

Índice

- 2 Editorial
Forças Armadas
O inexpugnável baluarte
Ten Brig Ar Ivan Frota

- 4 CAER - Departamento Cultural
Grupos de estudo
Curso de humanidades
Araken Hipólito da Costa
Cel Av

- 6 A Amazônia é um patrimônio
do Brasil - Por que se preocupar
com a Amazônia?
Joselauro Justa de A. Simões
Cel Inf

- 11 A FAB na Amazônia
Bruno Pedra
Cap Av

- 12 Projeto Calha Norte
Manoel Soriano Neto
Cel Inf e Estado-Maior
Historiador Militar

- 16 A FAB e o Projeto Rondon
João Paulo M. Peixoto
Professor da UnB

- 18 Ministério da Defesa...
ou da Aviação Civil?
Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes

- 20 Não se mexe impunemente
nas instituições
Brig Ar Zilson Luís Pereira Cunha

- 22 Crise de gestão
Ivan Carvalho
Engenheiro e piloto

- 24 Participação do Comandante
da Aeronáutica no Seminário de
Defesa em 2002
Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

- 28 Casco x miolo
Dilema entre modernizar
e comprar "0 km"
Ten Brig Ar Fernando de Assis
Martins Costa

- 30 Grito de guerra
Aviação de Patrulha
Januário Sawczuk
Cel Av



- 37 Que susto!
Ten Brig Ar Sérgio Pedro Bambini

- 32 Integração latino-americana:
um imperativo geopolítico
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

- 34 Lições de uma guerra
abortada
Ricardo Vélez Rodríguez
Filósofo da UFJF

- 40 A Lógica Grasmcista da
tomada progressiva do poder
Dion de Assis Távora
Cel Av

- 42 Fim da ciência?
Severo Hryniewicz
Professor de Filosofia da
Faculdade João Paulo II

- 44 Uma Força Aérea de ponta
requer Medicina Aeroespacial
do mesmo nível
Maj Brig Méd Dr. Ricardo Luiz de
G. Germano

- 46 Breve histórico da devoção
a Nossa Senhora do Loreto
Aloísio Quadros
Pesquisador e Historiador

- 48 Charge
Ivo Batalha
Cel Av

FORÇAS

EDITORIAL

Ten Brig Ar Ivan Frota
Presidente

O projeto alienígena de “balcanização” da Amazônia brasileira faz algum tempo encontra-se em plena marcha, ante a venal omissão e, talvez, conivência de órgãos governamentais dos mais elevados escalões, em particular, do Ministério do Meio Ambiente.

Desde a criação inconstitucional da “Reserva Ianomâmi”, de alcance binacional e de absurdas dimensões, o Brasil continua cedendo às mais leves pressões internacionais para o estabelecimento de novos “santuários” indígenas em seu espaço amazônico, como o recente caso da região Raposa Serra do Sol.

Legislação originada do Executivo, surpreendendo a opinião pública nacional, permite a concessão de imensas glebas de terras a estrangeiros, para exploração indiscriminada, por longos períodos, que atingem os limites de meio século.

Sem qualquer oposição do Governo, especialistas de outros países infiltram-se nessas reservas, impõem-lhes seus idiomas e costumes, proíbem a entrada de brasileiros e despertam-lhes senti-

mentos separatistas, induzindo-as à criação de nações próprias.

Paradoxalmente, dá-se extraordinária ênfase ao combate dos desmatamentos e ao trânsito de nacionais nessas reservas, porém não se vê qualquer medida efetiva para expulsar dessas áreas as centenas de estrangeiros clandestinos que por ali se estabeleceram.

Assim, a técnica do “retalhamento” e do sistemático bloqueio do desenvolvimento do imenso e rico território afigura-se como aspectos principais da estratégia dessa intenção.

Em âmbito nacional, continuam atuando, livremente, grupos paramilitares, provavelmente financiados com dinheiro público, os quais se utilizam de técnicas terroristas para atentiar, violentamente, contra o direito de propriedade, sem que se veja das autoridades constituídas uma adequada vontade política para estancar, de vez, esses perigosos movimentos, antes que seja tarde demais.

Por outro lado, programas de

O INEXPUGNÁVEL BALUARTE

ARMADAS

mídia financiados por capital externo, com objetivos dúbios, “*martelam*”, diuturnamente, a opinião pública com dados meteorológicos distorcidos e exageradas previsões de desastres ecológicos iminentes, praticando verdadeiro terrorismo ambientalista.

É preciso denunciar, denunciar e denunciar, quantas vezes forem necessárias, que o objetivo verdadeiro dessa pantomima do teórico e ridículo “*aquecimento global*” não é outro senão o de frear o desenvolvimento dos países emergentes, dentre outros, a China, a Índia e, no caso do Brasil, o de impedir a ocupação e o desenvolvimento racional da Amazônia.

Tudo isso tem acontecido sob os olhos permissivos das autoridades dirigentes do País, que sucumbem, docilmente, às pressões políticas dos países centrais, bem como, vergonhosamente, submetem-se, impassíveis, às atrevidas bravatas de “*chefetes*” regionais.

Esse comportamento governamental revela uma personalidade frágil e amedrontada diante de qualquer tipo de oposição, com a preocupação única de manter-se no poder, a qualquer custo – internamente, pelo humilhante suborno das bolsas-voto – e, no campo externo, pela absoluta inação, frente aos claros objetivos de internacionalização de parcelas do nosso território.

Dentro desse quadro, o Brasil

fica à deriva, ante a ausência total de lideranças que o protejam dessas ameaças antinacionais que proliferam livremente.

É fundamental, pois, que a sociedade válida identifique a gravidade dessa situação e se disponha a agir, emergencialmente, para exigir do Governo constituído, que impeça a continuação dessas absurdas investidas que países, ONGs, entidades internacionais e a mídia mercenária têm praticado contra os legítimos interesses da Pátria brasileira, sob pena de incursão em crime de responsabilidade.

Felizmente, porém, as Forças Armadas representam, talvez, a última esperança de garantia de uma resistência inflexível contra todo esse contexto adverso. Por isso, já há algum tempo, têm sido alvo de planejada desatenção do Estado, visando ao seu enfraquecimento gradativo.

A principal atuação desse processo é sobre o moral da tropa que procura atingir, negando-lhe a atualização de equipamentos e congelando seus humilhantes salários, gritantemente desproporcio-

nais às suas responsabilidades.

Porém, aqueles que assim agem enganam-se, se pensam que vão enfraquecer as convicções da sociedade castrense, ou que essa poderá deixar-se inibir por uma democracia ilegítima, construída sob o respaldo de uma maioria de eleitores corrompidos por degradantes esmolas pessoais.

Enganam-se, sim, porque as Forças Armadas sempre estarão prontas para ir às últimas consequências, a fim de preservar a segurança da Pátria e a integridade de seu Território.

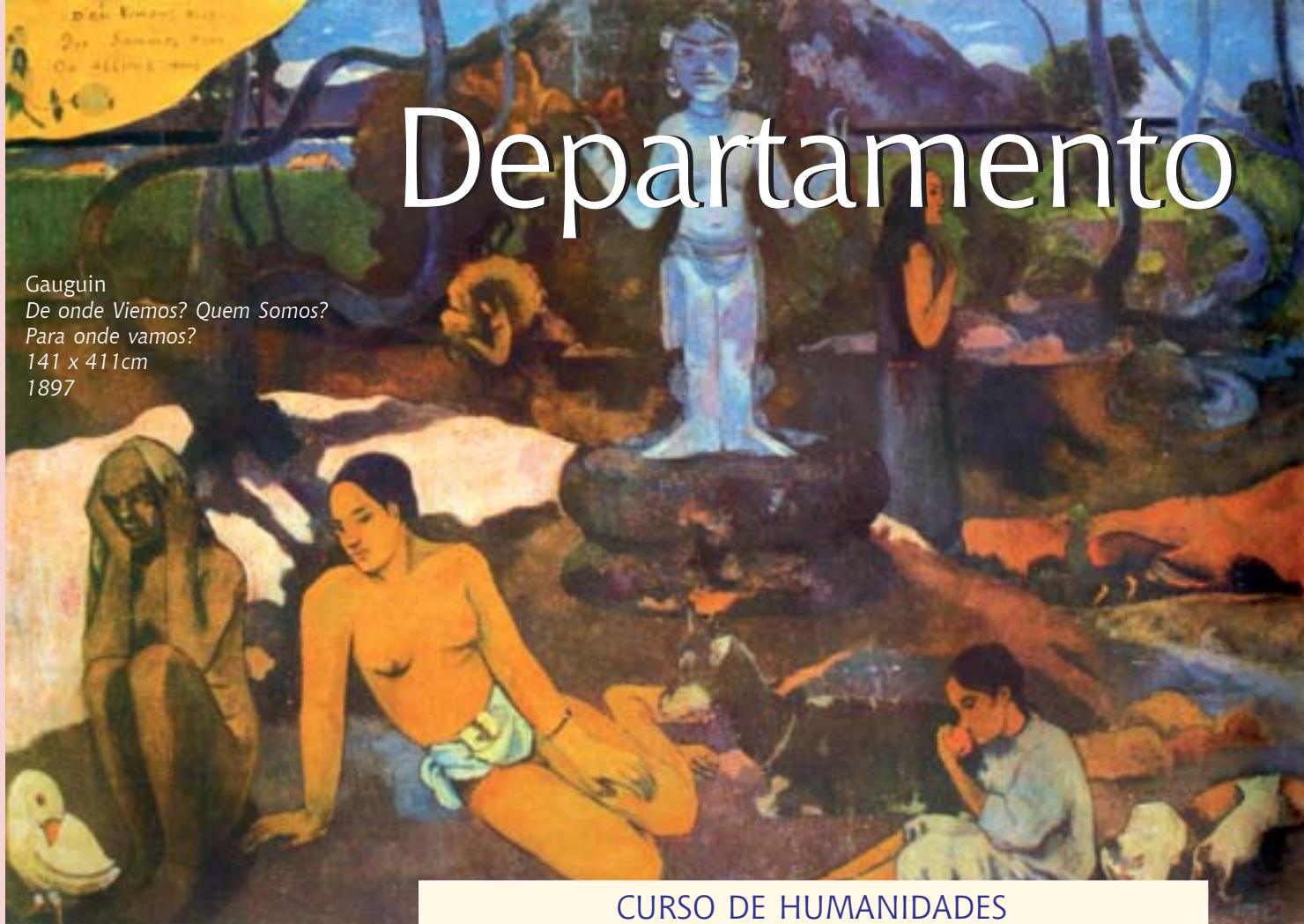
Portanto, que o Governo não se omita e exerça sua responsabilidade constitucional de defender os legítimos interesses do País.

Se não o fizer, haverá quem o faça, o que já poderá ter começado...

Sempre foi assim e continuará sendo, na História deste País ■

Departamento

Gauguin
*De onde Viemos? Quem Somos?
Para onde vamos?*
141 x 411cm
1897



GRUPOS DE ESTUDO

No dia 14 de fevereiro último, os Grupos de Estudo tiveram a grata oportunidade de receber o último Ministro e primeiro Comandante da Aeronáutica Ten Brig Ar Walter Werner Bräuer.

O Grupo que trata do assunto “*Ministério da Defesa*”, na parte referente aos questionamentos, aproveitou o inegável conhecimento do Comandante sobre o então novel Ministério, criado durante sua profícua gestão como Ministro, para elucidar dúvidas ainda existentes quanto aos fundamentos operacionais daquele Órgão Federal Militar e, ao mesmo tempo, com alcance sobre a sociedade civil.



CURSO DE HUMANIDADES

De 4 de março a 24 de junho de 2008, toda terça-feira – de 9h 30 às 11h 45.

Atenção! No caso de ainda haver interesse em participar, entrem em contato com o Departamento Cultural.

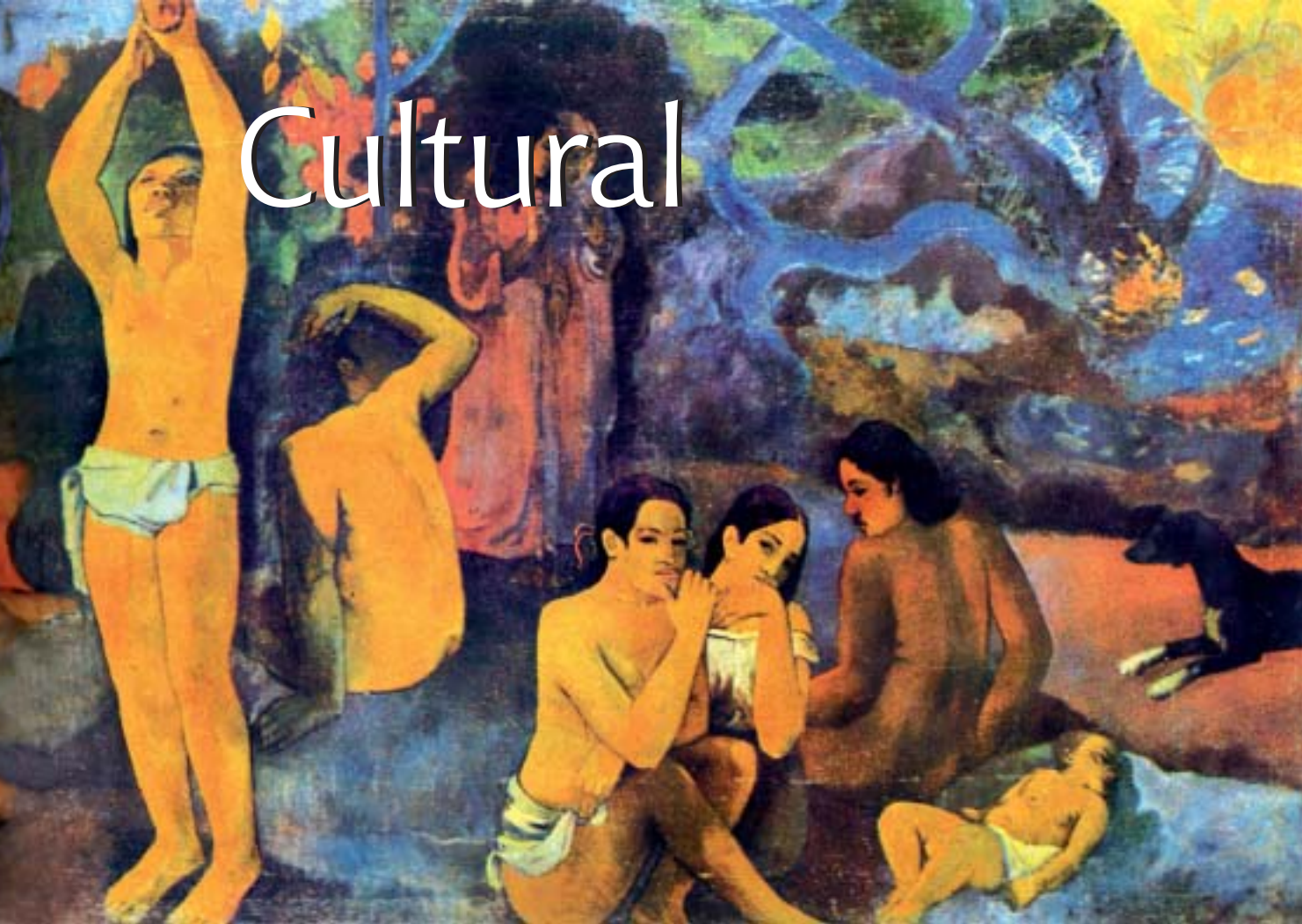
Será outorgado aos discentes o Certificado de Extensão (avalizado pelo Clube de Aeronáutica, pela Academia Brasileira de Filosofia e pelo Instituto de Humanidades). O Curso, embora adaptado para nossa regionalidade contemporânea, tem por base os cursos análogos americanos e ingleses (St. John's College – EUA e Open University – Inglaterra).

A apresentação oficial esteve a cargo do Dr. RICARDO VÉLEZ RODRIGUEZ, colombiano de Santa Fé. Filósofo e detentor do Mestrado e do Doutorado em várias Organizações e Universidades. Pertence à Academia Brasileira de Filosofia e ao Instituto Brasileiro de Filosofia. Seu extenso currículo está dedicado ao Pensamento Latino-Americano – Estado, Cultura y Sociedad en la América Latina.

Março: 4 e 18	Cultura Ocidental	Francisco Martins de Souza
Março: 25	Filosofia Política	Francisco Martins de Souza
Abril: 1, 8 e 15	Filosofia	João Ricardo Moderno
Abril: 22 e 29	Ciência Política	Umberto de C. Carvalho Netto
Maió: 8	Moral	Tarso Magnus da Cunha Frota
Maió: 13 e 20	Filosofia da Religião	Marcela Maria
Maió: 27	Ciências	Pedro Ivo Seixas
Junho: 3	Artes Plásticas	Araken Hipólito da Costa
Junho: 10	Cinema	Geraldo Edson de Andrade
Junho: 17	Música	Ubirajara Carvalho da Cruz
Junho: 24	Ópera	Fernando Bicudo

Inscrições ou dúvida, ligar para (21) 2220-3691

Cultural



Paul Gauguin, artista francês nascido no ano de 1848, era um próspero corretor de valores, pai de cinco filhos, membro da classe média e apreciador da Arte, em especial dos “escandalosos” impressionistas como Manet, Renoir, Monet, Cézanne e Pissarro.

Aos 35 anos, Gauguin decidiu romper com diversas “amarras”: emprego, família, sociedade européia. Anos depois, passou a ser mais conhecido pelas obras que pintou quando fugiu para os mares do Sul.

Em 1897, Gauguin, doente, pobre, endividado e profundamente angustiado com a morte de sua filha Aline, pintou “*De Onde Viemos? O Que Somos? Para Onde Vamos?*”. Nesta tela, que representa várias cenas do nascimento à morte, Gauguin se perguntava sobre o sentido da vida. Morreu no Taiti, em 1903.

O homem, em determinado momento de sua existência, sempre se questiona sobre este mesmo tema: De Onde Viemos? O Que Somos? Para Onde Vamos? Procura, então, auxílio da razão na Filo-

sofia e nas Ciências. Mas o fato é que estas não atingem o âmago da resposta.

No entanto, é na Revelação Divina que a busca do sentido para a existência encontra a sua âncora mais firme. Aos que desejam aprofundar o sentido da Fé, a teologia, o estudo sistemático da realidade divina, oferece as razões do crer e o aprofundamento do estatuto ético inerente ao crer.

Observa Aristóteles (384-322 a.C.) que o desejo é “vazio e vão” a menos que “*haja nas coisas que fazemos algum fim que desejamos por si mesmo*” (Ética a Nicômaco, 1094, a 18-21). Caso contrário, a nossa vida torna-se vazia de significado, passiva, fragmentada, tediosa e, por isso mesmo, drasticamente prejudicada.

É deste modo que são constituídos os países de ideologias totalitárias (nazismo, comunismo), pois com base numa cosmovisão materialista encontram, nesta, sua “única verdade”. Esquecem que as sociedades não sobrevivem sem os valores éticos oriundos da Fé, sem a qual tendem a desaparecer. É importante lem-

brar que o Estado laico não significa um Estado anti-religioso ou Estado ateu.

Além da Fé, a Arte também traz um alento ao caminho do homem. A sensibilidade artística permite perceber e captar a beleza dos bens visíveis. O artista, ao contemplar as maravilhas das coisas existentes, por analogia, reconhece o Criador delas. Cabe ressaltar que a Fé e a Sensibilidade não excluem a Razão, porquanto uma Fé sem Razão gera um religioso fundamentalista, e uma sensibilidade sem Razão produz um artista “sentimentalóide”.

Por dedução, podemos compreender que a linguagem da sensibilidade é a linguagem da Arte, no sentido de traduzir uma realidade que supera a compreensão humana. Entendemos, então, que a verdade não acaba quando cessa o meu raio de percepção intelectual. Por sua vez, a Sensibilidade ultrapassa o alcance da minha Razão que, sem contradizê-la, leva a demanda da verdade a ulteriores etapas ■

Araken Hipólito da Costa
Cel Av

Diretor e Editor do Departamento Cultural

Espaço Amazônico

Para se ter uma noção do tamanho da Região Amazônica, toda a Europa cabe dentro dela, com exceção da Rússia. São aproximadamente 5.000.000km² representando 56% do território nacional. Dela fazem parte os estados do Pará, Amazonas, Acre, Amapá, Rondônia, Roraima, oeste do Maranhão, norte do Mato Grosso e o Estado de Tocantins. Mais do que a metade da nossa nação.

Ambiente Amazônico

Possui o maior banco genético do mundo, incomparável biodiversidade, 1/5 da água doce e 1/3 das florestas do Planeta. Riquezas incalculáveis no subsolo e imenso vazio demográfico.

Hylé, em grego, significa floresta. A Hiléia Amazônica é o ecossistema mais preservado da Terra. O seu clima é equatorial com 100% de umidade e com chuvas abundantes e sistemáticas.

No Escudo das Guianas, ao norte do Rio Amazonas, as riquezas minerais são pouco conhecidas, o mascaramento da cobertura vegetal oculta o tesouro que se encontra no subsolo. O Grupo Roraima tem, na sua estrutura, um dos mais impressionantes conjuntos de rochas sedimentares. É rica em ouro e diamante.

No alto Rio Negro, encontra-se o maior depósito de nióbio (Nb) do Planeta, metal de “última geração”, utilizado na produção de aços especiais e, em combinação com o níquel e o cobalto, compõe as superligas, indispensáveis à Indústria Aeroespacial.

A vocação mineral da Amazônia é imensa; nos reinos vegetal e animal encontramos o maior banco genético do Planeta. Gerarão produtos alimentícios, medicinais, químicos e outros ainda desconhecidos. Neste particular, temos sido alvo de “espionagem” por elementos estrangeiros, travestidos até de turistas, os quais levam, para o exterior, mudas e sementes que tecnicamente pesquisadas, são transformadas em produtos acabados. É a biopirataria. A exploração do ecossistema é um prato feito para o apetite alheio.

Não devemos esquecer a abundância da energia hídrica.

A pauta alimentícia da Hiléia, além da castanheira, possui açaí, bacaba, bacuri, biribá, buriti, cacau, cupuaçu, graviola, inajá, jenipapo, mangaba, mari-mari, patuá, pequi, pupunha, sapoti, sapucaia, sorva, taperebá, tunucá e tantas outras. É apenas uma amostragem – de fome o amazônida não morre.

Os líquidos viscosos de grande valor industrial são, também, uma dádiva de Deus. O látex não somente das seringueiras, mas, também, o látex da macaranduba, da mangabeira e da marupita são usados para o preparo da borracha.

As plantas medicinais são objeto de estudos, sobretudo, de estrangeiros. Os nossos índios conhecedores dos segredos das plantas naturais estão sendo objeto de exploração por pesquisadores alienígenas.

Por Bismark: “*As riquezas naturais*

nas mãos de quem não sabe ou não as quer explorar constituem permanente perigo para quem as possui.”

Regiões Críticas e Áreas Estratégicas

Um dos alvos prediletos dos alienígenas são as reservas indígenas, devendo os brasileiros voltar suas atenções para a penetração de estrangeiros nessas áreas.

Os territórios das “Reserva Ianomâmi” e “Raposa Terra do Sol” são contíguos às áreas de fronteira e ultrapassam a faixa de 150km, prevista na Constituição.

A região da “Cabeça do Cachorro” (São Gabriel da Cachoeira) faz fronteira com a Colômbia, envolvida com ações de guerrilha e narcotráfico internacional, bem como as posicionadas ao norte do estado de Roraima, fronteira com a Venezuela e a Guiana, bastantes vulneráveis em face das nossas despovoadas fronteiras.

Urge acelerar o “Programa Calha Norte” pela existência de uma região rica e praticamente inexplorada, des-

povoada e com fraca presença brasileira ao longo de extensa fronteira de 6.771km, ao norte do Rio Amazonas.

Joselauro Justa de A. Simões
Cel Inf
Membro do Grupo de Estudo da
Soberania Nacional

A AMAZÔNIA É UM

“Não pode haver erro maior para uma nação que esperar ou contar com favores de outra”

George Washington

Atos de Governo

Decisões questionáveis e problemáticas.

Então vejamos:

O Presidente Fernando Collor, em Decreto Presidencial, assinado em 15 de novembro de 1991, criou a “*Reserva Ianomâmi*” (9.4 milhões de hectares ou 16.642km²), com área equivalente ao estado de Santa Catarina. Consta que a decisão para a sua criação foi tomada em meados da década de 60, por iniciativa da Casa de Windsor, cujos pormenores e implicações estratégicas foram arquitetados pelo Príncipe Philip da Inglaterra.

Em 14 de abril de 1998, o Presidente Fernando Henrique Cardoso homologou as terras indígenas de São Gabriel da Cachoeira, formando um polígono contínuo de 10.6 milhões de hectares (quase do tamanho de Cuba).

Por sua vez, o Presidente Lula assinou a Portaria nº 534, de 13 de abril de 2005, homologando a Reserva Indígena Raposa Terra do Sol, de forma contínua, uma área de 1.743.000 hectares, considerada posse permanente dos grupos indígenas INGARIKÓ, MAKUXI, TAUREPANG e WAPIXANA. Tal atitude contraria frontalmente todos os estudos e relatórios promovidos pelo Congresso Nacional.

O Presidente Lula sancionou, recentemente, a Lei nº 11.284, de 2 de março de 2006, que promove a indis-

criminada concessão de uso de florestas públicas na Região Amazônica.

Indígenas

A polêmica é segregar ou integrar?

Na demarcação das terras indígenas, qual seria o seu tamanho?

Quais os critérios para demarcar as suas terras?

Precisaríamos de respostas para essas indagações, além de não conhecermos qual a regulamentação da Constituição de 1988, com relação à exploração das áreas indígenas.

As comunidades indígenas são constituídas em **tribos**, geralmente nômades de diferentes etnias e línguas diferentes. Não reconhecemos e repelimos a denominação de **nações** que permite interpretações levianas as quais podem ameaçar os interesses nacionais e até a integridade do território e a soberania nacional.

Narcotráfico

Pela extensão das fronteiras “*abertas*” da Amazônia, que facilitou as penetrações, constróem-se **corredores de passagem** do narcotráfico em direção à Europa e aos Estados Unidos. O mesmo acontece com a Bolívia e a Colômbia, tradicionais produtores de coca. Não possuímos domínio sobre as áreas limítrofes com a Guiana e o Suriname.

Campos de pouso clandestinos, em plena selva, permitem o tráfico de entorpecentes, de armas e de dinheiro. A Amazônia é imensa, e os pequenos aviões voam a baixa altura, dificultando a sua detecção pelo radar (SIVAM).

O Inimigo Invisível

A Amazônia é o **paraíso** da proliferação de doenças tropicais, tais como: leishmaniose, malária, febre amarela, hepatite, dengue, lepra (hanseníase † maior índice depois da Índia), tuberculose e mosquitos que transmitem até cegueira (tracoma).

Os habitantes aclimatados à região (caboclos, índios e seringueiros) são menos afetados. Os brancos são mais vulneráveis a essas doenças.

Cobiça Internacional

Considerações

Desde épocas remotas, existem ambições sobre a Região Amazônica, despertando a curiosidade de famosos cientistas e naturalistas do mundo desenvolvido, em torno da grandeza e das riquezas da área. Teses sobre a livre navegação internacional no Rio Amazonas; e as tentativas do Instituto Internacional da Hileia Amazônica reforçavam, em épocas passadas, as más intenções com relação ao nosso País.

Hoje, as ações são concentradas pelas Organizações Não Governamentais (ONG), algumas mascaradas com nobres programações sobre fins humanitários, ecológicos ou científicos, direitos humanos, defesa ambiental e combate a desigualdades sociais. Na realidade,



PATRIMÔNIO DO BRASIL

Por que se preocupar com a Amazônia?

pregam o lema de que a *“Amazônia é Patrimônio da Humanidade”*.

A idéia de que o BRASIL é incapaz de preservar a natureza amazônica já tem simpatizantes na ONU, UNESCO e entidades financeiras internacionais, incluindo até a constituição de uma entidade supranacional para intervir na Amazônia.

As pressões e as presenças das ONG nas reservas indígenas e nas regiões de fronteiras formam praticamente um *“corredor de isolamento”* que favorece a estranhos interesses.

Ação psicológica

Uma verdadeira *“cruzada”* se forma contra o Brasil, desde as vozes de personalidades mundiais até à pregação de que a Amazônia pertence ao mundo.

Os países militarmente fracos correm o risco de ter as suas soberanias violadas. Daí vem a concepção das guerras assimétricas.

As perspectivas crescem com a previsão de escassez da água potável no mundo, por volta de 2025.

Frases de efeito

Entre as diversas manifestações de personalidades contrárias à nossa soberania sobre a área, destacaram-se:

1983 - Margareth Thatcher; 1989 - Al Gore; 1989 - François Mitterrand; 1992 - John Major; 1992 - Mikhail Gorbachov; 1994 - Henry Kissinger; 1996 - Madaleine Albright; 1998 - General Patrick Hughes; 2005 - Pascal Lamy (Presidente da OMC): *“A Amazônia e as outras florestas tropicais do Planeta deveriam ser consideradas bens públicos e mundiais e submetidas à gestão coletiva, ou seja, gestão da comunidade internacional.”* Observem que Mitterrand, na época, criou a doutrina da *“soberania relativa”* e a doutrina do *“direito de ingerência”*. Hoje já se fala de *“soberania compartilhada”*.

Invasão branca

Esta denominação é a mais sutil e perigosa, pois a manobra envolvente acontece sem armas e sem derramamento de sangue.

As ONGs são financiadas por poder-

ros grupos internacionais que estão de olho nas nossas riquezas naturais. Os órgãos do Governo não controlam ou fiscalizam as suas atividades. Na realidade, as ONGs estão pesquisando, personalizando ou patenteando a biodiversidade da área, e, até, da cultura nativa. Na reserva de MAMIRAUÁ, e outras, brasileiro não entra.

Pelo Padre Antônio Vieira: ***“Eles não querem o nosso bem, eles querem os nossos bens”***.

Desafios

Cobiça internacional na Amazônia, na busca da reserva incomensurável de pedras preciosas, jazidas das mais diversas, madeiras de lei, plantas medicinais e animais exóticos; ausência de órgãos do Governo na Amazônia, fato já reconhecido pela ABIN; o Conselho Mundial de Igrejas; a demarcação contínua de áreas indígenas; na reserva Raposa Terra do Sol; uma fatura de ONGs; à Reserva Ianomâmi adentra no território venezuelano, o *“ir e vir”* de *“meia dúzia de índios”* da mesma etnia poderá redundar numa *“expectativa”* de nação em terras pátrias e do país vizinho; biopirataria; pressão de ambientalistas e antropólogos; plantas da nossa flora, com aproveitamento medicinal, patenteadas por laboratórios estrangeiros; demarcação, em favor de quilombolas, de áreas exageradas; a demarcação da reserva do Rio Negro †*“Cabeça do Cachorro”*; e ineficiência da FUNAI e do IBAMA no gerenciamento dos assuntos amazônicos, pela extensão da área a ser fiscalizada.

Focos de Tensão

A Região Amazônica também apresenta, hoje, outros problemas, tais como: grande interesse internacional pelos recursos minerais e pela biodiversidade; utilização predatória dos recursos naturais; existência do contrabando e, sobretudo, do narcotráfico, cujos recursos financeiros chegam a neutralizar, por vezes, a incipiente presença do poder público; o constante descaminho de

minerais e pedras preciosas; a desordenada atividade de garimpagem com graves deficiências sociais e trabalhistas; e as questões decorrentes de conflitos, envolvendo, normalmente, índios, posseiros, grileiros, garimpeiros, empresas de mineração e fazendeiros.

Medidas Acauteladoras

Nota-se a ausência do Estado e a falta de vontade política na resolução dos graves problemas dessa área estratégica, nos aspectos econômicos, psicossociais e militares, de modo a proporcionar melhores condições para a ocupação dos pontos-chaves, no vazio habitado pelos amazônidas.

Os brasileiros devem ter em mente que os nossos netos merecem receber um Brasil forte e intacto. Admitir a perda da Amazônia por decorrência de sua internacionalização significa inviabilizar o País como nação, pois perderemos 56% do nosso território. A opinião pública brasileira desconhece a gravidade do problema, por ignorância ou por falta de esclarecimentos da sociedade, veículos de comunicação e órgãos de Governo.

A presença das organizações militares do Exército na área, a vigilância aérea e o essencial apoio logístico da Força Aérea Brasileira (FAB) na ligação dos distantes pontos do continente amazônico, como também o atendimento, pela Marinha de Guerra, das populações ribeirinhas, abandonadas à própria sorte e isoladas da civilização, são respostas à preocupação com a soberania nacional. O Exército Nacional está empenhado no desenvolvimento da chamada *“Estratégia de Resistência”*, cujos princípios básicos são os de se opor ao **Invasor**, que tenha um poder militar incontestavelmente superior ao brasileiro. É necessário determinação, vontade, paciência e fé, para expulsar os alienígenas. Trata-se também de uma demonstração de não ceder à adversidade, apresentando uma política de dissuasão, de maneira que os possíveis invasores pensem duas vezes e es-

tejam cientes de que pagarão com um **elevado preço em vidas** pela sua aventura.

A possibilidade apresentada não é utópica nem paranóica, pois no atual quadro político mundial, predominam as pressões intervencionistas de organismos internacionais. Precisamos, no entanto, de uma “*vontade nacional*”, para não aceitar a limitação de nossa soberania. Todos os cidadãos responsáveis, políticos ou não, devem “*acordar*” nosso povo, que se encontra desinformado, de modo que surjam pressões legítimas na formação da **vontade nacional**, possibilitando a defesa da nacionalidade, contribuindo para o ressurgimento do sentimento de pátria, a despeito de todas as nossas mazelas.

Conclusão

Vamos **abrir a janela** e observar a situação do nosso Planeta.

Após o aparente término do “*equilíbrio do terror*”, quando duas potências mundiais se digladiavam pela conquista dos povos, seja por meio do controle ideológico, seja pelo econômico, hoje, observa-se a atuação de uma potência hegemônica e de um grupo de países (grupo dos oito) que determinam o destino da Humanidade. A época da chamada “*Guerre Fria*”, em que predominava o conflito Leste-Oeste, foi substituída por uma confrontação Norte-Sul, em que os países pobres, que detêm, no momento, uma grande instabilidade psicossocial, econômica e política, são constantemente ameaçados pelos ricos, ditos desenvolvidos.

Basta consultar a História para saber que, na política internacional, as amizades entre os países são transitórias, o que predominam são os interesses nacionais.

Na realidade, os brasileiros devem voltar as suas atenções, também, para o Pantanal, o Aquífero Guarani e a extensão de nossa fronteira marítima, hoje, denominada de Amazônia Azul, pela riqueza de sua plataforma continental e a importância na defesa da nossa Soberania.

Na época da tão badalada “*globali-*

zação”, na qual não sabemos o que temos a ganhar ou a perder e levando-se em conta a teoria de que os países não têm mais fronteiras, devemos ficar atentos para não sermos **manipulados** por uma mídia que não sabemos até que ponto seria mera transmissora de notícias, favorecendo interesses de grupos internacionais ou mesmo nacionais.

O lema **INTEGRAR PARA NÃO ENTREGAR** está cada vez mais persistente. No entanto, existe uma luta surda entre os **ambientalistas** e os **desenvolvimentistas**. Não se deve degradar o ambiente ecológico da Amazônia, porém não se deve deixar de desenvolvê-la com critério, como, também, não se deve conservá-la virgem para ser aproveitada e até ser possivelmente degradada por outros povos. **O bom senso deve prevalecer.**

Nosso povo, **principalmente a Classe Média**, está preocupado com as nossas deficiências internas, em que a violência, a corrupção, a impunidade e os maus exemplos ocupam os noticiários dos veículos de comunicação, fazendo com que nos esqueçamos de **abrir a janela**, tornando-nos desatentos ao que se passa no mundo, onde há países que hoje sofrem intervenções econômicas e/ou militares.

Ao encerrarmos o presente trabalho, queremos prestar nossas homenagens a brasileiros que formaram a História da Amazônia, como o temido índio e guerreiro AJURICABA, o desbravador PEDRO TEIXEIRA, o patriota PLÁCIDO DE CASTRO, o memorável BARÃO DO RIO BRANCO, o idealista MARECHAL RONDON e o GENERAL RODRIGO OTÁVIO, autor da célebre frase: “**ÁRDUA É A MISSÃO DE DESENVOLVER E DEFENDER A AMAZÔNIA. MUITO MAIS DIFÍCIL, PORÉM, FOI A DE NOSSOS ANTEPASSADOS EM CONQUISTÁ-LA E MANTÊ-LA**” ■

Frase colocada nas paredes dos alojamentos da Luftwaffe na Segunda Guerra Mundial.

“O inimigo que você não vê, é aquele que o abaterá.”





FUNDAÇÃO ARMANDO ALVARES PENTEADO

Pós-Graduação • MBA • Cursos Especiais



Cursos desenvolvidos especialmente para atender necessidades específicas de militares.

A Fundação Armando Álvares Penteado, como a Força Aérea Brasileira, preza por uma política de qualidade na prestação de serviços educacionais, certificada pela satisfação de seus alunos e pelo ISO 9001:2000.

Os cursos da FAAP são desenvolvidos para atender as necessidades específicas das Forças Armadas e dos militares. Desde 2004, já se formaram mais de 500 alunos da Marinha do Brasil, do Exército Brasileiro e da FAB, além de seus dependentes.

Com a Força Aérea, desenvolvemos, entre 2004 e 2006, um projeto na Academia da Força Aérea - AFA, visando titular, em MBA, 50 Instrutores e Professores na área administrativa dessa renomada instituição de ensino.

No campus de São José dos Campos, FAAP, CTA e EMBRAER mantêm estreitos laços, com a participação de vários de seus profissionais nos Cursos de Pós-Graduação e MBA oferecidos pela Fundação.

Para dinamizar esta aproximação com os militares brasileiros, a FAAP criou um Centro de Estudos Estratégicos - CEE, para consolidar ainda mais essa troca de experiências.

FAAP

Fundada em 1947

Rua Alagoas, 903 Higienópolis São Paulo
www.faap.br

A FAB NA AMAZÔNIA

Bruno Pedra
Cap Av
pedra73@gmail.com



O Segundo Esquadrão do Terceiro Grupo de Aviação, sediado na Base Aérea de Porto Velho, foi ativado pela Portaria nº R-619/GM3, de 28 de setembro de 1995, com a proposta de defender os interesses da Força Aérea Brasileira, dos Poderes e das Instituições Nacionais, operando desde a fronteira noroeste do Brasil.

Seu emblema traz consigo símbolos que indicam a geografia amazônica, o Comando da Aeronáutica e uma batalha aérea entre um elemento Grifo – autoridade e um brasilisco – a impureza.

Diante da *Missão* atribuída ao Esquadrão e de suas origens, os integrantes do 2º/3º GAV compartilham a grande satisfação em convidar Caçadores e Amigos para as comemorações do seu 12º Aniversário. O evento acontecerá nos dias 11 e 13 de outubro.

Dia 11

Missa às 15h30min
Auditório do 2º/3º GAV
Formatura comemorativa
às 16h30min – Hangar 2º/3º GAV
Militares: 7ºA - Civis: Passeio

Dia 13

A partir das 8h30min da manhã, com a presença de alguns convidados especiais, que ministrarão palestras sobre “*A Profissão Militar e a História*”, “*Liderança na Terra e no Ar*”, “*A Heráldica e o Histórico Grifo*” e “*A Utilização do Simulador de Voo no Treinamento Específico de uma Aeronave*”.
Militares: 7º/8º - Civis: Passeio

Dia 14

Lembramos, ainda, que no dia 14 de outubro estará ocorrendo, a partir das 9h, os *Portões Abertos* da Base Aérea de Porto Velho.

**Seja Bem-Vindo
à Selva,
a Arena dos Grifos!**

PROJETO CALHA NORTE

Pródromos

A Amazônia, felizmente, vem despertando o interesse nacional! Ela é alvo de uma pertinaz cobiça, desde o século XVII, a qual se agudizou, nos dias hodiernos, em vista da progressiva escassez de recursos naturais nos países desenvolvidos. Ao Brasil, que detém cerca de 60% da Gran ou Pan-Amazônia, cumpre guardá-la, defendê-la e explorá-la, racionalmente, sem considerar a opinião dos que a desejam, com escusas intenções, “*preservá-la*” como um intocável museu, parque ecológico ou santuário natural do planeta.

A Floresta Amazônica não pode ser “congelada”, como se uma estratégica e imensa reserva técnica/almojarifado fosse, para a utilização, a médio e longo prazos, por nações hegemônicas que, por isso, pugnam por seu tombamento como “*patrimônio comum da Humanidade*”, tal e qual vetustos patrimônios, *v.g.*, da arquitetura de países muito antigos.

A Amazônia, bastante diversificada e contrastante, não é o propalado “*inferno verde*”; ela é, sim, dos brasileiros, para o seu próprio usufruto, pelo que devemos estar aprestados contra veleidades alienígenas em internacionalizá-la ou “*planetarizá-la*”, transformando-a em gigantescos laboratórios de experimentação ou em “*jardins botânicos ou zoológicos*”, em nome de questões ambientais, indígenas, climáticas etc. Para tanto, precisamos saber resistir, mesmo que a ferro, a fogo e a sangue, com os meios de que dispomos, um deles, a “*estratégia da resistência*”.



Advertência Preliminar

Assim, traçados esses prolegômenos, passemos à abordagem do Projeto Calha Norte.

Muito já foi escrito acerca do assunto. Destarte, não há como nos afastar da repetição de enfoques dados ao tema, por vários exegetas ilustres e competentes. Uma dificuldade que exsurge, no entanto, é a seleção do que seja mais relevante dentre tantos aspectos importantes.

Um Pouco de História

a) A partir de fins do século XVI, franceses, holandeses e ingleses incurSIONARAM pelo baixo Amazonas, com intuitos exploratórios, de comércio e de fixação na área.

O povoamento da região teve início em 1616, com a construção do Forte do Presépio – origem de Belém do Pará – caracterizando, portanto, há 392

anos, a presença militar luso-brasileira na imensidão amazônica.

Ao longo dos séculos XVII, XVIII e XIX, foram erguidas, em pontos estratégicos, 35 fortificações, de que é modelo o monumental Forte Príncipe da Beira, obra-prima da arquitetura militar colonial.

No Segundo Império, dá-se início à colonização, quando foram criadas colônias militares.

b) Nos dias atuais, deparamo-nos com o grave problema da integração da “*Ilha Amazônica*” ao todo nacional. Este, aliás, sempre foi o sonho dourado, o objetivo-síntese, do patriótico Projeto Rondon: “*Integrar para não Entregar*”. Em várias e extensas áreas amazônicas, a única marca da presença governamental é a existência de singelos aquartelamentos de Pelotões de Fronteira do Exército. E tal fato está compaginado com o assunto em comento, o Projeto Calha Norte (PCN), como apresentado adiante.



va do Governo João Figueiredo, avançaram, em 1978, o Tratado de Cooperação Econômico-Social, hoje denominado de Organização do Tratado Inter-Regional de Cooperação Amazônica (OTCA), conhecido como “*Pacto Amazônico*”. Por diversas razões, o Pacto não atingiu os objetivos colimados, um deles a criação de um Mercado Comum Amazônico (como viria a ocorrer com o Tratado do Mercosul, celebrado em Assunção, em 1991);

- frustradas as expectativas do “*Pacto Amazônico*”, o Brasil passou a estudar um projeto especial para a Amazônia brasileira. Eis a gênese do PCN, que saiu do papel, de forma acelerada, em 1985, em face de um incidente de fronteira, linhas à frente referido.

O Projeto Calha Norte (da criação aos dias atuais)

a) A defesa e o desenvolvimento sustentável da Amazônia são os objetivos prioritários do PCN, hoje com dimensões bem maiores daquelas inicialmente estabelecidas, como assinalaremos.

O Projeto possui várias vertentes, não sendo, como alhures difundido, exclusivamente militar, apesar de que cerca de 60% de seus recursos são alocados para projetos militares. Ele foi desencadeado de forma célere por causa de um incidente provocado pela penetração de guerrilheiros colombianos em território brasileiro, no ano de 1985. Em 4 de julho de 1993, em artigo intitulado “*Algo de Novo e o Calha Norte*”, declarou o ex-presidente José Sarney:

“Quando assumi a Presidência, logo nos primeiros meses, maio de 85, éramos surpreendidos com a presença de uma coluna guerrilheira do M 19, grupo revolucionário da Colômbia, entrando em São Gabriel da Cachoeira para abastecer-se. Para lá deslocamos tropas e os mandamos de volta. Determinei que o Conselho de Segurança estudasse imediatamente um programa de defesa das nossas fronteiras mortas e secas das vastas regiões amazônicas. Veio o Projeto Calha Norte.”

Acrescente-se a isso, a cobiça internacional sobre a Amazônia, desde os tempos coloniais. A propósito, em apertada síntese, reavivemos, dentre muitos outros, alguns episódios referentes ao desejo de internacionalizar-se a região ou dela tirar-se o máximo de vantagens. Ei-los:

- a esquipática tese esposada pelo Chefe do Observatório Naval de Washington, Mathew Maury. Ele propunha a ocupação norte-americana da Amazônia, a qual “*formava com o Golfo do México, um único complexo geográfico, sendo o Rio Amazonas nada mais do que o prolongamento do Mississipi*”;
- a tentativa da UNESCO, em 1948, de criação do Instituto Internacional da Hiléia Amazônica, aceita, de forma subserviente, pelo Brasil, e tão somente depois, rejeitada pelo Congresso;
- a proposta do *Hudson Institute*, apresentada em 1967, de nome “*Plano Mar Mediterrâneo*”, que previa a cons-

trução de sete lagos – quatro, no Brasil, e três, na Colômbia – na Floresta Amazônica, e a abertura de uma hidrovia interior, com saída para o Pacífico, alternativa ao Canal do Panamá;

- a persistente campanha, desde 1981, do Conselho Mundial de Igrejas Cristãs, para a criação de “*nações indígenas*”;
- a instalação, nas duas últimas décadas, de 20 bases e guarnições ianques, aéreas ou de radar (as “*forward bases*”) em países amazônicos, nossos vizinhos;
- as declarações ofensivas, de grandes autoridades mundiais, como a mais recente, do Diretor da Organização Mundial do Comércio (OMC), o francês Pascal Lamy: “*A Amazônia deve ser considerada um bem público mundial e administrada pela comunidade internacional*”;
- a fim de melhor promover o desenvolvimento e preservar a soberania nacional, os países amazônicos, por iniciati-

b) Em junho de 1985, foi aprovada uma Exposição de Motivos para a implantação, a curto prazo, do PCN. Assim, sob a orientação do Ministro-Chefe da Casa Militar, General Rubens Denys, dá-se início, em 1986, às ações do PCN na região ao norte das calhas dos rios Amazonas e Solimões, daí o nome do programa. O Projeto (hoje muito mais amplo) abrangia 14% do território nacional, numa superfície de 1.221.000 km², povoada por 1,7 milhão de habitantes, que se estendia pelos estados do Amapá, Amazonas, Pará e Roraima. Essa área, dissociada geograficamente do restante do Brasil, pelos rios Amazonas, Negro e Solimões, com 160 km de faixa de fronteira, de Tabatinga ao Rio Oiapoque, carecia (e ainda carece) de um trabalho sinérgico e coordenado de ministérios e de órgãos governamentais. Diga-se que a situação de desassistência dessa ampla região foi minimizada, recentemente, pela transferência de três Brigadas de Infantaria, de Santo Ângelo (RS), de Petrópolis (RJ) e de Niterói (RJ), para Tefé (AM), Boa Vista (RR) e São Gabriel da Cachoeira (AM), respectivamente, com as suas peças de manobra transformadas em Batalhões de Infantaria de Selva (dando ensejo à criação de novos Pelotões de Fronteira) e a instalação de outras Organizações Militares, como vários Tiros de Guerra.

c) Os objetivos do PCN são:

- aumento da presença brasileira na área;
- ampliação das relações bilaterais com os países vizinhos;
- expansão da infra-estrutura viária para complementar o transporte fluvial, o mais importante fator de integração regional;
- fortalecimento da ação dos órgãos governamentais;
- intensificação da demarcação de fronteiras;
- promoção da assistência e proteção às populações indígenas, ribeirinhas e extrativistas.

Apesar da benemerência desses no-

bilitantes objetivos, somente as FFAA responderam à altura, aos desafios por eles propostos. O Exército, já razoavelmente articulado na região, disponibilizou, em seus Pelotões de Fronteira, um pavilhão, denominado de “*pavilhão de terceiros*”, para o acolhimento de órgãos governamentais com responsabilidade no Projeto (INCRA, FUNAI, FUNASA, IBAMA, PF, EMBRAPA, Receita Federal etc.). Lamentavelmente, tais pavilhões estão, em sua grande maioria, ociosos. É que os ditos Pelotões encontram-se no meio da floresta, a muitos dos quais somente se tem acesso por aviões da Força Aérea Brasileira (FAB) ou helicópteros do Exército (há um Batalhão de Helicópteros em Manaus).

Acrescente-se que é notável a implantação de uma estrutura viária na Região Amazônica, pelo 2º Grupamento de Engenharia de Construção, sediado em Manaus, por intermédio de seus cinco Batalhões de Engenharia de Construção.

Também a instituição pelo Exército, com a participação das outras Forças irmãs, de uma estratégia de dissuasão, chamada de “*estratégia da resistência*”, treinada desde 1994, constituiu-se em fator relevante para a concretização dos objetivos do PCN, em sua expressão militar.

Não podemos deixar de citar os inestimáveis serviços prestados pela Marinha do Brasil, por meio de navios e lanchas da Flotilha da Amazônia (onde se sobrepõem as ações de misericórdia, de seus navios-hospitais), em 22.000 km de rios navegáveis, e pela criação, na Amazônia Ocidental, de um Distrito Naval, na cidade de Manaus.

Quanto à FAB, gostaríamos de destacar as missões do CINDACTA IV (Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo IV), aquartelado em Manaus. Tal Centro absorveu as tarefas do SIVAM (Sistema de Vigilância da Amazônia), ativado desde 2002, em uma área de 5,5 milhões de km², que cobre toda a Amazônia sul-americana. Trata-se do mais sofisticado aparato de monitoramento do mundo, de detecção e alarme aéreo

por antecipação, sendo também utilizado, em parceria, por países vizinhos. As missões do citado Centro são as de Defesa Aérea, Controle de Tráfego Aéreo, monitoramento de navegação fluvial, observações ambientais por sensoriamento remoto etc., para as quais dispõe de uma densa e complexa rede integrada por três Centros de Vigilância Regionais, por satélites, radares fixos e móveis, estações meteorológicas e de monitoramento ambiental, equipamentos avançados de telecomunicações, aeronaves de ataque e de características especiais etc. e de pessoal altamente qualificado. Aduza-se que o SIPAM (Sistema de Proteção da Amazônia) foi concebido para a coleta e integração de informações relativas ao meio ambiente, à climatologia, e outras, com vistas a ações globais do Governo. O Sistema, diretamente subordinado à Casa Civil da Presidência da República, muito se ampara no trabalho do CINDACTA IV, porém ainda não funciona a contento. A respeito do assunto, atentemos para as afirmações do Brigadeiro Ivan Frota, em seu artigo “*Desmilitarizar, Não! Mas, Sim, Completar a Militarização!*”, publicado na *Revista do Clube Militar*, jan. 2007:

“O CINDACTA IV, sozinho, garante toda a Amazônia brasileira (5.200.000 km²), incorporando a atividade complementar de vigilância dos céus daquela área (Sistema de Vigilância da Amazônia – SIVAM) e provendo informações eletrônicas, em tempo real, para viabilizar o funcionamento do Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM).”

E mais: as responsabilidades da Força Aérea na região, assaz se ampliaram, em decorrência da recente “*Lei do Tiro de Interdição*” (mais conhecida como “*Lei do Abate*”), para a interrupção e inibição de vôos clandestinos de narcotraficantes, contrabandistas etc.

Mas façamos uma visada-à-ré e retornemos à evolução do Projeto, criado, repita-se, em 1985, e implementado a partir do ano seguinte.

O Governo de Fernando Collor mo-

dificou, radicalmente, o PCN; e ainda criou, em 1991, a descomunal Reserva Indígena Ianomami, de funestas consequências, mormente nos dias atuais (quando outra foi criada, de nome Raposa Serra do Sol, também de dimensões colossais, ambas nas “orelhas” de Roraima, ricas em minerais estratégicos, e que podem se transformar em “nações indígenas”), em frontal testilha com as metas traçadas para o Projeto.

Em 1999, o PCN, subordinado ao Ministério da Defesa, situação em que se encontra até hoje, foi revigorado, tendo sido firmado um convênio com a Fundação Getúlio Vargas (FGV) e o Instituto Superior de Administração Econômica (ISAE) para o estudo sistêmico de sua área de atuação, consoante sete planos elaborados para os municípios mais carentes.

Desafortunadamente, o Projeto não prosseguiu com o desempenho desejado, ressaltando-se o esforço hercúleo das FFAA para o cumprimento de sua parte no programa, pois além de terem as suas atribuições por demais aumentadas, adquiriram o necessário “*poder de polícia*” para nela operarem, “*ex vi*” da Lei Complementar nº 117/2004.

O PCN ampliou, sobremaneira, ao longo dos anos, a sua área de abrangência, pela inclusão de municípios do Acre e de Rondônia; deveria até ter mudado de denominação, pois não mais abarca apenas a “*calha norte*” dos Rios Amazonas e Solimões. Para aferirmos, atualmente, a grandiosidade do programa, diga-se que ele engloba 194 municípios dos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima, numa área de 2.743.986 km², correspondente a 32% do território nacional. Esta imensa área possui quase oito milhões de habitantes, dentre estes, 30% da população indígena do País.

Lastimáveis, apesar do gigantismo alcançado pelo PCN, são os sucessivos cortes e contingenciamentos de recursos que o Projeto vem sofrendo desde a

sua criação, sendo correto afirmar-se que ele é dinamizado, quase que exclusivamente, pelas FFAA.

Conclusão

Os problemas amazônicos não devem ser vistos somente pelo viés de questões ambientais, indígenas etc. Urge que sejam encarados também sob os enfoques militar, de defesa e de guarda da ambicionada região. Todos esses problemas são imbricados e o PCN, do qual fizemos uma breve abordagem, teve o grande mérito de isso evidenciar.

Na Amazônia brasileira há um “*vazio de poder*”, como afirmou o atual Comandante Militar da Amazônia, General Heleno. Caso não sejam tomadas urgentes providências, aos poucos e sub-repticiamente, máxime por uma “*invasão branca*”, de espíãs e traiçoeiras ONGs, nacionais e estrangeiras, esse vazio vai aumentar.

Infelizmente, nas duas últimas décadas, o Brasil submeteu-se (e continua se submetendo), precipitada e humilhantemente, à “*nova ordem mundial*” – da globalização neoliberal e da ganância desenfreada. Foram, e estão sendo cerceadas, neste período triste e vergonhoso, que, no futuro, inexoravelmente, a nossa História há de apontar, as justas pretensões brasileiras nos campos científico-tecnológico, nuclear, aeroespacial, militar etc., mercê da subserviência de nossos go-

vernantes e elites dirigentes aos ditames dos mais poderosos, com quem celebramos vexatórios acordos, como se fôssemos a “*Botocúndia do Jeca Tatu*”, para relembrarmos do nacionalismo de Monteiro Lobato... Necessitamos, imediatamente, resistir, reagir e exacerbar o orgulho nacional, hoje bastante amolecido, não vergando nossa cerviz a interesses atentatórios à soberania nacional. Lembremo-nos da altivez de um Brigadeiro Eduardo Gomes que, em 1945, após solicitação do Vice-Almirante dos EUA, Jonas Ingram, para que ele propusesse ao Presidente da República “*uma administração mista*”, acima da soberania brasileira, para as Bases do Nordeste, respondeu, pronta e bruscamente: “*Never!*”.

Por derradeiro, alertemos: o pretexto de que o PCN nada mais é do que “*a militarização da Amazônia – pulmão do mundo*” – vem sendo brandido por entidades como o Conselho Indigenista Missionário (CIMI), ONGs de rapina, parlamentares vendilhões e tantos outros “*mal-ditos-sejam*”, inquinados de mentalidade entreguista e/ou revanchista. Tal mentalidade retardou e está retardando as patrióticas e constitucionais atividades do Projeto, principalmente pelos infames e sistemáticos cortes e contingenciamentos de verbas destinadas às FFAA e que o impulsionam, prioritariamente, como nenhuma outra Instituição faz ■

A Amazônia é dos brasileiros e para os brasileiros! SELVA!



João Paulo M. Peixoto

Professor da UnB, mestre em Governo Comparado pela London School of Economics and Political Science, é professor de Ciência Política e Administração Pública na Universidade de Brasília

A FAB e o



Alunos e professores da Universidade Federal do Rio Grande do Sul chegam a Porto Velho (RO), após saírem de Porto Alegre (RS), 1972

DUAS HISTÓRIAS, UMA MISSÃO

A INTEGRAÇÃO NACIONAL

A Força Aérea Brasileira (FAB) participou do Projeto Rondon desde os primeiros momentos de sua criação, em 1967. Havia um entrosamento institucional e de ideais, tão significativo, que um oficial da Corporação, Coronel Roy Hermínio Affonso Friedde, foi levado à direção nacional do Projeto.

Unidos pelos mesmos ideais: a ocupação da Amazônia, a integração nacional e o apoio aos brasileiros de terras longínquas, estas duas instituições trilharam os mesmos caminhos de conhecimento e cooperação mútua durante os 22 anos de existência do Projeto Rondon.

Mais de 400 mil estudantes participaram, ao longo desse período, das diversas operações do Projeto Rondon. Nas décadas de 1970 e 1980 do século passado, o Rondon chegou a mobilizar 25.000 estudantes por ano.

Não fosse a FAB, dificilmente o Rondon teria existido

com toda a pujança que o caracterizou nos anos de sua maior expansão, os 1970 do século passado. Nesse período, verificou-se um crescimento exponencial no número de estudantes nas suas operações, bem como o alargamento do programa de Campus Avançado.

Durante os vinte e dois anos, os 23 *campi avançados*, devidamente instalados e equipados (com alojamentos e demais instalações de apoio administrativo, salas de aulas, laboratórios, veículos, lanchas, barcos ambulatoriais etc.), propiciaram a mais de 120.000 universitários e professores das 55 instituições de Ensino Superior envolvidas, a oportunidade de conhecer e conviver com realidades tão diferentes. Dessa forma, universitários e professores participaram de seu processo de desenvolvimento; interiorizaram a ação da Universidade com a prestação de serviços aos órgãos públicos; promoveram o envolvimento das comunidades com

Projeto Rondon



as ações governamentais; aperfeiçoaram e qualificaram mão-de-obra; adequaram-na à realidade do grande interior brasileiro e às peculiaridades desse mercado de trabalho; e, acima de tudo, prepararam o universitário para o exercício consciente da cidadania, com fundamento nos princípios do idealismo, que aprimoram o caráter e asseguram a prevalência dos valores espirituais e morais, os quais constituíram sempre a base de todo o ideário do Projeto Rondon. Esse ideário é muito familiar às Forças Armadas em geral, e, à Força Aérea, em particular.

Quantos não foram os jovens oficiais e sargentos que participaram com galhardia e entusiasmo das missões de transporte dos universitários pelos quatro cantos deste imenso Brasil.

Quantos não foram os jovens universitários que deixaram de lado as reticências e a ideologia e viram, nos jovens fardados, os companheiros de luta nos mesmos ideais: a integração nacional; a luta contra a miséria, a exploração e o subdesenvolvimento, a construção de um País justo, desenvolvido e próspero. Esses sonhos não tinham ideologias; eram sonhos forjados num único amálgama: a brasilidade.

Marechal Cândido Mariano da Silva Rondon (em pé, terceiro da direita para a esquerda), foi o artífice do respeito brasileiro por suas populações indígenas. Suas expedições pelos sertões inspiraram as Forças Armadas a integrar o País

Já se vão 40 anos da criação do Projeto Rondon, mas ainda hoje sua mensagem e seu lema – Integrar para não Entregar – continuam atuais. Vivos, na força de uma Coordenação Nacional, que tem como Presidente o Coronel Sérgio Mário Pasquali, secundado por outros leais companheiros, pelos membros do Conselho de Administração e pelas Coordenações Estaduais, além de centenas de colaboradores diretos e indiretos, que se encarregam de manter viva a chama rondonista País afora.

Igualmente à FAB, podemos afirmar que o Projeto Rondon também é passado, presente e futuro. Enquanto os jovens de lá ou de cá se moverem pelo idealismo, pelo espírito de aventura e pelo amor pela Amazônia e pelo Brasil, estas duas instituições prevalecerão nos corações e mentes dos brasileiros ■

MINISTÉRIO da DEFESA...

Maj Brig Ar
Lauro Ney Menezes
consult-aero@veloxmail.com.br

Partindo da tese de que o Governo Federal necessitava criar um **Ministério da Defesa** em sua estrutura, e que, no mínimo, seria a amalgamação dos elementos basilares da **Defesa Nacional** (que eram os antigos Ministérios Militares), há que se deduzir que a esse novo Ministério **somente** seriam atribuídos os assuntos **diretamente** ligados ao seu “*métier*”: **Defesa**.

Se assim fosse, pergunta-se:

– De que forma um Ministério Militar “*polivalente*” como o antigo Ministério da Aeronáutica (**e mesmo** o Comando da Aeronáutica) poderia vir a ser **assumido** por esse novo Ministério, com toda sua estrutura organizacional, missões, encargos institucionais históricos etc., que abrangiam atividades que não tinham nenhuma (e ainda não têm) vinculação direta com o assunto **Defesa**?

– De que forma atuaria o Poder Político governamental com relação à maneira pela qual o novo Ministério da Defesa assumiria (ou expeliria?) os encargos de caráter sumamente sócio-econômicos,

como são a Indústria do Transporte Aéreo (Aviação Civil – DAC), a Administração Aeroportuária (INFRAERO) etc., até então inseridos no universo de encargos do Ministério da Aeronáutica?

– Em assumindo, restaria ainda definir de que forma essas atividades seriam exercidas no contexto do novo Ministério (que somente mais tarde tornaram-se **seus** encargos, com a criação da ANAC e a subordinação da INFRAERO)?

Mas nada foi dito ou feito para acomodar a estrutura do novo Ministério, visando acolher essas tarefas: foi “*desplugar*” da Aeronáutica e “*plugar*” no organograma do Ministério da Defesa... e assunto encerrado(?).

Pelo silêncio criado em torno dessas formulações à época da criação do **Ministério da Defesa**, a impressão que passou é que essas matérias (absorção do DAC e da INFRAERO) em sendo “*explosivas*” seriam abordadas quando o momento fosse “*politicamente estável e controlado*”, para não se “*mexer em vespeiro*”, que até àquela data dava indícios de estar hibernando...

Na “*rationale*” do antigo Ministério da Aeronáutica, e que fundamentava todas as suas conceituações, definições,

estrutura de poder, de decisão e gestão – o **Poder Aéreo** era uma composição de valores e valias que passava, também, pela administração do Sistema de Aviação Civil, pela Administração Aeroportuária, além de outros componentes não-militares (todos de interesse sócio-econômicos).

Em assim sendo, à época, era possível supor que:

– o Ministério da Defesa se adaptaria e exerceria a necessária coordenação para que essas novas atividades (incongruentes, por princípio, com a atividade-fim do Ministério da Defesa) pudessem vir a ser exercidas no contexto de suas responsabilidades específicas (**Defesa**).

– Ou o Ministério da Defesa “*expeliaria*” essas atividades que, então, passariam ao encargo de outras estruturas da gestão Federal.

O Governo Federal não havia aberto claramente seu pensamento a respeito desses assuntos. Evidentemente, os Grupos de Trabalho dedicados ao estudo da matéria e formulação de soluções, entraram em “*regime*”. Por sinal, era extremamente difícil (se não complicado) quantificar o peso específico do componente político que poderia, em última instância



ou da AVIAÇÃO CIVIL?

e momento, adicionar um novo elemento (hoje conhecido) na equação de forças em discussão.

Por diversas vezes essa matéria, e essa forma de ver o futuro, teria passado pelos “laboratórios de análises” e estudos dos **Estados-Maiores**. Tudo indicava (pelo que tem sido possível captar) que o então Ministério da Aeronáutica **não acreditava** que uma “pressão deformativa” de sua estrutura e de encargos viesse a se corporificar e, pensou ainda, que viria a ser capaz de mobilizar força política com suficiente valor para não permitir que esse ato cirúrgico, em sua histórica estrutura, fosse praticado... Ledo engano. Entretanto, para uma determinada linha de pensamento interno (Força Aérea), haveria uma enorme perda para a Administração Pública, caso a solução caminhasse para esse desenlace: a dissolução/desvinculação do DAC e a desvinculação da INFRAERO.

E em contrapartida, contudo, diziam os ideólogos do Poder Aéreo, que esta seria a oportunidade para ver – finalmente – surgir, a **Força Aérea Brasileira** que, há cinquenta anos, teima (?) em somente ser vista e reconhecida como existente nos documentos, discursos, ordens do

dia, apostilas das Escolas, nas fuselagens dos seus aviões e nos desfiles aéreos... Livre dessa “prestação de serviços” (a Aviação Civil e os Aeroportos), os encargos puramente militares passariam a ser o denominador comum para a estrutura organizacional de guerra que – finalmente – viria a surgir com a criação do Comando da Força Aérea Brasileira (e não da Aeronáutica...)

Porém, a realidade aí está: o Ministério da Defesa veio para ficar e vem marcando sua presença, cada vez mais pujante, no cenário da Administração Pública Federal. E, como explicitado anteriormente, tendo assumido a ANAC e a INFRAERO... que deixaram o universo gestor do antigo Ministério da Aeronáutica.

Entretanto, para os “velhos soldados” que acompanharam atentamente o “passar do tempo”, a estrutura do Ministério da Defesa foi construída “para não funcionar”, e carece de uma “demolição geral” para se tornar eficaz e cumprir sua única e verdadeira missão: **Defesa**. A gestão da Aviação Civil e dos Aeroportos, diga-se de passagem – são missões inferidas, passageiras, que caberão a outros Órgãos, e não devem compor o cenário chamado **Defesa**... Entretanto, vale lembrar que,

em recebendo o DAC e a INFRAERO, nenhum esforço dispendeu o Ministério da Defesa para coordenar esse acolhimento... E, aí – possivelmente – está a origem do “apagão aéreo”...

Entretanto – e possivelmente convocado por esse “caos aéreo”, ou até mesmo pelo encantamento proveniente das “luzes que vêm da ribalta” – o Ministério da Defesa tem mobilizado a opinião pública mais para tratar de “distância entre assentos dos aviões de carreira, da nova malha aérea, dos atrasos dos aviões das Empresas Aéreas, do ‘grooving’ das pistas etc.”, olvidando que – na área que realmente lhe cabe, que é a **Defesa** e os assuntos **Militares**, há um contencioso enorme que o Governo teima em postergar: a remuneração dos militares, a valorização da carreira das armas e o reequipamento e a revitalização das Forças Armadas.

Em os enfrentado, aí sim, estará cuidando daquilo que lhe cabe, institucionalmente e de maneira irretorquível: a **Defesa Nacional**.

Por oportuno, a Rússia possui um Ministério específico para cuidar da Aviação Civil.

Para quem já tem 41... ■



Não se mexe impunemente nas Instituições

Brig Ar Zilson Luís Pereira Cunha
maehzi@terra.com.br

As Instituições são organismos vivos criados para cumprir uma finalidade específica. Ao longo de sua existência crescem, fortalecem-se, ganham conhecimentos e experiências peculiares, através de seus quadros que evoluem até aos postos de direção. Elas têm também suas enfermidades, na sua maioria de fácil tratamento, desde que não resultem de longo período de abandono ou de exposição ao uso predatório.

Os diagnósticos nesses casos têm de ser feitos sem jamais se perder de vista a finalidade e os objetivos da Instituição. Outras intenções podem levar a um diagnóstico falso que conduzirá à adoção de remédios catastróficos. Nossas últimas décadas estão repletas de exemplos de extinção, criação ou movimentação, sem razões muito claras, de Ministérios, Secretarias, Autarquias, Conselhos e Agências, com danosas consequências para as atividades desenvolvidas nesses órgãos. Dentre eles encontram-se as instituições às quais estão afetas as questões relativas ao Tráfego Aéreo.

O Controle de Tráfego Aéreo, no Brasil, antes sabidamente seguro, eficiente, elogiado e premiado internacionalmente, após o acidente com o avião da Gol passou, para surpresa de todos, a ter problemas expostos e criticados. Para que eles sejam diagnosticados, é necessário levar-se em consideração:

- a redução da malha aeroviária com as crises da Varig;
- a crescente demanda de transporte aéreo em cerca de 20 % a.a. nos últimos quatro anos;
- os estímulos ao aumento da de-

manda promovido pelas empresas aéreas, sem contar com reservas na frota e nas equipagens, de modo que qualquer estrangulamento pontual venha a refletir-se em toda a malha;

- a concentração da oferta de vôos, pelas empresas, nas rotas e horários mais rentáveis;
- as reivindicações dos controladores;
- a suficiência dos equipamentos existentes;
- os contingenciamentos dos recursos orçamentários, inclusive aqueles arrecadados para aplicações definidas no setor;
- os interesses de empresas estrangeiras em oferecer um serviço de Controle de Tráfego, precisando para isso desacreditar e desmilitarizar nosso serviço e, inevitavelmente, o cenário institucional onde esses fatos estão se passando.

Esse cenário estava inserido, ao tempo do Ministério da Aeronáutica, num conceito maior denominado Poder Aeroespacial que, embora inexistindo como organismo institucional, configurava-se pelo enlace lógico, consistente, claro e eficaz entre a Força Aérea, a Indústria Aeroespacial, a Infra-Estrutura Aeronáutica, a Infra-Estrutura Aeroportuária e a Aviação Civil. Nele, todos os órgãos interagiam em benefício de um eficiente Controle do Espaço Aéreo e todos eram servidos por pessoas, civis e militares, que tinham suas raízes profissionais e carreiras afins com a atividade aeroespacial.

Antes de prosseguir, é indispensável entender que controlar o espaço aéreo sobre um território, pressuposto de toda nação soberana, é tarefa complexa.

Num paralelo simplista, seria como manter o controle de uma área privada que fosse franqueada ao uso público. Torna-se então indispensável: criar regras para o uso; estabelecer caminhos demarcados por cercas, muros, guaritas, vigias; ter conhecimento de quem está circulando, onde estão e o que estão fazendo; oferecer facilidades mútuas para congêneres; ser consultado por desconhecidos que precisem nos visitar e, por fim, ter a capacidade de desestimular intrusos ou os que não queiram sujeitar-se às regras da área, até ao ponto de impedir-lhes o uso.

Tratando-se do espaço aéreo, as atividades necessárias são idênticas. O Controle de Tráfego Aéreo é uma delas e, ao mesmo tempo em que provê inúmeras informações para o uso seguro do espaço, ele concorre de tal forma para as demais atividades do Controle do Espaço Aéreo que isolá-lo demandaria duplicidade de meios, como o fazem as grandes potências, a custos astronômicos. Também não podemos querer adotar sistemas de países de menor extensão territorial, como a França, por exemplo, onde o Tráfego Aéreo Internacional destina-se predominantemente a Paris, e onde o Tráfego Aéreo Doméstico compete com excelentes malhas – rodoviária e ferroviária, principalmente se levarmos em conta o tempo porta a porta, com a integração Metrô/TGV.

Voltando ao cenário institucional daquela época, recordemos que os Ministros Militares usavam dois bonés: um de Comandante da Força, outro de Ministro da Defesa, quando tinham de tratar assuntos da Política de Defesa, como a ne-

cessidades de meios. Contavam, para isso, com toda a estrutura do Ministério correspondente como suporte.

A primeira mudança foi a criação do Ministério da Defesa segundo uma visão míope de que essa seria uma forma de colocar militares sob um mando civil, como se assim já não o estabelecesse a Constituição. Cabe lembrar que se um dia rompeu-se temporariamente o controle civil sobre os militares, as causas partiram do Governo ao escolher o caminho da indisciplina, da quebra da hierarquia e do amotinamento.

Não estando configurada, legal e historicamente, portanto, a necessidade de um novo controle civil, restaram as razões de cunho político-ideológico a inspirarem a criação do Ministério da Defesa, sem preponderarem as motivações decorrentes do elevado montante de responsabilidades do Órgão e a envergadura necessária para atendê-las.

Quando se pensa em Defesa Nacional, pensa-se na apropriação de todas as forças vivas da nação e não só de seu braço armado. Por isso os países põem, preferencialmente, à frente dessa Pasta um civil de conhecimento multidisciplinar e consagrado reconhecimento por serviços relevantes na vida pública. Ele poderá, assim, mais facilmente, encontrar cami-

nhos e bem transitar pelos Poderes, no intuito de somar esforços para melhor consolidar uma Política de Defesa.

Sem esses cuidados na sua criação quanto à estrutura necessária para prosseguir num trabalho que era realizado por três ministérios, a Pasta da Defesa recebe ainda a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO) e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), e passa a ter que decidir no mais alto nível, sobre assuntos daquelas áreas, sem ter para isso Quadros com a qualificação e experiência necessárias.

O problema da decisão, por si só, não seria tão crítico. Acontece que se somou a ele, entretanto, a deterioração da competência gerencial na INFRAERO e ANAC em decorrência das mudanças de vinculação, quando não havia diagnósticos de deficiência que as indicassem.

Com o novo vínculo ao Ministério da Defesa, cargos antes ocupados por pessoal de vivência nas duas instituições,

passaram a receber pessoas indicadas, nem sempre pelas aptidões requeridas, mas em atendimento a composições e comprometimentos políticos.

Em cenários como estes não predominam, evidentemente, os objetivos e interesses das instituições. As prioridades de seus diretores, por falta de conhecimentos e por fidelidade, serão, sem dúvida, aquelas que melhor satisfizerem ao que deles esperam as organizações que os indicaram para o cargo. Essa é uma questão de sua sobrevivência na posição.

Assim, diagnósticos errados ou viciados levaram os governos a mexerem nas instituições, resultando em soluções danosas cujo preço está sendo pago por toda a Nação. E quaisquer propostas de estudos, que não se dediquem ao exame de todas as variáveis intervenientes, estarão apenas oferecendo soluções paliativas de curto prazo que não suportarão as sobrecargas eventuais ou projeções futuras de desenvolvimento ■

Sergio Vega
Waiting Room/The Void
2002



Muitos são os artigos abordando a propalada crise no setor da Aviação Civil brasileira, mas poucos a têm tratado com fundamento ou com o intuito de esclarecer ou mesmo trazer à tona pontos relevantes que possam oferecer subsídios para uma discussão em torno de soluções viáveis, evitando esta enxurrada de ações intempestivas que assolam o setor.

Por ser uma atividade com alto grau de interatividade com outros setores da vida nacional e suscetível de rápida obsolescência tecnológica, todos os profissionais da Aviação sabem da necessidade premente de uma política consistente, que se traduza em ações efetivas para o desenvolvimento sustentado de toda a Indústria da Aviação Civil brasileira, levada adiante por gestões competentes em todos os seus segmentos.

Quando o Governo anuncia um “Plano de Ação para o Crescimento” e sequer leva em consideração a relação de proporcionalidade entre o crescimento da economia e o transporte aéreo, num País ainda deficitário em sua infraestrutura rodo-ferroviária, conclui-se que algo está faltando a esse planejamento. Um Brasil de dimensões continentais, carente de transporte intermodal, requer, no mínimo, que a integração aérea seja uma prioridade.

Por outro lado, se fizermos um resgate histórico do desenvolvimento do transporte aéreo no Brasil, isto é, abordando-se todos aqueles segmentos que o compõem: Aviação Geral, empresas aéreas e de infraestrutura aeroportuária, fabricantes de aeronaves, controle do espaço aéreo e o próprio órgão regulador do setor, veremos que sua dilapidação se iniciou, lentamente, há cerca de 10 anos.

Antes desse período, o Brasil sempre teve lugar de destaque no cenário da Aviação mundial, por suas ações consistentes no controle e na segurança do seu espaço aéreo, da sua frota de aviões

e helicópteros – uma das maiores do mundo – na formação de seus pilotos e, principalmente, na regulação do setor aéreo, ações estas traçadas por políticas elaboradas a partir do Conselho Nacional de Aviação Civil (CONAC) e do Departamento de Aviação Civil (DAC).

Independentemente do aspecto de o controle ser feito por um órgão militar, havia planejamento, com metas, prazos e resultados a serem alcançados, tudo isto em um ambiente da maior competência aeronáutica se comparado com o que vemos hoje. O balanço histórico mostrou

que a antiga gestão cometeu alguns pecados, mas teve a indulgência devida a quem cumpre seu papel de forma efetiva.

Ao mesmo tempo em que, nos idos de 1990, a Aviação Civil no mundo se modernizava por meio de mudanças em seus aspectos técnicos e de política mundial, protagonizados pela Organização da Aviação Civil Internacional (da qual o Brasil é país-membro fundador), o próprio mercado mundial se auto-ajustava, cobrando uma maior eficácia de seus parceiros.

Nessa mesma época, vivenciávamos



Ivan Carvalho
Engenheiro e Piloto de Linha Aérea
ivan.carvalho@gmail.com

CRISE de GESTÃO

no Brasil o início de um período de experiências inconseqüentes para o setor do transporte aéreo, todas com forte componente político-partidário, e que foram minando, ao longo dos anos, o que se tinha de consistente em vigor.

Foi então implementada uma regulamentação do setor sem a solidez suficiente que, aliada a uma conjuntura econômica instável, afetou sobremaneira a saúde das empresas nacionais, provocando um verdadeiro colapso.

Paralelamente, sucederam-se contingenciamentos de orçamentos, todos direcionados aos segmentos coordenados pelo Órgão Regulador setorial, numa mistura de soberba e de visão obtusa, como se fosse necessário imputar um castigo ao componente militar do setor. Essas ações vêm causando, ao longo do tempo, profundos problemas a toda a infraestrutura aeroviária.

Na outra ponta, assistimos à bancarrota em que o setor de Infra-Estrutura Aeroportuária mergulhava, segmento que já experimentava os resultados danosos decorrentes de uma gestão meramente político-partidária de sua maior empresa, a Infraero.

A criação de uma Agência não poderia ter sido meramente uma ação política e, sim, a consolidação de um projeto que contemplasse competências oriundas não só do antigo órgão regulador, mas, também, das empresas aéreas, da Aviação executiva e geral, da Indústria Aeronáutica, das universidades de Ciências Aeronáuticas, enfim, deveria ter sido uma oportunidade de se solidificar uma gestão competente na Aviação Civil brasileira.

Inicialmente, traçou-se até um plano de transição, com a participação de um grupo de trabalho, com objetivos delineados coerentemente, mas, nos momentos finais, a militância política prevaleceu, implementando-se o que hoje se constitui em uma autarquia anacrônica do ponto de vista organizacional e que se desviou até dos moldes internacionais previstos pela Organização da Avi-

ação Civil Internacional (OACI) para entidades reguladoras da Aviação Civil.

Como se diz popularmente: quem não é competente não se estabelece. E, por isso mesmo, não é de se estranhar que a falta de política consistente de curto, médio e longo prazos, acompanhada das ausências de dotação orçamentária e gestão profissional ao longo do tempo, só se traduziria em caos!

O caos aéreo tem solução, em todas as áreas, desde que haja planejamento, ações e pessoas competentes e motivadas nesse sentido.

Precisamos recompor os fatores: humano e material, no setor de Controle do Espaço Aéreo, por meio de políticas de formação, progressão e incentivo à carreira de controlador de voo, viabilizando-se a integração de civis e militares que a exercem, de um programa efetivo de manutenção dos atuais equipamentos e outro de aceleração da sua modernização, com o objetivo de atender aos requisitos de Comunicação, Navegação, Vigilância e Gerenciamento de Tráfego Aéreo (CNS-ATM) previstos para o nosso continente; e recompor, em médio prazo, a operacionalidade dos Centros Integrados de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (os CINDACTA).

A formulação de uma Política Nacional Integrada para a Aviação Civil, conforme sinalizada recentemente ao CONAC por diferentes segmentos da Aviação deve ser uma prioridade a ser retomada.

As previsões de crescimento do transporte aéreo para o continente latino-americano são da ordem de 12%, o que o torna atrativo em relação a todos os outros mercados (basta acompanhar o aumento de participação das empresas estrangeiras nos últimos três anos), porém exige do Brasil a capacidade de absorvê-lo com empresas sólidas, infra-estrutura eficiente e material humano capacitado.

Hoje, vivenciamos uma escassez mundial de pilotos e, se não houver ações consistentes no sentido de incentivar a formação de pilotos por intermédio dos

aeroclubes, das escolas e das Universidades de Aviação bem estruturadas, veremos, em curto prazo, aeronaves brasileiras operadas por pilotos expatriados, como já se vê em outros mercados, como os da Ásia e do Oriente Médio.

Outro importante fator para o setor da Aviação Civil é a solidez de suas empresas aéreas. Um novo marco regulatório, que contemple a revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica e das leis complementares, que inclua políticas tarifárias consistentes, e que faça um controle eficiente e isento, é o único meio de se forjar um mercado sólido com empresas fortes, fomentando-se o ressurgimento da Aviação Regional e de uma integração azeitada com as demais empresas existentes.

O mercado regido de forma eficiente certamente propiciará benefícios aos usuários e às empresas, harmonizando demanda e oferta em coerência com um programa de crescimento para os próximos anos.

A consolidação desses objetivos é possível, desde que haja competência em todos os segmentos do setor e vontade política de se viabilizar uma solução que seja orquestrada por um elenco de valores humanos e materiais intrínsecos a ele, deixando-se de lado as soluções exógenas e intempestivas, que até agora nada de efetivo produziram.

Por fim, só resta ficarmos atentos a uma questão que paira no ar – a quem interessaria manter nossa Aviação no caos em que está?

A resposta talvez já esteja na cartilha daqueles parlamentares que pregam os “céus abertos” como solução para a Aviação em nosso País, solução que se adota certamente irá enterrar um segmento muito importante do ponto de vista social e estratégico, resultando, no médio prazo, em perdas de divisas ainda mais substanciais que as atuais, constituindo-se em um verdadeiro desserviço ao cidadão usuário e ameaçando a própria soberania da Nação brasileira na sua totalidade ■

Participação do Comandante

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

calbaptista@uol.com.br

Que prazer tenho eu de ouvir do Deputado Neiva Moreira algumas breves considerações sobre a Força Aérea como fator de desenvolvimento do País e da importância das Forças Armadas para o progresso, para o desenvolvimento e para a segurança nacional.

Estamos neste momento sendo vistos e ouvidos, em milhares de lares brasileiros, graças à TV Câmara. Temos a oportunidade de mostrar a essas famílias quem somos, o que representamos neste País, como achamos que devemos ser tratados no momento e no futuro.

O Parlamento nacional e, indiretamente, a sociedade participarão desse conhecimento mais aprofundado a que nos referimos quando falamos em Forças Armadas.

O contexto de uma nova ordem internacional se mostra ainda confusa e muito distante do equilíbrio político, econômico e social tão almejado pelo concerto das nações.

O término da Guerra Fria apenas mudou algumas posições dos atores centrais na política internacional. Em sua essência, permanecem intactos todos os conceitos e relações fundamentais que sempre nortearam os mecanismos da convivência entre os países, mediante as regras que, imutavelmente, estabelecem o *status quo* entre os mais fortes e os mais fracos, entre os desenvolvidos e os subdesenvolvidos, entre os ricos e os pobres.

Todos os discursos dos centros de poder mundial carecem da necessária coerência no que tange ao campo militar, e se revelam pródigos na direção de supostas demandas de mudança no papel

das Forças Armadas, somente para os países do chamado Terceiro Mundo.

Somos pela paz e queremos a paz. O Brasil, não obstante, possui dimensão geopolítica e posição que o leva a ser considerado potência mediana. Muito embora o cenário político-estratégico em que se encontra esteja confinado à América do Sul, apresenta uma política externa coerente, ao liderar o processo de integração regional. No contexto da sua diplomacia, busca manter a opção por uma postura de potência pacífica, tentando desqualificar o emprego da força como meio de solução de conflitos e interesses.

É pacífico por seus compromissos e propósitos, não por timidez ou por seus arsenais.

O arranjo adequado entre as demandas, responsabilidades e limites de acordos internacionais ditados pela nossa soberania é o grande e constante desafio.

A principal razão é fortalecer o poder nacional por intermédio da dissuasão militar. A realidade política, como sempre, é cambiante, mutável, provisória, temporária.

Relembro as palavras do Barão do Rio Branco:

“Diplomatas e soldados são colaboradores que prestam mútuo auxílio. Um expõe o direito e argumenta com ele em prol da comunidade. O outro se bate para vingar o direito agredido, respondendo a violência com violência.”

O fim da Guerra Fria, com efeito, pôs em relevo um debate que perdura até os dias correntes, sobre o papel das Forças Armadas.

Historicamente, as Forças Armadas brasileiras têm cumprido missões de



da Aeronáutica no Seminário de Defesa em 2002

Organizado pela Comissão
de Relações Exteriores e de Defesa Nacional
da Câmara dos Deputados



Bernard Frize
Endroit
240 x 185cm
2000

ordem interna, que têm assumido as mais diversas formas.

Merece destaque a que diz respeito ao envolvimento das Forças Armadas no combate ao mundo das drogas.

A missão das Forças Armadas tem de ser, primordialmente, a defesa externa. O combate ao tráfico de drogas exige preparação policial específica. Caso fosse atribuída às Forças Armadas, essa missão exigiria a mudança da mentalidade do profissional militar desde a sua formação nas escolas. O País, então, teria uma imensa polícia, mas sem capacidade dissuasória e muito atraente para aventuras, porque não teria Forças Armadas com capacidade de resposta.

Urge não reforçar a preocupação militar com a temática interna, e sim incrementar o preparo militar para as questões externas, a fim de que o Brasil não veja o aparelho militar transformado em órgão suprapolicial.

O emprego das Forças Armadas, em sua essência, tem por objetivo a aniquilação do inimigo, devendo, portanto, agir com a necessária violência, com o objetivo de decidir definitivamente o conflito. Para tanto, utiliza armamento pesado e o emprego da força em massa, de táticas e de técnicas específicas para esse tipo de confronto, o que não se coaduna com a natureza das ações policiais.

A possibilidade para combater o crime organizado é afastada, por considerar-se que não está ainda caracterizado um estado de guerra, condição necessária para o emprego das Forças Armadas em sua plenitude, e é necessário medir a amplitude e consequência de suas ações, em decorrência de possíveis problemas relacionados aos direitos humanos.

Não existem características físicas que diferenciem bandidos de pessoas de bem. Essa ação cabe às Polícias Cíveis e Militares, que devem estar bem aparelhadas para executar esse tipo de tarefa.

O combate ao crime organizado deve ser buscado em direção às causas do problema e não simplesmente aos efeitos de momento, sendo necessário que se adotem medidas no sentido de devolver às Polícias o prestígio e a auto-estima, de modo a reaparelhá-las, pagá-lhes melhores salários e mantê-las nas ruas, a fim de que se possa proporcionar a segurança almejada pela população.

Com relação ao serviço militar, têm sido frequentes debates que envolvem variados questionamentos sobre a obrigatoriedade de atendimento a esse dever cívico. A obrigatoriedade do serviço militar é adotada em dois terços dos países que possuem Forças Armadas organizadas, sendo realizado em períodos que variam de quatro meses, em Portugal, a dois ou três anos, na Bulgária. Na Alemanha, por exemplo, a partir de 1994, o serviço militar continuou sendo de doze meses e constituído por 10% de voluntários, 20% de profissionais e 70% dos advindos da conscrição obrigatória.

Na América Latina, dez países observam o serviço militar obrigatório por um período de 12 a 24 meses. Porém, em Cuba, é de 36 meses. Somente Uruguai, Argentina, Guiana e Suriname adotam exclusivamente a forma de voluntariado. No Brasil, tomando-se por base jovens da classe de 1982, por exemplo, para o serviço militar em 2001. A Marinha, o Exército e a Força Aérea incorporaram 5,54% do total de um milhão e 553 mil jovens alistados.

Para a vigilância do espaço aéreo e das fronteiras terrestres e marítimas e para o cumprimento de suas complexas missões específicas, as Forças Armadas brasileiras dispõem de efetivo irrisório, se comparado com sua população e seu território.

Possuindo um dos maiores PIB's do mundo, o Brasil tem empenhado na defesa menos do que 0,50% desse produto. É um dos que menos gastam, em percentuais do PIB, em defesa.

Os militares dos Quadros permanentes, altamente capacitados, aplicados na Instituição, garantem a ampliação dos efetivos e da operacionalidade das Forças, na medida em que a situação de emergência se venha delineando em ato de beligerância. Atualmente, a defesa se baseia em equipamentos sofisticados, que devem ser operados por homens com elevada capacidade intelectual e preparação técnica.

A maioria da opinião pública é favorável à manutenção da obrigatoriedade do serviço militar. No serviço militar ocorre a socialização do jovem, o desenvolvimento de valores morais e o estímulo ao respeito às leis e às instituições.

Continuam a ter relevância conceitos tradicionais como soberania, integridade do território e identidade nacional.

Identifica-se a necessidade de um perfeito planejamento baseado na antevisão do possível emprego das Forças Armadas em determinada situação ou área de interesse estratégico para a defesa nacional.

O Brasil é o maior País do continente sul-americano e o quinto maior do planeta. Possui uma área de 8 milhões e 547 mil quilômetros quadrados, um litoral com a extensão de 7 mil e 367 quilômetros, uma fronteira seca com 15 mil e 719 quilômetros de diferentes Regiões internas – Amazônica, Atlântica, Platina e a do Cone Sul – fazendo fronteira com dez dos outros doze países do continente. Possui a maior floresta tropical do mundo, correspondendo a 51% do

território brasileiro. Abriga o maior rio, portador de 20% de toda a água doce existente, sendo 11% em condições de consumo humano, e as maiores flora e fauna e biodiversidade do planeta.

É política dos Estados Unidos da América o uso da força sempre que os interesses americanos forem ameaçados. Será aceitável que as nações devam ter suas Forças Armadas sucumbidas ante as políticas externas dos mais fortes, normalmente divergentes dos nossos interesses nacionais?



A suposta ausência, hoje, de ameaças externas não significa que não existam de fato, ou que não venham a materializar-se de forma mais evidente no futuro.

Quantas missões realizamos, rotineiramente, sem que a sociedade saiba!

A Marinha do Brasil nas idas à estação na Antártida, nossas idas à Europa e a outros continentes, como levar as tropas brasileiras ao Timor e trazê-las de lá, são exemplos de missões que temos a responsabilidade de manter bem apoiadas e preservadas.

Compromissos internacionais com Busca e Salvamento relativos a sinistros

aéreos em território nacional e sinistros aéreos e marítimos no Oceano Atlântico, desde o nosso litoral até ao Meridiano 10. Sabem os senhores e as senhoras onde está localizado o Meridiano 10? Muitos integrantes da sociedade pensam que a responsabilidade da Força Aérea ou da Marinha do Brasil termina logo ali, a cerca de 200 milhas, na plataforma. Não. Neste ano ainda, a Força Aérea teve a satisfação e o orgulho de fazer um resgate de tripulações e passageiros de dois barcos que naufragaram perto do Meridiano 10 — cerca de dez, doze horas de voo do nosso C-130, por não termos ainda avião de patrulha. Certamente vamos ter em breve, se a sociedade assim concordar.

Diversas missões de transporte de pessoal e de material, em apoio às vítimas de calamidades públicas, tais como enchentes e incêndios, ocorrem anualmente.

O plano de apoio à Amazônia é atividade permanente e essencial para aquela região, implementado por intermédio de transporte aéreo e apoio a órgãos do Governo, notadamente o Ministério da Saúde, nas freqüentes campanhas de vacinação e combate às epidemias nas regiões carentes.

Essa é a nossa Força Aérea.

Também por esses motivos costumamos chamar a FAB de “*Força Aerosocial Brasileira*”.

Alguns projetos já se encontram em andamento. Tenho dito e repito que seríamos muito mais eficientes e menos onerosos se trocássemos as 750 aeronaves existentes por apenas 300 novas. Todavia, duros contingenciamentos impostos no presente momento têm dificultado a realização do plano na cadência ideal, além de não permitirem a recuperação da capacidade operacional da Força.

Relembro mais uma vez que os compromissos que a Força Aérea Brasileira tem com o Brasil serão sempre o objetivo permanente de nossa causa, no cumprimento da nossa missão ■

OPTO: Força Brasileira em Tecnologia Optrônica para Emprego Aeroespacial



0800 70904P.T.O.

Há 20 anos, a Opto é sinônimo de produtos e serviços com tecnologia de ponta em diversas áreas de atuação, com destaque no desenvolvimento aeroespacial.

A Opto possui capacidade de desenvolver e produzir equipamentos optroeletrônicos para emprego aeroespacial, possuindo infra-estrutura instrumental e humana única no país. Sua capacitação técnica e infra-estrutura industrial permitem desenhar e produzir "in house" ampla gama de produtos dentro dos mais altos padrões de requisitos operacionais, custos e níveis de qualidade almejados pelos seus clientes no Brasil.

Uma prova da alta tecnologia com a qual a Opto trabalha é o fato de ter sido escolhida para desenvolver integralmente as câmeras MUX e WFI-CMB dos satélites sino-brasileiros CBERS-3 e CBERS-4, que fazem parte de um acordo entre Brasil e China para desenvolver satélites de pesquisa de recursos terrestres. A câmera MUX é a primeira desenvolvida e produzida integralmente no Brasil e pode cobrir uma faixa de 120 km de extensão com uma resolução espacial de 20 metros, sendo de grande utilidade para identificar desmatamentos, monitorar recursos hídricos e fronteira agrícola. Também no setor aeroespacial, a Opto desenvolveu e produz desde 1994 as espoletas de proximidade laser que equipam os mísseis MAA-1A, MAA-1B, MAR-1, bem como o sistema de guiamento laser do míssil M551.2.

Em 2007, a Opto se destacou ao ser apontada como uma das 100 pequenas e médias empresas que mais crescem no Brasil pela revista Exame PME.

Além disso, seu presidente foi agraciado neste mesmo ano com o prêmio Empreendedor de Sucesso, promovido pela revista Pequenas Empresas Grandes Negócios.

Sem dúvida, você pode sempre contar com a Opto em todos projetos de optroeletrônica. Ela é sua força brasileira em tecnologia aeroespacial.

opto

Science in Sight

www.opto.com.br

Financiamento Imobiliário

Tudo é possível, desde que bem planejado.

Agora com novos
Pontos de Atendimento
na Zona Sul



Financiamento para aquisição de imóvel residencial ou comercial, novo ou usado, construção de imóvel residencial, aquisição de terreno e de material de construção.

AS MELHORES CONDIÇÕES, COM TAXAS DE JUROS MENORES, AGORA COM PRAZOS E LIMITES DE FINANCIAMENTO AINDA MAIORES!

Mais informações: 0800 61-3040

CASCO x MIOLO

Ten Brig Ar Fernando de Assis Martins Costa

famc@ism.com.br

Existem vários ditados populares sobre “*continente e conteúdo*”, tais como: “*Quem vê cara não vê coração*”; “*Por fora bela viola, por dentro pão borolento*” e muitos outros.

Mas o que interessam à Aviação Militar atual essas comparações?

As respostas podem ser inferidas das atividades em curso em Forças Aéreas de muitos países, no tocante à modernização de sistemas *versus* a compra de novas aeronaves já totalmente equipadas.

Se a busca é sempre no sentido de ter maior capacidade operacional de seus vetores, qual será o fator predominante na tomada de

decisão quanto à modernização *versus* compra de novas aeronaves?

É fato conhecido que a eletrônica está revolucionando, e em alta velocidade, a capacidade bélica das aeronaves, seja quanto aos equipamentos de bordo como quanto aos tipos de armamentos. E essa alteração vem acompanhada da ampliação da vida útil das aeronaves de combate, por sucessivas modernizações da sua estrutura, conhecidas por “*mid-life upgrade*”.

Uma entrevista publicada recentemente em conceituada revista internacional de Aviação fornece algumas pistas para equacionar essa disputa entre compra *versus* modernização das aeronaves militares. Apresentada por um Diretor de empresa especializada em eletrônica militar, cita alguns fa-

tores interessantes relacionados a radares, equipamentos eletro-óticos e “*links*” de comunicações, tais como:

- o custo da modernização de uma aeronave com 30 anos de idade sai a 20% do preço de uma aeronave nova;

- a aeronave assim modernizada pode chegar a 80% da capacidade operacional da aeronave nova, se atualizada a sua parte eletrônica a cada cinco anos aproximadamente;

- certas atualizações da eletrônica instalada em aeronave já empregada

Ilustração Mike Badtocke

DILEMA ENTRE MODERNIZAR

podem ter um preço próximo ao de uma aeronave nova de missão equivalente, tornando inócua essa solução. Assim, essa inatingível modernização tem de ser superada por alterações das regras de emprego operacional da aeronave antiga;

- a utilização de meios de eletrônica e de armamentos modernos pode dar à aeronave modificada, para emprego em certas missões, capacidade operacional semelhante à das aeronaves novas;

- as células das aeronaves da classe dos F-15, F-16, e mesmo algumas da Rússia podem durar até 50-60 anos, desde que sejam fielmente seguidos os procedimentos recomendados para sua manutenção. O que deve ser substituído ou atualizado é a parte eletrônica.

Na citada entrevista, não foi mencionado um fator de grande importância nesse aspecto dualista: compra *versus* modernização. Trata-se do custo da implantação de uma nova aeronave dentro do sistema logístico e operacional, em virtude da enorme variação dos tipos de peças de reposição, de simuladores para treinamento dos seus tripulantes, dos meios de apoio de terra e dos armamentos necessários para seu pleno emprego.

A imprensa internacional tem publicado vários exemplos de modernizações em aeronaves já com muitos anos de uso, em face do custo de uma aeronave equivalente. As atualizações nas asas e na estrutura dos antigos P-3 e C-130 E/H de várias Forças Aéreas foram justificadas pelo custo dos modernos P-8 e C-130J/C-17, que ultrapassam os orçamentos de países várias vezes mais ricos que o Brasil. Na USAF, não foi considerado o custo da

instalação de radares AESA em certo número de aeronaves F-15, pois as responsabilidades daquele país determinam não considerar o custo final como o fator mais importante do processo, mas, sim, sua capacidade operacional. As aeronaves A-10, já bem antigas, continuam a ser revitalizadas quanto à estrutura e modernizadas quanto à parte eletrônica, a fim de poderem empregar armamentos mais eficazes. Na RAF, as modernizações dos *Sea Harrier* até à chegada dos F-35B depois de alguns anos levaram também a essa solução. Os antigos *Tornado*, já na versão GR4, continuam a sofrer modernizações de vulto na sua eletrônica. As constantes atualizações dos F-16 em muitas Forças Aéreas mostram que, mesmo com aeronaves mais modernas já no mercado, o custo da sua substituição é proibitivo para aqueles países. Entre os helicópteros, ocorre o mesmo, haja vista as constantes atualizações dos CH-47, CH-53, H-60, AH-1 e H-1H. Exemplos como a utilização de aeronaves de treinamento com mais de 50 anos de fabricação, mas atualizadas eletronicamente, indicam que a finalidade pode ser atendida a um custo relativamente baixo em comparação com o abandono das aeronaves antigas e a compra de outras mais modernas.

No Brasil, o problema da introdução de mais um tipo de aeronave no inventário tem de ser levado muito em consideração, pois ainda não há a política de contratar a manutenção com o fabricante até ao nível máximo possível, sem perda do controle do processo. O caso do atual *Super Tucano* parece ser típico. No final do ano de 1988, quando ficou evidente que a FAB não poderia arcar com o projeto de uma aeronave de treinamento a jato, conforme proposto pela EMBRAER, como substituto das aeronaves *Xavante*,

uma solução intermediária foi sugerida pelo EMAER àquela empresa, usando uma versão melhorada do *Tucano*, mas capaz de desenvolver 300kt em cruzeiro; uma cabine de pilotagem o mais semelhante possível à dos AMX, com a mesma apresentação em seus instrumentos de voo e a mesma simbologia no HUD. Equipamentos de alto custo poderiam ser substituídos por modelos mais simples, capazes de proporcionar treinamento com resultados muito semelhantes aos obtidos nas aeronaves operacionais, tais como um HUD mais simples, “*transponder*” comercial em lugar do IFF, sistema Omeiga em lugar do INS, mas tudo com gravação de áudio/imagem do HUD para posterior crítica, e equipamentos de comunicações/navegação de padrão comercial. Apenas a cabeça de um míssil tipo Maverick colocada sob a asa daquela aeronave daria ao piloto o treinamento necessário ao seu lançamento, sem necessidade de despesas elevadíssimas com a utilização de mísseis reais, solução essa já empregada em outras Forças Aéreas muito interessadas no rendimento operacional de seus pilotos. Entretanto, outros fatores foram incluídos no exame da solução para substituição dos AT-26, resultando no atual *Super Tucano*, com características muito diferentes do originalmente proposto, logicamente com um custo várias vezes acima do estimado inicialmente.

Essas notas ficam como simples lembrança aos encarregados da atualização da capacidade operacional das aeronaves da FAB sobre o que está sendo exaustivamente estudado no mundo e as soluções adotadas por muitas outras Forças Aéreas.

São conhecidas as severas restrições orçamentárias do Brasil, mas o que não se pode perder de vista é a responsabilidade maior que compete à nossa Força Aérea Brasileira na Defesa Nacional: manter o mínimo de capacidade de pronta-resposta e a quantidade necessária de tripulações familiarizadas com o nível tecnológico das aeronaves modernas e com o emprego de armamentos de maior eficácia ■



E COMPRAR “O Km”

G R I T O

de GUERRA

Januário Sawczuk
Cel Av
bq54@uol.com.br



O Grito de Guerra da Aviação de Patrulha foi aprovado na XXIV Reunião da Aviação de Patrulha (XXIV RAP), realizada de 14 a 21 de maio de 2006.

INICIATIVA

O Grito de Guerra da Aviação de Patrulha foi iniciativa do Coronel-Aviador Januário Sawczuk, Cardeal 63 e Olimpus Honorário 19, baseado no estudo apresentado a seguir.

FATORES CONSIDERADOS

O Brasil Pré-Cabralino

A hipótese de um desenvolvimento autóctone do homem americano, paralelo ao de outras regiões do planeta, está hoje totalmente descartada, **embora as culturas aqui desenvolvidas não guardem resquícios de culturas de outros continentes.**

As populações da costa eram predominantemente coletoras e pescadoras. Os sítios do litoral datam de cerca de 8000 a.C. a 500 d.C.

Mesmo a partir de 1500 – ano em que se encerra oficialmente a Pré-História do Brasil – o que se conhece dos índios brasileiros limita-se aos grupos

com os quais os descobridores tiveram contato – **basicamente as populações que ocupavam a faixa litorânea.** Estimados entre um milhão e três milhões de pessoas à época do descobrimento, eles **pertenciam essencialmente ao tronco lingüístico tupi-guarani.** Os **tupi-guaranis ocupavam a costa de São Paulo até ao Pará,** e seus principais grupos eram os tupinambás (em torno da Baía da Guanabara), tupiniquins (sul da Bahia e Espírito Santo), tupinás (Pernambuco), tamoios (sul do Rio de Janeiro), termiminos (São Paulo), caetés (Bahia, Sergipe, Alagoas e Pernambuco), tabajaras (Pernambuco e Paraíba) e potiguares (Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará). A região ao sul de São Paulo era habitada pelos guaranis – cuja língua sobrevive no Paraguai e nas fronteiras do Brasil e da Argentina – e suas tribos mais importantes eram os carijós (de São Paulo até à Lagoa dos Patos) e os tapes do litoral gaúcho.

Terra sem males

Freqüentemente as funções de chefia são acumuladas pelo médico-feiticeiro ou xamã. **Entre os grupos tupis-guaranis,** o xamã liderava as migrações que se fizeram em busca da *“terra sem males”*. **Acreditam esses índios que além do mar existe um paraíso terrestre onde as plantas crescem por si, há fartura para todos, ninguém sofre e os homens são eternos.**

Tupinização

Para a formação da cultura brasileira, contribuíram elementos formados, sobretudo, pela tradição tupi. A este processo chamou-se tupinização do português no Brasil. De então até nossos dias, esse lastro indígena da cultura brasileira se conserva em grande parte. O fato pode ser observado pela facilidade com que são encontrados, em lares brasileiros, elementos culturais familiares em uma comunidade tupi. Reconhecemos



AVIAÇÃO de PATRULHA



inúmeros implementos de pesca: o puçá, espécie de rede, a sararaca[1], bem como a pesca por envenenamento com timbó[2].

Além desses aspectos, iremos encontrar também outros mais:

– Chamamos pelos mesmos nomes elementos da flora: abacaxi, buriti, carnaúba, mandacaru, mandioca, capim, sapé, taquara, peroba, imbuia, jacarandá, ipê, cipó, pitanga, maracujá, jabuticaba, caju; da fauna: capivara, quati, tatu, sagüi, caninana, jacaré, sucuri, piranha, araponga, urubu, curió, sabiá; geográficos: Aracaju, Guanabara, Tijuca, Niterói, Pindamonhangaba, Itapeva, Itaúna, Ipiranga; e nomes próprios: Juarandir, Ubirajara, Maíra;

– Muitos temem as mesmas assombrações, como o curupira, a cobra-grande, utilizando-se de formas similares para poder controlá-las.

Recordemos o lugar onde hoje se situa o Ninho das Águias, a Academia da Força Aérea: a cidade de Pirassununga – “Lugar onde peixe faz barulho”[3].

COMENTÁRIOS

Analisando os fatores apresentados, verificamos que, segundo pesquisas arqueológicas, está comprovado que, desde pelo menos 8000 a.C., nosso litoral era habitado por nossos aborígenes. Diversos grupos, espalhados entre os atuais estados do Rio Grande do Sul e Pará, formavam a família linguística tupi-guarani.

A pesca era por eles praticada, sen-

do encontrados em sua cultura elementos místicos no tocante ao mar.

Ao aqui chegarem, os descobridores os encontraram e, desse contato, nasceu o que chamamos de tupinização, processo em que várias partes da cultura indígena foram incorporadas à nova cultura que aqui nascia.

Assim sendo, os nossos indígenas nos legaram elementos de cultura até hoje conservados, por estarem plenamente inseridos em nosso dia a dia.

CONCLUSÃO

Nosso litoral, muito antes do descobrimento, era habitado pelos tupis-guaranis.

Nesse grupo linguístico devemos encontrar as palavras que expressem nosso Grito de Guerra. Não devemos pro-

curá-las em outros idiomas. **Vamos usar o que é nosso; o que aqui nasceu.**

Incorporemos ao nosso “Vocabulário Patrulheiro” mais uma expressão, como tantas outras assimiladas de nossos irmãos indígenas, primeiros habitantes de nossa terra, na cultura brasileira ■

REFERÊNCIAS:

[1] Flecha que os índios usam para matar o pirarucu, a tartaruga, o peixe-boi, etc.

[2] Designação comum a plantas, basicamente leguminosas e sapindáceas, que induzem efeitos narcóticos em peixes e, por isso, são usadas para pescar.

Fragmentadas e esmagadas são lançadas na água; logo os peixes começam a boiar e podem ser facilmente apanhados à mão.

[3] Do tupi:

pi'rá, el. comp. = peixe com

su'nuga, ger. de su'nu, 'rumurejar, ribombar'

Vejamos, então, o Grito de Guerra da Aviação de Patrulha:

JAJUKA PIRÁ WAI

Grafia original do Grito de Guerra.

Escrito por Wera Djekupé – Brilho Guerreiro – Guarani da tribo Mbya

SIGNIFICADO:

“MATAR O PEIXE MAU”

PRONÚNCIA:

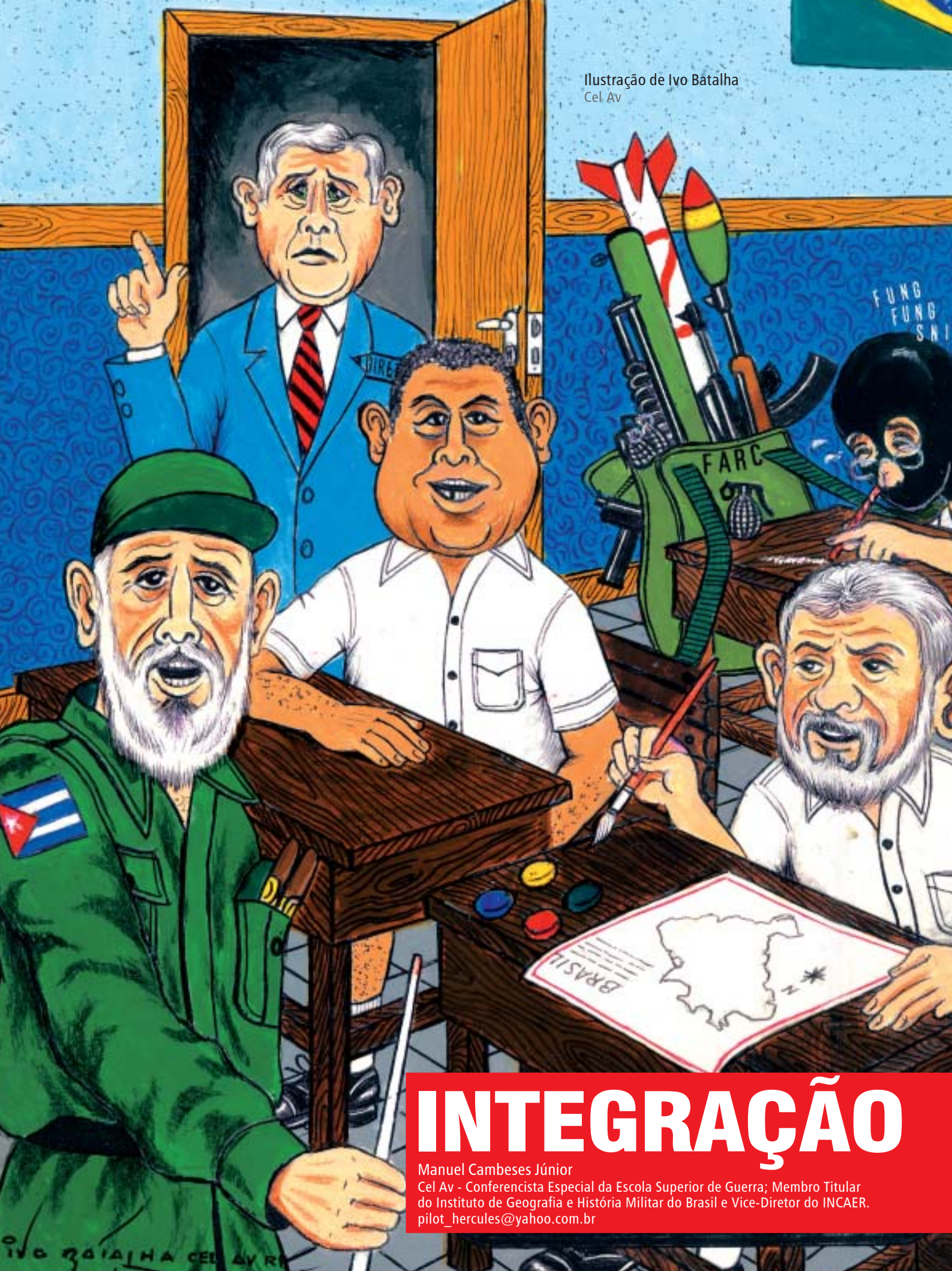
DJADJUCÁ PIRÁ UAI

A pronúncia, aqui simbolizada com “DJA” e “DJU”, ocorre como se os “D” fossem quase mudos, porém realizando um som diferente, no qual levamos a língua ao palato (céu da boca) ao pronunciarmos “JA” e “JU”.

Estes são os aspectos considerados na criação de nosso Grito de Guerra.

Salve a Patrulha!

Ilustração de Ivo Batalha
Cel Av



INTEGRAÇÃO

Manuel Cambeses Júnior

Cel Av - Conferencista Especial da Escola Superior de Guerra; Membro Titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e Vice-Diretor do INCAER.
pilot_hercules@yahoo.com.br

Com o esfacelamento do império soviético e o fim da Guerra Fria no cenário internacional, abriu-se um período de transição entre o fenecido sistema bipolar e a nova ordem que estava por surgir. Toda transição caracteriza-se, geralmente, pela incerteza, instabilidade e contradição entre forças e tendências na luta por prevalecer. Entretanto, neste alvorecer de um novo milênio, é evidente que existe uma só superpotência sustentada em absoluta superioridade tecnológica na expressão militar, apenas compensada pelo crescente peso geopolítico da China e geoeconômico da União Européia. Porém, curiosamente, o surgimento do Euro deu início ao gradual rebaixamento do domínio do Dólar norte-americano no sistema financeiro internacional.

Recordemos que, ao final da Segunda Guerra Mundial, a elite dirigente norte-americana, acompanhada pela totalidade de sua opinião pública, decidiu reviver e fortalecer uma economia liberal em nível mundial. Os Estados Unidos assumiram a responsabilidade fundamental da defesa do mundo ocidental, permitindo aos seus aliados europeus e japoneses concentrarem seus recursos, e os provenientes do Plano Marshall, em suas reconstruções econômicas.

A iniciativa estadunidense foi decisiva na fundação da Organização das Nações Unidas, do GATT, e na criação do Banco Mundial e do Fundo Monetário Internacional. Constatamos, porém, que decorrido mais de meio século, já não existe nos Estados Unidos o consenso que permitiu esse ativismo internacionalista de cunho liberal. Tanto a elite dirigente quanto a opinião pública estão divididas em relação ao papel do país no sistema mundial. No Partido Republicano, baluarte tradicional do livre comércio, surgiu uma forte corrente protecionista e nacionalista com claras vertentes xenófobas. Também no Partido Democrata,

o partido do internacionalismo de Wilson, Roosevelt e Kennedy, se tem fortalecido a tradicional corrente protecionista e a aversão à ajuda internacional, bem como às organizações multilaterais. Para reforçar este argumento, basta mencionar que a mais pujante e poderosa economia do mundo possui o mais baixo orçamento de ajuda internacional entre os países industrializados, em relação ao seu Produto Interno Bruto (apenas 0,08%, comparado com 0,97% da Dinamarca e 0,76% da Suécia). Até em cifras absolutas, os Estados Unidos cooperaram menos do que o Japão e a França.

Alguns analistas entendem que esta atitude deve-se ao ressurgimento do velho isolacionismo norte-americano, reforçado pelo desaparecimento da ameaça comunista, catalisador do consenso internacionalista da Guerra Fria. No entanto, considero que em certos setores da sociedade estadunidense se está produzindo uma corrente de pensamento profundamente preocupante. Trata-se de uma peculiar mescla de xenofobia, protecionismo e ativismo internacional unilateral. Este unilateralismo concretizou-se *"inter alia"* nas conhecidas leis Helms-Burton e D'Amato; na inaudita e sem precedente negação ao então Presidente Bill Clinton de negociar um tratado internacional de comércio via *"fast track"*; na oposição do Congresso em pagar as dívidas e contribuições norte-americanas às instituições multilaterais, bem como em certas ações judiciais; e policiais unilaterais na luta contra o narcotráfico.

Um ilustre professor da Universidade de Harvard contou certa vez uma estória muito significativa. Em uma conferência, em uma pequena cidade próxima a Boston, perguntaram ao citado mestre sua opinião sobre uma possível invasão dos Estados Unidos por tropas das Nações Unidas. O aterrador neste caso é que, na audiência, ninguém sorriu. Se isto pode acontecer na Nova

Inglaterra, a poucos quilômetros de Harvard, berço do internacionalismo *"wasp"* da costa este do país, o que poderá suceder no sul ou no meio-oeste dos Estados Unidos, caldos de cultura da Ku Klux Klan e do extremismo terrorista de milícias, como aquele responsável pelo atentado de Oklahoma? Afortunadamente, para o resto do mundo, a potência hegemônica neste início de século XXI é uma sociedade democrática e, portanto, aberta, corrigível e perfectível. Imaginemos em que tipo de mundo nós viveríamos se a potência dominante fosse totalitária, como a Alemanha nazista ou a União Soviética. Ademais, na sociedade estadunidense, existem poderosos anticorpos de origem liberal que deveriam contrapor-se ao crescimento deste unilateralismo xenofobo. A América Latina tem uma óbvia e estreita relação com os Estados Unidos, e creio ser necessário e urgente que os latino-americanos reajam frente a esta nova e potencial ameaça, em duas vertentes. A primeira consistiria em melhorar e fortalecer a escassa capacidade de influência de nossos países, na relativamente maleável opinião pública norte-americana e, em particular, em seu aberto sistema político. Obviamente, cada Estado latino-americano tem seus próprios interesses específicos em sua relação bilateral com os Estados Unidos. Entretanto, poderíamos e deveríamos atuar de modo sinérgico, e em conjunto, para reforçar e aproveitar a reduzida, porém crescente, influência dos cidadãos estadunidenses de origem latina, e para modificar a tradicional imagem negativa do latino-americano junto à opinião pública norte-americana.

Finalmente, é imprescindível que transformemos a integração latino-americana em um urgente imperativo geopolítico, se desejamos deixar de ser considerados seres exóticos e marginais espectadores no cenário internacional ■

LATINO-AMERICANA: UM IMPERATIVO GEOPOLÍTICO



Venezuela



Guiana



Colômbia



Equador

Peru

Ricardo Vélez Rodríguez

Coordenador do Centro de Pesquisas
Estratégicas "Paulino Soares de Sousa",
da UFJF. Membro do Instituto
de Humanidades, Londrina. Membro
da Academia Brasileira de Filosofia,
Rio de Janeiro
rive2001@gmail.com

O clima do Continente sul-americano esteve bastante quente nestas últimas semanas, em decorrência do bombardeio, pela Força Aérea colombiana, do acampamento das FARC, na zona limítrofe do Equador com a Colômbia, e do ulterior enfrentamento que as tropas especiais da Força de Deslocamento Rápido do Exército (FUDRA) tiveram com os guerrilheiros sobreviventes ao ataque aéreo. Não se tratava, certamente, de acampamento provisório. Segundo informaram os jornalistas que estiveram presentes depois do ataque, no lugar dos acontecimentos, era um posto avançado das FARC, muito bem dotado de todos os serviços e com ampla infraestrutura. A morte do Comandante Raúl Reyes era o objetivo colimado pelas for-

ças do Estado colombiano. Os dados encontrados no acampamento, particularmente nos computadores em poder dos guerrilheiros, revelam, de entrada, as vinculações inegáveis entre os meliantes e os governos dos presidentes Chávez, da Venezuela, e Correa, do Equador, justamente os que mais bravatas protagonizaram logo após o falecimento do mencionado guerrilheiro, a quem Chávez deu o estatuto de herói.

Algumas lições devem ser tiradas dos fatos ocorridos. Em primeiro lugar, que é legítimo o esforço do Governo do Presidente Uribe, na sua luta contra os guerrilheiros das FARC. A Colômbia invadiu o território equatoriano? Sim, mas para preservar a integridade do Estado colombiano, seriamente ameaçado ao longo das



LIÇÕES de uma

GUERRA ABORTADA

últimas décadas pela guerrilha de narcotraficantes. Do ponto de vista das relações internacionais, aos colombianos assiste a Resolução 1.376 da Organização das Nações Unidas, de 2001, que proíbe os países membros de abrigar no seu território grupos terroristas, financiá-los ou fornecer-lhes armamento. Ora, o Equador, repetidas vezes, tinha feito vista grossa em face dos alertas do Governo de Bogotá, que indicavam a presença de guerrilheiros das FARC nesse país. A invasão de dois quilômetros em território equatoriano soa, assim, como ato de legítima defesa praticado pelas Forças Armadas comandadas pelo Presidente Uribe. Isto ficou mais claro depois que os documentos apreendidos com os meliantes mostraram que havia contatos diretos e freqüentes entre Raúl Reyes, Hugo Chávez e o Governo equatoriano. A Comissão da OEA decerto tomará conhecimento de todos esses detalhes e as deliberações do colegiado pan-americano colocarão em maus lençóis os presidentes do Equador e da Venezuela. É esse o motivo fundamental pelo qual a OEA não

condenou a Colômbia na reunião de emergência realizada em Washington na semana passada. Esperam-se outros desdobramentos nesse terreno.

Segunda lição: ficou claro de qual lado estão o Presidente Chávez e seu seguidor, o presidente equatoriano. Eles se alinharam claramente em favor dos forda-lei ao tomarem as dores das FARC, exigindo inclusive da comunidade internacional o reconhecimento desses terroristas como grupo beligerante. O que eram apenas indícios levantados por jornalistas, tanto na Europa quanto na Venezuela, na Colômbia e nos Estados Unidos, no sentido de que Chávez dava abrigo,

na Venezuela, aos grupos guerrilheiros colombianos, permitindo-lhes acesso a serviços médicos essenciais, a materiais de intendência e armamentos, ficou confirmado nos documentos apreendidos no acampamento das FARC. O presidente venezuelano deverá explicar, agora, à comunidade internacional, a “ajuda” de 300 milhões de dólares concedidos à guerrilha colombiana. Deverá dar explicações, outrossim, acerca da notícia que foi divulgada por alguns jornalistas, de que as FARC colaboram com o líder venezuelano no treinamento das milícias revolucionárias, com as quais pretende espalhar o seu movimento pela América Latina afora. Explicações deverão ser dadas, de outro lado, pelo Presidente Correa, do Equador, no relativo ao abrigo dado aos meliantes das FARC. É de todo ponto de vista injustificável o fato de o Presidente da Venezuela estar intervindo nos assuntos internos dos outros países latino-americanos, com a sua proposta esdrúxula de uma integração de todos os exércitos desta parte do Continente, visando à etérea “revolução bolivariana”. Tudo movido pelos seus petrodólares. De outro lado, é reprovável a farsa em torno dos direitos humanos dos seqüestrados pelas FARC, protagonizada por Chávez e por Correa, os quais chegaram praticamente a negociar com a vida das vítimas para obter dividendos políticos. O humanitarismo dos líderes “bolivarianos” é, no mínimo, questão discutível.

Terceira lição: o Governo brasileiro deve revisar com urgência a sua posição favorável às FARC, ao não arrolá-las como grupo terrorista e ao ficar simplesmente censurando o Governo da Colômbia pelo fato de se defender. Como muitos analistas da imprensa brasileira destacaram ao longo dos últimos dias, se o Brasil pretende assumir um papel de mediador na América Latina, deve fazer esforços concretos e significativos em prol de manter clara uma posição equilibrada. O populismo é mau conselheiro nas relações internacionais, seja lá pelas razões

que se aleguem. Parece que o Governo Lula fica cheio de dedos quando se trata de condenar alguém do famigerado Foro de São Paulo, simplesmente por simpatias ideológicas, que de forma alguma devem pautar a nossa política externa. Felizmente, no caso da reunião da OEA e do Grupo do Rio, ficou do lado de fora o “chanceler ad hoc” petista, o Senhor Marco Aurélio Garcia, cujas declarações à imprensa internacional comprometeram a sensatez que deveria prevalecer no Alto Governo, ao se mostrar simpático às FARC, pondo em risco a idoneidade do Governo brasileiro para lidar com assuntos ligados ao combate contra o terrorismo. Plena razão assiste às vozes que, da imprensa e da opinião pública em geral, pedem a convocação do Senhor Marco Aurélio Garcia perante a Comissão de Relações Internacionais do Senado, a fim de explicar as suas absurdas declarações.

Quarta lição: ficou claro que a Colômbia está conseguindo vencer os terroristas, preservando o estado de direito e as garantias constitucionais, graças, sobretudo, à sensata política de “segurança democrática” desenvolvida pelo Presidente Alvaro Uribe e, também, em decorrência das reformas efetivadas nas Forças Armadas e na Polícia. Hoje, elas são as mais preparadas do Continente na luta antiguerrilheira. É uma organização moderna de 208 mil homens (sendo 136 mil do Exército, 15 mil da Marinha, sete mil da Força Aérea e 50 mil da Polícia Nacional), que desenvolve uma luta sem quartel contra os inimigos da Democracia. Está se tornando realidade o que o estudioso Alfredo Rangel dizia há algum tempo: as FARC e os movimentos guerrilheiros, em geral, deverão acolher-se às negociações de paz, nos termos fixados pelo Estado colombiano, que contemplam a submissão à Justiça de todos aqueles que tiverem praticado crimes de lesa-humanidade e que abre espaço para a reinserção pacífica à vida civil dos demais membros das organizações armadas. Que as FARC estão chegando ao fim

da linha, não resta dúvida, a julgar pelo desespero que assola os que, do exterior, dão apoio militar a esses facínoras: que o digam as bravatas de Chávez e de Correa, em dias passados. E que o digam, também, os apavorados chefes de segurança dos chefões da narcoguerrilha, que começaram já a entregar os seus comandantes, a fim de salvar a própria pele e ganhar as milionárias recompensas que, habilmente, o Governo de Uribe Velez oferece aos que facilitem a captura, vivos ou mortos, dos *capos di tutti capi* das FARC.

Quinta lição: a grande vedete no teatro de operações, na fronteira com o Equador, foi o avião *Supertucano* A-29, da Embraer, que deverá ver aumentadas as suas vendas na Feira Internacional do Ar e do Espaço (FIDAE), que terá lugar em Santiago do Chile, no final deste mês. A Colômbia tinha comprado 25 dessas aeronaves em 2005. Os *Supertucano* colombianos foram equipados com tecnologia de terceira geração, como o sistema *FLIR Brite Star* (que funciona como designador para lançamento de bombas guiadas a laser). Cada um desses aparelhos está dotado, também, de um telémetro (*Laser Range Finder*), que fornece a distância para o alvo, bem como de um sistema de comunicação que permite aos pilotos manter contato com as forças de superfície, em tempo real. Os pilotos dos *Supertucano* colombianos estão equipados, outrossim, com um sistema, acoplado ao capacete, chamado *Nighth Vision Google*, para ataques noturnos. Não é à toa que os *Supertucano* se tornaram o pesadelo da guerrilha colombiana. O esquadrão com essas aeronaves, situado no Comando Aéreo de Combate nº 2, em Apiay, a 100 quilômetros ao sul de Bogotá, é responsável pelas grandes baixas que a guerrilha das FARC tem sofrido nos últimos meses. Ao longo de um ano, essas aeronaves chegaram a realizar 1.200 missões de ataque. (Cf. Chico Otávio, “Ataque transforma Avião em Vedete de Feira Aérea”, *O Globo*, 6 mar. 2008, p. 32) ■



QUE SUSTO!

Ten Brig Ar Sergio Pedro Bambini

s.p.bambini@hotmail.com

Orgulho-me de jamais ter atrasado uma decolagem para cumprir uma missão operacional enquanto estive no serviço ativo.

No entanto, houve uma vez em que aconteceu um providencial atraso motivado pelo motorista do Esquadrão que dormiu demais.

Corria o mês de junho de 1978, inverno chegando. Eu comandava um dos mais operacionais esquadrões da Força Aérea de então, o Quinto Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque (5º EMRA), o Esquadrão Pantera, testado em combate. A Unidade, especi-

alizada em Operações Aéreas Especiais, era sediado na Base Aérea de Santa Maria (RS) e ainda o é, hoje, com a denominação de 5º/8º Grupo de Aviação.

Naquela época, o Esquadrão era equipado com aeronaves T-25 Universal, armadas; L-42 Regentelo; e helicópteros UH-1D Iroquois, estes equipados com seis metralhadoras .30, sendo quatro frontais, operadas pelo piloto, e duas laterais, operadas, respectivamente, pelo mecânico e pelo artilheiro e, ainda, dois lançadores de foguetes 70mm. Todo o treinamento e a doutrina do Esquadrão eram voltados

para operações de combate à guerrilha.

Mantínhamos um rigoroso programa de manutenção operacional realizado em módulos, em que, mensalmente, cada piloto executava todas as manobras básicas da aeronave que voava. Assim, no UH-1D, o piloto fazia uma missão no tráfego e quadrado, uma missão de área restrita, uma missão de auto-rotação real, uma missão de embarque e desembarque e uma missão de transporte de carga externa. Com isso, todos sempre estávamos operacionalmente capazes. Essa metodologia havia sido “importada” do Progra-



ma de Treinamento do 1º/4º GAv, quando, no final de 1975, o Capitão-Aviador Paulo Farias de **Castro** e eu, na época Operações do Esquadrão, havíamos feito o Curso de Ataque nas aeronaves AT-26 Xavante daquela Unidade Escola. No ano de 1976, o 5º EMRA operou essas aeronaves em substituição aos heróicos e lendários AT-6 Texan.

Nesse mês de junho, o Príncipe do Japão, hoje Imperador **Akihito**, fazia uma visita ao Brasil em comemoração aos 70 anos da imigração japonesa.

Na tarde do dia 16 de junho de 1978, o Comandante da Base Aérea de Santa Maria (BASM), Coronel-Aviador Luiz Guilherme **Gaelzer**, chamou-me e comunicou-me ter recebido ordem do Comandante do V Comando Aéreo Regional (V COMAR) para que um helicóptero UH-1D armado estivesse, na manhã seguinte, em Foz do Iguaçu, onde o comandante da aeronave receberia instruções do general encarregado da segurança do Príncipe na região. Era o comandante da Guarnição de Cascavel (PR).

Apesar da alta probabilidade de ocorrer nevoeiro, a ordem foi de decolar às quatro horas da manhã.

Pouco antes das três horas, estávamos, o Capitão-Aviador Paulo **Vieira Rocha** e eu, na portaria do Edifício Santos-Dumont, aguardando a “*kombi*” do Esquadrão. Três horas, três e quinze, três e meia, e nada. A condução só chegou às três e cinquenta com o motorista apavorado.

— Desculpe Major, eu não acordei.

Fomos para a Base após apanhar os dois sargentos que compunham a tripulação: 1S Q AR Ivan **Apolo** da Silveira e 3S Q AV Rogério César **Prokopp**. Durante o deslocamento, realizamos o brifim e cancelamos o café da manhã que havíamos solicitado.

Chegamos à Base, preparamos o helicóptero, fizemos a inspeção

externa minuciosa e o plano de vôo com o cuidado de especificar “*missão militar*”, no campo destinado a observações. Guarneçemos e demos a partida.

O aeródromo estava fechado para operações por instrumentos devido à ocorrência de nevoeiro obscurecido. Iríamos assim mesmo, pois a declaração de “*missão militar*” permitia nossa decolagem naquelas condições. Cheques completados, autorização da torre, início do táxi, seguindo religiosamente a linha amarela balizadora, pois de minha posição de comando era impossível ver o helicóptero estacionado ao lado.

A decolagem foi feita do centro da pista, sobre a linha branca. Com todo cuidado até atingir a velocidade translacional e, a partir daí, vôo por instrumentos na sua mais pura expressão. Executamos a subida inversa até à altitude de 2.000 pés e, após, subida em rota. Nivelamos a 4.500 pés, agora voando, no topo, sobre uma imensa camada de estratos. Faltava um pouco para as cinco horas da madrugada. Após nivelar, ainda tensos, comentamos os acontecimentos da manhã, o atraso da condução, com o consequente recolhimento do motorista ao xadrez, e o comentário do Sargento Apolo, que estava cismado pelo fato de seu biorritmo, modismo da época, retirado no dia anterior, estar com todas as linhas cruzando-se no ponto mais baixo da tabela, indicando má sorte à vista. Dávamos tratos à bola imaginando que tipo de missão nós cumpriríamos em Foz do Iguaçu.

Mantínhamos o rumo magnético 008º. Nossa rota tangenciava a fronteira com a Argentina até encontrar o Rio Iguaçu, quando aproariamos nosso destino sem entrar em território argentino.

Após perdermos o sinal do NDB Santa Maria, nossa navegação baseava-

se somente na bússola do helicóptero.

Cada um pilotava cerca de 20 minutos, conforme doutrina do Esquadrão para evitar o cansaço e a desorientação espacial.

Já estávamos voando há mais de uma hora quando conseguimos sintonizar uma estação rádio “*broadcasting*”. Era a rádio de São Miguel do Oeste, cidade localizada no extremo oeste do estado de Santa Catarina. Quando a agulha do RMI apontou para a estação, tivemos uma surpresa desagradável. Deveria apontar para a proa, porém indicava quase o través direito, ou seja, devido ao vento desconhecido, estávamos sobrevoando território argentino com um helicóptero militar armado e municiado. Imediatamente, fizemos curva à direita aprofundando a cidade.

Voando em direção ao Brasil, agora com um auxílio externo, começamos a nos sentir um pouco mais relaxados. Lembro-me, eram 6h 25min. Na altitude em que estávamos já dava para identificar, no horizonte, alguma claridade. Faltava, ainda, cerca de uma hora para o nascer do sol oficial.

Aconteceram, então, duas coisas quase que simultaneamente. Deixamos de voar sobre a camada de nuvens, podendo ver algumas sombras no solo. E o helicóptero deu um tranco e uma guinada para a esquerda, o alarme de fogo acendeu, as luzes do painel de alarme foram acendendo uma a uma e eu comande o coletivo para baixo, entrando em auto-rotação, ao mesmo tempo em que o aviso de baixa rotação do rotor começava a “*miar*”. Olhando para baixo vi um risco mais claro e falei para a tripulação no interfone:

— Pousaremos naquele rio.

Sabia estarmos sobre região montanhosa, e um rio, pelo menos, é plano.

Não sei quantos segundos durou a queda. Em auto-rotação, a razão de descida do UH-1D é de cerca de 2.500 pés por minuto. Estávamos a 2.000

Helicóptero UH-1D 8537

Tripulação:

Comandante:

Major-Aviador Bambini

1º Piloto:

Capitão-Aviador Vieira Rocha

Mecânico:

3S Q Av Prokopp

Artilheiro:

1S Q AR Apolo



pés de altura. Acelerei o helicóptero e vi que chegaríamos ao rio. Reduzi para a velocidade recomendada de 65kt (nós). O Capitão Vieira Rocha, a cada momento, indicava pelo interfone a situação real, velocidade e altura. Com o solo aproximando-se, tivemos uma imensa surpresa. O que eu imaginara ser um rio era, na verdade, uma estrada morro acima. Seguimos o aclave, íngreme, da estrada, trabalhando com o cíclico e o coletivo. Não fizemos o “flare”. Optei pelo pouso corrido. Após o toque, usei o coletivo para frear e o fiz com máxima intensidade, pois não podia adivinhar o que tinha pela frente. O helicóptero parou. À direita, o rotor principal estava a menos de meio metro de um barranco e, à esquerda, havia um declive, quase na vertical, de cerca de cinquenta metros, terminando, efetivamente, em um riacho. Descemos rapidamente com medo do fogo, mas esse se apagara na descida. O mecânico, Sargento Prokopp, constatou que o motor gripara. Sabemos, mais tarde, que um rolamento se desmanchou e a turbina havia girado excentricamente, daí resultando atrito e fogo.

No momento em que a emoção to-

mava conta de nós e as pernas começavam a tremer, no alto da colina apareceu um caminhãozinho, do qual desceu um homem tomando chimarrão. Disse estar procurando o cometa que vira caindo com um rastro enorme de fogo. Nós éramos o “cometa”. Tomei, também, um chimarrão e recobrei a calma. Lembrei do biorritmo do Sargento Apolo e brinquei com ele, dizendo que se o dele estava ruim, o meu deveria estar com todas as linhas cruzando-se na parte superior, indicando muita sorte.

É importante registrar que, na semana anterior ao acidente, o Capitão Vieira Rocha e eu, juntos, havíamos cumprido o treinamento de auto-rotação dentro do módulo operacional.

O Capitão Vieira Rocha e eu fomos, de carona, até ao quartel da Polícia Militar, na cidade, de onde pudemos ligar para Santa Maria.

Falando com o Coronel Gaelzer, relatei a ocorrência, solicitei que mandassem outro helicóptero para prosseguir na missão e, também, pedi-lhe para mandar tirar o motorista do xadrez, pois se ele tivesse cumprido o horário, dificilmente estaríamos vivos, dada a absoluta escuridão que encontraríamos no momento da pane.

No entorno das dez horas, o Capitão-Aviador Mauro Leandro dos Santos **Rossi** chegou com outro helicóptero, um motor e uma equipe de manutenção. Creio interessante assinalar que não foi possível pousar o helicóptero socorro ao lado do acidentado, pois o desnível do terreno excedia o limite de pouso em terreno inclinado.

Minha tripulação assumiu o helicóptero. Transferimos o armamento e decolamos para Foz do Iguaçu. Chegamos a tempo de cumprir a missão de dar cobertura, com atiradores de elite a bordo, ao trajeto do Príncipe Akihito.

Executamos nossa tarefa, reabastecemos e decolamos para São Miguel do Oeste. Já entardecia.

O Capitão Rossi e sua equipe haviam acabado de trocar o motor de nosso helicóptero.

Trocamos novamente de aeronave e decolamos para Santa Maria. Era noite, e, desta vez, íamos escoltados pelo helicóptero do Capitão Rossi, que voava em nossa ala, um pouco afastado.

Chegamos a Santa Maria depois das vinte horas de uma noite de inverno, após um longuíssimo dia, em que fizemos aquilo que mais sabíamos fazer: **cumprir nossa missão** ■

A LÓGICA

O General-de-Exército Gilberto Barbosa Figueiredo(*), Presidente do Clube Militar, expressou muito bem, no seu artigo, a revolta dos militares que lutaram contra a subversão e que agora constatarem que todo o trabalho, sacrifício e riscos corridos foram em vão. A recente promoção de Lamarca, um traidor do Exército e covarde assassino foi um escárnio ao Exército Brasileiro e às Forças Armadas, que lutaram bravamente contra a subversão comunista que tentou por vários meios e em várias oportunidades se apoderar do poder político e econômico no Brasil do século XX. Muita gente morreu nessa luta e, agora, o que se faz é premiar subversivos.

Entretanto, o que está acontecendo no País é muito mais grave do que um insulto ao Exército Brasileiro e às Forças Armadas. Está em pleno andamento uma mudança paulatina de regime. O que era correto ontem, hoje está errado. O que era errado ontem, hoje é enaltecido. Luiz Carlos Prestes, o maior mentor do comunismo tupiniquim, traidor do Exército e do País, hoje é endeusado. Em 1945, Prestes, após ser anistiado por Getúlio Vargas da prisão a que foi condenado por sua participação na Intentona Comunista de 1935, se candidatou a senador pelo Partido Comunista Brasileiro e foi o senador mais votado na época. O povo brasileiro, desinformado, o elegeu com uma maciça votação. Mais tarde, Prestes foi cassado ao declarar que tomaria partido da Rússia no caso de uma guerra entre aquele país e o Brasil. Na oportunidade, o Presidente Dutra cassou também o Partido Comunista (PC).

Naquela época, o PC já falava em voto para analfabetos, sabendo que somente assim, com o voto de pessoas hu-

mildes, incultas, desinformadas e facilmente manipuláveis, poderia chegar ao poder. Mais tarde, já se falava em Ministério da Defesa. O objetivo era tirar os militares do Primeiro Escalão do Governo, subordinando-os a um civil indicado politicamente, sem o imprescindível preparo técnico, profissional, vocacional e estratégico exigido pela vida castrense.

Mais adiante, providenciou-se a política do desarmamento, cujo objetivo foi desarmar o cidadão de bem, inclusive os militares, com vistas a anular uma possível reação a qualquer regime de força a ser implantado no País. Paralelamente, o desmantelamento e o conseqüente enfraquecimento das Forças Armadas completam o quadro.

Não se tenha dúvida, portanto, de que, se nada for feito no sentido de impedir essa mudança, a próxima Intentona Comunista será vista como *“uma legítima revolta dos militares esclarecidos e patriotas contra a burguesia capitalista dominante e subordinada aos interesses americanos”*. A propósito, já há alguns anos, não é comemorada a derrota da insurreição comunista de 1935 pelas Forças Armadas. Dias houve em que o Presidente da República tradicionalmente comparecia ao evento. Tudo isso denota um abrandamento da resistência democrática aos caminhos espúrios do comunismo internacional. Aceitamos que isso acontecesse, como também aceitamos que não se comemore mais o dia 31 de março. Em 1964, os militares brasileiros, chefiados pelo então Chefe do Estado-Maior do Exército, General Humberto de Alencar Castello Branco, depuseram o Presidente da República em exercício João Goulart, o *“Jango”*, numa cartada decisiva para impedir que o Brasil caísse

em mãos esquerdistas e, conseqüentemente, fosse implantado no País o regime preconizado e adotado na época por Moscou.

Ironicamente, existem hoje escolas, ruas, praças e avenidas com o nome de Luiz Carlos Prestes, tudo dentro da lógica gramscista da tomada progressiva do poder, em que o teórico italiano Antonio Gramsci (1891-1937) pregava a desmoralização, ao longo do tempo, de todas as instituições nacionais. Por conta dessa estratégia, há pouco tempo foi mudado o nome da Escola General Médici e colocado em seu lugar o nome de um adolescente baleado num subúrbio do Rio de Janeiro. Todo o dia acontece algo que desmoraliza os militares, pois estes são ainda a única instituição capaz de impedir uma tomada de poder pelos comunistas, agora travestidos de socialistas ou socialista-morenos, conforme gosta de afirmar o Presidente venezuelano Hugo Chávez, fiel aliado do ditador cubano Fidel Castro. Não nos surpreendamos, pois, se amanhã nos depararmos com uma estátua de Carlos Lamarca erigida em um logradouro do Rio de Janeiro.

A população brasileira, por sua vez, vem se acostumando com a falta de autoridade, de honestidade e ética dos atuais detentores do poder. *“Nunca, na História deste País”*, se viu ou se ouviu falar em tanta corrupção tão próxima aos primeiros escalões do Governo. A população já está se acostumando com a total insegurança a que é submetida diuturnamente, e com a também total impunidade de quem pratica crimes escudados nas suas posições políticas e em seus cargos públicos. E o que é pior: acomodando-se também com a idéia de que não há nada que se possa fazer no sentido de morali-

A photograph of a person's legs from the knees down, wearing a bright yellow jumpsuit. Metal handcuffs are attached to the ankles and hang down. The background is a plain, light-colored surface.

GRAMSCISTA da TOMADA PROGRESSIVA do PODER

zar o País, suas autoridades e suas instituições. Acredito que até essas ações espetaculares de prisões feitas pela Polícia Federal se prestam ao esquema de desmoralização dos poderes constituídos, pois os presos logo em seguida são soltos por força de liminares ou por decisões dos Tribunais Superiores. Assim, quando os presos são soltos pela Justiça, o brasileiro percebe que tudo não passou de uma encenação emoldurada pela pirotecnia policial, ou de uma apologia ao crime e à impunidade – nada de concreto vai acontecer aos criminosos.

Dessa forma, quando a desmoralização total dos poderes constituídos provocarem a ingovernabilidade do País, a situação estará pronta para uma mudança de poder – a substituição da antiga ordem democrata pela nova ordem socialista-morena. Ai, então, veremos como e quanto o saudoso presidente Figueiredo estava certo ao dizer: *“Dia virá em que se terá saudade dos tempos da Ditadura Militar no Brasil”* ■

(*) O General-de-Exército Gilberto Barbosa Figueiredo foi Chefe do Departamento de Ensino e Pesquisa, órgão responsável pela condução da Política Cultural da Força Terrestre, que vem contribuindo de maneira eficaz na projeção da cultura militar no cenário nacional e internacional, atualmente na reserva, é Presidente do Clube Militar.

Artur Zmijewski
Repetition
2005



Fim da ciência?

Severo Hryniewicz
Professor de Filosofia da Faculdade João Paulo II
severo@fgv.br

Emily Jacir
Return
150 x 150 cm
2003

Em meio às discussões sobre o novo paradigma, disseminam-se muitas profecias anunciando a agonia de alguma coisa: Steven Weinberg anunciou o fim da Física de partículas (sonhos de uma teoria final); Francis Fukuyama, o fim da História e, recentemente, John Horgan, no livro *"The End of Science"*, prenuncia o iminente fim de toda ciência.

Diante da profecia de Horgan, muitos pensadores, particularmente os cientistas, reagiram afirmando tratar-se de mais uma encenação capaz de provocar grande estardalhaço graças a uma imprensa ansiosa por teorias deste tipo. Basta, por exemplo, lembrar a fama instantânea adquirida por Fukuyama.

Dentre os autores que reagiram a Horgan está John Casti, matemático, Diretor do Centro de Pesquisas do *Santa Fé Institute* e Professor Titular da Universidade de Viena.

Segundo Casti, a ciência não é um substantivo ou um adjetivo segundo o qual se possa rotular definitivamente uma determinada área e negar este rótulo a outra, como a religião ou a arte. A ciência deve ser vista, sobretudo, como um verbo, ou seja, uma permanente busca. O que a distingue das demais áreas é o fato de que ela pressupõe o uso de regras próprias. Uma regra científica possui certas características: clareza, isenção, neutralidade e abertura ao público. Além disso, na procura de respostas para as perguntas sobre o mundo, o cientista deve fazer emprego do método científico.

Para que a tese de Horgan tenha fundamento, deveríamos con-

siderar como válida uma das duas seguintes hipóteses: não há mais perguntas interessantes a se fazer sobre o mundo; não há como estabelecer regras científicas aptas a resolver questões que estimulem a nossa curiosidade.

Segundo Casti, nenhuma das duas hipóteses faz sentido e nenhuma delas pode ser levada a sério. Argumentando a favor da insuficiência da primeira hipótese, na obra *"Paradigmas Perdidos"* (Editora Rocco), Casti relaciona seis problemas a desafiar a ciência hoje e que, como consequência, mantêm aceso o interesse não só dos cientistas, mas de toda a sociedade. São eles:

- Como surgiu a vida na Terra?
- Os padrões sociais do comportamento humano são determinados pelos genes?
- Como os seres humanos adquirem a linguagem?
- É possível construir um computador capaz de pensar como o ser humano?
- Há formas inteligentes de vida extraterrestre na Via Láctea?
- Há uma realidade objetiva independente da observação humana?

Em relação a cada uma destas questões, Casti apresenta um longo elenco de cientistas espalhados pelo mundo, os quais se ocupam em solucioná-las.

Quanto à segunda hipótese, Casti fala da permanente reformulação e adaptação dos métodos científicos aos detalhes que envolvem a busca da solução dos problemas atualmente investigados. Cita, por exemplo, o trabalho desenvolvido pelo *Santa Fé Institute*

no sentido de adaptar os computadores, tornando-os capazes de se constituírem em laboratórios aptos a realizar um número tão grande de experimentos, os quais seriam quase inviáveis, além de extremamente caros, no mundo real. Segundo Casti, este é um belo exemplo de como os métodos científicos não estão obsoletos ou passivos diante das novas dificuldades que surgem na pesquisa científica. Tal como o microscópio e o telescópio possibilitaram, no seu tempo, um verdadeiro *"boom"* de descobertas científicas, a utilização adequada do computador também possibilitará a geração de ampla gama de novas questões ainda por responder. Estas novas questões serão a base para a criação de sistemas complexos.

Em relação àqueles que são pregoeiros as *Cassandras* do fim de alguma coisa, Casti cita um caso famoso de descrédito quanto a descobertas científicas: Lord Kelvin, Presidente da *Royal Society* e um dos mais famosos físicos do século passado, quando do anúncio da descoberta do raio-X, proclamou, ruidosamente: *"O raio-X vai revelar-se uma fraude"* e, numa outra ocasião, afirmou: *"Posso garantir que mecanismos mais-pesados-que-o-ar não podem voar. É absolutamente impossível"*. As duas afirmações parecem ridículas hoje. Por fim, Casti cita a famosa afirmação do escritor de ficção científica Arthur A. Clarke, conhecida como a Primeira Lei de Clarke: *"Quando um cientista eminente, porém idoso, declara que uma determinada coisa é possível, ele provavelmente está certo. Quando ele declara que algo é impossível, ele provavelmente está errado"* ■

Uma Força Aérea de ponta requer MEDICINA AEROESPACIAL do mesmo nível

Maj Brig Méd
Dr. Ricardo Luiz de G. Germano

O Brasil, em termos de Aviação, tem uma História rica, bem sedimentada e respeitada em todo o mundo. Podemos citar: Santos-Dumont, a Campanha da Força Aérea Brasileira (FAB) na Segunda Guerra Mundial e a Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER), entre outros destaques.

Considerando-se os dias atuais, temos o seguinte quadro:

– Aviação Civil: Apesar das “trapalhadas” realizadas pelo Executivo (tentando negociar com amotinados) e por seus “companheiros” que aparelhavam a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO) – festival de incom-

petência – as feridas deixadas (felizmente houve mudanças) não causaram tanto prejuízo no conceito que temos na *International Civil Aviation Organization* (ICAO) e na *International Air Transport Association* (IATA) respectivamente, pois o saldo histórico é bastante positivo. Nossas autoridades de Aviação Civil sempre tiveram participações importantes junto às reuniões e decisões dessas organizações;

– Aviação Militar: Embora tenhamos um passado de participação efetiva e eficiente durante a Segunda Guerra Mundial, quando comparecemos a reuniões internacionais sobre Medicina Militar somos olhados como meros coadjuvantes bem periféricos, apesar do esforço e da cri-



atividade do efetivo do (Centro de Medicina Aeroespacial (CEMAL), do Instituto de Fisiologia Aeroespacial (IFISAL) e de nossos médicos junto aos esquadrões.

Aviões de caça e helicópteros sofisticados requerem simuladores no mesmo nível, para que tenhamos a seleção e o treinamento ideal de suas tripulações. Só assim perderemos o mínimo de aeronaves e tripulações. Nosso IFISAL carece de simuladores de intensificação da gravidade e de desorientação espacial.

A FAB, em 1988, adquiriu uma centrífuga humana (simulador de G) considerada de ponta para a época. Foi armazenada no Depósito de Aeronáutica do Rio de Janeiro (DARJ), não tendo sido instalada. Por solicitação do IFISAL, na gestão 1999-2003 da Diretoria de Saúde da Aeronáutica (DIRSA), foi criado um grupo de trabalho, devidamente autorizado pelo Comando-Geral do Pessoal (COMGEP), com vistas à viabilidade de funcionamento, atualização e instalação dessa centrífuga humana. O resultado desse trabalho mostrou que os três itens eram possíveis com um custo/benefício favorável. Tal estudo foi encaminhado ao COMGEP, que por sua vez encaminhou-o ao Estado-Maior da Aeronáutica. Acompanhou esse estudo sobre a centrífuga humana, uma solicitação de aquisição de um simulador de desorientação espacial para preencher a carência acima referida.

Análise do Investimento

O investimento a ser analisado seria a recuperação, atualização e instalação da centrífuga humana, além da aquisição de um simulador de desorientação espacial. Seremos pragmáticos e objetivos nesta análise, considerando diretamente as vantagens e desvantagens.

a) Vantagens

- Melhor seleção e treinamento de tripulantes

Muitos centros de formação de pilotos, em países desenvolvidos, incluem testes em simuladores como critério de admissão. Deste modo, economizam, preenchem melhor seus objetivos e criam menos problemas psicossociais (menor número de cortes durante o curso);

- Menor perda de aeronaves e de recursos humanos

Raramente o tripulante tem oportunidade de transmitir experiência adquirida em um acidente, haja vista que na imensa maioria das vezes ele não sobrevive. No simulador, ele aprenderá, sobreviverá e não haverá perda da aeronave e de outros tripulantes;

- Liderança

Conquistaremos maior respeito e admiração pelas demais Forças Aéreas, principalmente no continente sul-americano, aumentando ainda nossa influência sobre os países africanos de língua portuguesa. Certamente os

oficiais sul-americanos e os daqueles países africanos viriam treinar no Brasil;

- Elevação do nível de respeito em reuniões internacionais

Com a elevação do nível de conhecimento de nossos fisiologistas e tripulantes, teríamos mais a oferecer nas reuniões internacionais quanto à troca de informações. Sendo assim, passaríamos de coadjuvantes a protagonistas;

- Quebra de paradigmas burocráticos

Muitas vezes, apenas o teste no simulador decidirá se um piloto de caça pode ou não manter atividade aérea. Na ausência do simulador, por segurança e, na dúvida, opta-se pelo corte. Deste modo, perdemos desnecessariamente efetivo e experiência a ser transmitida. Como exemplo, temos a liberação de pilotos de caça da *United States Air Force* (USAF) para o voo, somente após teste na centrífuga humana, por terem sido submetidos à implantação de lente intra-ocular;

- Evolução da performance

Ocasionalmente, um caçador mais criativo descobre e descreve uma manobra que poderá ser autorizada para todos os demais, sem riscos, após devidamente testada no simulador;

- Maior faturamento

Este recurso propiciará um maior faturamento que poderá ser tanto político (troca com outras Forças Aéreas), como financeiro (simplesmente o pagamento do serviço prestado).

b) Desvantagens

- Preço do empreendimento

O empreendimento tem um custo inicial de implantação e outro de manutenção que é contínuo;

- Reação à mudança

Este tipo de reação sempre existe historicamente.

Conclusão

Confrontando as vantagens com as desvantagens, podemos dizer que o custo inicial já será pago com o primeiro binômio (aeronave + tripulação) que deixar de se perder desnecessariamente.

Com relação à manutenção, além de outros binômios que serão economizados, teremos o faturamento e o aprendizado de nossos efetivos com manutenção, contribuindo para pagá-la. Este raciocínio serve também para a análise do simulador de desorientação espacial. Sendo assim, o custo/benefício, a nosso ver, é favorável.

Espero que este artigo sirva de “*brain storm*” para outros grupos de trabalho sobre o assunto.

Cabe, aos caçadores e fisiologistas em atividade, a motivação de nossas autoridades para tal ■

BREVE HISTÓRICO da DEVOÇÃO

Aloísio Quadros
Pesquisador e Historiador
claudiaquadros@globo.com



A casa de Santa de Loreto (na Itália) sempre foi objeto de estudo de historiadores católicos. Pesquisas recentes revelaram fatos inéditos quanto à sua historiografia, esclarecendo que a casa que abrigou **Maria** e sua pequena família, na Galiléia (cidade de Nazaré), compunha-se de uma gruta encravada na rocha e uma casa (residência) de granito situada em frente à gruta.

Consta por tradição verbal que, em 1291, a dona da casa de pedras foi removida do lugar onde estava, foi transportada por anjos celestiais e fixada no lugarejo italiano conhecido como **Loreto** (ao lado do Mar Adriático), no dia 10 de dezembro do ano de 1294. Entre as duas datas citadas, a casa ficou temporariamente assentada na localidade de Hiria, aguardando seu translado definitivo para **Loreto**.

Em 1926, iniciou-se uma escavação arqueológica sob a Santa Casa de **Loreto**, concluindo-se os estudos poucos anos depois, com o reconhecimento científico de que as pedras da Casa ali encontradas tinham as mesmas características das rochas naturais de Nazaré. Pesquisas do ano de 1924, reexaminadas no século XX, revelaram que aquelas pedras não tinham nada em comum com as rochas italianas da região. Havia, nos arquivos do Vaticano, documentos que historiavam outra versão, segundo a qual, no século XII, a Família De Angelis (anjos, em italiano) se apoderou das pedras da Santa Casa, preocupada com a guerra travada entre muçulmanos, e as remeteu para a Itália, pensando em lá erigir uma capela com devoção à **Maria**, Mãe de **Jesus Cristo**. Vários outros objetos estudados cientificamente, inclusive palavras grafadas nas rochas, moedas da épo-

A... NOSSA SENHORA de LORETO

ca e outros diminutos objetos, tudo conduziu à afirmativa de que aquelas pedras eram efetivamente naturais da Galiléia e não apenas semelhantes.

A adoção oficial pelo Vaticano é a popular versão de que os pedaços de rocha foram transportados via aérea (de um ao outro continente), como é evidente neste contexto. Aqui no Brasil, a Matriz de Irajá, situada na extensa Baixada de Jacarepaguá, mal atendia à Paróquia de Nossa Senhora da Apresentação, em virtude da grande distância que as separava, o que levou seus dirigentes a erguer uma nova paróquia, e que resultou, em 1661, no surgimento da Freguesia de **Nossa Senhora de Loreto**, cuja capela foi erigida no ano de 1664. Pouco tempo durou o novo templo, ruindo em consequência da precariedade da sua construção. Os habitantes locais, animados pela fé religiosa de que eram possuídos, organizaram-se, amealharam recursos monetários e reergueram uma nova capela, no mesmo lugar da anterior, no alto de uma colina situada na Freguesia (Jacarepaguá), no Rio de Janeiro).

Na Itália, **Nossa Senhora de Loreto** foi proclamada Padroeira dos Aeronautas pelo Papa Bento XV (1920), no dia 10 de dezembro, como o dia histórico da devoção.

Na nossa terra, onde se cultiva a devoção à **Santa Mãe de Deus**, o templo foi elevado à categoria de **Santuário Perpétuo**, a 17 de outubro de 1970 e contemplado com a designação oficial canônica de **Santuário Nacional de Nossa Senhora de Loreto**, com anuência de Sua Santidade o Papa PAULO VI, confirmando o Decreto do Cardeal-Arcebispo do Rio de Janeiro, Dom Jayme de Barros Câmara, com o objetivo de atender à desassomburada solicitação (10 de agosto de 1970) do Marechal-do-Ar **Márcio de Souza e Mello**, à época Ministro da Aeronáutica do Brasil.

A maioria das ocorrências ora citadas foi extraída de *“O Rosário Meditado”*, de autoria do Padre Peyton (norte-americano), obra editada pelo Centro de Relações Públicas do Ministério da Aeronáutica, entre tantas outras fontes.

Agora, este ano, com a anuência e decisiva participação do III COMAR, sob o comando do Major-Brigadeiro-do-Ar **Ailton dos Santos Pohlmann**, será celebrada missa votiva homenageando a Padroeira dos Aeronautas e em intenção de todos aqueles que faleceram tripulando aeronaves. O ato religioso será oficiado pelo Coronel-Capelão da Aeronáutica Milton Campos, no dia 10 de dezembro próximo, às 11 horas, no próprio Santuário ■



Homenagem a Aloísio Quadros

No último dia 4 de janeiro de 2008, despediu-se de nós um ser humano dotado de um caráter inquebrantável, que, durante seu caminhar, colaborou com o setor aeronáutico.

Consagrado historiador e pesquisador, tornou-se obstinado informante a respeito da Cultura e da História Aeronáutica, movido, talvez, pelo “hobby” que escolheu na sua juventude, a de pára-quedista.

Sua vida foi pautada, não somente por constituir-se numa pessoa dotada de brilhante caráter, ótimo chefe de família, trabalhador, mas, também, por seu espírito brincalhão e, por essa razão, foi querido por todos, com seu temperamento cativante.

Colaborou, com excelentes artigos, na “Revista Aeronáutica”, incluindo o seu último artigo, sobre Nossa Senhora do Loreto, Padroeira dos Aviadores, que publicamos na presente edição de nº 264.

O Clube de Aeronáutica externa sua eterna gratidão ao Companheiro Aloísio Quadros.

