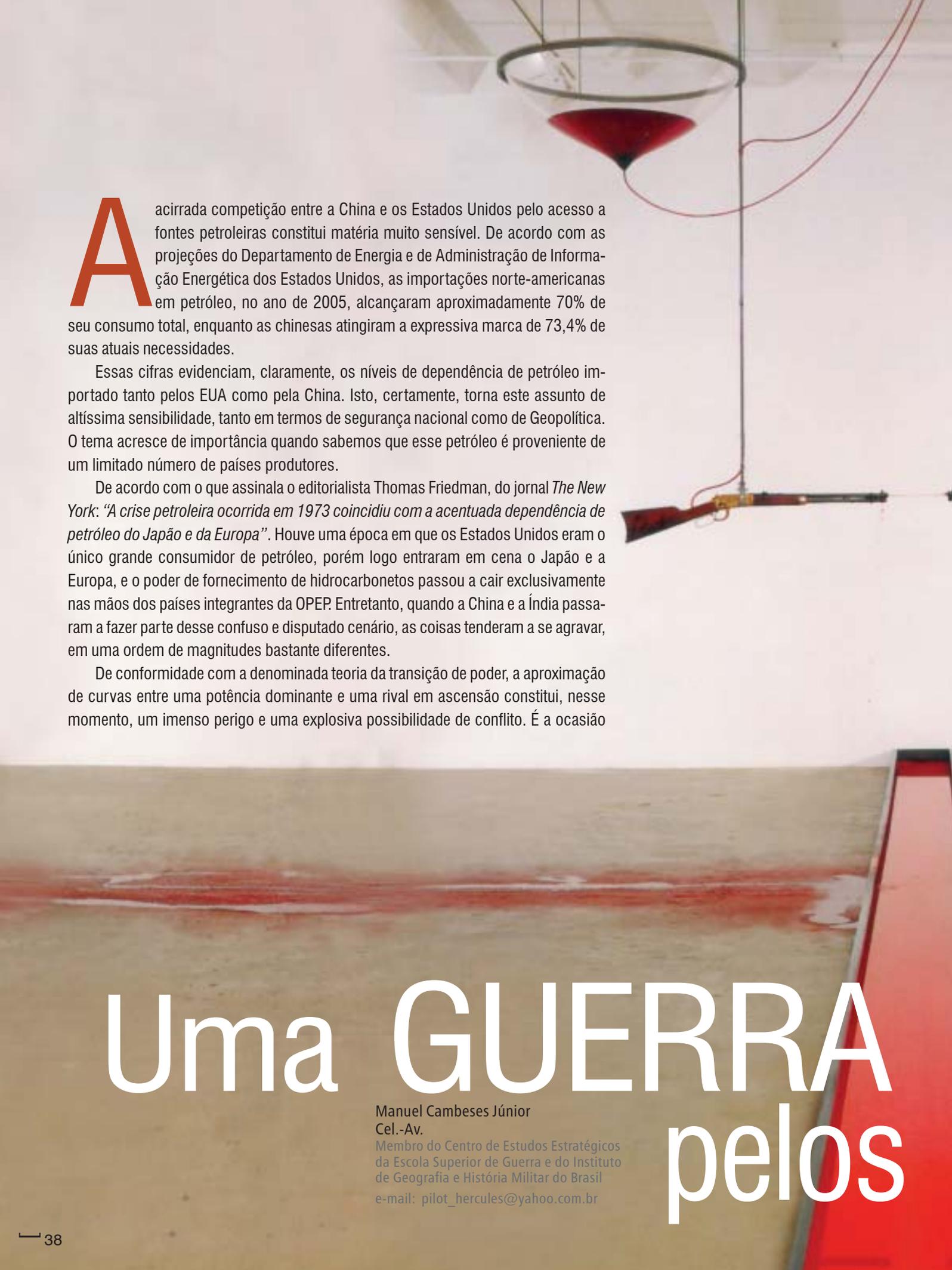
samento no âmbito desta última. As opções que restaram são raríssimas, para não dizer nulas. Apesar de algumas propostas ousadas em termos de programas, a experiência recente tem mostrado uma tendência unificadora em suas práticas.

Nesse cenário, o eleitor brasileiro encontra-se diante do mesmo dilema que um eleitor em qualquer parte do mundo: na hora de escolher seu candidato deve pautar-se pela biografia deste e pela sua face pública. Não há programas de partidos confiáveis que orientem suas escolhas.

Na verdade, também aqui vivemos os efeitos do “*pensamento único*”, que se manifesta na insensata mescla de partidos em seus diversos acordos e apoios. Nessa hibridez não encontramos projetos políticos sérios, mas uma espécie de quebra-cabeças em que os candidatos não visam a outra coisa que não à conquista do poder. Podemos

olhar tanto para a esquerda quanto para a direita, parece não haver diferenças, a não ser em detalhes.

Nesse fato está a explicação para o desânimo de que somos tomados diante da perspectiva de mais uma campanha política. Antecipadamente, estamos convencidos de que não ouviremos candidatos sérios apresentando projetos políticos razoáveis, de forma civilizada. Também estamos antevendo que não encontraremos programas que nos ofereçam opções diversificadas de ação política. Há uma “*mesmice*” de fundo. Na tentativa de cumprirmos o nosso papel de cidadãos, é preciso ter muita boa vontade para escolher um candidato, especialmente quando se fala de candidato à Presidência ou ao Governo Estadual. Daí, talvez, se explique o fato de tantos serem tentados a anular seus votos. De qualquer maneira, apesar de tudo, essa não parece ser a saída mais sábia! ■



A acirrada competição entre a China e os Estados Unidos pelo acesso a fontes petrolíferas constitui matéria muito sensível. De acordo com as projeções do Departamento de Energia e de Administração de Informação Energética dos Estados Unidos, as importações norte-americanas em petróleo, no ano de 2005, alcançaram aproximadamente 70% de seu consumo total, enquanto as chinesas atingiram a expressiva marca de 73,4% de suas atuais necessidades.

Essas cifras evidenciam, claramente, os níveis de dependência de petróleo importado tanto pelos EUA como pela China. Isto, certamente, torna este assunto de altíssima sensibilidade, tanto em termos de segurança nacional como de Geopolítica. O tema acresce de importância quando sabemos que esse petróleo é proveniente de um limitado número de países produtores.

De acordo com o que assinala o editorialista Thomas Friedman, do jornal *The New York*: “A crise petrolífera ocorrida em 1973 coincidiu com a acentuada dependência de petróleo do Japão e da Europa”. Houve uma época em que os Estados Unidos eram o único grande consumidor de petróleo, porém logo entraram em cena o Japão e a Europa, e o poder de fornecimento de hidrocarbonetos passou a cair exclusivamente nas mãos dos países integrantes da OPEP. Entretanto, quando a China e a Índia passaram a fazer parte desse confuso e disputado cenário, as coisas tenderam a se agravar, em uma ordem de magnitudes bastante diferentes.

De conformidade com a denominada teoria da transição de poder, a aproximação de curvas entre uma potência dominante e uma rival em ascensão constitui, nesse momento, um imenso perigo e uma explosiva possibilidade de conflito. É a ocasião

Uma GUERRA pelos

Manuel Cambeses Júnior
Cel.-Av.

Membro do Centro de Estudos Estratégicos
da Escola Superior de Guerra e do Instituto
de Geografia e História Militar do Brasil
e-mail: pilot_hercules@yahoo.com.br



em que a primeira buscará gerar uma guerra preventiva para aproveitar as vantagens de que ainda dispõe. Não devemos esquecer que isto é assumido, de maneira explícita, pela atual Doutrina de Defesa estadunidense. Sobre este particular, Ian Shapiro, professor da Universidade de Yale, assinala: “*Em sua Estratégia de Segurança Nacional, de 2002, o Presidente George W. Bush insiste em que os EUA mantêm há muito tempo a opção pela ação preventiva para enfrentar ameaças importantes à segurança coletiva*” (*Containment, Princeton, 2006*).

Ao persistir no tempo essa doutrina, ali estariam plantadas as bases para a elaboração de uma ação preventiva frente a um rival que ameaça a sua prevalência, e que põe em perigo suas fontes de aprovisionamento energético. Em um instigante trabalho sobre a “*Doutrina de Ação Preventiva nos Estados Unidos*”, a *Oxford Analytica* recorda que o documento de “*Estratégia de Segurança Nacional*”, de 2006, menciona especificamente a China como um futuro risco à segurança nacional dos Estados Unidos. O fato de a China outorgar caráter estratégico às suas fontes de aprovisionamento energético, passou, conseqüentemente, a constituir fato relevante entre as causas fundamentais dessa preocupação por parte dos estrategistas norte-americanos.

É importante destacar que o consagrado polemólogo-estrategista estadunidense Mikka Herberg, Diretor do Programa de Segurança Energética do Escritório Nacional de Investigações sobre a Ásia, considera inevitável a tendência a um conflito, capaz de gerar discussões em altos decibéis emocionais e, conseqüentemente, passíveis de evoluir para vigorosos estrondos bélicos entre ambos os países, por razões energéticas, no transcorrer da próxima década (*China’s Global Hunt for Energy*, *Foreign Affairs*, outubro de 2005) ■

Rebeca Horn
High Moon
1991

Hidrocarbonetos

CONTRIBUIÇÃO da MEDICINA

Na década de 1920, SPERRY introduziu nos aviões o “*horizonte artificial*”, baseado no giroscópio, o qual mostra ao piloto o ângulo de seu avião em relação ao solo. SPERRY (1918) também inventou o “*turn-and-bank*” (indicador de curva e inclinação), (MYERS, 1936). Os “*turn-and-bank*”, horizontes artificiais de vários tipos e integradores de vôo são instrumentos giro-controlados para permitir a indicação do movimento e a posição espacial das aeronaves, contornando o efeito da gravidade sobre tais informações. Hoje em dia, os giroscópios são componentes essenciais do sistema de orientação dos modernos foguetes, mísseis e submarinos (História dos Grandes Inventos, 1983).

Todavia, apesar de sua perfeição mecânica, esses instrumentos se revelaram inadequados, na prática, pois os pilotos que os utilizaram continuaram sujeitos à confusão e à desorientação em vôo, na ausência do controle visual de posição da aeronave, em ralação ao solo (ARMSTRONG, 1952).

O fato é que em 1926, o problema do “*vôo cego*” ainda continuava sem solução.

O Major-Aviador do Exército norte-americano William C. OCKER chegou corajosamente a afirmar que os aviadores não poderiam realizar o “*vôo cego*”. No passado, pilotos que haviam se dado conta disto o fizeram através de amarga experiência. Tendo sido ensinados a “*voar por instinto*” (capacidade pressuposta de sentir tudo o que acontece com o avião, instintivamente e sem o auxílio de quaisquer instrumentos de orientação) foi duro convencer tais pilotos de que seu “*flying sense*” não os traria de volta, com segurança, após cada vôo. Os oficiais

aviadores mais jovens tiveram de ser convencidos, após demonstrações na cadeira giratória de Barany, tendo os olhos vendados, da necessidade de controle visual direto ou através de instrumentos, para serem capazes de informar corretamente o sentido da rotação à qual estavam sendo submetidos. Mais tarde, em 1926, o Major-Aviador OCKER e MYERS, Major-Médico (“*flight-surgeon*”)*, ambos do Exército dos EUA (USAAF, US Army Air Force)**, anunciaram que ninguém poderia executar o “*vôo cego*” sem auxílio artificial, e que eles haviam descoberto como realizá-lo. Foram prontamente rotulados, por tal afirmativa, como insanos (MYERS, 1936).

Com os estudos do Major-Médico David A. MYERS, mais a inestimável colaboração e o estímulo contínuo do experiente Major-Aviador William C. OCKER, é que o “*vôo cego*”, tal como se faz hoje em dia, finalmente se tornou possível (ARMSTRONG, 1952). Ao Major-Aviador OCKER pertence o crédito pela criação e pela aplicação do aparelho eliminador de desorientação (“*Vertigo Stopper Box*”)*, assim como o método, hoje universalmente utilizado, para o ensino básico do “*vôo cego*” (MYERS, 1936).

A comunicação e as fotos originais do aparelho utilizado, arquivadas na Divisão de Informações do Gabinete do Chefe do Corpo Aéreo (“*War Department*”), reconhece os majores MYERS e OCKER, um médico de aviação (“*flight surgeon*”)* e um piloto experiente do Exército dos EUA (USAAF), como pioneiros na descoberta dos princípios (fisiológicos) básicos envolvidos na arte do “*vôo cego*” (MYERS, 1936).

O trabalho do Major MYERS, “*flight-surgeon*” do Corpo Médico do Exército dos EUA**, tornou-se clássico. Foi publicado em 1936 e, segundo as palavras

de ARMSTRONG, em seu livro clássico sobre os princípios e a prática da Medicina de Aviação (1952) “*no clearer understanding of the physiologic principles involved in ‘instrument flying’ can be obtained than by consulting his original article*” (nenhum conhecimento mais claro dos princípios fisiológicos envolvidos no vôo por instrumentos pode ser obtido senão consultando seu artigo original).

Em resumo, a causa do insucesso inicial do “*turn-and-bank*” e do horizonte artificial foi o conflito entre aquilo que corretamente registravam esses aparelhos e as sensações vestibulares do piloto. Essas sensações vestibulares, adequadas para a atividade terrestre, eram inadequadas para a orientação em vôo. Na verdade, na ausência do apoio visual, o conflito entre as sensações e as informações fornecidas pelos instrumentos provocavam falsas sensações de posição e movimento, resultando em confusão e desorientação que tornavam o “*vôo cego*” praticamente “*impossível*”.

O termo “*horizonte artificial*” foi cunhado por MYERS e foi definido como “*qualquer instrumento ou combinação de instrumentos que rápida, fácil e confiavelmente forneça ao piloto informação que lhe permita visualizar mentalmente onde o solo está*” (MYERS).

Os estudos de MYERS mostraram que a solução seria o piloto confiar nas informações dos instrumentos de navegação, como os supracitados, e ignorar suas sensações vestibulares, demonstradamente inadequadas para o vôo. Por exemplo, as acelerações angulares inferiores a dois graus por segundo não são percebidas. Assim, um indivíduo pode ser posto em movimento por acelerações subliminares e eventualmente atingir um grau elevado de rotação ou executar movimentos sem perceber, se a visão estiver

à ARTE do Vôo Cego

Roberto Neves-Pinto
Ten.-Cel.-Méd.
(M.D., PhD)
rmnevespinto@caer.org.br

excluída (Tenente-Coronel-Médico Oscar MOFFIT, Major-Médico James LETT, da USAF, e TONNDORF, 1950).

Desorientação espacial é a condição na qual o piloto é incapaz de determinar sua posição real no espaço em relação à superfície da Terra. É chamada de “*vertigem*” (“*vertigo*”) pelos pilotos, mas não é devido a qualquer patologia e não deve ser confundida com a vertigem produzida por patologia vestibular. Na verdade, a “*vertigem*” dos pilotos é uma vertigem fisiológica induzida pelo movimento do avião. Envolve a discrepância entre a sensação de movimento e o movimento real da aeronave. É de importância crítica em Medicina de Aviação, pois pode induzir o piloto a realizar ajustamentos errôneos durante o vôo, com conseqüências potencialmente fatais (NAUMANN, 1993). O gráfico anexo ilustra bem a importância atual da desorientação espacial nos acidentes de Aviação ■

* “*Flight surgeon*” é o médico especializado em Medicina de Aviação.

* A caixa que eliminava a desorientação (“*vertigo stopper box*”) nada mais era do que uma caixa contendo um “*turn-and-bank*” que, ao ser iluminado, indicava a direção da rotação (não fornecida na ausência do controle visual, já que os testes de orientação na cadeira de Barany eram feitos com o aviador tendo os olhos vendados), fazendo cessar a desorientação.

** A Força Aérea Americana (USAF, United States Air Force) somente foi criada em setembro de 1947. Antes existia como Aviação do Exército (a USAAF, United States Army Air Force).



Kwang-Sung Park
Avoir et Etre
186 x 180
Óleo sobre tela
1998

Degeneração

D. Eugenio Sales
Cardeal-arcebispo
emérito da
Arquidiocese do
Rio de Janeiro

Há crises que surgem inesperadamente, mas são passageiras. Outras, não. São duradouras, e os males, profundos. As primeiras são superficiais. Entretanto, quando irrompem em consequência da fragilidade do corpo social, afetam os alicerces da sociedade.

O Brasil está imerso – profundamente – em algumas situações que atingem o âmago da nacionalidade. Uma afeta a preservação da intocabilidade da vida e gera variedade de crimes contra a lei de Deus. Pode ser sintetizada no aborto e nas atitudes congêneres. A seguir, a corrupção



Texto extraído de
"O Globo", de 25
de agosto de 2007.

administrativa e assemelhados. Ambas surgem da ausência de Deus, do repúdio à lei divina. Em outras palavras, o homem se coloca no lugar de Deus, com as conseqüências daí decorrentes.

No Brasil, ao lado de passos agigantados na direção do progresso, tomado como um todo, emergem notícias inquietantes que revelam a fragilidade por falta de alicerces éticos. A crise aguda foi precedida pelo anúncio de medidas que, se aprovadas, subtrairiam ao plano divino o arbítrio do homem: dentre estas, encontramos a descriminalização do aborto e a antecipação da morte do ancião, a união de homossexuais, entre outras.

O ser humano tenta ocupar indevidamente o lugar do Criador.

Salvador Dali
Telefone Lagosta
1936

No atual momento da vida brasileira, é lamentável se constatar tanto a corrupção administrativa como a falta de pudor na vida social e privada. Ambas formam um círculo vicioso. A malversação do dinheiro público destrói o próprio sentido da moral e, em conseqüência, atinge as estruturas familiares e a consciência do indivíduo. O respeito que se deve à Nação pede o castigo dos culpados. Ao lado da crise política assistimos ao avanço do roubo, da violência, da pornografia e ao desrespeito às crenças religiosas. Uma eficiente e maléfica atuação junto à opinião pública inibe os poderes constituídos, que já não ousam vetar as ofensas à moral no campo dos espetáculos, das novelas e dos filmes. Para isso, confundem habilmente, por meio de um falso conceito de arte, a liberdade de manifestar as próprias convicções com o vilipêndio de valores éticos. Isto faz lembrar a Insensatez de alguém, infectado por grave moléstia de fácil contágio, que exigisse – em nome de seu direito de ir e vir – misturar-se à multidão, apesar da certeza da transmissão da doença. Há os que ofendem até o Senhor Jesus, em livros ou programas televisivos.

Na homilia pronunciada na missa “*Pro eligendo Romano Pontifici*”, imediatamente antes de ser dado início ao último Conclave, o então Cardeal Decano do Colégio dos Cardeais, Joseph Ratzinger, hoje Bento XVI, abordou um assunto de grande importância, não só para o mundo, mas, de modo particular, para a nossa situação

atual no Brasil. Na ocasião, afirmou:

“Quantos ventos de doutrina conhecemos nestes últimos decênios, quantas correntes ideológicas, quantas modas do pensamento (...). A pequena barca do pensamento de muitos cristãos foi muitas vezes agitada por estas ondas, lançada de um extremo ao outro: do marxismo ao liberalismo, até à libertinagem, ao coletivismo radical; do ateísmo a um vago misticismo religioso; do agnosticismo ao sincretismo, e por aí adiante. Cada dia surgem novas seitas e realiza-se o quanto diz São Paulo acerca do engano dos homens, da astúcia que tende a levar ao erro (cf. Ef 4, 14). Ter uma fé clara, segundo o credo da Igreja, muitas vezes é classificado como fundamentalismo. Enquanto o relativismo, isto é, deixar-se levar ‘aqui e além por qualquer vento de doutrina’, aparece como a única atitude à altura dos tempos hodiernos. Vai-se constituindo uma ditadura do relativismo que nada reconhece como definitivo e que deixa como última medida apenas o próprio eu e as suas vontades.”

Na homilia da missa do início de seu ministério de Pastor Supremo da Igreja, em 24 de abril de 2005, o Santo Padre Bento XVI disse: “*Quero retornar a 22 de outubro de 1978, quando o Papa João Paulo II iniciou o seu ministério, aqui na Praça de São Pedro. Ainda e continuamente ressoam em meus ouvidos suas palavras de então: ‘Não temais! Abri, de par em par, as portas para Cristo!’*”.

Tanto o que vemos nestes dias, em matéria de suborno e congêneres, como as notícias sobre supressão da vida do nascituro, o abortamento, nascem e se fortificam na mesma fonte. A raiz de um e outro é o relativismo. Que Deus ilumine os homens que nos governam e sejam fiéis ao rumo dado por São Paulo aos Efésios (4, 14-16). Para combater o mal, faz-se mister uma vida cristã autêntica. A figura de Jesus Cristo nos fortalece nesses momentos de crise. O cristão deve alimentar a esperança ■

OSTEOPOROSE

Maj.-Brig.-Méd.
Ricardo Luiz de G. Germano

Uma abordagem sumária

Definição e Epidemiologia

A osteoporose é caracterizada pela diminuição da massa óssea associada a alterações na microarquitetura do osso, levando à redução da resistência óssea.

Atualmente, constitui-se grave problema de saúde pública, com importante impacto social, por sua considerável morbimortalidade e alto custo socioeconômico, o que é causado pelas mais temidas complicações desta doença: as fraturas. Do ponto de vista estatístico, acomete cerca de 20% das mulheres brancas na fase de pós-menopausa nos EUA, ocasionando, aproximadamente, um milhão e quinhentas mil fraturas por ano, com um custo direto e indireto próximo a vinte bilhões de dólares. Estas estimativas, que também foram confirmadas em outras partes do mundo, colocam a osteoporose como um dos principais problemas médicos a serem abordados no século XXI, ao lado das doenças cardiovasculares, cerebrovasculares e do câncer.

A OMS (Organização Mundial de Saúde) define osteoporose baseando-se no resultado da densitometria óssea (exame de imagem). Com base nos valores do resultado (“*T-score*”) os pacientes são divididos em três grupos: normal (*T-score* entre 0 e -1);

osteopenia (*T-score* entre -1 e -2,5) e osteoporose (*T-score* mais negativo que -2,5). Neste exame são analisados a coluna lombar e o colo femoral.

Dados Fisiológicos

O tecido ósseo é uma estrutura dinâmica evoluindo sempre com formação (anabolismo) e reabsorção (catabolismo) simultâneos. O balanço entre o anabolismo e o catabolismo varia de acordo com a idade e também pode ser afetado por doenças e medicamentos. Durante infância e adolescência predomina o anabolismo, havendo um equilíbrio durante parte da vida adulta, iniciando-se então um predomínio do catabolismo que se acentua na senilidade, principalmente no sexo feminino.

Deve ser notado que a vitamina D ativa (1,25 dihidroxivitamina D) atua facilitando a absorção de cálcio e fósforo pelo intestino delgado e estimula a mineralização da matriz óssea. As células ósseas produtoras de matriz são os osteoblastos e a osteocalcina é o marcador sanguíneo desta atividade. Por outro lado, o hormônio paratireoideano (PTH), produzido pelas paratireóides, estimula o catabolismo ósseo através dos osteoclastos. O marcador da atuação destas células é o N-telopeptídeo (N-TX) que pode ser medido no sangue ou na urina.

A vitamina D é um esteróide pro-

duzido na pele sob ação do raio ultravioleta B (componente da luz solar). Esta vitamina também está presente em alimentos tais como: peixes (bacalhau e salmão), gema de ovo e alguns vegetais. Ela é biologicamente inerte, devendo sofrer hidroxilações sucessivas no fígado e rins para se transformar na forma ativa (1,25 dihidroxivitamina D).

Causas

– Terceira idade (principalmente no sexo feminino, pós-menopausa). São as principais causas:

– Doenças endócrinas:

* Acromegalia – excesso de hormônio do crescimento – GH; * Síndrome de Cushing – excesso de cortisol; * Hipogonadismo – hipofunção de ovários ou testículos; * Hiperparatireoidismo – excesso de paratormônio PTH; * Hipertireoidismo – excesso de hormônio tireoideano; * Hiperprolactinemia – excesso de prolactina; * Diabetes mellitus tipo I.

– Doença renal crônica;

– Doença hepática grave (cirrose);

– Síndrome de má absorção;

– Anemia intensa;

– Desnutrição (inclusive anorexia/bulimia);

– Doenças hematológicas:

* Leucemia; * Linfoma; * Mieloma múltiplo.

– Medicamentos:

* Corticosteróides – trata-se da segunda causa mais comum; * Hormônios tireoideanos; * Anticonvulsivantes (fenitoína e fenobarbital); * Antiácidos contendo alumínio; * Metotrexate; * Ciclosporina A (usado em transplante de órgãos); * Heparina (anticoagulante); * Lítio.

– Outras:

* Tabagismo; * Etilismo intenso.

Abordagem diagnóstica

O paciente deve ser orientado por um clínico geral ou por especialistas tais como: ginecologista, geriatra, reumatologista, endocrinologista ou ortopedista. A densitometria óssea é fundamen-

tal, assim como o estudo laboratorial que inclui: cálcio, fósforo, fosfatase alcalina, paratormônio PTH, 25 hidroxivitamina D, osteocalcina e N telopeptídeo. As causas não relacionadas à idade (vide item 3) deverão ser descartadas pela história e por exames complementares específicos para as mesmas.

Medidas Terapêuticas

– *Medidas gerais*

Dieta: Deve satisfazer as necessidades calórico-proteicas e ter um bom aporte de cálcio e vitamina D, principalmente para pessoas sem oportunidade de exposição ao sol (pessoas internadas ou que necessitem filtros solares);

Exposição solar: Bastam 15 minutos diários de exposição ao ultravioleta B para que haja a produção pela pele do precursor da vitamina D ativa (para se tornar ativa deverá ser hidroxilada inicialmente no fígado e depois no rim);

Exercício físico: A atividade física é diretamente proporcional à massa óssea. Bons exercícios são: caminhada, ciclismo e subir degraus;

Bebida alcoólica: O etilismo está associado à diminuição da massa óssea. Sendo assim, o uso de bebida alcoólica deve ser moderado. As quantidades recomendadas são: 100 ml de “whisky”, 300 ml de vinho e 700 ml de cerveja por dia;

Fumo: Este está comprovadamente relacionado à osteoporose. Sendo assim, o tabagismo, se presente, terá de ser eliminado;

Outras: O uso de medicamentos facilitadores de osteoporose terá de ser suspenso ou diminuído (vide relação no item 3). Por outro lado, a presença de patologias que levem secundariamente à osteoporose terá de ser avaliada e, se presente, tratada especificamente (vide relação no item 3).

Estas medidas gerais devem ser tomadas nas pessoas com densitometria óssea normal, com osteopenia (T.score de -1,0 a -2,5) e com osteoporose (T.score > -2,5).

– *Medicamentos*

Associação de cálcio com vitamina D: Deve ser usada nos portadores de osteoporose, assim como nos casos de osteopenia grave (T.score entre -2 e -2,5);

Bifosfonato: São medicamentos que atuam inibindo a ação dos osteoclastos na reabsorção óssea (catabolismo). Trata-se da principal ferramenta terapêutica para a osteoporose e a osteopenia grave. A forma de uso oral requer a tomada em jejum com um intervalo de no mínimo meia hora para alimentação ou uso de outra medicação qualquer. Por outro lado, após a tomada do bifosfonato, o paciente deve manter-se em pé ou sentado para evitar irritação esofágica;

Hormônios sexuais: A reposição hormonal naqueles que apresentam taxas diminuídas (mulheres pós-menopausa e homens idosos) terá como resultado a melhora da massa óssea. O médico assistente terá que avaliar bem o risco/benefício desta conduta;

Calcitonina: Atua inibindo a atividade osteoclástica, similarmente aos bifosfonatos. Pode ser usado por via subcutânea ou por “spray” nasal. Trata-se de alternativa para intolerância aos bifosfonatos ou para casos resistentes aos mesmos (situações mais graves);

Teriparatida: Trata-se de um análogo químico ao paratormônio (PTH) que atua de modo oposto, ou seja, estimula a produção de matriz óssea pelos osteoblastos (anabolismo). Devido aos efeitos colaterais, seu uso não pode ser maior que dois anos. Fica no arsenal terapêutico como alternativa para casos mais graves, em que o risco/benefício seja favorável.

Mensagem final

Espero que o leitor tenha satisfeito sua curiosidade sobre esta importante patologia. Tal satisfação não o autoriza a autodiagnóstico e/ou automedicação. Aconselhe-se com um médico daquelas especialidades acima citadas ■

DE FORA PRA

Às vezes me pergunto por que ainda se faz pintura hoje. Tudo o que se pode chamar novo ou moderno ou contemporâneo está contra ela. A tecnologia é obsoleta, não pode ser reproduzida direito, é frágil, limitada e estetizante; em um mundo de bilhões de pessoas ainda tem de ser vista no original, alguns privilegiados por vez. A estas características reacionárias soma-se uma “vantagem” que é pior: o mercantilismo que se alimenta do mito vice-versa.

E no entanto se pinta. Faço (fazemos) hoje o mesmo que o pintor das cavernas fazia, quatrocentos séculos atrás. Mesmos gestos, mesma técnica, mesma escola, mesmos problemas. Até o público é parecido. Tirando os atos puramente de sobrevivência, não con-

sigo pensar em uma atividade mais antiga que a pintura. Se tudo mudou, por que ela não? Às vezes me faço a mesma pergunta, pelo avesso: por que não faço fotografias ou vídeos ou performances, enfim, coisas “modernas”?

A resposta me parece estar na palavra “narrativa”.

A pintura é a única forma de arte onde se apreende o total da obra, instantaneamente. Filmes, livros, danças, peças de teatro, músicas, todos têm um começo, um meio e um fim, um caminho que o espectador é obrigado a percorrer. Independente de variações técnicas, chamo de pintura a fixação de uma imagem sobre uma superfície. Mesmo outras artes plásticas incorporam um elemento de leitura narrativa: arquitetura, escultura, instalações são apreendidas como uma

série de pontos de vista aleatórios, discretos no tempo – são narrativas sem roteiro fixo, por assim dizer e a fotografia é sempre um instante de um tempo que flui, uma “interceptação”, como diz Dan Ho-fstadter sobre Cartier-Bresson.

A leitura das formas narrativas é sempre, metaforicamente, da esquerda para a direita, um movimento paralelo à página, à tela do cinema, ao desenrolar do tempo. Mas a leitura de uma pintura é de fora para dentro, “perpendicular” à superfície pintada. De cada vez o espectador vê tudo, de uma vez. A cada nova visão esse tudo se aprofunda, indefinidamente. O tempo, dizem os cientistas, foi uma invenção engenhosa da natureza



DENTRO

para que tudo não acontecesse de uma só vez. Mas a pintura é estar à parte do tempo.

Diz-se que a pintura é coisa para adultos, para aqueles que já perceberam como a vida é curta e frágil e que a única luta real é contra o tempo. Quando eu era garoto adorava cinema e especialmente musicais, mas ficava sempre me per-

guntando o que acontecia depois do “*grand finale*”. E claro que não acontecia nada e eu saía do cinema com uma angústia vaga. Hoje sei que toda narrativa acaba um dia e nos deixa um sentido subjacente de *finitude* e mortalidade. Aí fui ser pintor (como tanta gente antes de mim) para tentar viver para dentro e para sempre ■



Luiz Paulo Baravelli
Artista plástico, arquiteto e cronista
baravelli@uol.com.br



Extrato do Guia das Artes nº 18, de 1990

