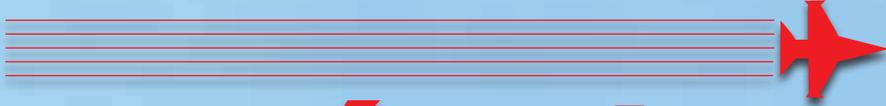


Revista 
Aeronáutica

2009

Número 268



Clube de Aeronáutica

Grandes momentos devem ser comemorados em alto estilo e requinte. Possuímos salões climatizados, estacionamento com manobrista, localização privilegiada e toda infraestrutura para seu evento.



VENHA NOS CONHECER

Tels.: 2215-2681

7820-4506 (ID: 8*5401)

saborfesta@terra.com.br

Presidente

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

1º Vice-Presidente

Brig Int Hélio Gonçalves

2º Vice-Presidente

Brig Ar Guilherme Sarmiento Sperry

3º Vice-Presidente

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Assessor Especial da Presidência

Maj Brig Ar Márcio Callafange

DEPARTAMENTOS

Cultural

Cel Av Araken Hipólito da Costa

Administrativo

Cel Av Nylson de Queiroz Gardel

Financeiro

Cel Int Júlio Sérgio Kistemarcher do Nascimento

Patrimonial

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Aerodesportivo

Cel Av José de Faria Pereira Sobrinho

Desportivo

Ten Cel Av Antonio Vianna Jordão

Beneficente

Cel Av Nylson de Queiroz Gardel

Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Social

Brig Ar Guilherme Sarmiento Sperry

Sede da Barra da Tijuca

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira

Adjunto da Administração

Cel Av Ronald Hílio de Lemos Pinheiro

Sede Lacustre

1º Ten QOE Sebastião José Ferreira

Secretaria Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

CHICAER

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

Expediente

mar./jun.

2009



www.caer.org.br

revista@caer.org.br

Sede Social

Praça Marechal Âncora, 15

CEP 20021-200 - Rio de Janeiro - RJ

• Tel.: (21) 2210-3212

• Fax: (21) 2220-8444

Sede da Barra da Tijuca

Rua Raquel de Queiroz, s/nº

CEP 22793-710 - Rio de Janeiro - RJ

• Tel.: (21) 3325-2681

Sede Lacustre

Estrada da Figueira, nº 1

CEP 28930-000 - Arraial do Cabo - RJ

• Tel.: (22) 2662-1510

• Fax: (22) 2662-1049

Expediente do CAER

Dias: 3ª a 6ª feira

Horário: 9h às 12h e 13h às 17h

Presidente do Conselho Deliberativo

Ten Brig Ar João Felipe Sampaio de Lacerda Júnior

Presidente do Conselho Fiscal

Maj Brig Ar Marcus Vinícius Pinto Costa

REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipólito da Costa

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

Dirce Brízida

Secretária de Redação

Luciene Ribeiro

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

MINAS APLAUDE SEUS GRANDES FEITOS



Aviador Militar
DOORGAL BORGES
(1905-2001) Fundador e primeiro comandante do Aeroporto da Pampulha-BH

HOMENAGEM AOS **75** ANOS DO
AEROPORTO DA PAMPULHA

Índice

- 6 Editorial
Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista
- 8 Notas importantes do CAER
A Redação
- 10 Departamento Cultural – Grupo de Estudos do Clube de Aeronáutica visita a UNIFA
Paulo Raimundo Pereira Santos
Jornalista
- 12 Departamento Cultural – Grupo de Estudos do CAER visita a BASC
Paulo Raimundo Pereira Santos
Jornalista
- 14 Lapsos de soberania – As crateras do conflito II parte
Luiz Cesar Faro
Jornalista
- 18 Globalização perversa
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av
- 20 O Presidente Obama e a realidade
Marcos Coimbra
Membro do Conselho Diretor do CEBRES
- 22 Quem tem medo da filosofia brasileira?
Ricardo Vélez Rodriguez
Filósofo
- 24 Reforma pornográfica
Luís Mauro Ferreira Gomes
Cel Av
- 26 A ESG e o Instituto Nacional de Defesa: interoperabilidade, descontinuidade e necessidade de transformação
Afonso Farias de Sousa Júnior
Cel Int
- 30 Ode ao P-47 “Thunderbolt”
Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes
- 32 Os ônus da Segunda Grande Guerra Mundial
Pesquisa Cap Paiva
- 33 A entrevista sonhada
Olavo Nogueira Dell’Isola
Cel Av
- 36 A muleta – Instantâneos da Caça
Duardo D’Avila Duprat
Cel Av
- 38 Ética nas empresas
Severo Hryniewicz
Professor de Filosofia da Faculdade João Paulo II
- 40 A água, o planeta e você
Jesse Ribeiro da Silva
Ten Cel (CD)
- 42 Tabagismo – Desafio difícil de ser vencido, porém possível
Maj Brig Méd Ricardo L. de G. Germano
- 44 Música mental e compositores surdos
Roberto M. Neves-Pinto
Ten Cel Méd
- 46 Estórias ligadas à Biruta
Joaquim Dário d’Oliveira
Cel Av
- 48 Museu Aeroespacial Amaero
Brig Ar Marcio Bhering Cardoso
- 49 Auditoria da OACI no Brasil: resultados e reconhecimento
Ten Brig Ar Juniti Saito
- 50 Tributo às vítimas do Movimento de 31 de Março de 1964
Clubes Naval, Militar e Aeronáutica



EXPRESSCRED Refinancie seu contrato!
Você quitou o anterior e ainda sobra dinheiro.

EMPRÉSTIMO CONSIGNADO COM SEGURANÇA, SÓ NA EXPRESSCRED!
Assessoria financeira especializada
Aeronáutica . Marinha . Exército
Servidores:
Estaduais . Municipais . Federais . Prefeitura . INSS

EXPRESS CRED, a melhor estratégia para sua vida

AERONÁUTICA	
EMPRÉSTIMOS 60X	
R\$5.000,00	R\$169,15
R\$10.000,00	R\$338,30
R\$20.000,00	R\$676,60
R\$30.000,00	R\$1.014,90
R\$40.000,00	R\$1.353,20
R\$50.000,00	R\$1.691,50

SEM CONSULTA SPC E SERASA

AS MELHORES SOLUÇÕES EM CRÉDITO
SIMPLES E ÁGIL PARA VOCÊ

Aqui você pode confiar!
Sem taxas extras nem pecúlios | Liberação rápida
Atendimento em domicílio | Desconto fixo e mensal em folha

TELEVENDAS: 4062.0045
COPACABANA: AV. COPACABANA, 1018 SL 505 ☎ 2227-5003
CENTRO: R. DA ASSEMBLÉIA, 10 SL 924 ☎ 2221-6773
WWW.EXPRESSCRED.NET

CAIXA AQUÍ **BMG** **BV** **BANCO BMC**

Correspondente Autorizado conforme resolução do Banco Central do Brasil Resolução 3.116

EDITORIAL



Nossa Revista surge um pouco diferente, em atendimento às sugestões de alguns associados que, para minha satisfação, nos frequentam e sempre se disponibilizam a ajudar-nos com construtivas críticas e invariáveis boas sugestões. A Revista está mais ilustrada com as fotografias das turmas que periodicamente aqui se reúnem, e está mais alegre com os “causos” em que nos envolvemos numa vida tão diferente como a que vivemos a serviço da Força Aérea Brasileira. Reparem que as últimas páginas são dedicadas ao relato de gostosas experiências vividas, talvez “proibidas” de serem reveladas à época. Foi-se a época em que podíamos dar maus exemplos. Quero convidá-los, a todos, associados civis e militares, quem não haverá de ter uma boa “estória” a contar?

Este é o segundo número que sai com o patrocínio forte da AMIL. Com essa empresa estamos ultimando um plano de saúde para os nossos funcionários, que, certamente, livrará muitos das agruras do sofrível atendimento no SUS.

Desta vez, publicamos a segunda parte do artigo do jornalista Luiz Cesar Faro intitulado “Lapsos de Soberania: As Crateras do Conflito”. Depois de analisar a Amazônia sob o aspecto da população indígena, dos garimpeiros e dos demais habitantes, o jornalista aborda o “tosquiamento” da imensa floresta e a sua ocupação ilegal.

Manuel Cambeses Júnior, novo Conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, faz nova aproximação para o problema da Globalização, enfocando o número crescente de “desadaptados” ao seu ritmo evolutivo no que chama de perverso processo.

O Professor Marcos Coimbra coloca dúvida sobre a possibilidade de o Presidente Obama poder cumprir suas promessas dentro do quadro mundial que chama de “caótico”.

O filósofo Ricardo Vélez Rodrigues denuncia a retaliação dos burocratas contra quem se disponha a estudar Filosofia brasileira, ressaltando a ampla programação de estudos humanísticos e de resgate do estudo do pensamento nacional desenvolvido pelo nosso Departamento Cultural, com a colaboração da Academia Brasileira de Filosofia.

O Cel Afonso Farias de Souza Júnior aborda o problema da ESG e a criação do INAD (Instituto Nacional de Defesa), caracterizando a tradicional Escola como solução para unir e integrar as Forças Armadas Nacionais.

Nosso assíduo colaborador Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes, uma vez mais “apostolando” pela Aviação de Caça, faz sua homenagem ao formidável P-47, no qual me orgulho de ter voado 72 horas e 20 minutos no meu estágio de caça. Que máquina!

Numa feliz síntese, o Cap Paiva, integrante do 1GpAvCa na Campanha da Itália, revela números da Segunda Guerra Mundial, absolutamente fantásticos, lembrando os ônus desse conflito.

Os leitores vão encontrar, ainda, uma “entrevista sonhada” pelo Cel Av Olavo Nogueira Dell’Isola à “Revista Aeronáutica” logo depois que deixou o serviço ativo. Resolvemos publicá-la, tantos anos depois, primeiro para exteriorizar nosso sentimento por tantos companheiros que possuíam os melhores atributos para os postos superiores da administração, mas não os atingiram, em virtude da cruel pirâmide ascensional que tem na base cerca de 100 aspirantes e, no topo, apenas dois. Julgo-a ainda oportuna de ser publicada para afiançar que o sistema de promoções hoje está próximo da perfeição, ainda que a pirâmide continue a ser cruel. Da mesma forma, próximo da perfeição está o nosso sistema de ensino, base principal da avaliação e do progresso na carreira.

Ética nas empresas é o tema do Severo Hryniewicz, chamando a atenção para a instalação da cultura-ética, ao invés de simplesmente criar um código de ética numa empresa.

O Cel Jesse Ribeiro da Silva coloca inteligentes reflexões a respeito da água no mundo que habitamos e o cuidado que se deve ter para melhorar “a saúde do planeta”.

Os fumantes devem ler com atenção o que escreve o Maj Brig Méd Ricardo Germano a respeito do mal causado pelo tabagismo. O artigo do Cel Méd Roberto M. Neves-Pinto, bem consubstanciado, nos brinda trazendo a arte como tema.

Nas estórias e “causos” contamos com a participação do Cel Joaquim Dário d’Oliveira relatando aventuras relacionadas ao esforço para colocar “birutas” no ar, naquele tempo em que ele teve o privilégio de viver na Aviação de Caça.

Outra estória é contada pelo Cel Eduardo D’Ávila Duprat, em “Instantâneos de Caça”: a Muleta. Também nosso sistema logístico mudou muito, para melhor, felizmente.

Finalmente, o Cel Av Luís Mauro dá sua opinião sobre as recentes mudanças ortográficas introduzidas no Português que escrevemos, sob o pesado título de “Reforma Pornográfica”.

Para encerrar a apresentação deste número, desejo externar minha satisfação pela forma como se saíram o CENIPA e o DECEA na avaliação recentemente efetuada pela ICAO.

A mensagem distribuída pelo Comando da Aeronáutica está, também, incluída neste número. Regozijemo-nos todos com o trabalho desenvolvido pelas gerações que estão na Ativa. Mais do que aperfeiçoar métodos de chefia e liderança que lhes transmitimos, mostram como sobreviver eticamente em meio a tantas demonstrações de menosprezo ao contribuinte que sustenta o poder público ■

NOTAS IMPORTANTES

Foto Jocimar Pequeno



MAIS UMA PLACA NA GALERIA DAS TURMAS

No dia 29 de maio de 2009, no Deck das Turmas, contíguo ao Salão Marechal do Ar Henrique Fleiuss, foi inaugurada a Placa Comemorativa da Turma de Cadetes de 1946, com a presença do nosso Presidente, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista.

COMEMORAÇÃO DOS 80 ANOS

O Presidente do Clube de Aeronáutica (CAER), Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, esteve presente à comemoração do aniversário de oitenta anos do Coronel Aviador Joaquim Dário d'Oliveira, memorável ex-Comandante do Corpo de Alunos da Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR), o qual foi homenageado com um almoço, em 10 de fevereiro, no CAER, pelos seus comandados em Barbacena (BQ), que enaltecem a importância da dedicação do Comandante na formação dos integrantes da Turma.



CONCESSÃO DE DIPLOMA EM HONRA AO MÉRITO

Academia Brasileira de Filosofia outorgou, no dia 28 de abril de 2009, o Diploma de concessão do Título de *Acadêmico Honoris Causa* aos seguintes membros do Clube de Aeronáutica: Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista; Ten Brig Ar Ivan Moacyr da Frota; Cel Av Luís Mauro Ferreira Gomes; e Cel Av Araken Hipólito da Costa.



ALEGRIA NO ARRAIÁ DU RANCHO DA LAGOA NO CAER

Nos dias 13 e 14 de junho de 2009, realizou-se a Festa Junina do Clube na sua Sede Barra, com todos os ingredientes costumeiramente apreciados pelo público brasileiro, criador desta modalidade festiva: barraquinhas com guloseimas regionais; dança da quadrilha; casamento na roça; e muitas brincadeiras alegres e sadias.

Com início às 16 horas, a festança terminou, em ambos os dias, altas horas da madrugada. Tudo com espetacular sucesso! Quem não foi, perdeu!

Apresentação da Quadrilha do Sampaio, 52 anos de folia



Eventos na pauta do CAER

ILUSTRES VISITANTES

Em abril, o Clube recebeu a visita do Maj Brig Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes, Comandante do III COMAR, acompanhado de ilustres autoridades e demais oficiais das duas Forças coirmãs – Marinha e Exército – que vieram almoçar no CAER.

Satisfeito com a grata visita, o Presidente do CAER, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, agradeceu aos participantes daquele conagraçamento realizado no Restaurante da Sede Social.



Foto Gabriel Alves

No dia primeiro de abril, o Presidente do Clube, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista recebeu, para um cordial almoço, na Sede Social, o V Alm Ricardo Antônio da Veiga Cabral, atual Vice-Presidente do Clube Naval, e o Cel Av Sérgio Camisão Filho Pimentel.

Participaram do evento o 1º Vice-Presidente do CAER, Brig Int Hélio Gonçalves, e o Assistente Especial da Presidência, Maj Brig Ar Marcio Callafange.



Foto Jocimar Pequeno

Palestra no CAER

Em 29 de abril realizou-se, na Sala de Convenções, Marechal do Ar Márcio de Souza e Mello, no CAER, a Palestra "Filosofia do Estado de Direito", proferida por Alejandro Peña Esclusa, jornalista, escritor e Presidente das ONG's ("Fuerza Solidária" e "Unoamericana"); por Graça Salgueiro, jornalista; e por João Ricardo Moderno, Presidente da Academia Brasileira de Filosofia.

Representou a Palestra, acima de tudo, um alerta às áreas política, militar e econômica do País.

Enfatizou-se que, sem a devida atenção ao processo já iniciado em quase toda a América Latina, no qual organizações totalitárias das mais diversas origens ideológicas



e unidas entre si, juntamente com guerrilheiros derrotados no passado e, atualmente ascendendo a altos cargos de governo em países latino-americanos, buscarão vingança, disfarçada com a capa de justiça.

Em molde de Manifesto, afirmou-se que o Brasil está diante de grande ameaça à soberania e segurança nacionais, pois esse movimento, de caráter nazifascista, em expansão, que se autodenominou Foro de São Paulo, mantém estreito vínculo com o narcotráfico, o terrorismo e o fundamentalismo islâmico.

OPINIÃO dos leitores

Dentre muitas manifestações recebidas, incluindo cartas, cartões e e-mail, estamos publicando, nesta coluna, algumas opiniões e gentis referências, que se seguem:

Luciano Gilmar Mendes – Secretário-Geral da Presidência, de ordem do Presidente do Supremo Federal, Ministro Gilmar Mendes – Agradecendo o envio da Revista Aeronáutica.

Senador Marco Maciel – Registrando o recebimento de atenciosa carta, com a edição da Revista Aeronáutica, acrescentando que a leu com muito interesse. Cumprimenta pelo conteúdo editorial da Revista e agradece a atenção com que foi distinguido.

Deputado Federal Antônio Magalhães Neto – Apresentando cordiais cumprimentos pelo recebimento da Revista Aeronáutica, agradece o envio de documento (ofício) de encaminhamento e desejando êxito continuado ao Editor, à frente de nossa Associação – CAER.

NOTA DO EDITOR

Agradecemos aos eminentes leitores as manifestações e opiniões externadas, na expectativa de suas futuras e valiosas colaborações.

Grupo de Estudos do Clube de

O Maj Brig Ar Louis Jackson JOSUÁ, Comandante da Universidade da Força Aérea (UNIFA), acompanhado do Brig Ar Lúcio Alves ÂNGELO, Comandante da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) e de oficiais da UNIFA, recepcionou, no dia 26 de março, na Sala da Galeria dos ex-Comandantes, o Grupo de Estudos do Clube de Aeronáutica (CAER), que foi conduzido pelo Ten Brig Ar Carlos de Almeida BAPTISTA, Presidente do CAER. O Cel Av Araken, Diretor Cultural do CAER, apresentou os membros do Grupo de Estudos e explicou as atividades desenvolvidas pelos pesquisadores no campo da Soberania e da Defesa, baseadas na reflexão do Pensamento Nacional, ponto de partida para a elaboração de conteúdos publicados na "Revista Aeronáutica" e matriz de dois seminários realizados desde 2006.

No auditório, o Maj Brig Josuá falou da importância dos comandantes que o antecederam e que contribuíram decisivamente para a formação e consolidação da Força Aérea Brasileira (FAB), cujo berço é o sítio histórico do Campo dos Afonsos. Em seguida, apresentou o funcionamento do Sistema de Ensino da Aeronáutica – Missão, Escolas e Organizações Militares (OM) abrigadas na UNIFA: ECEMAR; EAOAR; CENDOC; CIEAR; IFISAL e MUSAL. O Brigadeiro discorreu também sobre os diversos cursos oferecidos aos oficiais-alunos naquela Universidade, que são preparados a não se limitarem a pensar e a agir segundo opiniões de outros, devendo evitar a repetição pura e simples de idéias alheias, mas a elaborar reflexões próprias a partir dos ensinamentos aprendidos nas atividades da UNIFA e que entre as competências daquela escola está o CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS,

O Cel Av Araken, Diretor do Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica e autor do livro "Equiparação dos Cursos de Oficiais aos do Sistema Nacional de Educação", entrega o Exemplar nº 3 à 1º Ten Solange, na Biblioteca da UNIFA



O Maj Brig Ar Josuá exhibe a maquete da Torre Eiffel com a figura de Santos-Dumont, brinde oferecido pelo Grupo de Estudos. Ao lado, o Dr. Ricardo Moderno, Presidente da Academia Brasileira de Filosofia e Pesquisador do Grupo de Estudos



Diante da Galeria dos ex-Comandantes, o Maj Brig Ar Josuá (à época Cmte. da UNIFA) recepciona os pesquisadores do Grupo de Estudos do Clube de Aeronáutica, em visita à Universidade da Força Aérea

que enfatiza o Pensamento Nacional, ponto de convergência com as atividades do Grupo de Estudos do CAER. Mostrou ainda a atuação da UNIFA no campo da responsabilidade social em parceria com o Instituto Leon Denis, realizando o Programa Forças no Esporte para menores, por intermédio do Núcleo de Aprendizagem (NUCLAP).

O Grupo de Estudos doou para a Biblioteca Central o livro "Equiparação dos Cursos de Oficiais aos do Sistema Nacional de Educação" (Costa, Araken Hipólito; 1997; Exemplar nº 3; Departamento de Ensino da Aeronáutica – DEPENDS), que originou os cursos de Mestrado e Doutorado na UNIFA. Os pesquisadores também passaram pelas instalações da ECEMAR e da EAOAR e, na Praça do Cadete Imortal, os antigos oficiais da FAB lembraram os tempos idos e vividos como cadetes do ar, diante do poema "SI" ("SE", na ortografia atual), de Rudyard Kipling (de seu livro "Rewards and Fairies" – Recompensas e Fadas, 1909), traduzido para o português por Guilherme de Almeida.

Ciceroneados pelo Brig Ar Bhering, Diretor do Museu Aeroespacial (MUSAL) e pelo Suboficial (historiador) Gustavo, os visitantes percorreram as exposições temáticas e os

hangares do Museu, reconhecendo em cada aeronave exposta um pedaço da História da Aviação brasileira, iniciada no Campo dos Afonsos, em 1912, com a criação do Aero-Clube do Brasil, continuando em 1914 com a Escola Brasileira de Aviação, surgindo, em 1919, a Escola de Aviação Militar do Exército Brasileiro, até que, em 1941, foi criada a Escola de Aeronáutica, transformada no ano de 1969 em Academia da Força Aérea (AFA) e transferida, em 1971, para o Campo Fontenelle, em Pirassununga, São Paulo.

Ao final da visita, o Maj Brig Ar Josuá ofereceu um almoço de conagração, agradecendo a visita do Grupo de Estudos e destacando a integração dos companheiros civis e militares da FAB, do Exército e da Marinha que compõem um núcleo de pesquisadores dedicados a pensar o Brasil. Acrescentou que retribuía assim a sua presença no encerramento dos cursos de Humanidades do Departamento Cultural do CAER, no final de 2008. Salientou que os visitantes complementaram naquele dia o conhecimento do Sistema de Ensino da FAB, iniciado pelo Grupo, com uma visita à Academia da Força Aérea, em 2008.

O Ten Brig Ar Baptista, Presidente do Clube de Aeronáutica, agradeceu a recepção

Aeronáutica visita a UNIFA



em nome de todos e declarou estar tranqüilo e orgulhoso, porque a Força Aérea Brasileira está entregue a uma geração de competentes chefes, na atualidade. E retribuiu as gentilezas presenteando o Maj Brig Josuá com uma maquete da figura de Santos-Dumont em cima da Torre Eiffel. Naquela oportunidade, também participaram do almoço os comandantes das Unidades de Ensino da FAB reunidas no campus da UNIFA: Brig Ar Perez, da AFA; Brig Ar Alvany, da EPCAR; Brig Ar Bastos, da EEAR; e Brig Ar Malta, do CIAAR.

Participaram da visita à Universidade da Força Aérea o Ten Brig Ar Baptista, o Prof. Dr. Ricardo Moderno, o Maj Brig Ar Calafange, o Brig Ar Cunha Frota, o Cel Av Araken Hipólito da Costa, o Cel Art Ex Bérgamo, o CMG AvN Messiano, o CMG IM Belém, o CMG Bento, o Cel Av Luis Mauro, o Ten Cel CD Era Jesse, o produtor cultural Fernando Bicudo, os jornalistas João Victorino, Paulo Raimundo Pereira Santos e a equipe da "Revista Aeronáutica": Luciene, Rosana e Ludgerio ■

Paulo Raimundo Pereira Santos
Jornalista - Membro do Grupo de Estudos



O GE diante do poema "SI..." ("SE"... na ortografia atual) de Rudyard Kipling (tradução de Guilherme de Almeida) na antiga Escola de Aeronáutica. Fardados, o Maj Brig Ar Josuá (à época Cmte. da UNIFA) e o Brig Ar Ângelo (Cmte. da ECEMAR)

Brig Ar Bhering (Diretor do MUSAL); Eng. Siqueira (GE); Ten Brig Ar Baptista (Pres. do CAER); Brig Ar Cunha Frota (GE) e o Maj Brig Ar Josuá (à época Cmte. da UNIFA), no MUSEU AEROESPACIAL

Oficiais-generais, demais oficiais e civis, confraternizam-se durante o almoço oferecido pelo Maj Brig Josuá ao Ten Brig Baptista e aos Pesquisadores do Grupo de Estudo, em visita a UNIFA



Fotos: UNIFA e A Redação

Grupo de Estudos do CAER

Ao assistir a passagem a baixa altura sobre a tropa em forma e a demonstração de bombardeamento efetuadas pelos caças da Força Aérea Brasileira (FAB), na comemoração do Dia da Aviação de Caça (22 de abril), na **Base Aérea de Santa Cruz (BASC)**, uma comitiva composta por pesquisadores do Grupo de Estudos, participantes do Curso de Humanidades e convidados pelo Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica, pode refletir sobre o conteúdo filosófico apreendido nos cursos ministrados e indagar como o filósofo tomista Jacques Maritain:

- Como especular acerca da geometria do espaço se não se veem as figuras no espaço?

Maritain, em *Distinguir para Unir* (Paris, 1946), narra o seguinte diálogo:

- O senhor é, disse-me alguém, como um decifrador de magia negra, que nos ordenaria para que voássemos com nossos braços?

- Não, eu lhes peço que voem com suas asas.

- Mas temos somente braços.

- Braços? Asas atrofiadas, o que é coisa muito diferente. Elas tornariam a crescer se vocês tivessem coragem, se compreendessem que não nos apoiamos somente na terra, e que o ar não é o vazio.

E, de repente, como os bravos P-47 fizeram no céu da Itália, naquele inesquecível 22 de abril de 1945, surgem as figuras dos Mirage 2000, F5, A1 e T-29 da FAB, no espaço

aéreo de Santa Cruz, “sentando a pua” uma vez mais e, numa demonstração de tiro real, fizeram uma “faxina”.

A visita a Santa Cruz proporcionou aos civis e militares de outras Forças coirmãs, que assistiram pela primeira vez a festa do Dia da Aviação de Caça, pensar sobre em que medida e a que custo é possível fazer presentes, novamente, mundos que existiram antes. Embora, anualmente, se repita o roteiro, há sempre uma visada diferente que permite descobrir a essência e que explica o significado daquela comemoração.

“O presente parece ser um momento de grande sofisticação quando chega a afirmar que determinadas certezas e premissas ‘não funcionam mais’ – e de uma relutância ainda maior quando trata de preencher os vazios deixados pelas certezas e premissas desaparecidas” (Hans Ulrich Gumbrecht, em *“1926 – Vivendo no Limite do Tempo”*, Record, 1999).

O Ten Cel Av Antônio Ramirez Lorenzo, Comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça, ressaltou, em sua mensagem alusiva ao 22 de abril, lida na Praça do P-47, a importância da comemoração daquela data *“para a formação da nova geração dos pilotos de caça da FAB, especialmente, para que não sejam esquecidos os nomes dos pilotos do 1º Grupo de Caça mortos em combate durante a Segunda Grande Guerra”*.

Enquanto eram chamados os nomes dos pilotos falecidos durante a Segunda Guerra Mundial, todos gritavam: *- Presente!*, e soldados do Batalhão de Infantaria da Aeronáutica (BINFA) disparavam uma salva de tiros. Um elemento de caças F-5 sobrevoou a Praça do P-47, o Memorial Senta a Pua. O veterano dos Jambock, Maj Brig MIRANDA CORREIA, acompanhado do Ten Cel Lorenzo, Comandante do 1º GAVCA, depositaram flores no túmulo do Brig Nero Moura, Comandante do 1º Grupo na Itália e Patrono da Aviação de Caça, seguindo-se o hasteamento da flâmula usada pelo 1º Grupo na guerra, ao som da canção “Carnaval em Veneza”, hino da Aviação de Caça. O 1º Ten Av Felipe da Silva Ribeiro, piloto mais moderno do Esquadrão Jambock, acendeu a pira da *Chama Eterna* do ideal do piloto de caça.

No histórico hangar do Zeppelin, autoridades, convidados e visitantes percorreram a exposição estática com os caças atualmente em operação na FAB, além de estandes dos diversos esquadrões, que disponibilizaram para o público, objetos, bonés, camisetas, fotografias e publicações de suas Unidades.

No Pátio Oeste, junto ao hangar do Zeppelin, ocorreu a formatura militar, com a presença do Ministro da Defesa Nelson Jobim, recepcionado pelo Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Juniti Saito e pelo Comandante da Base Aérea de Santa Cruz,

visita a BASC



Pesquisadores do Grupo de Estudo do Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica e convidados, no Hangar do Zeppelin

Cel Av Gilson de Barros CAPUTO. No palanque, as autoridades acompanhadas pelos oficiais-generais do Alto Comando da Aeronáutica, dos veteranos do 1º Grupo de Caça, Maj Brig Ar José Carlos de MIRANDA Correia, Maj Brig Av RUI Barbosa Moreira Lima, Maj Brig José Rebelo MEIRA de Vasconcelos, Maj Brig Ar Marco Aurélio Gonçalves MENDES, Comandante do III COMAR, além do Ten Brig Octávio Júlio MOREIRA LIMA, Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCA-ER) e do Ten Brig Ar BAPTISTA, assistiram ao desfile militar. A tropa foi comandada pelo Ten Brig Ar Saito, Comandante da Aeronáutica, à frente do primeiro grupamento, formado por caçadores de ontem e de hoje, como o Ten Brig Ar Baptista, Presidente do Clube de Aeronáutica, o Maj Brig Lauro Ney Menezes,

Presidente da Associação Brasileira dos Pilotos de Caça (ABRA-PC), e o Cel Av Araken, Diretor Cultural do CAER, entre outros.

No estande de tiro da BASC, as autoridades e o público assistiram à demonstração de tiro real realizada por caças da FAB. No encerramento da festa da caça foi servido um coquetel de confraternização entre veteranos e pilotos da nova geração de caçadores.

A celebração do Dia da Aviação de Caça demonstra que é possível trazer para o presente um mundo que existiu há 64 anos. As antigas premissas ainda têm seu valor. Se depender dos caçadores atualmente reunidos na Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC), as tradições herdadas dos veteranos do 1º Grupo que combateram nos céus da Itália não desaparecerão.

O 22 de abril de 1945 foi o dia em que o 1º Grupo de Aviação de Caça da FAB realizou o maior número de missões de combate, na guerra em que 19 aviadores brasileiros quebraram suas asas para sempre. É relembrado como um dia especial para a FAB do século XXI, que na busca da inovação operacional, rever no passado suas raízes e semente, que hoje, frutificam nos 1.500 pilotos que voam atualmente na caça. Todos, herdeiros dos 420 voluntários, entre oficiais aviadores, intendentes, médicos e sargentos, cabos e soldados que fizeram a guerra na Europa.

Quis a providência que o 22 de abril se tornasse um dia memorável, o dia em que o destino é o caçador ■

Paulo Raimundo Pereira Santos
Jornalista - Membro do Grupo de Estudos

O Hangar do Zeppelin (274 mX 58m X 58m), inaugurado em 1936 para receber os dirigíveis alemães Hindenburg e o Graf Zeppelin (LZ127), operou apenas até 1937, como Aeroporto Bartolomeu de Gusmão (atual Base Aérea de Santa Cruz)

O Ten Brig Ar Juniti Saito, Cmt. da Aeronáutica e o Dr. Néelson Jobim, Ministro da Defesa, na Praça do P-47. Na segunda fila (no centro, sentado, de paletó), o Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista (Presidente do CAER), e demais oficiais-generais membros do Alto-Comando da Aeronáutica



Veteranos do 1º Grupo de Aviação de Caça da FAB desfilam num jipe da Segunda Guerra Mundial, conduzindo o estandarte de sua Unidade, no Dia da Aviação de Caça



O Ten Brig Ar Juniti Saito, comanda o grupamento de Caçadores Reformados, da Reserva e da Ativa da FAB, na BASC



LAPSOS DE SOBERANIA

AS CRATERAS DO CONFLITO II PARTE

Luiz Cesar Faro
Jornalista
faro@insightnet.com.br

LÚCIFER MORA NAS FRONTEIRAS

O demônio esquarteja a civildade na fronteira brasileira, onde a constitucionalização é uma categoria de exclusão. Há cheiro de morte no chão, nos igarapés e no ar – o justicamento é consentido, conforme a Lei do Abate, que permite o alvejamento de naves sem registro ou permissão de voo no território nacional. Esta licença para matar é expediente residual, tamanho o apetite de Lúcifer. Os ilícitos fronteiriços não têm contagem possível. A facilidade de trânsito pelos rios, serras e florestas permite o surgimento de rotas alternativas ao tráfego aéreo e dificulta o controle e, principalmente, o combate ao tráfico internacional de drogas.

De acordo com um relatório de agência de informações, o grosso da entrada de drogas é proveniente da Colômbia e se faz pelos rios Solimões, Içá e Japurá. As cidades acreanas de Jordão e Santa Rosa dos Purus (calha do Rio Iaco) são as principais rotas de entrada da droga proveniente da Bolívia e do Peru. Essa droga segue pela cidade do Rio Branco, considerada um importante centro de distribuição para todo o território nacional. Na fronteira entre Colômbia e Peru, ao longo do Rio Putomayo (Puerto Limon, Colômbia, e Puerto Arica,

Peru), é de onde se verifica o maior aumento no número de plantações de coca.

Em Rondônia, há grandes quantidades de fazendas com pistas irregulares, notadamente nas adjacências das terras indígenas. Em Guarajá-Mirim e Marechal Thaumaturgo observa-se uma maior ocorrência de voos irregulares. Em Roraima, a estrada asfaltada até Caracas (Venezuela) propicia o contrabando de combustíveis, que é praticado até pelos índios, em virtude do baixo preço no país vizinho. Alguma cocaína que segue a trajetória da Colômbia via Manaus chega através de avionetas e, lançada no Caribe, é certamente apanhada por iates que a levam à América do Norte.

Não faltam caminhos para o trânsito ilícito. As características hidrográficas e rodoviárias da região facilitam a movimentação de pessoas e produtos, com grande destaque para a atuação do narcotráfico nas fronteiras do Brasil com a Bolívia e o Peru. O informe da mesma área da Inteligência ressalta que os tratados, acordos e entendimentos de livre navegação com os países limítrofes têm facilitado a ocorrência das contravenções por meio de hidroviárias. É como se o Estado, mesmo que, quando por exceção, estivesse presente, ficasse sitiado, sempre em situação de córner.

Nas questões de fronteira, o Estado,

quando não está enredado por situações ambíguas, e conivente ou mesmo perdido, é omissivo em questões que saltam aos olhos. A ocupação por empresas multinacionais, vedadas por dispositivo constitucional, de extensas faixas de fronteira, onde são praticadas atividades igualmente condenadas pela Carta Magna da Nação à luz do dia, é de dar um nó no cérebro – para não dizer uma dor no coração. A mineração feita por empresa de capital estrangeiro nas áreas divisórias do território nacional é um exemplo de que é proibido proibir no Brasil. Cimento, ferro, níquel, ouro, platina e outros tantos mais recursos minerais são extraídos com a mesma naturalidade – e desfaçatez – com que se toma um banho de mar.

Existe um conflito intestino no próprio Governo, que não pode sobre circunstância alguma obliterar a Constituição da República Federativa do Brasil. Não pode? Ocorre que há uma permissão tácita para sua violação. O Governo entende que o desenvolvimento decorrente de atividade produtiva, independentemente de a origem ser de capital estrangeiro, é benéfico ao País. Verdade no plano relativo, mas não no absoluto. Por essa ótica, as questões de soberania viriam em segundo plano. Não se trata de xenofobia de jeito algum, mas, no caso específico, o Governo prefere an-

tolhos a trocar um múltiplo de crescimento econômico pelo que está escrito.

Muito pragmático e pouco pedagógico. Diz a Constituição no seu Artigo 176: “As jazidas, em lavra ou não, e demais recursos minerais e os potenciais de energia hidráulica constituem propriedade distinta da do solo, para efeito de exploração ou aproveitamento, e pertencem à União, garantida ao concessionário a propriedade do produto da lavra”.

No parágrafo primeiro, original de 1988, a redação era a seguinte: “10 A pesquisa e a lavra de recursos minerais e o aproveitamento dos potenciais a que se refere o *caput* deste artigo somente poderão ser efetuados mediante autorização ou concessão da União, no interesse nacional, por brasileiros ou empresa brasileira de capital nacional, na forma da lei, que estabelecerá as condições específicas quando essas atividades se desenvolverem em faixa de fronteira ou terras indígenas”. A redação é clara e cristalina em relação à vedação.

Em 1995, por emenda constitucional de nº 6, a redação foi alterada: “§ 1º A pesquisa e a lavra de recursos minerais e o aproveitamento dos potenciais a que se refere o *caput* deste artigo somente poderão ser efetuados mediante autorização ou concessão da União, no interesse nacional, por brasileiros ou empresa constituída sob as leis brasileiras e que tenha sua sede e administração no País, na forma da lei, que estabelecerá as condições específicas quando essas atividades se desenvolverem em faixa de fronteira ou terras indígenas”. Pronto. No essencial, nenhuma mudança.

Ocorre que, ao arrepio do ditame maior, algumas das maiores multinacionais, segundo pesquisa da Professora Sílvia Siquara, transformam a Constituição em um picadeiro. A anglo-australiana Rio Tinto, que está envolvida em processo de fusão com a integralmente australiana BHP para criar a maior mineradora do mundo, deita e rola na faixa de fronteira de Corumbá com a Bolívia. Naquela área, ela explora sem nenhuma admoestação uma jazida cobiçada por Vale do Rio Doce e MMX, para somente dizer duas empresas nacionais do setor, retirando por ano dois milhões de toneladas de minério de ferro. Os planos são mais ambiciosos: extrair 15 milhões de

toneladas de minério. O Governo faz vista grossa, apesar da denúncia de entidades de direito e das próprias mineradoras. Bem, nada contra o capital estrangeiro, mas que se cumpra pelo menos a Constituição.

TOSQUEANDO AS MATAS DO BRASIL

Tudo provoca alergia na Região Amazônica: a atuação ambígua do INCRA e da FUNAI agrava os antagonismos existentes, que incitam conflitos na titulação de terras, expulsão de antigos moradores de territórios indígenas e das novas reservas ambientais, que por sua vez diminuem significativamente o nível de emprego nas atividades madeireiras e de garimpo, produzindo desemprego, criminalidade e trabalho escravo.

Lugar-comum da ausência do Estado são as regiões de desmatamento, superlativizadas como atentado à Humanidade por crime ambiental!

O Governo, nos últimos dois anos, tem obtido, com a ajuda da Polícia Federal, uma importante vitória nessa seara, com uma redução média de 25% na área ilegalmente tosquiada da Amazônia Legal, entre agosto de 2005 e julho de 2006. Bem, há controvérsias. Apesar do mapeamento por satélites, ninguém tem dados fidedignos em relação à área desmatada no País. As informações surgem deturpadas, cambiantes e, na maioria das vezes, polares: ou excessivamente ufanistas ou apocalípticas.

Um fato é indiscutível: a área de desflorestamento, por uma lógica de proporção territorial, é enorme. E existem informações, suspeitas ou não, mas provenientes dos órgãos governamentais, que suportam o clima de apreensão. Imagens do satélite do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), que fornece as informações para o sistema de Detecção de Desmatamento em Tempo Real (Deter), mostram que na região da fronteira da Rondônia com a Bolívia – situada do município de Guarajá-Mirim a Costa Marques – a derrubada da floresta cresceu 600% entre setembro de 2006 e o mesmo período deste ano.

O Pará foi o estado que teve a maior área de desmatamento no período. De qualquer forma, o território paraense registrou uma queda de 4,48% em relação a 2005.

Em 2006, a área total desmatada do Pará foi de cinco mil quilômetros quadrados. O segundo mais desmatado foi Mato Grosso, com 4,3 mil quilômetros quadrados. Um dado alarmante: as fronteiras da devastação amazônica estão crescendo para além do arco do desmatamento. Dados do INPE indicam que já sofreram desflorestamento nada menos do que 550 mil quilômetros quadrados (o correspondente a mais de metade da Região Sudeste brasileira) – ou quase 14% do total, dos quais 200 mil quilômetros quadrados foram abandonados pelos exploradores tão logo os recursos naturais se esgotaram.

A Ministra Marina Silva, do Meio Ambiente, considera que retrocedemos ao cenário da década de 70, o que já seria altamente positivo. A expectativa para o período analisado entre 2006-2005 é de uma perda de floresta da ordem de 9,6 mil quilômetros quadrados – 6,5 vezes a cidade de São Paulo – contra 14 mil quilômetros quadrados (9,5 vezes o mesmo município). Pode ser. Mas a mediana do desmatamento da última década para cá está longe de ser positiva, e a arritmia do tosquiamento ano a ano não instiga tranquilidade; ora cresce, ora cai. Mais ou menos desflorestamento? Há dúvida. O indubitável é que são regiões constitucionalmente fraturadas, são híbridos institucionais.

TERRAS SEM QUALQUER VERGONHA

A questão fundiária no Brasil é secular, e nesse campo é indiscutível que tem havido um esforço maior desse Governo, com sua política de assentamento. Ocorre que assentar não significa dar condições de vida razoável. A resultante é que, na grande maioria dos novos núcleos formados – muitas vezes candidatos, devido ao porte, ao *status* de unidade federativa – campeia a violência, a imoralidade, a restrição do direito de ir e vir, a ignomínia entre os homens.

O problema fundiário, como todos os demais nesse mosaico de magnetização da ilegalidade, se confunde com o da migração predatória, do ingresso de estrangeiros clandestinos, da destruição ambiental, da grilagem de grande e pequeno porte, da exploração criminosa dos recursos

naturais. Tudo se move como se houvesse uma expansão sem limite de círculos concêntricos, uniformizados pela destituição de lisura e controle através das soluções jurídicas federais. São mundos que se encontram de forma quântica, juntando a periferia dos rincões agrários e silvícolas aos aglomerados subnormais das grandes áreas metropolitanas. A Constituição é virtual tanto nos *clusters* dos grandes espaços cosmopolitas do País quanto na imensidão das terras não homologadas.

A grilagem não é uma exclusividade dos brasileiros, descamisados, organizados no *Movimento dos Sem-Terra* ou latifundiários. Os estrangeiros descobriram que a soberania brasileira é como um formigueiro: cheia de furos. Uma análise feita por órgão de Inteligência identifica na Amazônia uma crescente presença clandestina de norte-americanos, europeus, bolivianos, colombianos e peruanos. Foram identificados os holandeses, predominantes nos hotéis da selva, aparentemente fazendo-se de agentes de turismo; na área médica são encontrados os peruanos, a soldo de municípios; os norte-americanos se confundem com as ONG's, notadamente a denominada *Médicos Sem Fronteira*, que também recruta muitos italianos; os árabes/palestinos estão concentrados nas cidades germinadas de Tabatinga (AM) e Leticia (Colômbia), cujas atividades são, suspeitamente, de contrabando e descaminho.

Em Brasília – Amazônia Central (AC) – e Plácido de Castro (AC), os estadunidenses estão adquirindo terras e contraindo matrimônios com brasileiras, visando à regularização da sua situação no País, repetindo, às avessas, o procedimento dos brasileiros *cucarachas* em terras norte-americanas. Eles são vistos frequentemente na Boca do Acre (AM) também, desconhecendo-se seus interesses e motivações.

OS LATIFÚNDIOS VELHOS DE GUERRA

Os estrangeiros ilegais são apenas cupins. A grande ocupação meliante é de legítima origem nacional. O problema fundiário brasileiro se perde na noite dos tempos. De acordo com trabalho da Jornalista Mônica Sinelli, “o latifúndio é cria das capitânicas hereditárias, instituídas em 1530, e das sesmarias,

grandes glebas que a Coroa portuguesa destinava a quem se interessava em cultivá-las na contrapartida de um sexto da produção. Com a independência, passou a imperar a lei do mais forte na troca das terras. Os violentos conflitos no ‘toma lá, dá cá’ envolviam proprietários de um lado e grileiros apoiados por bandos armados, de outro”.

“Em 1850, o Império ainda tentou colocar ordem no campo, com a Lei das Terras. Mas um dos seus dispositivos ao proibir a ocupação das áreas públicas e estabelecer que a aquisição de terras só poderia se dar *cash*, consolidou o poder dos latifundiários por tornar ilegais as posses de pequenos produtores. O advento da República muito menos abalou a influência dos lendários coronéis do interior. A questão fundiária só começou a ser debatida para valer nos anos 50, com o processo de urbanização”. De certa forma, a SUDENE tenteia o problema. Posteriormente, Roberto Campos, já no regime militar, procura colocar ordem na casa com o seu Estatuto da Terra. Todas tentativas infrutíferas. Parece até que no chão do Brasil crepita uma fogueira de maldade e ambição, que queima a busca da ordem como o fogo do inferno.

O que não é fogo-fátuo de jeito nenhum é o crescimento da ocupação ilegal, criando enclaves de inconstitucionalidade e aviltamento do Estado. São os grandes tubarões, quilombolas, os sem-terra e até os “sem trilho e os sem aeroporto” – novas modalidades de ocupação e grilagem pós-moderna que ocorrem em faixa de domínio de ferrovias ou na cabeceira da pista de aeroportos. Loucura? Pode ser, mas tem

seu método. A começar pelo Governo, que pretende assentar 400 mil famílias, mas sem dar condições necessárias de infraestrutura aos colonos. Quem se lembra das 100 mil famílias importadas das regiões mais pobres do País com o objetivo de construir a Transamazônica sente um arrepião na memória. O resultado é que os neoassentados acabam selando acordo com madeireiras clandestinas para sobrevivência. E são todas boas intenções!

É oportuno lembrar, conforme pertinente intervenção de Mônica Sinelli, do que estamos falando aqui. O termo grilagem vem de um surrado expediente de forjar documentos em uma caixa com grilos para que adquirissem o aspecto de papéis envelhecidos, a fim de obter-se a posse de determinada área. O conto do grilo, antes apoiado na tosca tecnologia de falsificação de documentos, é escrito hoje com auxílio luxuoso de instrumentos bem mais refinados, com mapas baseados em imagens de satélite e aparelhos GPS. Dado notável de desenvolvimento setorial: alinhadíssimos com a era digital, os suseranos do século XXI partiram para a “cybergrilagem”, negociando milhões de hectares de floresta via internet. São oferecidos na grande via mais de 10 milhões de hectares de floresta nos estados do Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima. A desfaçatez e a certeza de impunidade chegam a um ponto em que os próprios anúncios já comunicam sobre a não existência do registro de terra.

Ao lado dos tubarões, estima-se que apenas 1% dos proprietários rurais abiscoite 44% das terras. Em 1999, o Governo editou o “Livro Branco da Grilagem de Terras”, em que lança suspeita sobre nada menos do que 100 milhões de hectares. Mato Grosso é o campeão da grilagem no País, o que deve ser depositado na conta do agronegócio. Lá o índice de ocupações ilegais está na casa de 6,71%, barrando Pará (5,15%) e Goiás (2,92%), com 22 milhões de hectares de terras devolutas. Se o

Mato Grosso ganha em áreas griladas, o Pará é campeoníssimo em morte por disputa de terra. Dados do Instituto Jurídico Popular indicam que mais de 1.500 trabalhadores rurais, índios, sacerdotes e advogados, entre outros profissionais ligados ao conflito de terras, foram assassinados desde 1964. Como sempre são números controversos, mas em qualquer hipótese grandiloquentes. E o Estado nisso? Alguém viu o Estado?

Antes que se fale dos sem-terra ou de seus correspondentes de menor expressão midiática, é bom que se dê um exemplo dos grandes cetáceos dos quais se está falando. Somente o empresário Cecílio do Rego Almeida, proprietário da Fazenda Curuá, no Pará, detinha, irregularmente, uma extensão de 4,7 milhões de hectares – equivalentes aos territórios da Holanda e da Bélgica juntos. O negócio estava em nome da firma Indústria, Comércio, Exportação e Navegação do Xingu, que como se vê faz de tudo. Cecílio é dono de uma das maiores empresas de construção do País e foi listado pela revista *Forbes*, em 1992, como um dos mais ricos homens do mundo. A revista *Veja*, bem mais modesta, tachou-o apenas de “maior grileiro do planeta”. Suas pretensas terras foram incorporadas ao patrimônio da União, em maio deste ano, pela Procuradoria Federal Especializada. Mas não esqueçamos que existem os recursos na Justiça. Ah, a Justiça...

OS CAVALEIROS TEMPLÁRIOS DA DESORDEM AGRÁRIA

O *Movimento dos Sem-Terra* (MST) é uma seita, alguém tem dúvida? Talvez tenha sido o evento religioso – sim, religioso, não obstante a moldura marxista – mais revo-

lucionário no Brasil do final do século XX. Milhares de camponeses e descamisados assumiram a alcunha de uma situação de fato; a ausência de terras, replicando o épi-co dos *Sertões*, de Euclides da Cunha, em versão pós-moderna e “foquista”. Fato comprovado: às invasões do MST sucedem-se ocupações com prazo de permanência mais curto; há uma instigante divisão na escolha de áreas de aparente menor interesse para a agricultura de consumo próprio; e as reivindicações do Movimento são tão diversas quanto a explosão de luzes nos fogos de final de ano na Praia de Copacabana.

O MST é uma milícia que não quer saber da Lei. Ponto final. Mas, por que essa história de seita? O Professor Ricardo Vélez Rodrigues, do Instituto de Filosofia de São Paulo, traz algumas respostas: primeiramente, suas origens deitam raízes na pregação dos teólogos da libertação, que deram ensejo ao surgimento de inúmeras Comunidades Eclesiais de Base, ao longo do Brasil, no decorrer das décadas de 1960 e 1980; segundo, na sua influência religiosa foi de capital importância a releitura dos textos bíblicos, notadamente do Antigo Testamento, à luz de uma perspectiva política que privilegiava a ação dos pobres, destacando os ideais de autonomia, historicidade, democracia, participação e partilha.

Na visão de Vélez Rodrigues, a mística, para o MST, “tem o caráter de amálgama subjetiva do Movimento para realização das suas ações transformadoras da realidade. Novos missionários do Cristianismo politizado pela Teologia da Libertação, os líderes das comunidades entram em uma espécie de transe místico, que lhes dá coragem para novas ações e que eles repassam para seus subordinados. Algo semelhante ao que acontece nas madrassas muçulmanas no Oriente Médio e no Paquistão, onde a pregação radical dos Mulás antecede às ações terroristas dos militantes suicidas”.

Digamos que Vélez foi um tom acima, e os sem-terra sejam materialistas racionais, frios, lúcidos e calculistas, pois nada muda o fato de que *mandam ver* para cima do Estado. O MST ocupa mais terra, sozinho, do que todos os outros movimentos sociorurais. Para dar um exemplo do mês de abril deste ano: o MST fez 52 invasões, o que corresponde a pouquinho mais de 70% do total de invasões do período. Juntando MLST,

FETAG, MLT, FETRAF, MTRST, FERAESP, MST/CTP e FETAESP/CONTAG, somam-se apenas 22 invasões. Em dezembro de 2006, o MST fez 171 ocupações de terras para um total de 266 invasões. Como se vê, sua performance vem melhorando.

O Governo faz um enorme esforço para ser camarada com o Movimento, com quem tem uma espécie de parentesco, ainda que cada vez mais distante. Mas os sem-terra lembram os “Sobrinhos do Capitão”, um *cartoon*, para quem ainda se lembra, que relatava o quanto podem ser infernais familiares, mesmo que miúdos e aparentemente mais frágeis. Então, eis que temos uma gangorra. O Governo dá bolsas-famílias, o MST se contenta e reduz suas invasões. O Governo busca ainda mais compensações, e cria uma bolsa-MST, aí o Movimento se entusiasma e volta a ampliar as invasões. Como sua motivação tem jeito de ser mesmo meio messiânica, parece não haver dinheiro nem assentamento que resolva o desejo de demonstrar através da fúria o quanto é injusto este mundo, onde Deus desanimou de cuidar dos mais pobres.

Os números da gangorra são os seguintes: com o avanço do *Bolsa Família*, dados do Ministério do Desenvolvimento Social e da Comissão Pastoral da Terra (CPT) mostram que o número de famílias que invadiu terras no Brasil caiu de 65.552, em 2003, para 44.364, em 2006 – queda de 32,3%. Tudo muito bom, tudo muito bem. Só que existe uma paradoxal coincidência entre o repasse de verbas oficiais às cooperativas do MST e o aumento do número de invasões de propriedade: em 2001, foram repassados ao Movimento R\$ 2,3 milhões e as invasões também caíram para 103; já em 2003, os repasses aumentaram para R\$ 7,3 milhões e as invasões, antagonicamente, cresceram para 222; em 2004, para R\$ 11,2 milhões recebidos pelas cooperativas, as invasões pularam para 327. Mistérios do MST!

A mais recente diatribe do *Movimento dos Sem-Terra* foi ampliar o leque dos inimigos, indo além dos latifúndios improdutivos e grandes ruralistas para os próprios assentados da reforma agrária, uma coisa assim meio parecida com os Balcãs. O MST, a CONTAG e a FETRAF disputam as áreas entre si, o comando da coordenação delas e rixas entre movimentos opostos, o que leva à retirada de famílias ameaçadas dos assentamentos, a brigas internas e até a homicídios. Pergunta a ser feita à esfinge do MST: diga-me que Estado é possível de controlar tamanha cizânia que eu te devoro e a ele também ■

Continua na próxima Revista



AS CRATERAS DO CONFLITO

O sociólogo francês Henri Mendras batizou o termo “contra-sociedade” para referir-se a todos os integrantes de uma determinada sociedade que não podem ou não querem seguir o ritmo e as exigências que esta impõe. Seu expoente natural seria aquele indivíduo que, por impossibilidade ou simples falta de desejo, não consegue adaptar-se à velocidade com que se move o seu entorno social, transformando-se, conseqüentemente, em um verdadeiro pária dentro da sociedade a que pertence, ou seja, um *homo sacer*, um “desadaptado”, um ser verdadeiramente excluído.

Nos dias atuais, bem poderíamos falar de uma contra-sociedade mundial. A mesma estaria composta por todos aqueles que não conseguiram assimilar o ritmo evolutivo da sociedade globalizada. O número de “desadaptados” pode contabilizar-se em dezenas de milhões. E mais ainda, dia a dia aumenta o número de pessoas que, em todas as regiões do Planeta, albergam o temor e a angústia de se sentirem excluídas das filas dos seres produtivos. São pessoas comuns que vivem atormentadas e sob ameaça permanente da exclusão social.

Os números dessa contra-sociedade têm sido manejados com bastante frequência. Michel Rocard, ex-Primeiro Ministro francês, aponta os seguintes dados: 30% da população ativa dos Estados Unidos, ou seja, quarenta milhões de pessoas, vivem em situação de pobreza ou precariedade social, ao passo que 30% da população ativa nas três grandes regiões do mundo industrializado podem qualificar-se como desocupada ou marginalizada (*Le Monde, Bilan du Monde, 2004*). Por sua parte, Jacques Chirac, ex-Presidente da França, assinalava, em março de 2004, que os países que compõem a União Européia contam com dezoito milhões de desempregados e cinquenta milhões de cidadãos sob a ameaça de exclusão social. Os países integrantes da OCDE, o clube dos Estados mais ricos do Planeta, contam hoje com trinta e cinco milhões de desempregados. E o que dizer dos países em vias de desenvolvimento? A conjunção entre um desenvolvimento técnico acelera-

Globalização Perversa

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 Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)
mcambeses@yahoo.com.br



Armando Mariño
La Patera, 2003.
150 x 200 cm

do, sustentado na automação, associado à ausência ou ao abandono generalizado das normas de proteção social, está fazendo aumentar, assustadoramente, o número de desempregados e de subempregados. O Brasil, lamentavelmente, é um bom exemplo de país que tem aumentado substancialmente sua competitividade e inserção na economia global às custas de um notável incremento das filas de desempregados.

A lógica deste perverso processo é simples. Sob o impacto de uma competição produtiva sem fronteiras e sem mesuras, em que a redução de custos se transformou em

dogma, não há espaço para considerações sociais. Existe a tendência, por essa via, a um nivelamento por baixo, na qual a mão-de-obra mais barata, ou a substituição desta pela tecnologia, determinam a sobrevivência dos produtos no mercado. A tecnologia e a redução de custos laborais são os grandes dinamizadores do novo crescimento econômico. Como bem assinala a revista *Fortune*, em sua edição de abril de 1998: “Os avanços tecnológicos, unidos aos implacáveis desempregos em massa, dispararam a produtividade e elevaram, consideravelmente, os ganhos da indústria”.

Frente a essa dura realidade, os países apresentam a tendência de transformarem-se em um autêntico bazar persa, competindo entre si para fazer maiores concessões ao grande capital, como via para captar inversões e garantir o crescimento econômico. O resultado dessa postura é que se observa o abandono do sentido do coletivo e do imprescindível papel do Estado em matéria de arbitragem e de observância da regulamentação social. Que outra coisa poderia fazer o Estado? Este vê-se incapacitado para fazer frente ao volume e à dinâmica dos capitais privados. Os três

maiores fundos de pensão estadunidenses, *Fidelity Investments, Vanguard Group, Capital Research & Managements* controlam em torno de quinhentos bilhões de dólares. Impotente, o Estado teve de adaptar-se às exigências do grande capital, sem poder evitar que o homem se transforme, cada vez mais, no lobo do próprio homem.

A força emergente após o ocaso do Estado é, obviamente, o grande capital privado transnacional. Este governa a economia globalizada, passando por cima de fronteiras e atropelando governos, impondo leis à sua conveniência e promovendo

uma acirrada e desumana competição entre países, a serviço de seus interesses. Prova incontestável disso, encontramos no acordo multilateral sobre inversões que está sendo negociado na Organização Mundial de Comércio, que submeteria as leis regulatórias dos países membros às objeções internacionais, restringindo a capacidade dos Estados para ditar políticas econômicas de interesse nacional. A pergunta a fazer, nesse caso, é a seguinte: que lógica domina o grande capital transnacional? Esta se sintetiza em uma consideração fundamental: a rentabilidade imediata. A necessidade de dar resposta às exigências de curto prazo de um gigantesco número de acionistas anônimos tem se transformado, efetivamente, na razão de ser fundamental do processo econômico em curso. Dentro desse contexto, as grandes corporações competem ferozmente entre si para captar as preferências dos acionistas, livrando-se de tudo aquilo que possa significar um peso na busca por maiores rendimentos.

Porém, quem é esse acionista anônimo que sustenta a engrenagem e dita as regras da economia globalizada? Este não é outro, senão o homem comum: o militar, o operário, o gerente médio, o funcionário público, o profissional liberal, a dona-de-casa, ou seja, o mesmo homem comum que vive atormentado pelo fantasma do desemprego e com medo de vir a engrossar, com sua presença, as filas da grande contra-sociedade dos dias atuais. Através de sua cotização e na busca de máximo rendimento para as suas economias, investe em fundos de pensões mútuos ou, através de pequenas inversões de capitais, nas Bolsas de Valores. Dessa maneira, paradoxalmente, ele se tem transformado em atuante protagonista deste perverso processo econômico que o atemoriza e o encurrala.

Segundo um curioso processo circular imposto por esta globalização perversa em que vivemos na atualidade, o homem comum se tem transformado em seu próprio inimigo, erigindo-se feroz e desapiedadamente frente a si mesmo ■



Marcos Coimbra
Membro do Conselho Diretor do CEBRES,
Professor aposentado de Economia
na UERJ e ex-Conselheiro da ESG
mcoimbra@antares.com.br
www.brasilsobrano.com.br

O PRESIDENTE OBAMA E A REALIDADE

Com a vitória de Obama, vários analistas no exterior e no Brasil extrapolaram em suas análises, criando uma expectativa superior às reais possibilidades de realização do novo presidente. Afinal, apesar de ser teoricamente o homem mais poderoso do mundo, ele está limitado a uma série de fatores condicionantes. Não poderá ultrapassar os rígidos limites impostos pelos “donos do mundo”. A História ensina que, quem se atreve, não completa o mandato. Por exemplo, a emissão de moeda dos EUA continuará a ser de responsabilidade do FED, que é um órgão privado (são oito no país). Além disto, ninguém recebe mais de US\$ 600 milhões de doações para sua campanha sem proporcionar a devida contrapartida ao assumir o poder. As primeiras medidas anunciadas confirmam esta tese. E, mesmo que pudesse, a crise é muito séria, demandando competência, determinação e tempo, além de uma dose razoável de cooperação dos demais atores internacionais e muita sorte.

Em relação ao Brasil, os sinais não são alvissareiros. Além do contencioso econômico-financeiro já existente, em especial na área comercial, como o caso do algodão, Obama não é simpático ao nosso etanol, por exemplo, principalmente em função dos compromissos assumidos com grupos poderosos que o apoiaram, concorrentes do nosso produto.

Ele assumiu em um quadro caótico. Existe, no campo geopolítico, a grave situação no Afeganistão, invadido por tropas americanas a pretexto de combate ao terrorismo internacional. A verdadeira razão reside na estratégica posição daquele país, para construção de oleoduto com o objetivo de transportar petróleo do coração da Ásia para o porto adequado. Além disto, o Iraque. Com a desculpa de

que Saddam teria armas de destruição em massa, foi concretizado o massacre do “perigoso país” ameaçador. Milhares de mortos, feridos e prisioneiros, sem direito à defesa. As causas de fato foram: a) a conversão das reservas iraquianas de dólar para euro, há anos atrás; b) a posse da segunda maior reserva petrolífera mundial; c) imensas reservas de água, valiosas em especial em uma região desértica; d) a oportunidade de reconstrução daquilo que foi destruído, ao custo de centenas de bilhões de dólares, a serem entregues a empresas ligadas à administração anterior, generosas financiadoras de campanhas eleitorais nos EUA e em outros países.

O mundo vivencia um colapso financeiro, atingindo a economia real, com o centro da crise nos EUA. A economia dos EUA vive momentos perigosos. O desemprego ultrapassa 7% da população economicamente ativa, podendo chegar a dois dígitos ainda neste ano. Sucessivos déficits acendem as luzes vermelhas no painel de controle dos analistas do mercado financeiro mundial. Os EUA importam praticamente todos os insumos estratégicos dos outros países. São auto-suficientes na produção bélica e de alimentos. Exportam tecnologia de ponta para o resto do mundo e, no momento, possuem o poder real de destruir qualquer nação que não se submeta a seus interesses. Justificativas serão criadas.

A perspectiva do retorno do poder ao povo do Iraque é cada vez mais remota. O controle é do Pentágono que, depois, deverá passar a administração a um governo de “fantoques”, dominado por eles, a exemplo de outros países. Se houver eleição livre, os xiitas ganharão e surgirá mais um regime teocrático, muito distante do sonho da democracia norte-

americana, praticada por eles.

A dúvida agora é sobre se o novo presidente poderá cumprir suas promessas, dentre as quais a retirada de tropas do Iraque, o fechamento da Base de Guantánamo etc. Mas o futuro exige dos EUA uma quantidade de recursos naturais, de toda ordem, que eles não possuem. E aí surge uma preocupação para nós, brasileiros. Olhando o mundo, existem poucos outros países, indefesos, capazes de despertar a cobiça altruísta de libertação nos senhores da guerra. A abundância de recursos naturais, da água ao titânio, passando agora pelo petróleo, sua extensão territorial e a fragilidade de nossas Forças Armadas, ambos configuram um quadro preocupante. A Amazônia e o Pré-Sal são objeto da cobiça internacional.

De fato, há um plano arquitetado pelos “donos do mundo” de enfraquecer as Forças Armadas dos países emergentes, sufocando-as financeira e economicamente. Além disto, é proibido o acesso à moderna tecnologia bélica, seja no tocante a engenhos nucleares, seja na área espacial. O trágico episódio da explosão do terceiro VLS brasileiro, com a perda de vinte e um mártires, exige das autoridades responsáveis uma profunda reflexão. Até jatos supersônicos são proibidos. Fabricação de mísseis, nem pensar. Até a proibição da comercialização de armas e munições foi tentada. As empresas nacionais seriam expulsas do mercado e o Brasil ficaria dependente até da importação de um cartucho de 22. Desta forma, fica mais fácil intimidar e, se for o caso, ocupar militarmente as nações desobedientes.

Contudo, na maior parte dos casos, isto não é necessário, pois as próprias forças políticas locais elegem administrações representantes dos interesses deles, dóceis ao seu comando. De modo hábil, vão transferindo recursos para o exterior e permitindo a ocupação pacífica dos seus respectivos territórios, bem como a exploração de seus recursos ■

QUEM TEM MEDO DA FILOSOFIA BRASILEIRA?

Utilizo, para este comentário, título que o mestre Antônio Paim pôs em circulação lembrando Virgínia Woolf, para identificar as mazelas que, no final do século passado, infernizavam a vida de quem se dedicasse ao estudo da nossa cultura filosófica. A situação, como os leitores poderão observar, não mudou muito de 1990 para cá.

Aconteceu, na seara da filosofia, estranho fenômeno de colonialismo cultural que foi extinguindo progressivamente tudo quanto, no nosso País, cheirasse a estudo do pensamento brasileiro ou à consolidação de uma filosofia nacional. Os artífices dessa façanha (ocorrida nas três últimas décadas do século passado) foram os burocratas da CAPES no setor da filosofia, comandados pelo Padre jesuíta Henrique Cláudio de Lima Vaz. Os fatos são simples: no período em que o General Ruben Ludwig foi Ministro da Educação, ainda no ciclo militar, os antigos ativistas da Ação Popular Marxista-Leninista receberam à sombra do Padre Vaz a diretoria dos conselhos da CAPES e do CNPq, na área mencionada. Especula-se que o motivo da concessão fosse uma negociação política: eles prometiam abandonar a luta armada. A preocupação dos militares residia no fato de que foi esse o único agrupamento da extrema esquerda que não se organizou explicitamente em partido político.

Os grupos da denominada “direita” (conservadores, ultraconservadores, liberais, liberais sociais etc.), toda essa imensa gama, ficou do lado de fora dos favores oficiais, no período militar e após.

De um lado, os militares, de uma forma bastante imprecisa, identificavam como perigosos não apenas os ativistas da extrema-esquerda, mas também todos aqueles que se apresentassem como liberais (lembrar as

referências do General Golbery à ideologia liberal, como contrária aos interesses do País, o que explica as cassações de liberais linha-dura como Carlos Lacerda, ou os preconceitos contra social-democratas como Juscelino).

Os restantes grupos da denominada “direita” terminaram sendo exorcizados das benesses oficiais, em decorrência do patrulhamento dos ativistas de esquerda, que foram beneficiados pelo regime. Prova documental importante é constituída pelo artigo de Aramis Millarch (“Délcio explica quem são os senhores da direita”, O Estado do Paraná, 28/12/1980, p. 10), que resenha livro publicado em 1980, do jornalista Délcio Monteiro de Lima, intitulado Os Senhores da Direita (Rio de Janeiro, Editora Antares, 168 p.). O saco de gatos é grande. Vão para o mesmo balaio, ativistas da TFP, antigos integralistas, conservadores, e até os membros do staff da Revista Convivium e a entidade que lhe dava sustentação, Convívio – Sociedade Brasileira de Cultura.

A discriminação foi feita, notadamente, pelo pessoal da Ação Popular, através da CAPES e do CNPq. Um exemplo: quem tiver produção científica publicada na Revista Convivium, não pode (ainda nos dias que correm) registrar, no LATTES, essa publicação como “artigo científico publicado em revista com corpo editorial”. Embora a mencionada revista possua ISSN (0102-2636), o sistema LATTES simplesmente ignora a tal revista, e a produção tem de ser classificada como publicada em magazine. Pequena retaliação, mas que mostra a que ponto chegou o patrulhamento ideológico (e, evidentemente, orçamentário). Isso sem falar na perseguição da CAPES, explícita e atual, contra os cursos de mestrado e doutorado em filosofia brasileira, que foram sendo extintos, um a um, por pressão do MEC, entre 1979 e 1999. Caíram, sucessiva-

mente, na guilhotina ideológica oficial, o programa de mestrado em Filosofia Brasileira da PUC do Rio, o programa de mestrado e doutorado em Filosofia Luso-Brasileira da Universidade Gama Filho, bem como o programa de mestrado em Filosofia Brasileira da Universidade Federal de Juiz de Fora.

Semelhante sorte tiveram programas considerados “de direita”, como o mestrado em Estudo de Problemas Brasileiros, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro e da Universidade Mackenzie, em São Paulo. Isso aconteceu numa conjuntura internacional em que outros países como Espanha, Portugal, México, Argentina e Colômbia passaram a valorizar de forma muito clara o estudo das respectivas filosofias nacionais, como forma de ocupar um lugar no mundo globalizado. Portugal, que não tinha cursos para o estudo da filosofia autóctone, criou esses programas em 1986, com apoio do Curso de Mestrado e Doutorado em Filosofia Luso-Brasileira da Universidade Gama Filho (extinto em meados dos anos 90).

Outra retaliação contra os estudiosos da filosofia brasileira: a Revista Brasileira de Filosofia, fundada por Miguel Reale em 1949, que recebia uma pequena verba do Ministério da Cultura, para custear postagem dos exemplares destinados a bibliotecas e universidades, teve esse auxílio sumariamente cortado pelo Ministro Francisco Weffort (no segundo Governo de FHC). Detalhe: as revistas, Brasileira de Filosofia e Convivium foram, no século passado, as duas mais importantes publicações brasileiras na área da filosofia e das humanidades (a Revista Brasileira de Filosofia completa, em 2009, os seus 60 anos, e a Convivium chegou pertinho dos quarenta, pois foi publicada, ininterruptamente, com periodicidade bimensal, entre 1962 e 2000).

Ricardo Vélez Rodríguez

Coordenador do Centro de Pesquisas Estratégicas “Paulino Soares de Sousa”, da UFJF. Coordenador do Núcleo de Estudos Ibéricos e Ibero-Americanos da UFJF rive2001@gmail.com

A retaliação dos burocratas contra quem queira estudar filosofia brasileira não conseguiu, contudo, desestimular as novas gerações. São inúmeras as iniciativas empreendidas por estudantes e professores, em prol do estudo da cultura nacional no terreno das idéias filosóficas. Sem mencionar projetos consolidados no século passado (como a criação, pelo professor Antônio Paim, do Centro de Documentação do Pensamento Brasileiro em Salvador, Bahia, na década de 1980), seria grande a lista das iniciativas em curso. Menciono apenas cinco:

1. O Núcleo de Estudos Ibéricos e Ibero-Americanos da Universidade Federal de Juiz de Fora se dedica, desde 2003, ao estudo da história das idéias filosóficas no Brasil e na América Latina e publica a revista eletrônica Ibérica (www.estudiosibericos.com);

2. A Universidade Federal de São João Del Rei, através do Departamento de Filosofias e Métodos, passou a sediar, desde 2006, os Colóquios Luso-Brasileiros de Filosofia, promovidos pelo Instituto de Filosofia Luso-Brasileira (com sede em Lisboa). Nesse primeiro ano foi realizado, na mencionada Universidade, o VII Colóquio e, no decorrer de 2009, em setembro, será realizado o VIII Colóquio, sob a coordenação do Prof. Dr. José Maurício de Carvalho;

3. O Centro de Pesquisas Estratégicas “Paulino Soares de Sousa” publica, na Universidade Federal de Juiz de Fora, o Portal Defesa, dedicado ao estudo e à divulgação do pensamento estratégico brasileiro (www.defesa.ufjf.br). Este Portal constitui, hoje, um dos principais veículos de divulgação dos estudos estratégicos existentes no Brasil, com aproximadamente 30 mil acessos por mês;

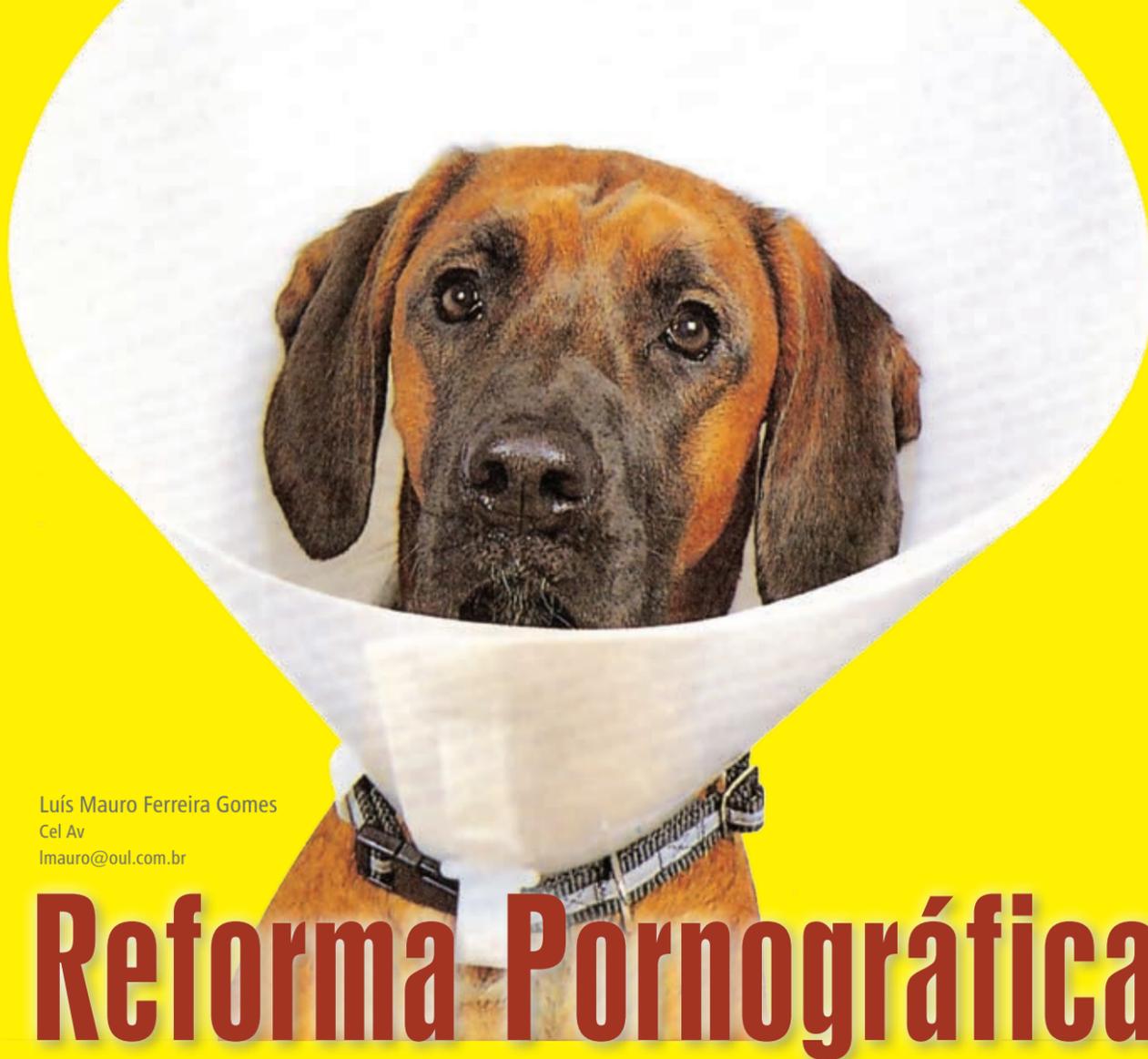
4. O Núcleo de Estudos de Filosofia Brasileira da Universidade Federal de Minas Gerais, coordenado pelo Prof. Dr.



Paulo Margutti, promove a pesquisa sobre a história das idéias filosóficas no Brasil, contando atualmente com mais de dez pesquisadores da UFMG, bem como da Faculdade dos Jesuítas de Belo Horizonte;

5. O Centro de Estudos Filosóficos de Londrina, criado, em 1989, pelo Professor Leonardo Prota, realizou, ao longo dos anos 90 do século passado, sete Encontros Nacionais de Professores e Pesquisadores da Filosofia Brasileira, com apoio da UEL. A publicação das Atas dos mencionados Encontros constituiu realização editorial das mais importantes no estudo da filosofia brasileira, em confronto com outras filosofias nacionais.

Em boa hora o Clube de Aeronáutica, sob a competente coordenação do Cel Av Araken Hipólito da Costa, e com a colaboração da Academia Brasileira de Filosofia, desenvolve ampla programação de estudos humanísticos e de resgate do estudo do pensamento nacional. Esta iniciativa vem somar-se às já mencionadas e revela a vitalidade que a filosofia brasileira está a manifestar neste início de milênio ■



Luís Mauro Ferreira Gomes
Cel Av
lmauro@oul.com.br

Reforma Pornográfica

Quem tem lido o que escrevemos sabe que, na seleção dos temas, dificilmente fugimos do nosso objetivo principal – denunciar os avanços dos grupos que pretendem implantar uma extemporânea ditadura de esquerda no País.

Desta vez, aparentemente, vamos romper a regra para falar sobre o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa, não obstante, o assunto de que trataremos está intimamente ligado à nossa principal preocupação.

É o que veremos a seguir.

Os mitos

Como tem sido muito comum, sempre que pretendem impor à sociedade normas que lhes ferem profundamente os interesses ou os direitos, a mentira é usada sem nenhum pudor pelos agentes públicos e por formadores de opinião inescrupulosos. Por certo, aqui não foi diferente. Vamos contradizer alguns dos argumentos mais usados para defender essa excrescência conhecida como Reforma Ortográfica. Vejamos:

A língua portuguesa é a única que não tem uma ortografia única.

Inverdade! Ao contrário, todas as que conhecemos admitem, em maior ou menor

grau, que certas palavras sejam grafadas de forma diferente, conforme os países em que são faladas. Em inglês, por exemplo, as palavras licença, centro e alumínio grafam-se, respectivamente, “licence”, “centre” e “aluminium” na Inglaterra, e “license”, “center” e “aluminum” nos Estados Unidos. Os bons dicionários registram as duas formas. Como disse George Bernard Shaw, “England and America are two countries separated by a common language”. Já os nossos amigos e vizinhos, os argentinos, fazendo o uso do “voseo” (emprego do pronome “vos”, por “tu”), escrevem “vos tenés”, em vez de “vosotros teneis”. A Gramática, o Dicionário e o Dicionário Pan-Hispânico de Dúvidas da Real Academia Espanhola registram-no. Como esses, há uma infinidade de outros exemplos, qualquer que seja o idioma escolhido.

O português, até hoje, não é uma língua oficial da ONU, porque não tem a ortografia unificada.

Inverdade! Como vimos, o inglês e o espanhol admitem mais de uma forma de se grafarem as palavras e são idiomas oficiais daquela Organização. Se o nosso ainda não o é,

isso provavelmente se deve à ineficiência da ação diplomática dos governos dos países lusófonos. Além disso, como veremos a seguir, as mudanças cosméticas pouco alteraram a duplicidade de grafia das palavras em português.

O Acordo Ortográfico não pretende unificar a língua, procura, apenas, estabelecer uma grafia única para as palavras.

Inverdade! O Acordo não fez nem uma coisa nem outra. Muitíssimas palavras continuam a ter a dupla representação gráfica que antes tinham, enquanto outras, que já adotavam forma única, passaram a grafar-se de outra maneira distinta da anterior, ou seja, inútil para a alegada unificação. Vejamos alguns exemplos disso: a palavra nucleico, que em Portugal se escrevia nucléico, continua com as duas formas, sem unificação, portanto. O mesmo se pode dizer de caráter e carácter. Enquanto isso, nefróide, que só apresentava essa grafia, passará a escrever-se nefroide, diferente, como se vê, da antiga. O hífen tornou-se outra forte evidência do festival de bobagens em que se transformou o Acordo. Simplesmente, eliminaram-se uns para se criarem outros. Como são incontáveis as palavras

que continuam a ter reconhecida a duplicidade ortográfica, pode dizer-se que a unificação foi a exceção. Na prática, não houve unificação, somente alterações sem sentido e sem critério. E não poderia ser diferente. Alguém consegue imaginar um brasileiro escrever, por exemplo, torre de controlo, ou um português dizer que perdeu o controle da situação?

O Acordo Ortográfico facilitará o aprendizado da língua, pois simplifica a escrita.

Inverdade! Resumidamente, há três tipos de pessoas que escrevem em português. Os semi-analfabetos, que não sabem o que é hífen nem o que é trema; confundem “C”, “Ç”, “S”, “SS”; não usam o plural dos substantivos nem dos adjetivos; e nunca ouviram falar em concordância, qualquer que lhes seja o tipo. Esses continuarão a ser assim formados em nossas péssimas escolas e não será a alteração na grafia de umas poucas palavras que lhes dará maior domínio do vernáculo. Continuarão a escrever como sempre fizeram, e ninguém se preocupará com isso. Há, também, aqueles que, por falta de tempo ou por preguiça, ou, ainda, por ignorância, escrevem seus textos, inclusive livros, sem o menor cuidado com a gramática do nosso tão violentado idioma, e os confiam, depois, a revisores que se encarregam de torná-los legíveis. Esses autores também continuarão a escrever como sempre fizeram e em nada se beneficiarão com as alterações do Acordo. Os revisores, estes sim, terão de aprender as novas regras, provavelmente, no manual barato da editoria de algum jornal. Finalmente, há os que têm um carinho especial pelo que escrevem. Para esses, as dúvidas estão muito além dessas mudanças ridículas e, sempre que ocorrem, são dirimidas com a leitura dos bons autores, das boas gramáticas e dos bons dicionários. Não precisariam de que alterassem a grafia das palavras para escreverem corretamente, pois já o faziam antes do Acordo.

A unificação beneficiará o mercado editorial, tornando mais fácil a venda dos nossos livros nos outros países de língua portuguesa.

Inverdade! As pequenas diferenças gráficas hoje existentes – que, como já dissemos, não foram eliminadas – jamais dificultaram a leitura de obras brasileiras nos outros países de mesmo idioma, nem as deles, no Brasil. Se alguma dificuldade existe, está no uso de palavras com significados diferentes, o que o Acordo não contempla. Nada que não se resolva com um bom dicionário que registre as acepções dos verbetes nos vários países em que são usadas, como o faz o já citado “Dicionário da Real Academia Espanhola”.

É incompreensível que membros da Aca-

demia Brasileira de Letras, que, supostamente, deveriam defender o idioma, tenham aderido, tão despididamente, a essa tolice.

Faz algum tempo, vimos, em um programa de televisão, o Acadêmico Domicio Proença Filho sofismar de todas as formas, para defender o indefensável. Chegou, então, próximo do deboche, quando disse que as palavras não foram alteradas na essência, mas “na roupagem”. Aquelas que se viram privadas do trema teriam apenas “perdido um adereço”, como se tal sinal diacrítico fosse tão inútil e vulgar quanto um brinco na orelha, uma argola nas fuças ou um “piercing” no umbigo, no mamilo ou em outra parte da anatomia de um idiota qualquer.

Além disso, até o presente momento, somente o Brasil adotou o Acordo, que encontra forte reação, principalmente em Portugal, onde não há previsão sobre quando produzirá qualquer efeito prático.

Por que, então, justamente agora, o Governo brasileiro resolveu, açodadamente, pôr em prática um diploma dos idos de 1990?

Como sabem os que vêm acompanhando, com um mínimo de atenção, as atividades do Foro de São Paulo e de outras entidades de defesa de interesses supranacionais, está em curso um processo insidioso de enfraquecimento do País como Estado soberano, visando a torná-lo incapaz de reagir às pressões ideológicas, políticas e econômicas externas que lhe ameaçam, até mesmo, a unidade nacional e integridade territorial.

Explicam-se, assim, os ataques irracionais e violentos às Forças Armadas; a desmoralização das Instituições; o fomento da discórdia; a reinvenção do racismo. E, também, a instituição da insegurança física e jurídica; a negação dos verdadeiros heróis da Pátria e a exaltação dos criminosos; a criação de enclaves indígenas e quilombolas, tão desproporcionalmente extensos e numerosos, a ponto de fracionar todo o território nacional; além de tantas outras ações deletérias inclusive de agentes governamentais.

Mas faltava ainda solapar definitivamente um dos pilares da existência do Brasil como nação única: a nossa unidade lingüística, até então quase intocada.

Muitas ações já começaram a ser adotadas para modificar essa realidade. Estão aí vários programas de televisão transmitidos em espanhol por estações oficiais. Tais programas, além de desnecessários, porquanto somente abordam temas de interesse ideológico exclusivo dos governos de esquerda que se instalaram nos países vizinhos, abrem, ainda, mais uma fenda na unicidade do nosso idioma.

Também é de se notar o grande esforço que tem sido feito para ressuscitar línguas já

mortas, antigamente faladas por grupos étnicos, há muito, aculturados.

O Acordo Ortográfico, violentamente imposto sem que, pelo menos, fosse discutido por aqueles que, verdadeiramente, escrevem em português, é mais uma ação nesse diapasão.

As línguas não são imutáveis, mas o que lhes determina a evolução é o uso que delas fazem os grandes escritores. Seguramente, não é por decreto que as alterações devem ser impostas. Estes servem, somente, para oficializar aquilo que já foi consagrado pelo uso.

O nosso idioma é assunto muito sério para ser tratado apenas por uma meia dúzia de acadêmicos desavisados e burocratas governamentais mal-intencionados.

Para que serve, então, esse Acordo? Simplesmente para os propósitos dos que o impuseram e para o benefício dos que vão lucrar com ele, “fabricando” dicionários ou promovendo as adaptações decorrentes, pagas, naturalmente, com o já tão mal utilizado dinheiro público.

Além dessas, não vemos qualquer outra utilidade.

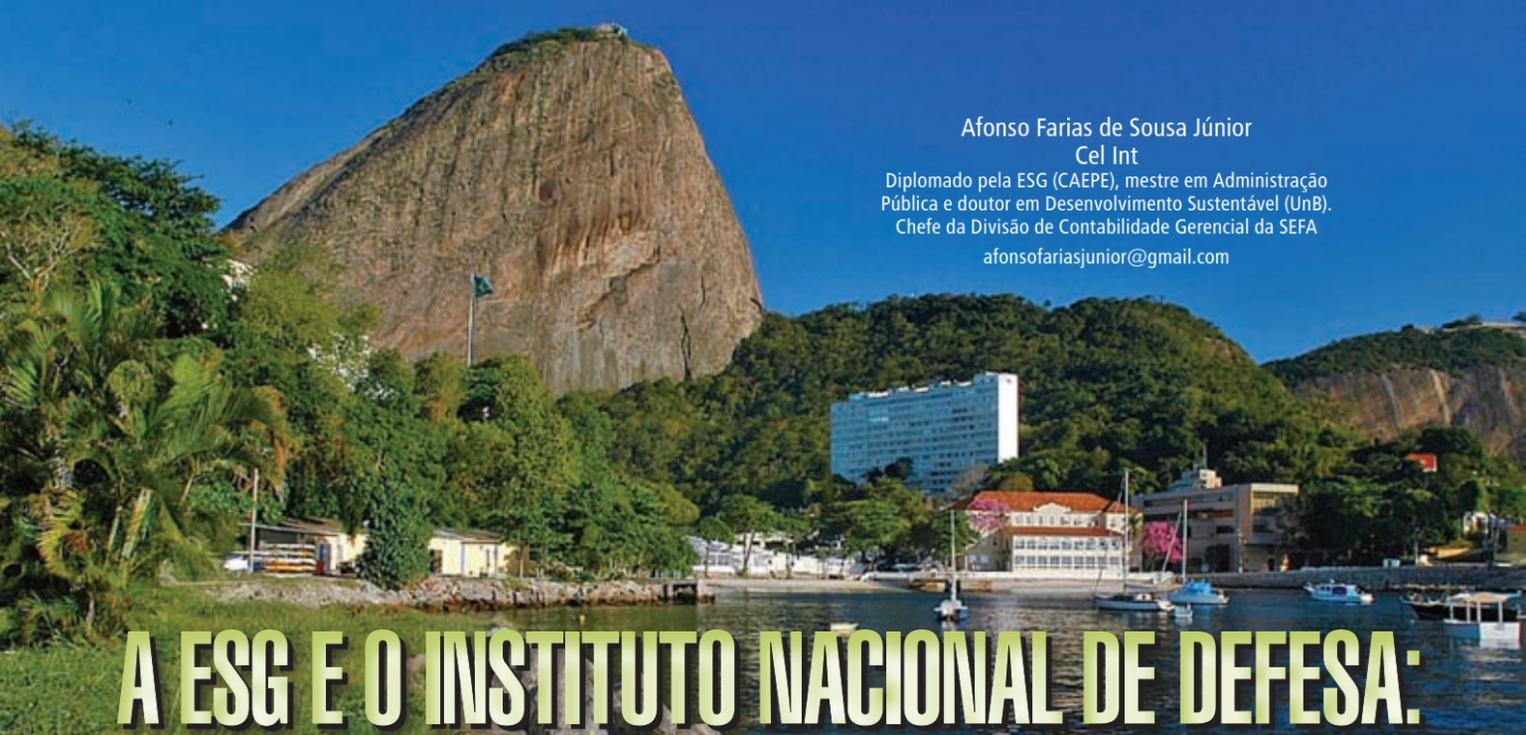
Vivemos em uma época em que os processadores de texto e os corretores ortográficos que os acompanham tornam-se, a cada dia, mais eficientes. Se os que engendraram essa “Reforma” escrevessem os seus próprios trabalhos, saberiam que é possível escolher a versão da língua, conforme o país para o qual se escreve. Existem opções para português brasileiro e português de Portugal ou europeu; inglês dos Estados Unidos, da Inglaterra, da Austrália; espanhol da Colômbia, do Peru, do México. Enfim uma escolha para cada necessidade.

Se as correções gramaticais são muito falhas, as ortográficas são um pouco mais aceitáveis para os menos exigentes. Seria mais racional esperar que algum ignorante escreva melhor, se acatar, sem qualquer análise, todas as sugestões do corretor ortográfico, do que por se ter tornado mais fácil escrever depois do Acordo Ortográfico.

Mas o atentado ao idioma não ficará nisso. Agressões cada vez maiores virão. Esse foi o avanço até agora possível na direção da “novílingua” (“newspeak”) de George Orwell, em “1984”.

Lamentamos que algumas pessoas e também certos jornais e revistas tenham aderido tão rapidamente à nova ortografia. Nós reagiremos e não a usaremos, enquanto nos for possível, pelo menos até o último dia do prazo. Depois decidiremos o que fazer.

Quem sabe, até lá, apareça um salvador da Pátria que revogue essa insanidade, por bem ou por mal ■



Afonso Farias de Sousa Júnior
Cel Int
Diplomado pela ESG (CAEPE), mestre em Administração
Pública e doutor em Desenvolvimento Sustentável (UnB).
Chefe da Divisão de Contabilidade Gerencial da SEFA
afonsofariasjunior@gmail.com

A ESG E O INSTITUTO NACIONAL DE DEFESA: interoperabilidade, descontinuidade, e necessidade de transformação

*“A paz não é a ausência da guerra,
ela é uma virtude; um estado mental;
uma disposição para a benevolência;
confiança e justiça.”*

Spinoza

INTRODUÇÃO

Há tempos escuta-se sobre a transferência da Escola Superior de Guerra (ESG) para Brasília. A discussão é apaixonante, polêmica e de conclusão imprecisa. Onde reside o problema? Muitos pensam que a citada escola esqueceu de observar a modernidade, prendeu-se às finalidades próprias, isto é, a ESG pela ESG. Ela, seu conteúdo e sua estrutura atenderiam às demandas nacionais. Voltou-se para seu interior e ditou, de forma estanque, premissas, dogmas e doutrina.

Sabe-se que a verdade é construída de diversos prismas. Muitos, ao lerem a sentença anterior, duvidaram da afirmação. Mas a realidade fática impõe-se, e é por isso que surge a polêmica, fruto da percepção e não percepção do problema.

Estado, governo e sociedade compõem uma tríade teoricamente indissociável, mas abstratos e quase sempre separados perante o observar dos fatos apresentados no cotidiano das ações individuais de cada elemento constituinte.

As sensações de segurança e as ações de defesa são partes de uma unidade responsável por gerar harmonia, paz social e propiciar o atingimento do bem comum. Espectros da política, da cultura, da economia, do socioambiental e das questões institucionais influenciam e são influenciados pelo desenrolar da ação específica de cada fator citado. É clara a necessidade da provisão de defesa para a geração de dissuasão, assim como é cristalina a demanda de ordem interna para a intensificação da coercibilidade/coação, no intuito de desestimular conflitos e ações infracionais no tecido social.

Dessa forma, o Estado pode atuar de várias maneiras para conseguir o ótimo em termos de gestão pública, mas não

pode prescindir das discussões e ações sobre a sua política de segurança nacional (por que os receios sobre este termo?). É como afirmam Pieranti, Cardoso e Silva (2007, p.46)¹:

...Como a defesa da nação não é atividade econômica que possa ser explorada pela iniciativa privada, cabe ao Poder Executivo garanti-la e ao Poder Legislativo discuti-la e, depois, apoiá-la, o que significa a necessidade de investimentos constantes em recursos humanos, estudos e renovação de aparato militar. A capacidade de adaptação das Forças Armadas ao corte desses elementos é limitada, como também é limitada a possibilidade de redução dos compromissos do Estado em determinados setores. Assim, por mais que o Estado se distancie do planejamento e do investimento em diversas áreas e mesmo que estabeleça uma política de cortes, não deve — e não pode — desligar-se de questões ligadas à segurança nacional.

Quanto mais fragilizada é uma nação em termos de zelar por sua segurança e defesa, mais fácil pode tornar-se alvo de interesses e da cobiça sub-reptícia (ou ostensiva) de outros países pobres de biodiversidade e/ou de recursos naturais, mas ricos em ganâncias e estratégias espúrias. Soberania e território são mantidos pela consistente organização socioeconômica e pelo desenvolvimento integrado de ações de defesa, o qual deve permear todas as expressões ministeriais que compõem a administração direta e indireta.

A escola que criou uma doutrina, um método e divulgou parâmetros ideológicos (sim, isso mesmo – ideológicos) desde o início da década de 50 do século XX, assim como tratou de segurança e defesa, foi a ESG. Ela deve ser a única a professar esse tipo de ensino? É da sua plena competência ainda continuar com um curso de Altos Estudos de Política e Estratégia? Onde se encontra a interoperabilidade nessa discussão? Como formar os analistas de defesa? Como promover o entendimento sobre um pensamento convergente (estratégico e logístico) sobre SEGURANÇA e DEFESA nas Forças Armadas (FFAA) e fora delas?

Essas questões serão discutidas nos tópicos seguintes. Primeiro, abordar-se-ão as questões históricas do surgimento da ESG. Depois, serão relatadas as argumentações sobre a criação do Instituto Nacional de Defesa (INAD). A terceira parte tratará da nova Missão da ESG. Por fim, na última seção, serão expostos os comentários finais.

1. ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA: SURGIMENTO E EVOLUÇÃO

“Não há nada melhor para produzir a paz como estar bem preparado para enfrentar o inimigo.”

George Washington

A ESG surgiu no final da década de 1940, fruto da aproximação estadunidense

provocada pelo final do segundo grande conflito bélico mundial. Naquela época havia ambiente propício para a criação e o desenvolvimento de uma Unidade Escola que enaltecesse as questões do planejamento e replicasse o modo de pensar dos vencedores do embate bélico.

Criada em 20 de agosto de 1949, a ESG destinou-se a desenvolver e consolidar os conhecimentos necessários para o exercício das funções de assessoramento e direção superior e para o planejamento da segurança nacional.

A Escola foi idealizada, em princípio, para ministrar o “Curso de Alto Comando” apenas para militares, entretanto terminou sendo organizada para receber, também, civis, sendo criado o “Curso Superior de Guerra” (CSG).

Ao longo do tempo, incorporou como objeto de seus estudos o Desenvolvimento Nacional, daí surgindo o binômio Segurança-Desenvolvimento, destinado a promover Ordem e Progresso.

A década de 1990 foi um momento de descontinuidade e de renascimento, um caos construtivo. Os fundamentos e as amarras nas quais os conceitos se conformavam foram fragilizados pelo uso consolidado da cibernética (comando, comunicação e controle), dos sistemas (abstratos e concretos), da tecnologia (bélica e para fins pacíficos), na ênfase das questões socioambientais e naquilo que tange ao desenvolvimento sustentável e apelo aos direitos humanos.

Em 2008, a ESG ministrou os cursos abaixo descritos, os quais estão previstos para acontecer durante o exercício de 2009: CAEPE - Curso de Altos Estudos, Política e Estratégia; CSIE - Curso Superior de Inteligência Estratégica; CEMC - Curso de Estado-Maior Combinado; CLMN - Curso de Logística e Mobilização Nacional; CGERD - Curso de Gestão de Recursos de Defesa; e PAM - Curso de Atualização da Mulher.

Hoje, as Forças Armadas do mundo endereçam-se para um trabalho mais cooperativo (interforças e junto às de-

mandas estatais) e voltadas a treinar e educar equipes de excelência nos seus mais diversos ramos de atuação (eficiência e economicidade). O terrorismo, os embates assimétricos, os crimes transnacionais, a globalização e a dificuldade de focar o inimigo de forma precisa levaram os governos nacionais a repensarem suas defesas nacionais. Educar, treinar e agir de forma conjunta (intranacional e internacionalmente) foi a saída encontrada.

A modernidade e a modernização das FFAA fizeram-se compulsórias. Inicialmente, posicionar-se com material, equipamento, sistemas e pessoal atuando integradamente e em prol do atingimento de objetivo único é o primeiro passo para a regra da eficiência. Material, equipamento e sistemas devem ser operados pelas Forças Aérea, Terrestre e Naval com a mesma disposição e destreza – na medida do possível. As pessoas podem ser educadas, desde a formação inicial, com a perspectiva de atuação conjunta – de forma cooperativa, integrada e coletiva – na dimensão intraorganizacional, assim como na dimensão interforças. Logicamente, a formação primeira terá plena ênfase naquele ser operacional que se deseja.

É com esse sentido, educar e treinar para o preparo e emprego das FFAA, que esse ensaio se concentra. Ele aborda especificamente a necessidade de transformar um modo de pensar e educar para a interoperabilidade entre as FFAA nacionais. Envolver os Comandos Militares (CMil), o Ministério da Defesa (MD) e o Poder Civil nessa empreitada é salutar.

Com mais precisão, evidencia-se a necessidade de criar o Instituto Nacional de Defesa (INAD), e deixar para a Escola Superior de Guerra (ESG), após revisão da sua missão e adoção de cursos voltados à modernidade, funcionar para atender demanda dos CMil, tanto para o efetivo militar quanto para o civil.

A seguir, serão relatados aspectos referentes ao INAD.

2. INAD – MISSÃO E CONTEÚDO

“É um fato desafortunado, mas asseguramos a paz somente na preparação para a guerra.”

John F. Kennedy

O INAD terá por finalidade a formação dos analistas de defesa, assim como o estudo, a pesquisa e a divulgação do pensamento sobre SEGURANÇA, DESENVOLVIMENTO E DEFESA, logicamente tudo dentro de um enfoque estratégico (planejamento e gestão) – tanto no enfoque nacional, regional e local, quanto na dimensão internacional.

Este instituto atuará em quatro vertentes: a) formação dos analistas de defesa; b) estudos/pesquisa sobre segurança/defesa nacional; c) estudos/pesquisa sobre segurança/defesa global; e d) estudos estratégicos (defesa e tecnologia, defesa e meio ambiente, defesa e biotecnologia, defesa e política, geopolítica etc.).

A formação dos analistas de defesa ficará a cargo da Academia Nacional de Defesa. Essa Academia será a responsável pela educação inicial e continuada dos profissionais de defesa, os quais serão, inicialmente, lotados no Ministério da Defesa (MD) e em outras áreas demandadas pelos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário.

A formação inicial terá duração de até 12 meses. O conteúdo programático estará dividido em quatro partes: leis e normas inerentes à Defesa Nacional; estrutura e funcionamento do MD e das FFAA no Brasil; aspectos relativos à segurança e à defesa no continente sul-americano; e, por fim, segurança e defesa global. O penúltimo mês será destinado à realização de visitas nacionais e na América do Sul. O último mês será destinado à elaboração da monografia.

O INAD será ainda responsável pelo Curso de Desenvolvimento e Defesa Nacional (CDNA), realizado pelo Centro de Altos Estudos de Defesa (CAED), o qual será destinado aos oficiais (no posto de coronel)

já escolhidos para a promoção ao primeiro posto do generalato. Este curso poderá ser cursado pelas autoridades que exercem cargos no primeiro e segundo escalões dos Governos Federal e Estadual.

É de bom alvitre que o Instituto Nacional de Defesa se localize em Brasília/DF e tenha em seus quadros profissionais (mestres e doutores) das três FFAA e civis especializados (mestres e doutores) nas áreas de seus segmentos de ensino e pesquisa. A definição espacial no DF prende-se ao fato de que o centro de decisões do Brasil está localizado em Brasília; mais ainda, na cidade estão os decisores e dirigentes do mais alto nível do Governo Federal.

O INAD, pelo menos inicialmente, concentrará seus esforços para a formação inicial do ANALISTA DE DEFESA e para a educação continuada desses próprios. Adicionalmente, ainda focará o Curso de Desenvolvimento e Defesa Nacional (CDNA).

Finalizando este tópico, o Instituto montará uma biblioteca direcionada ao atendimento das demandas acadêmicas de seus diversos segmentos de estudo e pesquisa.

3. ESG: CAEPE E CEMCO, UMA NOVA ABORDAGEM ACADÊMICA

“Pensar é o trabalho mais difícil que existe. Talvez seja esta a razão pela qual poucas pessoas o praticam.”

Henry Ford

Urge promover a transformação cultural por meio de ações estratégicas educacionais e de gestão – fazer nascer uma cultura de integração interforças. Uma boa medida reside em estabelecer um Programa de Educação em Defesa, direcionado à aplicação integrada e conjunta do Poder Militar. Não menos essencial, faz-se mister desenvolver uma concepção sistêmica que permita aos militares funcionar com estrutura conjunta. Para tanto e concomitantemente, planejar, aprovar e fazer funcionar cursos que promovam a

interoperabilidade e a gestão sinérgica e integrada no âmbito das FFAA.

A Escola Superior de Guerra poderá ser um desses lócus e, pelo background e capacidade de inovação, poderá transformar a sua cultura acadêmica para atingir os objetivos pretendidos.

A ESG poderá manter todos os seus cursos atuais, exceto o CAEPE, o qual será substituído pelo Curso de Estado-Maior Conjunto (CEMCO). Este curso será oferecido para os militares das três FFAA nacionais e será pré-requisito para ascensão ao generalato.

O foco da ESG será absorver e gerar conhecimentos direcionados à interoperabilidade, à cooperação e à padronização de itens/equipamentos utilizados nas FFAA nacionais, bem como tratar dos assuntos endereçados à integração sul-americana, no que tange aos aspectos de Defesa e desenvolvimento industrial pertinente.

Não se fecha uma escola, pois com ela se vão conhecimentos e cultura acadêmica construídos ao longo dos anos de existência. Essas ações apagam a História e eliminam o futuro em desenvolvimento, isto é, promovido por ações estruturadas. O conhecimento também privilegia eventos passados. Entender a História é aprazível e, muitas vezes, um caminho para diversas soluções. Manter uma escola não poderia ser objeto de discussão. No meio científico e/ou acadêmico essa controvérsia inexistente. Construam-se mais escolas. Ampliem a formação, mas primem pela qualidade e efetividade.

Se os tempos mudaram, se a conjuntura demanda novos conhecimentos ou se é necessária uma maior aproximação do poder central, conceba-se uma nova escola. Essa nova unidade de ensino poderá ser moldada para atender direta e rapidamente os novos parâmetros da realidade nacional e internacional. Agora, tão importante quanto construir uma nova escola é saber prever e prover a estrutura requerida para transformar modelos obsoletos ou inadequados em novos padrões escolares de transmissão de conheci-

mento. Atente-se, sempre, para o fato da percepção das oportunidades do espaço/tempo em que se apresentam a conjuntura nacional/internacional, a estrutura do Estado, o funcionamento do governo e a gestão pública e privada, assim como as variações e externalidades do mercado.

Escolas devem proliferar, assim como alunos. O tempo gera oportunidades, opera demandas e faz surgir ameaças. Assim, a ESG voltando-se para a sua estrutura e percebendo no exterior as demandas, oportunidades e ameaças, poderá encontrar seu novo rumo direcionando-se para desenvolver um pensamento cooperativo, integrativo e convergente de Defesa – tanto no âmbito nacional quanto no espaço internacional.

Finalizando este tópico, é saudável atentar para os docentes dessa Escola, uma vez que o professor funciona melhor

quando preenchido pelas necessidades da tríade da modernidade: cabeça (informada), coração (motivado) e bolso (bem remunerado). Hoje e sempre, motivação para buscar informações requer vultosos e constantes aportes orçamentários e financeiros; a ausência de continuidade desses fragiliza a Defesa Nacional e facilita a subtração de recursos naturais e humanos, assim como permite ingerências externas em assuntos internos.

4. COMENTÁRIOS FINAIS

“Uma das bases do bom ensino é a disciplina. Não a disciplina autocrática e coercitiva, mas aquela propositiva e construtivista.”

Tom Coelho

Perceber a Escola Superior de Guerra como uma solução para unir e integrar as

Forças Armadas nacionais é imperioso. Lócus único, viável e culturalmente disposto à ampliação e absorção dos novos padrões, modelos, concepções e teorias do pensamento estratégico, do entendimento da guerra moderna e pós-moderna e da compreensão do que vêm a ser as novas ameaças. Urge abandonar a sensação e caminhar para a ação. Turbulências e tempos de transformação, excelente oportunidade para a criação, recriação, união e inovação. Por onde andam os sábios? Onde começam as ações? Eles estão entre nós e as ações já se iniciaram. Um novo tempo, novos aprendizados, uma nova ordem ■

¹ PIERANTI, Octavio Penna; CARDOSO, Fabio dos Santos e SILVA, Luiz Henrique Rodrigues. No artigo *Reflexões acerca da política de segurança nacional: alternativas em face das mudanças no Estado – publicado na Revista de Administração Pública, ISSN 0034-7612, v. 41, n. 1, Rio de Janeiro, jan./fev. 2007.*



Ode ao P-47 “Thunderbolt”

HOMENAGEM Criação do 1º Grupo de Caça 18 dezembro de 1943

“Trator Voador”, “Bulldog Alado”, “Trozoba Voadora”, “Tijolo”, eram os apelidos carinhosos da grande máquina de guerra. Na verdade ela era um pouco de cada um deles, mas era “bem boa de voar” (como diz o Cancioneiro).

Com ferocidade visível, aparência imponente e desafiadora, gostava de mãos hábeis e tratamento atento e delicado. Impunha coordenação, e negava-se a oferecer bons resultados caso seu piloto não estabelecesse uma relação de compromissos: “voe-me bem e eu te levarei ao sucesso”. Gostava de ser pilotada minuto a minuto, e chegava a ser tão carente de atenção que, por raras vezes, concedia ao seu mestre o direito de desfrutar a paisagem e o seu entorno: olhar para dentro era a obrigação. Fiel, sempre nos trouxe de volta a casa. Nunca nos traiu, mas, seguramente, quem a traiu pagou caro. Mas, também, sabia ser condescendente... Galgar o posto de pilotagem exigia bom preparo físico, e a cabine era ampla, mesmo para os “grandões”...

Com o motor acionado, ganhava vida e impunha respeito. Movimentava-se qual um pesado mastodonte, obrigando a taxiar em “S”, para ver o que se passava sob seu nariz. *Rolon* e *Decoloff* eram a regra para o despegue. Custava acelerar e, até que o trem recolhesse, era o “tijolão”. Antes que a bequilha levantasse, o controle da reta era pela visão lateral e muito pé para compensar o torque...

Levava-nos longe e alto (41.000ft), nos transmitia a sensação de pujança. Habitava céus por ninguém ocupados, enchendo seus mestres de vaidade e orgulho por lhes ser

permitido ver homens e terras de tão alto, tão diminutos. E, assim, nos induzia a bradar aos quatro ventos: “eu tenho o poder!”. Voar formatura em altitude era um “sabão”: inércia de motor e turbo. “Asa livrando asa e motor na empenagem do líder” resultava em um belo *finger formation*, principalmente com “alas carrapato”.

Era veloz em cruzeiro (650km/h) e suportava mergulhos incríveis em que, atingida sua velocidade limite, a recuperação impunha aplicar os flaps de compressibilidade (?). Seu “tounneaux barril”, com a bolinha no centro, era um poema...

Era tão robusto e parrudo que dava impressão que as suas asas estavam assentadas sobre trilhos de estrada de ferro. Aceitava tranquilamente a aceleração da gravidade e entortou muita coluna vertebral de seus mestres sem receber nenhum dano próprio. Aliás, nunca se soube de algum P-47 que tenha sido “punido” por excesso de “G”. Com seus oitocentos galões a bordo nos permitia o luxo de partir de Santa Cruz e atingir Natal em menos de seis horas, voando a 40.000ft, ainda conservando quase duas horas de combustível para alternar ou brincar na chegada. Seu motor de dezoito cilindros, com dois mil e quatrocentos cavalos de força, com um bom supercompressor e injeção d’água, o arrancava do chão pesando oito toneladas. Mas gostava de pista longa.

Sua carga de guerra fazia inveja a qualquer máquina de combate: mais de dois mil cartuchos ponto 50 para oito bocas de fogo, três bombas de 1.000 libras e seis foguetes de cinco polegadas. Assim, sua presença na



liça do combate era o terror das tropas de superfície inimigas. Seu visor girocomputador era uma jóia tecnológica, difícil de manipular, porém lhe assegurava eficácia mortal, quando bem trabalhado. O tiro com oito bocas de fogo jogava um *jeep* ao ar...

O bombardeio picado, realizado entre 60º a 80º e no “olhômetro”, era de elevada precisão e o bombardeio rasante, na base do “sentimento”, era excelente para espalhar as incendiárias...

Suas quatro enormes pás de hélice, girando a 2.700rpm geravam um torque que impunha uma ponderável correção de pé, a despeito do compensador de direção sempre acionado para manter a bolinha no centro. Sua “voz” era inconfundível, principalmente quando arfava e zunia para deixar o chão. Às vezes comia tanta pista que dava a impressão que dela não queria se separar. Suas manobras e acrobacias exigiam prolongadas “embaladas” e, quando “amolecia” no dorso, criava uma sensação de eterna paz e silêncio. E, aí, impunha muito carinho nos comandos... Para evitar um parafuso de dorso.

Seu canopy de bolha assegurava plena visibilidade dos céus, apenas limitada pela poderosa armadura de duas polegadas de aço nas costas do assento, para proteger os mestres de um ataque pela cauda, em que pese a existência de um dispositivo de alarme para indicar os “inimigos a ré”, que alguns titulavam “radar de cauda”.

Sua iluminação de cabine tornava o voo noturno um desafio, e a posição do velocímetro, escondido nas sombras do canto esquerdo superior do painel, tornava o pilofe

noturno uma “manobra de assombro”. Sua iluminação externa de baixa intensidade fez muita gente “entrar em forma” em alguma estrela mais brilhante... E não na formatura.

Seu pilofe, por mais apertado que fosse, não tomava menos do que 35 segundos, e os que experimentaram torcer mais do que isso viraram “monumento à besteira” na cabeceira da pista...

Seu pouso, sempre com todo o flap, era “de atitude” e, uma vez alinhado na pista, normalmente obrigava uma espichada de pescoço para ver o que se passava à frente daquele narigão. O pouso curto obrigatoriamente exigia um toque de maestria três pontos e um bom consumo de freios para conter a inércia daquela massa de ferro...

Os dutos do supercompressor, que conduziam os gases do escapamento para girar a turbina (implantada na fuselagem traseira e que passavam sob a cabine), faziam do posto de pilotagem um bom forno, e era impossível ver um mestre-piloto abandonar seu posto de comando sem ter tomado um banho de suor: era uma sauna voadora, que nem as pilulas de sal do Médico de Esquadrão (para compensar) conseguiam reverter as perdas...

Após o corte do motor, silente, nos permitia escorregar para o chão e, para os pilotos de pequeno porte, caminhar sob suas asas e acarinhar seu papo. Era quando os pequenos se sentiam grandes, e todos nós nos sentíamos HOMENS!

Meu amigo P-47, que saudade tenho de ti! Com teus comandos nas minhas mãos, esqueci-me do meu baixo porte: senti-me GRANDE, GRANDE! ■

OS ÔNUS DA SEGUNDA GRANDE GUERRA MUNDIAL

1939 a 1945

...“Nunca se supôs que tantas nações manobrassem e avançassem unidas num caminho vitorioso: ingleses, americanos, neozelandeses, brasileiros, sul-africanos, hindus, poloneses, judeus, italianos livres têm marchado juntos na grande camaradagem e solidariedade daqueles que combatem pela libertação e pelos direitos do gênero humano. A grande ofensiva final da Itália por muito tempo será salientada na História como um dos mais famosos episódios da 2ª Guerra Mundial...”

Winston Churchill

A mais terrível guerra que a Humanidade já conheceu produziu terrível destruição material e humana.

A Força Expedicionária Brasileira (FEB), com apenas 15.069 soldados combatendo, fez 20.573 prisioneiros alemães e italianos...

- que a cidade de Montese, conquistada pela FEB, foi considerada a terceira cidade mais bombardeada “durante a guerra na Itália...”
- que a FEB lutou 239 dias de ação contínua e que teve 3.173 baixas, entre mortos, feridos e acidentados em ação...
- que 46% dos oficiais da FEB eram oficiais da reserva...
- que as oito maiores vitórias da FEB. foram: Camaione, Monte Prano, Monte Castelo, Castelnuovo, Montese, Zocca, Collecchio e Fornovo...
- que durante a última catástrofe mundial, mais de 32 milhões de homens na flor da idade perderam a vida em campos de batalha...
- que 26 milhões de seres humanos foram mortos em todos os campos de concentração, conforme estatísticas oficiais apresentadas ultimamente por funcionários do Governo francês...
- que 15 a 20 milhões de mulheres, anciãos e crianças morreram por causa dos ataques aéreos...
- que 20 milhões de pessoas ficaram feridas ou mutiladas ou impossibilitadas de trabalhar...
- que 21 milhões de pessoas perderam o seu lar e os seus bens por causa dos bombardeios aéreos...
- que 45 milhões de pessoas foram deportadas, internadas ou afastadas para milhares de quilômetros de distância do torrão natal...
- que 30 milhões de casas foram reduzidas a pó...
- que mais de um milhão de libertados dos campos de concentração que, ao voltar, não encontraram a família; mais de um milhão de crianças sem pais.

(Isto nunca poderá ser esquecido)

Pesquisa – Cap PAIVA

Foto Jocimar Pequeno

Ao Ten Brig Ar
Carlos de Almeida Baptista,
Presidente do Clube
de Aeronáutica,
e aos demais oficiais,
principalmente os citados.
O título, mais belo, talvez, fosse
“O Sonho de uma Entrevista”.

Escrevi esta imaginária
entrevista com o redator-chefe
da Revista Aeronáutica, havia
muitos e muitos anos. Achei-a
em meus documentos e gostaria
de divulgá-la antes de
“partir para o meu último voo”.

Olavo Nogueira Dell’Isola
Cel Av



A Entrevista Sonhada

RA: O senhor é aspirante de que turma?

OND: Da turma de 53. A mesma de Ivan Frota, Seroa da Motta, Lino Pereira, Antero Sérgio Correia e Elahir Amaral da Nóbrega, entre outros.

RA: Quando foi que passou para a Reserva?

OND: Em 9 de julho de 1981, no posto de Coronel Aviador. Eu estava servindo no Estado-Maior da Aeronáutica havia mais de quatro anos, já passara pela chefia da Seção de Logística e estava chefiando a Seção de Legislação. Nesta última, principalmente, eu me sentia muito útil à Força Aérea Brasileira (FAB), participava de importantes Grupos de Trabalho no Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA) e, nesta ocasião, por coincidência, eu recebera as medalhas de Mérito da Aeronáutica e da Marinha, e fora indicado pelo Ministro Délio para fazer um curso, de alto nível, nos moldes do Superior de Comando, na Inglaterra. Eu não me preocupava com promoção, mas certo dia, quando o Abreu Coutinho já substituíra o Collares na chefia do Estado-Maior da Aeronáutica, eu fui chamado à sala do então chefe da Segunda Subchefia, Brig Baeta, para receber dele, oficialmente, a informação de que eu não fora incluído nem no Quadro de Acesso para promoção a oficial-

general, e que teria o prazo de trinta dias para apresentar recurso.

RA: E o senhor apresentou o recurso?

OND: Não, absolutamente. A notícia de que eu não fora nem sequer incluído no Quadro de Acesso, que antecede a Lista de Escolha, deixou-me surpreso e arrasado. Imediatamente, redigi e entreguei o meu pedido de passagem para a Reserva. Eu amava tanto a FAB, e ainda amo, que no meu requerimento, eu fiz questão de declarar que eu tinha tido “a grande honra e a grande satisfação de ter servido à FAB por mais de trinta anos”.

RA: E como foi o seu desligamento do Estado-Maior?

OND: Eu me sentia tão deslocado que tomei todas as providências para que meu desligamento fosse acelerado e, inclusive, fui pessoalmente à Diretoria do Pessoal (DIRAP), no Rio, para buscar e trazer, em mãos, o Boletim.

RA: E como foi a reunião de praxe dos oficiais para sua despedida?

OND: Não houve reunião de praxe e nem houve despedida. O nosso Vice-Chefe do Estado-Maior era o Maj Brig Carvalho, o “Zé Louro”, e eu imaginava que em uma despedida formal, de praxe, de um oficial que passa para a Reserva, alguém, que poderia ser o próprio Maj Brig Carvalho, teria de elogiar-me. Ora, como

eu poderia ser elogiado, se eu não tivera mérito para ser incluído sequer no Quadro de Acesso? Assim, procurei promover o meu desligamento o mais rápido possível, sem que houvesse tempo hábil para a cerimônia formal de desligamento, para poupar o Maj Brig Carvalho que, ainda hoje, respeito e admiro, do constrangimento de ter de elogiar-me naquelas circunstâncias.

RA: O senhor acha que o processo de não promoção a oficial-general é muito traumático? O que julga que poderia ser modificado para evitar traumas da não promoção?

OND: Nos moldes atuais, a não promoção é um golpe terrível. Creio que o processo deva ser aperfeiçoado. Talvez a implantação de um sistema de contagem de pontos advindos de desempenhos pessoais, ao longo de toda a carreira, poderia tornar os critérios de avaliação mais técnicos. Os oficiais que não lograssem atingir um determinado número de pontos, em uma determinada fase de suas carreiras, seriam avisados, com muita antecedência, de que não mais teriam condições de satisfazer os requisitos essenciais para a inclusão no Quadro de Acesso, mas continuariam merecendo todo o estímulo e apoio da FAB para prosseguirem em suas carreiras, até ao limite de permanência nos respectivos postos.

RA: O senhor acha, então, que critérios

mais técnicos poderiam diminuir a frustração do oficial não incluído em Quadro de Acesso ou Lista de Escolha?

OND: Certamente. É bem provável que o oficial sinta menos sua preterição quando ultrapassado por outro que ele próprio reconhece ser-lhe superior. No atual processo, menos técnico e mais sujeito a avaliações subjetivas, tem sido aceito que, em certas épocas, determinados oficiais teriam sido promovidos se outros fossem os Ministros. Aliás, sentia muita pena quando eu me encontrava com brilhantes coronéis, ex-futuros brigadeiros, já depois na Reserva, e que haviam sido preteridos por critério s de avaliação essencialmente pessoais.

RA: Avaliação ao longo da carreira abrangeria também a fase de cadete?

OND: Sim. A classificação final na Academia tem peso em toda a carreira, pois representa o início, que tende a ser permanente, do posicionamento hierárquico por antiguidade. Aliás, esse posicionamento inicial poderia ser mais justo, mais permanente e mais conveniente para a Força, se na Academia da Força Aérea (AFA) houvesse possibilidade de se avaliar, com atribuição de grau, a liderança do cadete. Para comandar homens a capacidade de ser líder pesa muito mais do que a própria capacidade intelectual ou profissional do oficial aviador.

RA: Como foi a sua adaptação à vida civil depois da frustração de não ter sido incluído no Quadro de Acesso para Oficial-General?

OND: Eu deixei a FAB no dia 9 de julho de 1981 e, no dia 18, eu já estava trabalhando como comandante de avião Xingu, em Guaxupé, sudoeste de Minas. Eu precisava começar a voar logo para amenizar o trauma de minha saída da FAB. Mas, poucos dias depois, pousando em São Paulo, no Aeroporto de Congonhas, não passei na minha primeira prova de fogo. Cruzando com um soldado da FAB, fardado, eu chorei. Invejei-o por usar o mesmo uniforme que eu usara com muita honra e muita satisfação por mais de trinta anos e que jamais teria novamente o direito de usar.

RA: Por onde o senhor passou, no serviço ativo?

OND: Eu fui muito feliz na FAB. A FAB me deu tudo que podia desejar. Voei Catalina, em Belém; B-25, em Fortaleza e Cumbica; C-47 e C-54, no Galeão. Servi, também, nos Estados Unidos, onde fiz o Curso de Navegação, na *Mather Air Force Base*, em Sacramento. Tive a honra de chefiar, por alguns meses, o Estágio Avançado da AFA, em Pirassununga, onde, aliás, vivi um problema com o desligamento do vôo do filho de

um brigadeiro do ar. Esse brigadeiro, de muito prestígio na FAB, ficou muito zangado comigo durante vários anos. Tive, também, a honra de servir no Estado-Maior da Aeronáutica, por mais de quatro anos.

RA: Qual foi a época mais feliz de sua vida na FAB?

OND: Creio que foi no Galeão, quando, como capitão, eu voava C-47 no Correio Aéreo Nacional. O Comando de Transporte Aéreo (COMTA), que na época que comecei a voar lá tinha o Maurício Seidl como Chefe de Operações, era uma escola de altíssimo nível profissional. Na formação de pilotos de C-47 para integrar o QP do COMTA, você aprendia tudo sobre vôo por instrumentos, emergências do avião, elaboração de cartas de descida por instrumentos em locais onde não existiam regulamentos de transporte de carga, e até redação de mensagens rádio. A descentralização do COMTA, com a criação dos esquadrões de Transporte Aéreo (ETA), embora compreensível por razões econômicas, desmantelou a homogeneidade da formação dos pilotos, por muitas gerações de oficiais aviadores. O nível de segurança também caiu um pouco. Você imagina que hoje, em alguns ETA, a prova de regulamentos de tráfego aéreo e de conhecimentos técnicos do avião é com consulta. Isto é um absurdo. A prova sem consulta obriga o aviador a estudar pelo menos uma vez por ano tudo que é imprescindível saber sobre regulamentos de tráfego aéreo e conhecimentos técnicos do avião que opera. Com a consulta, não há risco de reprovação e, não havendo risco, há uma tendência natural para o relaxamento. Hoje em dia, eu começo a estudar com trinta dias de antecedência e tenho entrado nas provas sabendo quase tudo, embora nunca consiga tirar nota 10.

RA: Por que o vôo do C-47 foi a época mais feliz de sua vida na FAB? O senhor não voou o C-54 em viagens internacionais?

OND: Sim, mas no 1º Grupo de Transportes, com o C-47, eu me sentia mais útil. Nós levávamos, do Rio de Janeiro para Rio Branco, no Acre, e para muitos outros lugares, que dependiam exclusivamente de nós, esperança, amizade e algum material. Nós éramos o único elo daquela gente com a civilização. Em Porto Nacional, no pernoite, nós éramos recebidos com suco de mamão pelas freiras. Em Sena Madureira, hasteavam bandeiras e nos recebiam com bandejas de café com biscoitinhos. Em Cáceres, companheiros de nosso querido Exército programavam o início de suas férias com a nossa passagem de retorno do Acre por lá, rumo ao

Rio de Janeiro ou a São Paulo. Voávamos quase sempre a partir do nascer do sol até à tardinha e, por isso, tínhamos que dormir cedo. Nossa recompensa era o próprio voo, o banho já ao anoitecer, o bate-papo com os companheiros, piloto, mecânico e radiotelegrafista, e, às vezes, o médico; o jantar sempre acompanhado com uma cervejinha gelada e a cama. É curioso assinalar que nós não pensávamos em diárias fora de sede! E nunca reivindicamos qualquer vantagem financeira.

RA: O senhor se recorda de fatos curiosos ou engraçados durante seus voos no CAN?

OND: Muitas vezes você conhecia seu companheiro de viagem na viatura que apanhava os pilotos de madrugada, ou na hora do café, no rancho do Galeão. Certa vez, em meados de outubro de 1961, se não me engano, após o café apresentei-me ao oficial mais antigo, que seria meu companheiro de viagem para o Acre. Jamais o vira antes. Era o Argeu Pelosi. O Argeu, após receber minha apresentação, perguntou-me de chofre: - Em quem você votou? Por sorte eu havia votado no mesmo candidato dele, Jânio Quadros. A seguir, após consultar os famosos BM, hoje METAR, o Argeu me falou: - A rota para o Acre está caveirosa. Conheço muito bem essa rota, e nela só podemos voar visual. Vamos atrasar nossa saída do Galeão por 24 horas. Dois dias depois, no trajeto Vila Bela do Mato Grosso-Guajará-Mirim, de repente, estávamos voando em condições por instrumentos, com visibilidade zero e chuva torrencial. Com muito custo, conseguimos baixar até enxergar o Rio Madeira, cujo leito, a baixa altura, passou a ser nossa única referência. Não avistávamos sequer as margens do rio. Depois de algum tempo, que pareceu um século, avistamos um aeródromo que o Argeu reconheceu como o de Guajará-Mirim, constante do manual de rotas. Arremeti a primeira vez, mas na segunda consegui pousar, debaixo de chuva forte. Não era Guajará-Mirim. Era Guayará-Mirim, na Bolívia, do outro lado do rio. Ficamos retidos, por não termos obtido, com antecedência, autorização para sobrevoar e pouso em território boliviano. Nossos passageiros não puderam sair do avião e lá teríamos que permanecer até que a polícia local conseguisse contato com La Paz, com demora prevista de até nove horas, para nossa liberação. Diante da possível demora e do desconforto dos passageiros confinados dentro do avião, o Argeu tentou convencer o policial boliviano: - Seu Guarda, o senhor poderia nos permitir. Nós decolamos, pousamos do outro lado do rio, em Guajará-Mirim, desembarcamos

os passageiros e regressamos para aguardar a liberação do Governo Boliviano. O Guarda não foi na conversa do Argeu. Aliás o Argeu, veterano piloto do Correio, era curioso. Ele, quando em voo de cruzeiro, sentava sobre as pernas cruzadas sobre o assento, navegava e fazia correções de rota com pontos de referência obtidos com um binóculo, e utilizava-se ora de um ora de outro, de três cachimbos pendurados nos dois fios de elástico que prendiam a bússola magnética. De outra feita, eu fiz uma viagem com o Coronel Neiva de Figueiredo, outro veterano às do Correio, falecido naquele acidente do P-15, em Maceió. Do Galeão até Santarém, passando por São Paulo, Campo Grande, Cachimbo e Jacareacanga, entre outras escalas, o Neiva me determinou que fizesse todos os procedimentos de pouso, na ida e na volta, pelo auditivo do antigo radiocompasso, hoje mais conhecido como ADF. No trecho Jacareacanga-Santarém, o Neiva carregou o C-47 com 73 tambores de gasolina, de 200 litros, vazios. Eu devo estar enganado, o C-47 não deve ter capacidade para abrigar 73 tambores. Contudo, é fato que o Neiva colocou os tambores deitados, em três camadas, e nós, para entrarmos no avião e chegarmos até à nacele, tivemos de nadar por cima dos tambores.

RA: Coronel Dell' Isola, como o senhor vive na Reserva? É feliz?

OND: Sim, sou muito feliz. Vivo bem com minha esposa, Céres, que conheci como cadete, com minhas filhas Solange, que nasceu no Hospital da Aeronáutica de Belém, no Pará, e Sônia, que nasceu no Hospital de Aeronáutica do Galeão, e com meus netinhos, Gabriela e Pedro, filhos da Sônia, nascidos em Belo Horizonte. Eu continuo amando a FAB, como se estivesse na Ativa. Estou sempre torcendo para que nosso Ministro acerte. Eu não tenho mais acesso àqueles boletins informativos do Ministério. Mas pelos jornais e pela televisão procuro acompanhar tudo que acontece com a Força Aérea.

RA: O senhor tem tido problemas de relacionamento com o pessoal da Ativa?

OND: De modo geral, não. Eu procuro respeitar a todos para, em contrapartida, ser respeitado. Sempre que tenho que ir a uma organização militar da FAB, inclusive ao CEMAL, para meus exames semestrais de piloto de linha aérea, eu faço questão de apresentar-me de paletó e gravata. Na Reserva, eu nunca pedi nada à FAB, mas, se a FAB me pedir qualquer coisa, estarei pronto para servi-la, como se na Ativa estivesse.

RA: Mas, e oficiais da Reserva que se queixam de desatenção de oficiais da Ativa para com eles?

OND: É, já ouvi ou li alguma coisa que me parece foi falada pelo Brig Rangel e pelo Arruda. Falou-se até em criação de uma Associação de Oficiais da Reserva. Realmente deve haver casos isolados de oficiais da Ativa que não tratam seus colegas da Reserva com a consideração devida. Rangel, Arruda e tantos outros grandes oficiais que hoje estão na Reserva, e ainda aqueles que já partiram, dedicaram toda a sua vida para que a FAB atingisse a grandeza atual. Eles deveriam merecer sempre, de todos, carinho e respeito. Eu sou contra a criação da Associação de Oficiais da Reserva. Essa associação seria uma forma de separação, e o que estamos precisando é de integração. Eu concito os oficiais da Ativa de mais patente, principalmente aqueles que estejam em cargos de Comando, a endoutrinarem seus subalternos a buscar uma maior integração dos oficiais da Reserva, que vivem em suas localidades, com suas respectivas organizações militares. Os oficiais da Reserva, por sua vez, não devem se esconder. Se não têm nada para oferecer, que contribuam com sua presença física; se têm talentos mais desenvolvidos, que contribuam com seu saber, como faz, por exemplo, o nosso excepcional pensador militar Deoclécio.

RA: O senhor vê outros tipos de problema?

OND: Há outros tipos de probleminha, talvez até institucionais, que poderiam ser examinados. Por exemplo, o uso do título. Eu sou coronel aviador, de fato e de direito (e me orgulho de sê-lo), minha carta patente e meu título já me eram assegurados pela antiga Constituição

e pelo antigo Estatuto dos Militares. A atual Constituição manteve esses direitos. No entanto parece ainda estar em vigor, creio que uma Portaria ministerial - não estou bem certo - que veda o uso do posto por oficiais na Reserva. O fato é que, quando me dirijo por carta ao SERAC III, e o mesmo acontecia com o SERAC II, eu faço questão de assinar meu nome, seguido do posto de coronel aviador RR. Contudo, nas respostas, assinadas por colegas e aviadores, sistematicamente sou tratado de senhor fulano de tal, sem o posto. Outro fato curioso ocorre com os convites para solenidades militares na questão dos trajes. Por exemplo, no Baile do Aviador, prescrevem determinado uniforme para militares e "smoking" para civis. Eu sou civil ou militar? Se sou um civil, não posso ir, pois não desejo ter "smoking". Mas, no guarda-roupa, mantenho alinhados os meus uniformes. Por que não posso usá-los?

RA: O senhor teve muitas frustrações na FAB?

OND: Na FAB tive muito mais alegrias do que tristezas. No entanto confesso que tive algumas frustrações. Gostaria imensamente de ter comandado uma base aérea isolada. Gostaria muito de ter sido piloto de Esquadrão de Busca e Salvamento, para ter tido a satisfação de procurar, achar e salvar vidas humanas. Finalmente, eu gostaria que a FAB tivesse tido, como Ministro, o grande pensador militar, talvez o maior de nossos tempos, Brig Deoclécio.

RA: E para terminar?

OND: Para terminar eu gostaria que a FAB investisse bem mais em liderança a partir da AFA. Para um militar, principalmente, o oficial aviador, é mais importante ■

Nota do Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, Presidente do Clube de Aeronáutica:

Conheci Dell' Isola em 1951, quando cheguei ao Campo dos Afonsos, na antiga Escola de Aeronáutica, para cursar o 3º ano da EPCAR. Comecei a admirá-lo como cadete correto que era, sempre muito sério, bem uniformizado, distinto, elegante em gestos e atitudes. Segui com ele, depois, no Galeão, ambos voando C-47 nas Linhas do Correio Aéreo Nacional, que cumpríamos com paixão, pelo sentimento do quanto éramos úteis na tarefa de integrar e desenvolver o País, encurtando a distância da civilização com os nacionais mais desassistidos deste imenso rincão. Minha admiração tem crescido depois que vejo suas vibrantes contribuições colocadas no jornal "A Inconfidência".

Julgo que esta entrevista imaginária deva ser do conhecimento geral, através dos leitores da nossa Revista, satisfazendo seu sonho. Devo anotar, no entanto, que de lá para cá muita coisa mudou na administração da Aeronáutica. O Cel Dell' Isola se surpreenderia se lhe pudéssemos informar sobre como o nosso sistema de ensino evoluiu, como a avaliação do mérito (por meio de listagens do mérito relativo) contribui, hoje, para o justo reconhecimento daqueles que, de fato, mereceram, às vezes por um "delta x", alcançar melhores oportunidades...

De qualquer forma, considero esta uma oportunidade de realizar um sonho, mas de nos orgulharmos pela FAB de hoje, pela evolução ocorrida.

A MULETA

INSTANTÂNEOS DA CAÇA

Eduardo D'Avila Duprat
Cel Av
eduardoduprat@ecodelta.com.br

A manutenção do Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAC) em plena era dos F-5, aí pelo início da década de 80, funcionava de maneira singular: havia uma espécie de repulsa dos oficiais aviadores a trabalhar na área, o que significava comandar cinco ou seis oficiais e cerca de 400 graduados, na maioria sargentos, porém com alguns cabos e soldados. Todos desejavam ir para operações, pedaço nobre, conviver com os príncipes. Enquanto isso, o povo da graxa era relegado ao segundo plano. Numa peça de teatro os atores seriam operações e os contra-regras, a manutenção.

Houve mudança de comando, e os cargos estavam em pleno movimento de substituição de seus detentores: a chefia da manutenção do Grupo era aquela coisa, evitava-se até falar no assunto para não lembrar o fato de que o cargo estava vago e necessitava ser preenchido.

Normalmente era um major que assumia a função de S-4, o dono da manutenção do Grupo. Naquele ano não havia um major disponível, e a escolha recaiu sobre um capitão.

Esse indivíduo, apesar de já estar servindo havia alguns anos no 1º GAC, não dispunha de experiência no setor, e procurou o antecessor para obter o máximo de informações, fato que produziu um ótimo efeito, pois, ao contrário do novo, o antigo era um especialista e profundo conhecedor das manhas da logística.

Por mais empenho que se tenha, é impossível conhecer tudo sobre o vasto

campo da manutenção, que incluía, também, o gerenciamento do suprimento, subordinado por direito ao Esquadrão de Suprimento e Manutenção da Base Aérea de Santa Cruz, porém, de fato, manobrado, no que se referia ao projeto F-5, pela equipe do S-4 do 1º GAC.

Assim, o Grupo ia sendo mantido pelo capitão esperto, mas leigo no tema, aprendendo sempre.

Um belo dia, lá se vão para São Paulo os chefes dos setores de manutenção, planejamento e suprimento, acompanhando o S-4 para uma reunião no Parque de São Paulo, encarregado da manutenção de 4º escalão, ou nível parque, que significa a prestação de serviços industriais de grande porte, além da capacidade do 1º GAC.

O tema principal dessa reunião era o suprimento e, dentro desse campo, havia um item que estava dando dor de cabeça para todos os envolvidos: era o caso dos cubos de roda. A história envolvia o fato da tentativa de fabricar no Brasil os conjuntos de freio, com seus 11 discos e outras coisinhas mais, partes do tal cubo de roda.

Houve dois momentos interessantes na discussão: quando se falava de falta de itens, o chefe do setor de suprimento do Parque, um oficial de origem oriental, comentou, a título de exemplo, que a fábrica havia produzido poucos aviões Bufallo, e que esse fato restringia a oferta de peças no mercado. Em outro instante, o mesmo tenente-coronel especialista em

suprimento soltou que o problema do F-5 é que havia muitos aviões pelo mundo e que isso dificultava a oferta de peças... É evidente que houve um pequeno tumulto na reunião, pois todos queriam saber afinal o que poderia aumentar a oferta no tal do mercado. Aliás, não queríamos saber de mercado algum. Nosso caso era com esquadrões... A conversa, em consequência desses comentários, tomou um rumo alegre e descontraído, fato raro e inusitado, pois o Diretor Técnico do Parque era um oficial engenheiro muito sério e rigoroso. Mas, naquele dia, excepcionalmente, estava um pouco mais descontraído. Contudo, voltamos ao normal, e o problema foi retomado.

Apesar de o assunto ser de suprimento, houve a intervenção do nosso tenente de manutenção, bicho bom de trabalho e de cabeça, para comentar o fato de os aviões sob inspeção terem de usar cubos de roda, pois era necessário rebocá-los para o melhor aproveitamento dos espaços do hangar. Após uma pequena discussão, o Diretor Técnico consulta os membros da reunião sobre o que eles achariam de usar muletas para os aviões em trabalhos no solo, evitando, assim, a utilização dos cubos bons para o voo. O nosso capitão novinho na manutenção achou que era gozação. Dentro do espírito jovial que reinava, não se conteve em aproveitar a oportunidade e sapecou o seguinte comentário:

– Coronel, creio que seria melhor usarmos uns esquis, pois poderíamos operar



Ilustração Duncan - Cel Av

pousos e decolagens da grama e seria contornada a falta de cubos de roda...

Houve uma explosão de risadas, e afinal a frase não era tão engraçada assim...

O Coronel determinou uma pausa para o café, em vista da balbúrdia em que se transformara a reunião, e pediu ao tenente que explicasse ao capitão o que ele quisera dizer com muletas.

Muleta, para quem não sabe, é uma roda que não pode ser utilizada para o voo sem o miolo, sem os discos de freio, pintada de vermelho, e que na época era utilizada em Anápolis, nos F-103, para movimentar os aviões hangarados sem ocupar dois cubos completamente disponíveis.

Olha, foi a maior vergonha. O capitão se desfez em desculpas, e depois de uma meia hora de hilaridade a reunião voltou ao normal.

Nada como fazer graça com aquilo que não se conhece.

À la Chasse!!! ■

GLOSSÁRIO:

À la Chasse!!! = Grito de guerra dos caçadores, oriundo dos pilotos franceses da Primeira Guerra Mundial.

Cubos de roda = denominação usual do que se pode chamar de "aro da roda", de "jante", ou, mais precisamente, local onde se encaixa o eixo.

"F" = letra utilizada para designar aviões de caça. Vem do inglês **Fighter**, cuja tradução correta seria "guerreiro", "lutador" ou "brigador".

F-5 ou F-5E "Tiger II" = avião de caça a jato supersônico bimotor fabricado pela empresa americana Northrop, adquirido pelo Brasil em 1974.

F-103 = aeronaves Mirage III, primeiros aviões supersônicos da Força Aérea Brasileira, baseados na Cidade de Anápolis (GO), a 150 km de Brasília.

Graxa = apelido usado para o pessoal que trabalha na área de manutenção de aviões.

Muletas = este termo não vai ser explicado, pois sua explicação tiraria todo o interesse da "estória".

Operações = em um esquadrão, os oficiais, além de aviadores, também têm funções "no solo". As áreas dessas funções são de administração e **pessoal**, de **informações** e inteligência, as de **operações** e navegação de voo, de **material** e manutenção etc.

S-4 = designação da área de material de um esquadrão. As outras áreas são, respectivamente, S-1 pessoal, S-2 informações e S-3 operações.

Suprimento = é o nome do setor de gerenciamento dos itens de aviação necessários ao funcionamento das aeronaves. É responsável por assegurar a disponibilidade desses itens dentro dos prazos e quantidades estabelecidos para os diversos materiais envolvidos no interesse da instituição.

Para mais histórias da Caça e glossário de termos acesse: www.abra-pc.com.br

“Ser ético significa pensar e agir de acordo com a ideia de bem.”

Há alguns poucos anos, esta frase poderia soar muito bem em ambientes como escola, igreja, no meio familiar, mas não se pensava que pudesse ter algum sentido no mundo dos negócios.

A concorrência, a busca e o aproveitamento das melhores oportunidades, clientes cada vez mais exigentes e menos pacientes, são realidades incompatíveis com “ser ou pensar em ser bom”. Uma bela utopia, um ideal impraticável nesse “mundo” que não faz concessões a quem se arrisca em jogar de acordo com as regras da ética.

Desde o final dos anos 80, no entanto, um número cada vez maior de dirigentes de grandes corporações pelo mundo afora passou a se dar conta de que a ética é algo sério e também faz sentido na vida das empresas e das instituições em geral; e o que parecia ser mais um modismo, igual a tantos outros – reengenharia, qualidade total etc. – parece que “veio para ficar”.

Por incrível que possa parecer, também aqui entre nós essa “onda” passou a fazer sentido. Mesmo num País em que impera a corrupção por quase todos os lados para onde se lance o olhar, falar sobre o assunto e vislumbrar a necessidade de implementação de um programa de ética nas empresas, aos poucos, vai deixando de ser visto como assunto apropriado somente para “beatos”, “carolas”, professores de filosofia e outros “chatos” de plantão.

Acabou virando uma “grife”, uma referência obrigatória no discurso político, no ambiente escolar, na empresa etc. Talvez nunca se tenha falado tanto de ética entre nós quanto hoje. É muito comum, porém, observarmos gente que fala entusiasticamente sobre o assunto e, cinicamente, assume comportamentos antiéticos. A primeira imagem que nos vem é a do político ou do empresário corrupto que discursa sobre ética, mas na verdade o que procura é “ocultar” a sua prática.

Parece que chegamos a um ponto em que as pessoas, em qualquer lugar do mundo, estão ficando cansadas de tanta corrupção, de tantos erros, de tanta malícia, de tanto descaso para com os valores éticos e, conseqüentemente, com tanto desrespeito à dignidade da pessoa humana. Os resultados desse cansaço notam-se também nos âmbitos da política e da economia.

Os hábitos de consumo sofrem os reflexos desse descaso com a ética. Nesse ponto, não se pode esquecer que, por mais

alienado e consumista que seja, o consumidor ou o eleitor não deixa de ser uma pessoa dotada de um senso ético. Mesmo que ande um tanto amortecido nestes tempos pós-modernos, o tal senso ético, inato nas pessoas, precisa ser respeitado.

Como decorrência disso, em vários lugares do mundo, especialmente na Europa e nos EUA, acontecem movimentos de protesto diante dos abusos contra a ética. Os abusos contra os quais se protesta se dão nas condições sub-humanas de trabalho, nos crimes ecológicos, no apoio a formas totalitárias de governo etc. Os protestos, por sua vez, vão desde manifestações de crítica até ao boicote dos produtos das empresas.

Diante deste fato, criar um código de ética passou a ser pensado como um elemento estratégico indispensável à sobrevivência de uma empresa. Até aí, tudo bem, parece ser o caminho natural diante do novo quadro que se desenha. Surge, então, um novo problema: que caminho escolher para implementar o código de ética e o que fazer para “alimentá-lo”?

Muitos entendem que o tal código é coisa “para inglês ver”. Basta criá-lo, divulgar a sua criação e, com isso, a “necessidade” ética dos consumidores estará satisfeita. No entanto, a coisa não é tão simples assim quanto possa parecer. A circulação das informações pela rede é capaz de provocar um efeito devastador e, ao ser percebido o engodo, o efeito pode ser contrário ao esperado.

Assim sendo, parece que não basta, simplesmente, criar um código de ética. Para que a coisa realmente funcione, é preciso que se instale uma “cultura ética” dentro da empresa. É indispensável que se comece com a alta direção fazendo uma opção pela ética. A primeira consequência de tal decisão será a implementação de uma “pedagogia da ética” no seio da comunidade empresarial, com reflexos tanto no respeito à dignidade dos participantes do processo produtivo quanto dos consumidores.

Em resumo, o resultado da escolha de qualquer um dos caminhos em relação à ética poderá não ser imediatamente sentido na vida de uma empresa, mas ele é inevitável. Por um lado, o “agir e pensar bem” – ser ético – poderá representar a sua saúde não somente moral como também financeira e, por outro, a “indiferença” ética poderá produzir efeitos altamente indesejáveis ■



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

Ética

nas empresas

Água, o planeta na UTI, este o tema de evento comemorativo em um dos nossos hospitais. Expressivo, sobretudo,

pelos notáveis conferencistas convidados, em que, sem citar os companheiros da casa, destacaríamos personalidades da mídia, como André Trigueiros, jornalista estudioso e defensor incansável da ecologia e do meio ambiente; a Engenheira Luiza Krau, de Furnas; e os Oficiais de Marinha “hibernados”, na Estação Comandante Ferraz, na *Antártica*, por meio de teleconferência, em tempo real, via satélite, que, empenhados em múltiplas pesquisas, preservam a maior reserva de água doce do planeta, a calota congelada, com seus 2.700m de espessura. O aproveitamento desse manancial ainda é incerto, eis que grande parte se tem perdido pelo desmoronamento progressivo em face do aquecimento global, ao mesmo tempo em que tem provocado a **elevação do nível do oceano**, que já avança e invade a orla de algumas de nossas cidades litorâneas. Aqui no Rio de Janeiro, os moradores de Leblon e Ipanema já projetam para as próximas décadas ensaios de como salvar os prédios mais próximos da praia, evidentemente de maior valor de mercado. Paradoxalmente, vimos nos últimos anos a “seca” em alguns afluentes do Amazonas, impedindo a navegabilidade e isolando as populações ribeirinhas, algo inimaginável tempos atrás. Nossos ecologistas já defendem o aproveitamento inteligente do Aquífero Guarani como reserva estratégica, e empresas desenvolvem tecnologias viáveis de dessalinização da água do mar por osmose reversa, como se processa nos transatlânticos modernos. Vemos com frequência em alguns noticiários muitas regiões do mundo onde já não há água suficiente para consumo humano. No semiárido nordestino, há décadas nossos irmãos sofrem, sem que os políticos se empenhem na solução do problema, ainda que conheçamos as técnicas empregadas nos países do Oriente Médio, verdadeiro deserto, onde é possível plantar e produzir em clima artificial satisfatório.

Há poucos meses, em Londres, ecologistas e estudiosos do clima reuniram-se em evento internacional para avaliar as condições atuais sobre o aquecimento global e suas pertinentes consequências. A conclusão desanimadora foi que os 400 representantes afirmaram que se medidas efetivas e rigorosas não forem tomadas de imediato, incluindo a anuência por todos os países das recomendações do Protocolo de Kyoto, a Terra não teria mais do que quarenta anos de sobrevivida. Pretendemos uma análise abrangente sobre a água e o meio ambiente no que nos concerne individualmente. Como temos nos cuidado em relação à água? Entendemos que o nosso organismo é formado com quase 70% de água; todas as funções orgânicas dependem de água para se processarem a contento, mas a maioria das pessoas tem uma ingesta desse precioso líquido aquém de suas necessidades ideais. Como resultado, alguns processos degenerativos se iniciam, lenta, mas progressivamente, e a gente vai se acostumando com os sintomas. Por experiência própria, na avaliação dos tripulantes que são checados no Centro de Medicina Aeroespacial (CEMAL), ao longo de quatro anos observei que a partir dos 40 anos de idade, aproximadamente 15 anos de atividade em Aviação Comercial, esses pacientes passavam a apresentar indícios de hipertensão arterial. Comentei com o Comandante Koehler e, considerando sua opinião, confirmei que normalmente os pilotos, por disporem de pouco tempo para irem aos toaletes (quase sempre ocupados por passageiros), sobretudo em rotas domésticas, tomavam poucos líquidos para evitarem desconforto durante a pilotagem. Debateremos o assunto com os companheiros

médicos das empresas e o *feedback* foi afirmativo. Sugerimos medidas que atenuassem os problemas e, hoje, nos projetos de novas aeronaves, já se destinam WC exclusivos para os pilotos e comissários, anexos aos “sarcófagos” de descanso.

Reafirmando que o nosso corpo é formado essencialmente de água, isso mesmo, H₂O, sua reposição contínua e em quantidade e qualidade é essencial à manutenção de todas as funções, para que tenhamos boa qualidade de vida, prevenção de doenças e longevidade. Daí, como exercício de memória consideremos como a água atua nesse complicado processo, afirmando desde logo ser a ingesta de pelo menos oito copos ou dois litros/dia o ideal, ainda que pela simples sensação de sede não sejamos induzidos a beber esse volume. Satisfeita a demanda de água e tendo uma dieta balanceada, garantiremos o *turn-over* ideal dos nossos tecidos e a sinérgica harmonia dos sistemas, evitando a oxidação tissular e o envelhecimento precoce. Ilustremos na prática como isso funciona, comparando nosso corpo ao de uma máquina, por exemplo, uma caldeira rudimentar: para produzir energia, calor e vapor, ela pode queimar lenha, óleo combustível, gás ou matriz energética compatível, que configuraremos como os alimentos que ingerimos. Haverá, todavia, os resíduos a eliminar, como

gases e fumaça, que no caso será o gás carbônico eliminado pelos pulmões. Como cinzas consideremos todas as escórias que eliminamos por meio do suor, dos dejetos e da urina. Passemos a focar especificamente a água e o sistema renal. Este sofisticado sistema é tão eficiente quanto delicado. Manipulando quantidade surpreendente de substâncias complexas, desempenha múltiplas funções, como por exemplo: eliminar continuamente os resíduos do metabolismo protéico que estão concentrados na urina, os quais são conduzidos para fora de cada rim pelo ureter até à bexiga. Lá, a urina é acumulada de modo a ser evacuada do corpo à vontade por um único tubo, a uretra. Cabe aqui algo a considerar: a vontade de urinar dá-se por mecanismo reflexo, nem sempre obedecido com a frequência desejável, eis que às vezes retardamos essa eliminação por circunstâncias limitativas ou mesmo por negligência, o que é prejudicial à saúde, pois sendo rica em cristais, sua retenção produzirá eventualmente sedimentação e provável formação de cálculos renais, com sintomatologia extremamente dolorosa e tratamento às vezes invasivo (cirúrgico), quando tratamento alternativo, a litotripsia (choque de ondas), se mostrar ineficiente. Função ainda mais importante é a capacidade que os rins têm de poder variar e compensar a quantidade de água que é perdida

através da urina para estabelecer o equilíbrio hídrico do corpo. De igual maneira, o sistema renal regula os teores e as espécies de eletrólitos, propiciando o balanceamento salino adequado no sangue e líquido tecidual, como creatinina, uréia, potássio etc. Evidenciando a importância desses elementos, basta lembrar que é através da análise de seus valores que se estabelecem os parâmetros para a avaliação de nosso estado geral de saúde, quer nos “check-up” de rotina quer nos pré-operatórios etc. Cumprindo adequadamente suas funções, para que tudo isso aconteça, é necessário que todo o volume sanguíneo circule pelo sistema renal, em média a cada cinco ou seis minutos. Isto representa 1.700 litros em cada 24 horas. Processando esses 1.700 litros, os rins produzem 170 litros de líquido tissular chamado filtrado glomerular, dos quais 169 litros são devolvidos à corrente circulatória, sendo a diferença (um litro) aquilo que excretamos sob forma de urina.

Como manifestação tardia de um aporte insuficiente de água, poderemos ter a hipertensão arterial. Revela o paciente renal crônico, em que os sintomas se apresentam de modo lento, mas evolutivo, e sem se aperceber que algo considerável está ocorrendo, ou por acostumar-se com os sintomas. Isso ocorre com frequência nas populações do interior, de menor acesso a acompanhamento médico regular. Lamentavel-

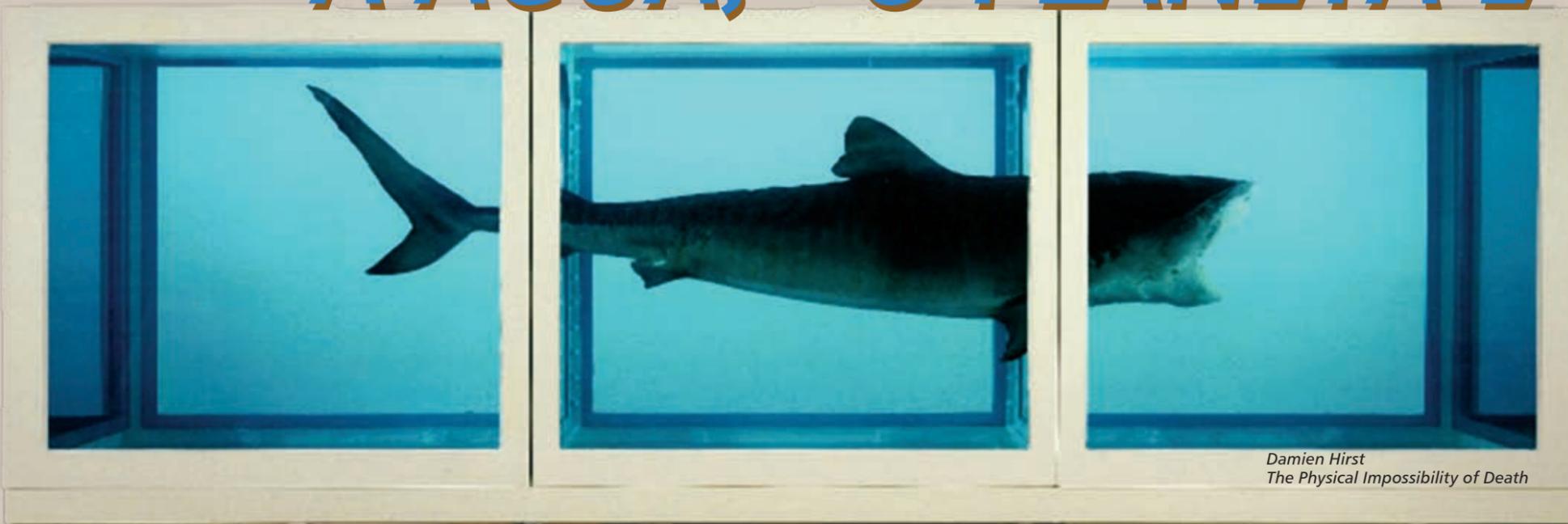
mente, também por insuficiência de recursos e demanda elevada de pacientes, o profissional limita-se à queixa principal do paciente, tratando da hipertensão sem investigar a etiologia (causa) principal do sintoma, tendo o paciente seu quadro agravado, evoluindo às vezes para o inevitável. Tivemos a oportunidade de observar que essa ocorrência era prevalente em Alcântara (MA), quando da implantação do Núcleo para a construção do Centro de Lançamento Espacial, em 1986. Alertamos os médicos do pequeno e único hospital da cidade, conseguimos sua reforma e ampliação, bem como a dotação de equipamentos e infraestrutura compatível. Passamos a examinar os familiares dos militares e trabalhadores convocados e nos surpreendeu o fato da prevalência de hipertensão mesmo em pessoas relativamente jovens. Diagnosticada a origem do problema e estabelecido o tratamento adequado, eliminamos uma condição antes considerada endêmica. Os serviços especializados em hemodálises registram aumento significativo de pacientes com síndromes renais, o que implica em tratamentos prolongados em situações quase sempre irreversíveis.

Optamos por concluir com ilustração prática, informando que em Alcântara os nativos dispunham de farta alimentação de frutos do mar, predominantemente camarão e crustáceos em geral, elevado aporte de cálcio, quase nenhuma verdura. Não valorizavam a agricultura, no que foram orientados pelo “staff” multidisciplinar do nosso efetivo, tendo encaminhado os interessados a fazerem estágio na Escola Técnica de Agricultura, em São Luís. Provemos as fontes de água potável, noções de higiene e orientação de princípios de hábitos saudáveis, tendo o cuidado de fazer o acompanhamento periódico com nossas assistentes sociais. Hoje, aquela população se apresenta saudável, produtiva e em plena atividade, absorvida pelo desenvolvimento do turismo, o que tem incrementado a economia local.

De resto, diremos que a longevidade somente é válida com boa qualidade de vida. É nossa, de cada um, a preocupação de melhorar a “saúde do planeta”. Juntemo-nos aos que se dedicam em prol desse “affair” ■

Jesse Ribeiro da Silva
Ten Cel (CD)
ny_koe@yahoo.com.br

A ÁGUA, O PLANETA E VOCÊ



Damien Hirst
The Physical Impossibility of Death

Desafio difícil de

ser vencido, porém possível

Maj Brig Méd Ricardo
L. de G. Germano

Definição

Tabagismo é a doença crônica causada pela dependência química e psicológica à nicotina. Sendo assim, o não preenchimento da necessidade leva a sintomatologia orgânica e psicológica (síndrome de abstinência). Trata-se de aderência a uma droga que é aceita pela sociedade. A adição química à nicotina leva aproximadamente noventa dias para ocorrer, e a memória química pode persistir por muitos anos.

Histórico

O tabaco é nativo das Américas e acredita-se que tenha começado a crescer nessa região por volta de 6000 a.C. As origens do uso disseminado do tabaco para fumar datam de 1492, quando Colombo chegou ao Novo Mundo e foi presenteado pelos nativos americanos com folhas de tabaco. Os espanhóis introduziram a planta na Europa. Durante todo o século XVIII, o rapé ficou popular em toda a Europa. No século XIX, o uso do rapé (tabaco de mascar de fino corte, que é colocado dentro da bochecha, ou pó de tabaco que é inalado através das narinas) deu lugar ao tabagismo de charuto. Com a introdução da fabricação automatizada de cigarros em 1881, o preço dos mesmos caiu e a popularidade deste tipo de tabagismo aumentou drasticamente. Entre 1910 e 1919, a produção de cigarros aumentou em 633%, de menos de 10 bilhões para mais de 70 bilhões por ano.

Composição do cigarro

Muito além da nicotina e do alcatrão, principais substâncias divulgadas, cada cigarro possui mais de 4.000 substâncias, sendo em bom número tóxicas ou carcinogênicas,

tais como: acetona, amônia, naftalina, terebentina, formol e fósforo P4/PE.

Dados epidemiológicos e patológicos

O tabagismo é a principal causa prevenível de doenças graves e mortes. Dentre as patologias relacionadas ao mesmo temos:

– **CÂNCER** (pulmão, bexiga, próstata, mama, cavidade oral, língua, faringe, laringe, esôfago, estômago, cólon e outros), **DOENÇA CARDIOVASCULAR ISQUÊMICA** (hipertensão arterial, aterosclerose, infarto do miocárdio, derrame etc.), **DPOC** (doença pulmonar obstrutiva crônica), **OSTEOPOROSE**, **GASTRITE**, **ÚLCERA PÉPTICA**, **DISFUNÇÃO ERÉTIL** e outras. O cenário atual do tabagismo é de uma pandemia, tendo-se 1,25 bilhões de fumantes no mundo, sendo 33 milhões no Brasil, causando cinco milhões de mortes por ano em todo o planeta, das quais 200 mil no nosso país. Projetando-se as mortes para o período 2025-2030 teremos nos países desenvolvidos três milhões por ano e nos países emergentes sete milhões por ano. Deve ser mencionado que os fumantes passivos correm os mesmos riscos, embora em menor intensidade.

Como dito na definição, a nicotina causa dependência física e psicológica, transformando o tabagismo em uma condição de difícil tratamento. Os sintomas de abstinência são: físicos: enxaqueca, palpitações, fome e náuseas – e psicológicos: ansiedade, irritabilidade, perda de identidade, depressão e estresse.

Abordagem terapêutica

Em primeiro lugar deve ser res-

saltado que o fato de o fumante querer parar com a prática do tabagismo é fundamental para que se gaste energia com a abordagem terapêutica. Se o fumante não estiver motivado para contribuir, será perda total de tempo e recursos. Por outro lado, o ideal é que uma equipe multidisciplinar e profissional participe desta abordagem. Esta equipe deve ser composta de: médico (preferencialmente, clínico geral), psicólogo, assistente social e enfermeiras sendo coordenada pelo primeiro.

Surgindo a necessidade, pareceres de outros especialistas serão solicitados. Dito isto, a abordagem terapêutica deverá ser: não medicamentosa e medicamentosa.

a) Abordagem não medicamentosa: seu objetivo é auxiliar o fumante a lidar com o estresse, estimular habilidades para resistir às tentações de fumar e prevenir as recaídas. “Os nove passos para parar de fumar” ajudam muito e são os seguintes: **Acredite:** Você pode e deve parar de fumar. **Planeje:** Informe-se sobre o assunto e organize-se para partir com todas as forças para esse projeto. **Contabilize:** Os recursos gastos com o cigarro poderão ser investidos em coisas melhores para você e sua família. Mas o maior rendimento é o da saúde. **Peça ajuda:** A equipe multidisciplinar estará à sua disposição nesta hora. **Escolha:** Discuta com a equipe que o acompanha e, devidamente assessorado, encontre a melhor abordagem para seu caso. **Priorize:** Esse deve ser seu principal objetivo no momento. **Agende:** É fundamental marcar o dia e a hora para parar de fumar. **Resista:** Lembre-se de que para toda grande vitória é necessário esforço. Você não é um

perdedor. Tente outra vez: A guerra não acabou, portanto respire fundo e parta determinante para vencer a batalha final.

Nesta abordagem, o uso de uma dieta saudável (pouco hidrato de carbono, gordura vegetal, aves, peixes, verduras, legumes e frutas), além de atividade física regular, ajudam em demasia. Reuniões com a equipe multidisciplinar e com pacientes bem sucedidos são importantes também.

b) Abordagem medicamentosa: Os fármacos disponíveis para o auxílio ao abandono do tabagismo são:

– **Reposição de nicótica:** sob a forma de adesivo cutâneo de liberação lenta ou goma de mascar;

– **antidepressivos:** dentre estes funciona melhor a bupropiona;

– **tartarato de vareniclina:** por sua dupla ação agonista e antagonista dos receptores nicotínicos $\alpha 4 \beta 2$ a vareniclina funciona como um tipo de “falso cigarro”. Pela ação agonista estimula a liberação de dopamina que, mesmo em menor quantidade, proporciona alívio ao fumante. Como antagonista, ocupa o receptor nicotínico, evitando a ação da nicotina circulante. Assim, o fumante tende a abandonar o cigarro mais facilmente. Com o advento da vareniclina, os resultados se têm mostrado animadores, pois antes dela o índice de recaída mostrava-se elevado.

Mensagem final

Espero que os tabagistas e seus familiares (inclusive os fumantes passivos) tenham compreendido a intensidade do mal chamado tabagismo e motivem-se para vencer este desafio. Neste caso querer é fundamental para ser poder ■

MÚSICA MENTAL E COMPOSITORES SURDOS

Roberto M. Neves-Pinto
Ten Cel Méd (M.D., Ph.D)
rmnevespinto@bol.com.br

Conforme comenta SACKS (1), há pessoas que dificilmente memorizam uma melodia; outras podem ouvir sinfonias inteiras mentalmente de maneira tão realista como se as estivessem ouvindo numa sala de concertos, ou reproduzidas por alguma forma de gravação. Há pessoas que parecem possuir uma orquestra na cabeça, pronta para tocar o que elas mandam. Algumas são capazes de tocar mentalmente uma partitura, por exemplo.

Lembro-me bem quando meu pai dizia que meu avô (violinista e compositor) lia música como quem lia os jornais do dia, e que não precisava ter qualquer equipamento para reproduzir música, pois bastava ler a partitura para ouvi-la mentalmente.

Segundo Robert ZATORRE e colaboradores, imaginar música pode ativar a região auditiva do cérebro quase que com a mesma intensidade da ativação causada por ouvir música. O mesmo acontece quando se imagina a ação de tocar música. (1)

Para ZATORRE e HALPERN, isso corresponde às afirmações de músicos de que são capazes de “ouvir” seu instrumento mediante prática mental. (1)

Estas imagens mentais de música é que certamente permitiram que três grandes compositores, BEETHOVEN, SMETANA e FAURÉ, pudessem continuar compondo mesmo após a surdez total e, segundo alguns autores, nesta situação, criaram talvez algumas de suas melhores obras.

Para SACKS (1), com a ausência de estímulos auditivos normais, o cérebro auditivo pode tornar-se hipersensível, com a capacidade de imaginação musical intensificada.

Sobre a surdez de BEETHOVEN, CARPEAUX (2) comenta que, embora trágica para ele, pessoalmente, para a Humanidade foi providencial, pois “foi ela que libertou o mestre de todas as convenções, abrindo-lhe as portas para o reino da música totalmente abstrata”.

“Ouvindo sons apenas no cérebro, isolado do mundo exterior, ele intensificou e aprofundou incessantemente o seu pensamento musical”. (3)

Surgem então composições como a “Missa Solene” e a “9ª Sinfonia”, além dos últimos quartetos de cordas. A “3ª Sinfonia” (“A Heróica”), que marca o início do período romântico da música erudita, a “5ª”, a “6ª” e a “7ª” sinfonias foram criadas quando Beethoven já estava ficando surdo. O famoso “Concerto nº 5 para Piano e Orquestra” e algumas de suas mais festejadas sonatas também. Em 1824, na estreia da “9ª Sinfonia”, Beethoven, já completamente surdo, de costas para o público, não ouviu os ensurdecadores aplausos da plateia sentada atrás dele, e somente tomou conhecimento da delirante ovação quando um cantor, puxando-o pela manga, o fez ver o que não conseguia ouvir. (4)

A surdez de Beethoven teve início em 1796. (5) Ficou completamente surdo em 1816. (6)

No século XIX, com exceção de certos conhecedores, as últimas obras de BEETHOVEN foram consideradas esquisitas, senão incompreensíveis. Explicou-se o fato pela surdez, então total, do mestre, que lhe teria roubado o senso da eufonia e a faculdade de calcular os efeitos sonoros. Hoje se pensa de modo diferente: estas obras, embora não tão popularizadas e tão frequentemente executadas como outras anteriores, seriam, na verdade, as maiores. Mas há nelas certas imperfeições técnicas que se explicam realmente pela surdez. (2)

Na missa solene e na última parte da “9ª Sinfonia”, a escritura vocal de BEETHOVEN respeita pouco as possibilidades e os limites da voz humana. A surdez pode ter contribuído para tal, assim como nas “impossibilidades” pianísticas da *Hammerklaversonate*.

Mas o verdadeiro motivo dessas imperfeições foi outro: a incapacidade da voz humana e da orquestra sinfônica materializarem completamente o pensamento musical abstrato. O único recurso possível foi o som imaterial do quarteto de cordas. As últimas obras de Beethoven são os cinco últimos quartetos. (2)

SMETANA, após ficar totalmente surdo, em 1874, compôs duas bem sucedidas óperas: “O Beijo e o Segredo”, além do poema

sinfônico “Minha Pátria”, ao qual pertence o celebrado “Moldávia” (4). Desta fase são os quartetos de cordas números 1 e 2, que, na opinião de BENEVIDES (7), o equiparam aos verdadeiros grandes mestres da música.

Completamente surdo apenas é que FAURÉ produziu o esperado coroamento de sua atividade como compositor. O seu único quarteto de cordas (três compositores), em consequência da surdez, transpôs limitações externas para atingir, através do quarteto de cordas, a quintessência musical. “A música de câmara, e especialmente o quarteto de cordas, (...) foi, para tais compositores surdos, a solução mais alta e depurada”.

“Os especialistas em psicologia do ouvido falam em duas audições (v.g., Alberto Welleck): a exterior, puramente biológica, apenas meio de grosseira comunicação com o mundo circundante, e a interior, qualidade herdada, que, uma vez desenvolvida, prescinde da primeira, e é responsável por todo o universo da estesia sonora”.

A audição interior teria sido a causa da manutenção da capacidade da composição musical por certos indivíduos surdos que sabiam escrever música.

“Embora executante surdo não possa tocar, o compositor surdo ainda pode escrever, criando por meio de um processo de concepção interior, recorrendo a imagens auditivas gravadas em sua mente e em seu coração, pois a música é, afinal, uma experiência interior.” (8) ■

(1) SACKS, O. “*Alucinações Musicais*”. Cia. das Letras, 2007.

(2) CARPEAUX, O. M. “*Uma nova História da Música*”. Livraria José Olympio, 1967.

(3) A POESIA. Ludwig van Beethoven, 2008.

(4) THOMPSON, O. (1952). “*The International Cyclopedia of Music and Musicians*”. Dodd, Mead & Co, N. York, 1952.

(5) HÖWELLER, C. “*Sommets de la Musique*”. Editions Daphne, Gand, 1967.

(6) JUNG, Danielle M. “*O Compositor que rompia Barreiras: Beethoven*”. 2008. (www.portaldafamilia.org/artigos/artigo444.shtml)

(7) BENEVIDES, W. “*Compositores Surdos e Outros Estudos*”. Rio de Janeiro, Livraria Editora Cátedra, 1985.

(8) MENUHIN Y, DAVIS C. W. “*A Música do Homem*”. Livraria Martins Fontes Ed., 1981.

Estórias ligadas à BIRUTA

Joaquim Dário d'Oliveira
Cel Av

Para quem não é ou foi piloto militar, a palavra Biruta faz lembrar uma pessoa que não é “certinha”, isto é, vive mudando de uma direção correta, com um comportamento que choca seus pares. Para os aviadores não militares, Biruta é um grande coador de café que serve para indicar a direção do vento. Para os pilotos militares, Biruta é o alvo que serve para treinamento de tiro aéreo.

Nos anos em que servi na Caça, em Santa Cruz, assisti a muitas estórias que tentarei descrever.

Para começar, tenho de explicar que existiam dois tipos de Biruta. A do P-47, era feita com uma tela de aço recoberta por fios de pano, que serviam para marcar a cor das balas .50 que passavam por ela, pois cada ogiva de avião tinha suas pontas mergulhadas em cera derretida, misturada com uma cor diferente de tinta, para saber quem havia acertado a Biruta. O mesmo princípio era utilizado nos T-6, só que a munição era .30 e as birutas, ao invés de serem planas, eram em formato de um grande coador de café. Outro fato a esclarecer era a regulagem da visada entre as metralhadoras e o ponto do visor que mira para o alvo. Cada piloto se interessava por essa tarefa, porque se não houvesse harmonização, as balas não iriam para onde ele estava apontando.

Uma curiosidade era que balas traçantes davam alguma diferença na trajetória,

a perda de tecido (pois esta rasgava o fundo do saco), criaram um fator que seria multiplicado pelo número de acertos, com a finalidade de corrigir o pedaço da Biruta perdido. Como era o oficial da Seção de Tiro e Bombardeio, sugeri ao Comandante do Esquadrão que ao invés de a Biruta ter o formato de um coador de café, fosse cortado o fundo, evitando pressão do vento no interior da mesma. Após apresentar a minha sugestão, o Comandante falou: – Tchê, tu fala com tanta convicção que eu acredito. Felizmente, deu tudo certo daí para frente.

Outro fato que ocorreu comigo foi a inovação que se processou quando, ao invés de o reboque da Biruta arrastá-la na pista de cimento, inventaram de colocar um “Jeep” ao lado do T-6, na pista de grama, sem para-brisa e mais nada, a não ser a cadeira do motorista e um pracinha para segurar e soltar a Biruta quando o avião fazia uma decolagem curta. Para esse procedimento, o Sargento Roldão, que havia sido Cabo na Itália, somente exigia que lhe

emprestassem um capacete de piloto com os respectivos óculos.

Um determinado dia, quando fui escalado para o avião reboque, levei um susto que jamais esqueci. Após a corrida inicial, ao fazer a decolagem curta, olhando para o lado, vi o “Jeep” correndo na pista de grama dar uma cambalhota, pois a Biruta entrou de baixo dele, projetando sargento e soldado na grama. Felizmente ambos sofreram apenas alguns arranhões.

Outro fato inusitado que aconteceu foi o “Jeep” passar à frente do avião, fazendo com que a corda do cabo de reboque lançasse o trem de pouso esquerdo do T-6. O Comandante de Esquadrilha, que já estava pronto para a decolagem, ao perceber o

ocorrido, comunicou ao piloto do reboque que voltasse e ajustasse a Biruta sobre o campo. Após diversas tentativas, verificou-se que, além de não se soltar, ela estava impedindo o trem de pouso de baixar. Verificando esta emergência, o Comandante da Esquadrilha (Tenente Bezera) mandou o reboque manter a reta, aproximou-se por baixo dele e, com precisão absoluta, cortou a corda que prendia o trem com a hélice de seu avião. Com isso, o trem do reboque baixou e deu tudo certo.

Outro caso parecido foi quando um sargento entrou na minha sala, quase gritando, que havia um T-6 passando sobre a pista, rebocando uma pessoa atrás dele, como se fosse uma Biruta. Quando constatei essa emergência, avisei a torre para que o piloto não pousasse enquanto pensávamos no que poderia ser feito. Um piloto que estava aguardando decolou da intercessão, na esperança de poder fazer alguma coisa. Infelizmente o piloto da aeronave em emergência, dizendo não ter condições de continuar o voo, pousou no mar próximo a Sepetiba, tendo o sargento rebocado morrido no impacto com a água.

Mais um acidente ocorreu quando os Gloster estavam utilizando birutas de pano. Um piloto cortou o cabo de uma com um tiro, e ela atingiu o nariz da aeronave. O aro que armava a boca do saco, após encaixar no nariz do avião, na frente da nacele, se esticou, tendo estilhaçado o canopi e ferido a cabeça do piloto; naquela época ainda não tínhamos recebido os *crash-helm*.

Caso semelhante a esse ocorreu quando fazíamos com o P-47 o passe vertical. Um piloto, ao fazer a deflexão para o passe, calculou mal, tendo cortado o cabo da Biruta de tela, que possuía um peso de ferro bem grande para que ela ficasse na horizontal. Se o peso batesse na aeronave, na certa ela seria abatida.

Finalmente, para terminar, quero dizer que tenho orgulho de ter obtido um recorde que nunca foi batido, pois o uso do T-6 para tiro aéreo foi suspenso. No dia 19 de maio de 1953, fiz uma missão de 70%, em 100 tiros ■

em consequência, estas eram retiradas nas regulagens. Como na nossa turma de caçadores havia um colega cujo irmão, do Exército, tinha um fuzil que utilizava munição .30, aproveitávamos essas balas traçantes para espantar urubus do Morro da Coteba, ao entardecer.

Outra estória da Biruta de pano. Em virtude de existir uma regra para corrigir



Museu Aeroespacial

Patrimônio da Aeronáutica Brasileira

Conhecer um pouco da história do Museu Aeroespacial (MUSAL) é embarcar numa fascinante viagem através de um mundo de glórias e aventuras.

Localizado no lendário Campo dos Afonsos, berço da Aviação Brasileira, o Museu está instalado numa área coberta de 16.000 m², compreendendo um prédio principal de dois andares onde estão localizadas as coleções de quase 1.000 objetos, os principais pioneiros da Aviação, as aeronaves mais antigas, o 14-Bis e o Demoiselle, além de armamento aéreo, pinturas, compondo um acervo de grande valor para a História da Aviação Brasileira e Mundial.

Dispostos ao longo do prédio, cinco hangares abrigam 81 aeronaves (algumas únicas no mundo) que fizeram a história da nossa Aviação Civil e Militar, dentre elas aviões da Primeira e Segunda Guerra Mundial, nossos primeiros jatos militares e o famoso P-47 Thunderbolt.

Enfim, um acervo que coloca o Museu Aeroespacial entre os melhores museus aeronáuticos do mundo.

AMAERO - Associação dos Amigos do Museu Aeroespacial.

BIBLIOTECA - Especializada em assuntos aeronáuticos, conta com quase 20 mil títulos, entre livros, folhetos, periódicos e outros.

ARQUIVO HISTÓRICO - Apoia e incentiva a produção e as pesquisas.

AEROLOJA - No Hangar 5, ao lado da lanchonete, com produtos do tema Aviação.

VISITAS MONITORADAS - Setor Educativo
Telefones: (21) 2108-8954/55/56 ramais 2108 e 2109.

Horário de visitação
terça a sexta - 9h30 às 15h
Sábados, domingos e feriados - 9h às 16h



Seja sócio da AMAERO

www.amaero.com.br amaero@amaero.com.br

A Associação dos Amigos do Museu Aeroespacial (AMAERO) visa manter o acervo do Museu e viabilizar novos projetos, através da participação de sócios, pessoas físicas e/ou jurídicas, por intermédio de doações e projetos culturais. Seja também um sócio!

Além do apoio ao MUSAL a AMAERO tem por finalidade promover o aprimoramento e o desenvolvimento de suas atividades e difundir a ação do Museu Aeroespacial junto ao público.

As doações recebidas por intermédio da Associação tornam possível a execução dos projetos de restauração de aeronaves, de motores, de conservação dos prédios e hangares e de modernização das salas de exposições, dentre outros benefícios para o MUSAL.

A adesão é simples (pode ser via Internet ou na própria sede), com uma pequena taxa de contribuição que pode ser de:

- R\$ 30,00 (trinta reais) para pagamento trimestral;
- R\$ 60,00 (sessenta reais) para pagamento semestral; e

- R\$100,00 (cem reais) para pagamento anual.

Com a criação da AMAERO, as festividades aviatórias realizadas pelo MUSAL, julho - Aniversário de Santos Dumont e outubro - Semana da Asa, e as exposições temporárias tiveram maior apoio através de patrocínios.

Quer saber mais a respeito? Entre em contato conosco. Você poderá tirar suas dúvidas e associar-se.

Visite nosso *site* ou ligue pelos telefones (21) 2108-8967 e 2157-2946.

Ligue logo!



www.musal.aer.mil.br musal@musal.aer.mil.br

ENDEREÇO: Av. Marechal Fontenelle, nº 2000
Campo dos Afonsos - Rio de Janeiro - Brasil

Tels.: (21) 2108-8954 / 8955 / 8956
FAX (21) 2108-8967

O Clube de Aeronáutica transcreve o Boletim Ostensivo do Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Juniti Saito, publicado no BOLIMPE de 21 de maio de 2009, congratulando-se com as OM citadas e seus profissionais

Auditoria da OACI no Brasil: Resultados e Reconhecimento

Reconhecimento. Essa é uma expressão que abrange pelo menos dois significados gigantescos para cada um de nós. O primeiro aspecto é ter o olhar justo de alguém com base em dados concretos. A partir de fatos e serviços realizados, ser distinguido pela forma com que faz. Pela capacitação, suor e ideais doados. O segundo significado é tão importante quanto. É o reconhecimento que temos de nós mesmos.

Como nós nos enxergamos, nesse caso, profissionalmente. Senhores e senhoras que compõem esta Instituição, temos bons motivos para falar em reconhecimento em todos os sentidos que essa expressão esclarece.

O Comando da Aeronáutica recebeu, nesta semana, uma notícia muito significativa. Após auditoria da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), as conclusões são de que o Brasil está em um patamar elevadíssimo, com resultados superiores a diversos países desenvolvidos em relação aos indicadores do tráfego aéreo civil.

Os resultados que partilho com todos os meus Comandos são dignos de um reconhecimento especial. São os resultados do esforço de todos os que vestem essa farda azul e atuam para que os sistemas ligados à aviação civil sejam motivo de honra e orgulho para este País de dimensões continentais.

Antes de tratar de detalhes da inspeção realizada pela OACI, dirijo-me neste momento para parabenizá-los e pedir também a cada um que tenha ciência do valor dos seus serviços e reconheça-se como participante dessa grande vitória.

Atendo-me à inspeção, informo que entre os dias 4 e 15 de maio, um grupo de oito auditores internacionais da OACI realizou auditoria no Sistema de Aviação brasileiro, prevista desde o ano de 2005.

Este modelo de auditoria foi criado em 1998 e faz parte do Projeto Universal de Auditorias de Supervisão da Segurança Operacional da OACI. Até março deste ano, 124 países foram auditados e o Programa espera inspecionar a totalidade dos 190 países até o ano de 2010.

O objetivo dessa auditoria foi avaliar se o Brasil colocou em prática as normas e recomendações da OACI, bem como verificar a capacidade do Estado brasileiro de efetuar a vigilância da segurança operacional das atividades da aviação civil. O relatório final

sobre o trabalho realizado pelos auditores no Brasil tem um prazo de nove meses para ser concluído e será publicado no portal da OACI na internet (www.icao.int). Na América do Sul, apenas três países ainda não foram auditados: Equador, Paraguai e Suriname.

No que concerne aos Serviços de Navegação Aérea (ANS), sob a responsabilidade do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), as conclusões dos auditores indicam que o nível de conformidade do Brasil atingiu o patamar de 95%, resultado superior ao de países como Estados Unidos, França, Alemanha, Itália e Austrália.

Nesse cenário, destaca-se o Canadá,



sede da OACI, que obteve pontuação superior à do Brasil. Essas informações podem ser obtidas nos relatórios completos de alguns Estados na página da OACI na internet.

Os 5% de não-conformidades decorrentes da auditoria nos Serviços de Navegação Aérea (ANS) geraram três recomendações para o DECEA. A primeira refere-se ao Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SMS), uma sistemática de prevenção de acidentes a ser implantado pelos órgãos prestadores de serviço, recentemente preconizado pela OACI, e que tem sido motivo de "não-conformidades" em quase todos os países auditados. A segunda diz respeito à qualificação na língua inglesa para operadores de Busca e Salvamento (SAR) em nível semelhante ao exigido para controladores de tráfego aéreo, cujo plano apresentado pelo Brasil, e já aprovado pela OACI, prevê alcançar esse nível em 2011. O último item observado foi o Controle de Qua-

lidade do Serviço de Informação Aeronáutica (AIS), um programa cuja implementação no Brasil se encontra na fase final.

O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), por sua vez, atingiu um nível de conformidade de 96%, empatado com o primeiro colocado no ranking mundial, a EASA (European Aviation Safety Agency) e à frente de países como EUA, Canadá, França, Itália, Alemanha, Austrália, China, Índia, etc. A única não-conformidade apontada pela auditoria refere-se à questão de recursos humanos, cuja implementação encontra-se em fase final de solução.

Nessa meta de reconhecer e se reconhecer, buscamos a cada dia de trabalho a perfeição, redobrando esforços para eliminar as poucas não-conformidades. Para isso, mais do que esforço e especialização, há ações concretas que vêm sendo reconhecidas também pelos organismos reconhecidos internacionalmente.

Essas instituições avaliam e inspecionam com imparcialidade a área da aviação civil em todo o mundo. O resultado divulgado nesta semana nos cobre de alegria e muito orgulho. Estamos no caminho certo.

Temos olhares e ouvidos atentos 365 dias por ano, 24 horas por dia. Sem pausa. Enquanto leem ou ouvem essas palavras do seu Comandante, os senhores sabem que muitos profissionais estão trabalhando em seus setores, doando-se completamente para fazer o melhor.

Quando forem os senhores para os seus postos, onde quer que seja, saibam que são os grandes responsáveis pela Instituição ter credibilidade no Brasil e no mundo. Consequências diretas do nosso compromisso, evidentemente, resultados são fatos concretos. Ao pensarmos que tudo começou naquele dia em que resolvemos servir ao País, lembremos de que nada pedimos em troca. Mas nos apraz ter ciência de que atingimos cotidianamente nossos objetivos. Isso preenche nosso coração de satisfação.

Servir e se doar ao País. Eis o nosso compromisso e, também, o nosso maior reconhecimento.

Parabéns ao DECEA e ao CENIPA.
Parabéns à Força Aérea Brasileira.

Ten Brig Ar JUNITI SAITO
Comandante da Aeronáutica



**“HOMENAGEM DOS CLUBES NAVAL, MILITAR E DE AERONÁUTICA,
TRIBUTANDO LOUVOR E GLÓRIA ÀQUELES QUE, DEFENDENDO OS IDEAIS
DO MOVIMENTO DE 31 DE MARÇO DE 1964, TOMBARAM COMO VÍTIMAS
DE ATOS PRATICADOS POR TERRORISTAS QUE QUERIAM
IMPLANTAR UMA DITADURA COMUNISTA EM NOSSO PAÍS.”**

Abelardo R. Lima - Soldado PM - SP * Adilson Sampaio - Artesão - RJ * Agostinho F. Lima - Marinha Mercante - AM * Ailton de Oliveira - Guarda Penitenciário - RJ
 Alberto da S. Machado - Civil - RJ * Alberto M. Junior - 1º Tenente PM - SP * Alzira B. de Almeida - Dona de Casa - RJ * Américo Cassiolato - Soldado PM - SP
 Aníbal F. de Albuquerque - Coronel Ex - SP * Antônio A. P. Nogueiró - Sargento PM - SP * Antônio C. Jeffery - Soldado PM - SP * Antônio L. C. de Oliveira - Civil - RJ
 Aparecido dos S. Oliveira - Soldado PM - SP * Autair Macedo - Guarda de Segurança - RJ * Benedito Gomes - Capitão Ex - SP * Benedito M. da Silva - Cabo PM - SP
 Bertolino F. da Silva - Guarda de Segurança - SP * Boaventura R. da Silva - Soldado PM - SP * Carlos A. Camargo - Sargento Ex - PR
 Cecildes M. de Faria - Subinspetor de Polícia - MG * Célio Tonelly - Soldado PM - SP * Charles R. Chandler - Capitão Ex USA - SP
 Cidelino P. do Nascimento - Motorista de Táxi - RJ * Cláudio E. Canton - Agente da Polícia Federal - SP * David A. Cunthberg - Marinha Inglaterra - RJ
 Demerval F. dos Santos - Guarda de Segurança - RJ * Djalma P. Batista - Soldado PM - RJ * Edmundo Janot - Lavrador - RJ
 Edson R. de Carvalho - Jornalista - PE * Eduardo C. de Souza - Soldado PM - SP * Eduardo T. Filho - Soldado PM - RJ
 Edward E. T. O. M. Von Westernhagen - Major Ex Alemanha - RJ * Elias dos Santos - Soldado Ex - RJ * Elzo Ito - Estudante - SP * Estanislau I. Correia - Civil - SP
 Estela B. Morato - Investigadora do DOPS - SP * Euclides de P. Cerqueira - Guarda Particular - RJ * Fernando Pereira - Comerciante - RJ * Francisco A. de Brito - Sargento Ex - PA
 Francisco B. da Silva - Motorista - SP * Francisco Pinto da S. - Bancário - SP * Francisco V. Paula - Soldado Ex - PA * Friederich A. Rohmann - Protético - SP
 Garibaldi de Queiroz - Soldado PM - SP * Gentil P. de Melo - Motorista de Praça - PE * Geraldo J. Nogueira - Soldado PM - SP * Guido Boné - Soldado PM - SP
 Hélio de C. Araújo - Agente da Polícia Federal - RJ * Hélio F. de Moura - Guarda de Segurança - RJ * Henning A. Boilensen - Industrial - SP * Íris do Amaral - Civil - RJ
 Irlando de M. Régis - Agente da Polícia Federal - RJ * Isidoro Zamboldi - Guarda de Segurança - SP * Jaime P. da Silva - Civil - RJ * Jaime L. Kardmuski - Soldado Ex - PA
 Jayme G. Dolce - Guarda de Segurança - RJ * João B. de Souza - Cabo PM - SP * João Campos - Cabo PM - SP * João G. de Brito - Soldado da Força Pública - SP
 João Pereira - Mateiro - PA * Joaquim Melo - Investigador de Polícia - PE * Joel Nunes - Subtenente PM - RJ * José A. Ferreira - Guarda Civil - MG
 José A. Nunes - Soldado PM - SP * José A. Rodrigues - Comerciante - CE * José A.Vilela - Guarda de Segurança - RJ * José de Carvalho - Investigador de Polícia - SP
 José do Amaral - Suboficial Marinha - RJ * José G. A. Cursino - Sargento PM - SP * José G. Borba - Comerciante - SP * José G. Conceição (Zé Dico) - Fazendeiro - SP
 José I. Barreto - Civil - PE * José J. T. Martinez - Major Ex - RJ * José M. do Nascimento - Civil - SP * José S. Maria - Gerente de Banco - RJ
 Kurt Kriegel - Comerciante - RS * Luiz A. Ferreira - Soldado Ex - PA * Luiz C. Augusto - Civil - RJ * Luiz F. da Silva - Guarda Bancário - SP
 Luiz H. Correia - Civil - RJ * Luzimar M. de Oliveira - Soldado PM - GO * Manoel da S. Dutra - Comerciante - RJ * Manoel S. Neto - Soldado PM - SP
 Manoel dos Santos - Guarda de Segurança - SP * Manoel H. de Oliveira - Comerciante - SP * Marcelo C. Tavares - Estudante - MG
 Maria A. Matos - Empregada Doméstica - RJ * Mário A. da Silva - Sargento Ex - PA * Mário D. Panzarielo - Detetive Polícia Civil - RJ * Mario Kozel Filho - Soldado Ex - SP
 Mateus L. dos Santos - Tenente Aer - PE * Mauro C. Rodrigues - Soldado PM - MA * Napoleão F. B. Biscaldi - Civil - SP * Natalino A. Teixeira - Soldado PM - SP
 Naul J. Mantovani - Soldado PM - SP * Nelson de Barros - Sargento PM - RJ * Nelson G. Fernandes - Almirante - PE * Nelson M. Ponce - Cabo PM - SP
 Newton de O. Nascimento - Soldado PM - RJ * Nilson J. de A. Lins - Civil - PE * Noel de O. Ramos - Civil - RJ * Octávio G. M. Junior - Delegado de Polícia - SP
 Odílio C. da Rosa - Cabo Ex - PA * Orlando Girolo - Bancário - SP * Orlando P. da Silva - Guarda Civil - SP * Osiris M. Marcondes - Bancário - SP
 Osmar - Posseiro - PA * Ovidio G. França - Cabo Ex - PA * Paulo Macena - Vigia - RJ * Pedro A. M. Garcia - Civil - RJ * Pedro Mineiro - Capataz de Fazenda - PA
 Raimundo de C. Andrade - Cabo PM - GO * Raul M. de Brito - Soldado Ex - PA * Romildo Ottenio - Soldado PM - SP
 Rosendo Resende - Sargento PM - SP * Samuel Pires - Cobrador de Ônibus - SP * Severino F. da Silva - Civil - PE * Silvano A. dos Santos - Guarda de Segurança - RJ
 Sílvio N. Alves - Bancário - RJ * Sulamita C. Leite - Dona de Casa - PA * Sýlas B. Feche - Cabo PM - SP * Tomaz P. de Almeida - Sargento PM - SP
 Wagner L. V. da Silva - Guarda de Segurança - RJ * Walder X. de Lima - Sargento Aer - BA * Walter C. Galleti - Comerciante - SP * Wenceslau R. Leite - Civil - RJ

TOTAL: 126 CONHECIDOS E REGISTRADOS



A POUPEX ABRE AS PORTAS DA CASA PRÓPRIA PARA VOCÊ.

As melhores condições para aquisição de imóvel residencial ou comercial, novo ou usado, construção de imóvel residencial e para aquisição de terreno e de material de construção.

**Financiamento
Imobiliário**

POUPEX

Faça já o seu

0800 61 3040

www.casapropriapoupepx.com.br

ESCRITÓRIO REGIONAL DA FHE NO RIO DE JANEIRO - ESCRJ

Palácio Duque de Caxias - Ala Cristiano Ottoni - 3º Andar - Centro - 20221-260
Rio de Janeiro-RJ - Fone (21) 2253.8395 e 2253.0102 - Fax (21) 2253.0860

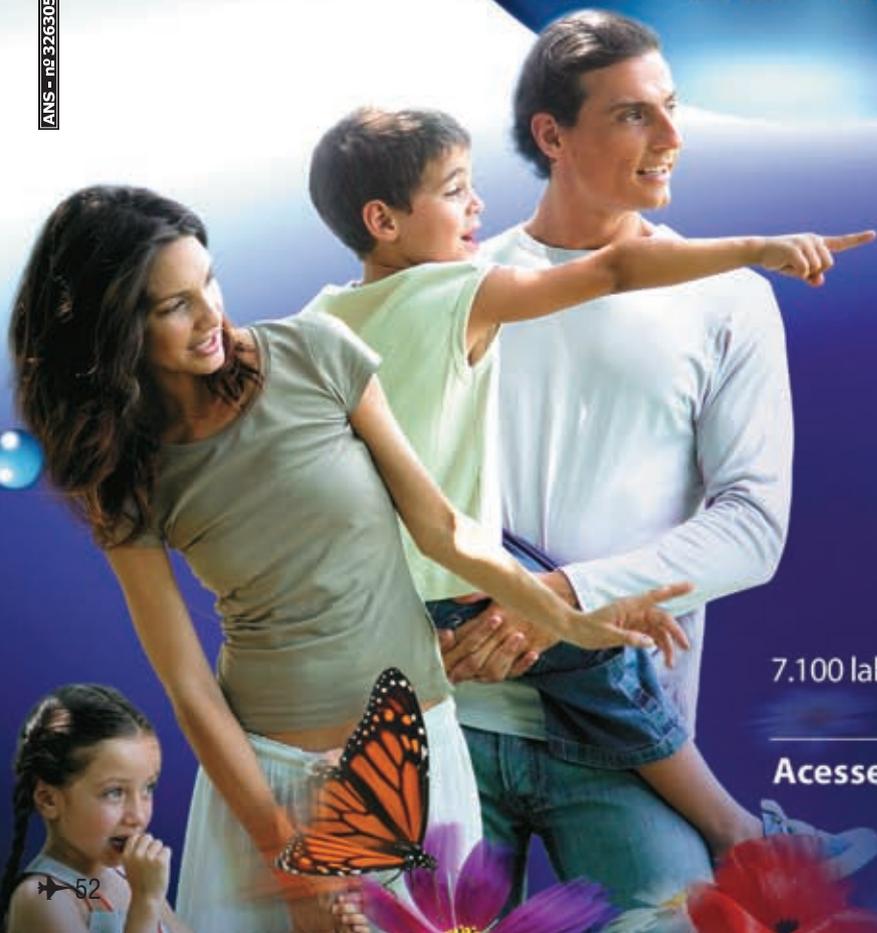
POUPEX Associação
de Poupança
e Empréstimo

poupepx.com.br

O melhor da medicina ao seu alcance.
Você não está sozinho.



ANS - nº 326305



Variedades de planos
12 mil médicos especialistas
2.900 hospitais
44 mil consultórios e clínicas médicas
7.100 laboratórios e centros de diagnóstico por imagem

Acesse: comamilvocenaostasozinho.com.br