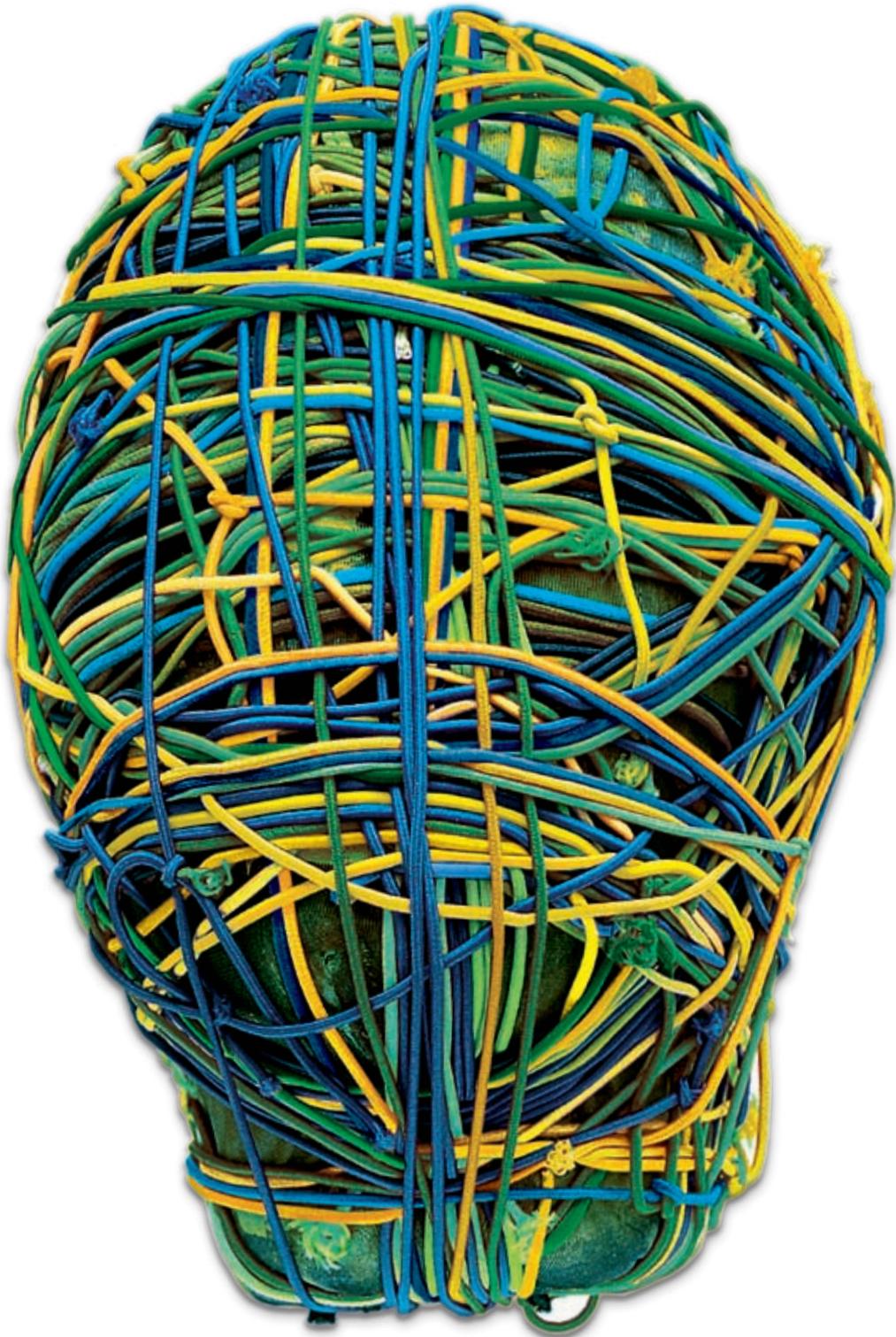


Revista 
Aeronáutica

2009

Número 269



A partir deste chapéu foram fabricadas milhares de aeronaves no Brasil. Ele nos inspira há 40 anos.



Em 23 de outubro de 1906, um jovem brasileiro encantou Paris ao voar em um monoplano de sua inteira concepção e construção. O jovem inventor era Alberto Santos Dumont e o característico chapéu-panamá que costumava usar terminou por torná-lo figura inconfundível em todo o mundo. Na década de 1940, sob a liderança do Marechal-do-Ar Casimiro Montenegro Filho, o Ministério da Aeronáutica criou o Centro Técnico de Aeronáutica (CTA) e o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), fundações para um bem-sucedido projeto estratégico, de longo prazo, que visava o estabelecimento de uma moderna indústria aeronáutica no Brasil.

A Embraer, fundada em 19 de agosto de 1969, comemora 40 anos de existência e de uma trajetória de desafios e sucesso. Nesta ocasião, é justo que tiremos o chapéu para aqueles que foram nossa inspiração na construção de uma empresa aeronáutica global, com sede no Brasil, bem como para as milhares de pessoas que, ao longo destas quatro décadas, trabalharam e se empenharam para que chegássemos ao dia de hoje.

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

Jul./Ago./Set.

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 I
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.

Índice

5 Mensagem do Presidente
Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

9 Notas importantes do CAER
A Redação

14 Lapsos de soberania – As crateras do conflito III parte
Luiz Cesar Faro
Jornalista

6 Tempos difíceis
Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

12 Departamento Cultural – Grupo de Estudos
A Redação

18 Reaprendendo com a Geopolítica
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av



20 Palavras do Presidente Oscar Arias da Costa Rica na Cúpula das Américas
Oscar Arias

24 Filosofia VI
Luís Mauro Ferreira Gomes
Cel Av

28 Da pindorama ao estado de direito ou Da Instrução Elementar à primeira linha...
Brig Ar Tarso Magnus da Cunha Frota

34 Do T-25 ao FX-2 ou Da Instrução Elementar à primeira linha...
Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes

41 A era do trem voador
Eduardo Gonçalves David
Doutor em Engenharia de Transporte

48 Amor de pai Como uma tragédia alivia uma relação tensa
Arnaldo Jabor
Jornalista

22 Comunicação: a guerra surda das palavras
João Victorino
Jornalista

26 A ameaça televisiva Reflexões sobre a influência, no Brasil, da comunicação televisiva
Frederico José Bergamo de Andrade
Cel Art

31 O encontro com a aviação
Francisco Carlos Pereira Cascardo
CMG

38 O perigo da fauna no Brasil
Henrique Rubens Balta de Oliveira
Maj Av

44 Ode ao rasante (Atenção: não é apologia ao rasante...)
Reinaldo Peixe Lima
Cel Av

50 O nosso ícaro
Luiz A. Q. Mattoso
Cap Frag



Mensagem do Presidente

Nem todos os associados receberam mensagem minha, especialmente dirigida aos remidos que deixaram de contribuir com suas mensalidades a partir da justa remissão, alcançada de acordo com previsão estatutária. Apelei para cerca de 1.500 companheiros, a fim de que avaliassem a possibilidade de voltar a contribuir, espontaneamente, possibilitando que o Clube – entidade sem fins lucrativos – pudesse promover reformas inadiáveis para o maior conforto dos nossos frequentadores.

As adesões de alguns têm sido manifestadas de forma muito gratificante para a atual Direção, tal como a que foi dirigida pelo Cel Av Ref Carlos Augusto Gonçalves, instrutor de voo nos meus saudosos tempos de cadete da antiga Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos. Levo-a ao conhecimento de todos os leitores, e também a carta que lhe enviei em resposta.

Florianópolis, 21 de julho de 2009.
Ao Ten Brig Ar Ref Carlos de Almeida Baptista
Presidente do Clube de Aeronáutica.

Recebi o seu apelo encartado na Revista Aeronáutica nº 268 quanto ao pagamento, por parte dos sócios remidos, das mensalidades do nosso Clube. Tendo verificado in loco as melhorias que estão sendo introduzidas no Clube, e concordando com o apelo da Presidência em contribuir com o valor da mensalidade, autorizo solicitar ao órgão pagador do Comando da Aeronáutica incluir o meu nome para desconto em folha de pagamento do valor da mensalidade de sócio residente fora do Rio de Janeiro.

Lembro-me que, ao ser declarado aspirante em 1948, uma das minhas primeiras providências foi a de me associar ao Clube de Aeronáutica, que ainda funcionava no andar de um prédio na Rua Álvaro Alvim, mesmo sabendo que seria transferido para Salvador. Quer me parecer que por estar a Escola de Aeronáutica no Rio de Janeiro era comum, na época, tal procedimento. Agora que a Academia da Força Aérea forma os aspirantes em Pirassununga, tal vínculo foi quebrado. Outro fator que deve estar influiu nesse procedimento é a dispersão das Unidades da Força Aérea (inclusive a mudança do Ministério da Aeronáutica – agora Comando da Aeronáutica – do Rio de Janeiro para Brasília) por vários cantos do Brasil, diminuindo o efetivo de militares no Rio de Janeiro. Esse fato, juntamente com a criação de Clubes de Aeronáutica nas sedes dos Comandos Regionais (para os quais os sócios contribuem mensalmente), também tem causado o desinteresse pela associação ao Clube de Aeronáutica do Rio de Janeiro. A meu ver o oficial da Aeronáutica, mesmo servindo fora do Rio de Janeiro deve considerar que o CAerRJ deve ser o único e verdadeiro porta-voz dos anseios da família aeronáutica. Não é só com festinhas, reuniões e churrascos que teremos assegurada a nossa presença na vida nacional. Os nossos anseios devem ser unificados em um órgão representativo e, para isso, são necessários a compreensão e o apoio de todos. Se isso puder ser obtido certamente aumentará a responsabilidade da Presidência e da Diretoria do Clube, mas confiamos que eles estão à altura de responder a esse desafio, como têm provado.

Uso sugerir que seja feita uma campanha, em nível nacional, entre os oficiais da ativa, da reserva e reformados, para que de alguma forma proporcionem os meios necessários para que o Clube de Aeronáutica do Rio de Janeiro seja verdadeiramente o representante da classe. Não se trata, apenas, de continuar com as melhorias nas sedes, mas de proporcionar os meios e o peso político para, juntamente com o Clube Militar e o Clube Naval, defenderem os interesses da Nação e a Família Militar.

Essa campanha deve, ainda, proporcionar aos oficiais que servem fora do Rio de Janeiro informações periódicas sobre os acontecimentos, seja em forma de Boletins, impressos ou outro tipo de publicações, além do uso da Internet (que poderia ter uma seção destinada aos militares que residem fora do Rio de Janeiro). Essas providências podem (e talvez devam) ser coordenadas com os atuais Clubes de Aeronáutica Regionais.

As palavras acima têm como objetivo colaborar com o Clube de Aeronáutica, mesmo partindo de um sócio que não tem conhecimento de grande parte dos trabalhos que o Clube já vem desenvolvendo.

Atenciosamente,
Carlos Augusto Gonçalves Cel Av Ref
Sócio Remido nº 00693

Rio de Janeiro, 23 de julho de 2009.
Prezado ex-Instrutor Cel Gonçalves,

Daquele militar com quem convivi na antiga Escola de Aeronáutica, dos mais corretos e eficientes instrutores da minha turma, não poderia esperar outra reação.

Fiquei muito sensibilizado, emocionado mesmo, com a demonstração de apreço pela nossa associação e pela confiança na atual administração.

Temos tentado mostrar à juventude que sempre fomos representativos da classe – apesar de espalhada pelo imenso território nacional – na defesa de nossos interesses junto aos demais Clubes irmãos. Prosseguiremos, sem esmorecer, na conquista dessa enorme parcela do efetivo, e a presença dos veteranos fundadores, como o prezado amigo, sempre servirá de incentivo e exemplo. Estamos tentando modernizar ou revitalizar as instalações para oferecer melhores condições de uso aos que nos prestigiarem com suas presenças.

Prezado Cel Gonçalves, creio que a publicação da sua amável carta em nossa revista poderá conceder-me a oportunidade de agradecer pessoalmente, ao tempo em que revelará aos leitores uma forma de participação em grupo que não pode deixar de existir entre a nossa gente. Peço permissão para publicá-la.

Apareça para almoçar conosco. Um forte e reconhecido abraço.

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista
Presidente

PENSE NO SEU FUTURO

PROTEJA QUEM VOCÊ AMA. FAÇA UM PLANO VIDA LONGA GBOEX: PROTEÇÃO PARA A FAMÍLIA, AMPLA REDE DE CONVÊNIOS, MUITOS DESCONTOS.

VIDA LONGA GBOEX PROTEÇÃO BÁSICA **VIDA LONGA GBOEX MAIS PROTEÇÃO** **VIDA LONGA GBOEX SUPERPROTEÇÃO**

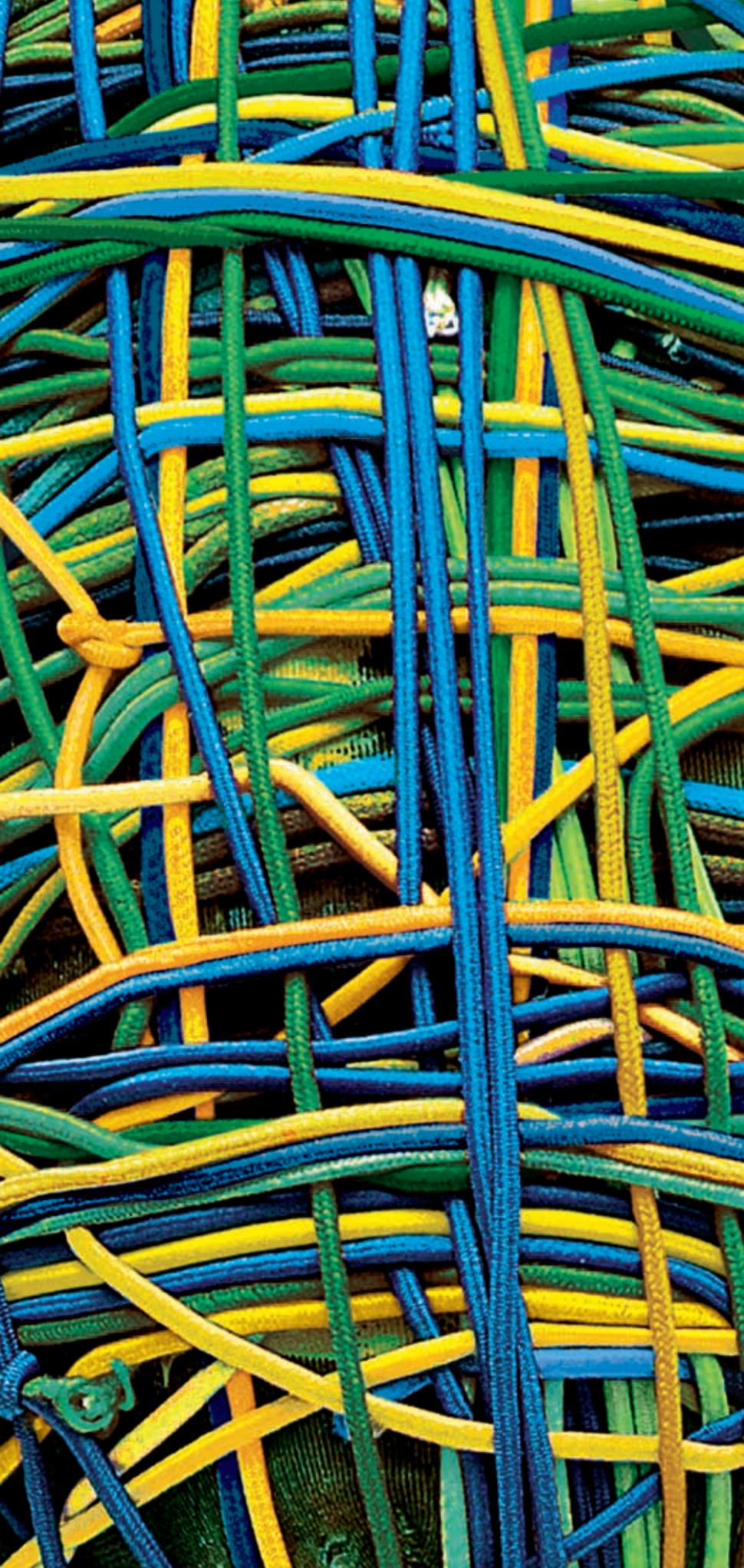
EMPRÉSTIMO CONSIGNADO*

***EXÉRCITO MARINHA AERONÁUTICA OUTRAS INSTITUIÇÕES**

CONSULTE CONDIÇÕES

GBOEX PREVIDÊNCIA PRIVADA

www.gboex.com.br
0800.541.2483



Ten Brig Ar
Carlos de Almeida Baptista

Tempos difíceis estes para quem tem o vício, como eu, de querer saber o que está acontecendo em todos os cantos deste imenso território tupiniquim. Começo cedo, porque acordo cada vez mais cedo; ainda não concluí se é pelos efeitos devastadores do longo tempo já vivido ou se é pela ansiedade de resolver de vez os variados problemas herdados nesta última missão, ressaltando que os principais meu antecessor eliminou.

Começo com os televisivos da manhã, passando para a CBN, no trajeto de carro para o trabalho. Das 7h 30 às 8h 40 aprendo, me angustio, me divirto com o Macaco Simão na Bandeirante. Arnaldo Jabor é impecável, e implacável, nas suas crônicas sobre as mazelas que praticam, despudorada e cinicamente, contra um povo cada vez mais letárgico. Invariavelmente, juro que não voto mais nas eleições (até porque sou dispensado dessa obrigação atribuída aos mais jovens, aos analfabetos, aos bandidos, aos que em nada contribuem para o PIB), mas sempre acabo atraído pela necessidade de votar no menos ruim. Propaganda eleitoral? Acho ridícula, especialmente as que nos “entubam”, divididas em pequeníssimos espaços onde trágicas figuras tentam convencer-nos de que têm fórmulas mágicas para resolver os angustiantes problemas que tanto atingem os nacionais, especialmente os pertencentes às camadas mais pobres da população. Aliás, parece que descobriram, finalmente, que tais votos valem tanto quanto os daqueles que pagam impostos e sustentam a máquina e, então, se direcionam a conquistá-los mediante esmolas e promessas vãs.

É muito duro ver recém-cassados serem redirecionados de volta e atuarem como se nada tivesse acontecido antes. Lembro-me da Norminha do Guarda Abel e da música “Você não vale nada, mas eu gosto de você”. Mais duro, ainda, é vê-los mandando mais do que mandavam

TEMPOS DIFÍCEIS

anteriormente. Mais duro, ainda, é vê-los prestigiados, ocupando ou mandando ocupar, postos essenciais da máquina governamental, em todos os níveis e em quase todos os poderes. Como referido por uma cronista a quem muito admiro, arrastam suas instituições na lama e a cada vez se tornam mais prestigiados nas decisões fundamentais, para espanto da imensa galera que, de tão culpada, não mais reage. Culpada, por quê? O voto! Fomos nós que os colocamos lá!

Eu, particularmente, ando meio perdido nas definições políticas e doutrinárias que se adotam por aí. Há muitíssimos anos descobri que talvez portasse algum viés comunista. Queria pão na mesa dos pobres, achava justo dividir com os excluídos o pouco que tinha, só “arremeti” dessa tendência quando constatei que os soviéticos para fazerem isso precisaram matar milhões de pessoas, tanto na Rússia como nos países onde a hidra-vermelha se estabeleceu, ou onde teve seus ideais implantados. Depois, descobri-me meio fascista, ou meio nazista, pois elegi a ordem e a segurança como principais amparos que um governo deve proporcionar ao seu povo. Então, decepcionei-me, também, porque em nome da lealdade cega tantos crimes monstruosos foram cometidos contra a Humanidade. De uma coisa eu estava certo: todos estes regimes totalitários foram adotados sobre os escombros e sobre as ruínas, especialmente as éticas e morais.

No Brasil, penso que há muitos anos preparavam a mesma situação. Eu estava no Congo Belga – de repente independente – participando de uma Missão de Paz (a única realizada pela Força Aérea Brasileira sem a presença das demais Forças irmãs), de dezembro de 1962 a maio de 1964, acompanhando e sofrendo com as notícias do que se passava no Brasil. Creiam, os leitores, que eu me preparava para ficar por lá, pois acreditava que brasileiros levavam

a cabo a implantação da desordem para, sobre as ruínas, estabelecer o regime que não lograram instituir em 1935. Os atores, muitos ainda eram os mesmos.

Volto aos tempos atuais para meditar sobre os “ismos” que ainda existem, não muito bem definidos, tais como comunismo, socialismo, capitalismo, nacionalismo, liberalismo, o que mais?! Mais direita, esquerda, centro, centrão, centro de esquerda, centro de direita, radical dos dois lados, mas não radical de centro. Tudo isso se acomoda, hoje, em dezenas de partidos. Na época da chamada Ditadura, existiam dois, apenas. O político escolhia entre a situação e a oposição. Não havia o muro. Não precisava; ou se era contra, ou a favor, no máximo a abstenção – o lugar destinado ao “quem dá mais”.

Nesse outono da minha vida, cheguei a uma conclusão que se torna uma profissão de fé. Abomino a política da forma como é praticada. Devemos manter o Congresso na sua forma bicameral; ruim com eles, pior sem eles. Menos partidos; novo processo eleitoral em que os corruptos e os bandidos sejam impedidos de se elegerem. Nosso Judiciário é bem estruturado e eficiente. Os poucos erros que possam ser cometidos não resistem aos recursos cabíveis de serem impetrados. Estes, sim, devem ser limitados de alguma forma, para que se acabe com a postergação que resulta na prescrição. Tarefa para os legisladores. No Executivo, para que tantos Ministérios, tantos cargos de confiança, numa clara demonstração de menosprezo à juventude, que não tem mais ânimo de estudar para se candidatar a obter os privilégios com que se premiam filhos, netos, namorados, amantes etc.?

Vou parar de ler jornais e de assistir aos televisivos. Estou saturado e desencante, quase depressivo. Estou assustado com o meu Rio de Janeiro e os perigos que me rondam se me arrisco a desfrutar de seus encantos como fazia na juventude.

Quero ordem, liberdade, justiça e paz. Quero o MST, as ONG (em sua grande maioria), o Foro de São Paulo, as FARC, e todas as demais aberrações construídas pela esquerda, banidas da vida nacional brasileira. Quero policiamento ostensivo na rua com sua gente bem recrutada, bem instruída e bem remunerada, para responder com energia à violência daqueles que nos ameaçam no nosso cotidiano. Quero que não tapeiem mais os pobres. Quero que, realmente, invistam na educação e na saúde da nossa gente. Que acabem com as “torturas” a que submetem aqueles que estão nas portas e nos corredores da maioria dos nossos “chamados” hospitais do serviço público; quero que remunerem adequadamente nossos professores e doutores que tratam da educação e da saúde dos desprotegidos da sorte. Quero que nossos hospitais militares não precisem fazer tantos milagres para se manterem imunes aos males que afetam toda a rede assistencial pública do País.

Acho que acabei de me declarar “de direita”, portanto um troglodita, como disse o nosso guia, em mais um de seus incríveis improvisos.

Por falar nisso, começo a imaginar que se tratou de uma senha para neutralizar uma possível candidatura do General Heleno, possuidor das melhores referências éticas e morais, dono de uma fantástica história de vida dedicada ao serviço da Pátria, cuja honra, integridade e instituições ele defendeu e defenderia mesmo com o sacrifício da própria vida. Com todas as suas qualificações não tenho dúvidas de que seriam implacáveis na tentativa de destruírem a ameaça da “direita”, pois a essa esquerda que está aí, certamente ele não gostaria de pertencer.

O pior é que vamos continuar aceitando candidatos impingidos de cima para baixo, sem discussão ampla em colégios eleitorais. Ao final, quem é o menos ruim? ■

Melhor do que se sentir seguro, é ver o Brasil utilizando sua melhor estratégia de defesa: A INTELIGÊNCIA

AGILIZE



Aviônica brasileira para aeronaves brasileiras

- Modernização da aviônica do F-5 e A-1
- Suporte logístico (CLS) do F-5M e A-29
- Modernização do C-95



A CASA DA AVIÔNICA BRASILEIRA

www.ael.com.br

Soluções Tecnológicas Produzindo Resultados

NOTAS IMPORTANTES

Melhorias no CAER

INAUGURAÇÃO DA SALA DE ÉSTAR E JOGOS

Foi inaugurada, no andar térreo, em 19 de agosto de 2009, a Sala de Estar e Jogos. Batizada com o nome de KANEQUINHO, conta com Barman exclusivo, responsável pelo serviço de bebidas, aperitivos e petiscos. O Kanequinho é espaçoso e acolhedor, tornando-se o lugar ideal para reuniões e papos descontraídos.

Foram também instalados mesa de sinuca, mesa para carteados, uma bela TV de plasma e mobiliário de muito bom gosto. Um atrativo a mais para alegrar visualmente seus frequentadores.

Estamos atendendo a uma das aspirações mais antigas dos associados, amigos e hóspedes do Clube de Aeronáutica, que, desta forma, se aproximam cada vez mais, num cordial e fraterno convívio.



Fotos Jocimar Pequeno e Rosana Guter

CAER – A NOVA “CASA DE FESTAS” NO CENTRO DO RIO DE JANEIRO

Estamos ativando o novo **Departamento de Eventos**, que integra atividades de decoração, cerimonial e Buffet, oferecendo atendimento vip, com showroom e audiovisual. Este empreendimento resulta da parceria do Clube com o Buffet Sabor & Festa e a Empresa Glória Pires Cerimonial e Decorações.

Localizado no Centro do Rio, o Clube de Aeronáutica está cercado de construções preciosas, como o Museu Histórico Nacional e a Praça XV. O local, denominado “Corredor Cultural”, é bastante procurado justamente por sua história e bela paisagem.

De seus decks, é possível admirar a Baía de Guanabara, com a Ilha Fiscal e a cidade de Niterói ao fundo.

É importante lembrar que o Clube oferece estacionamento próprio e seguro, com manobristas no local.

PAUTA FUTURA

O bar existente no térreo está na vez de ser reformado. Sua localização é ideal para o atendimento ao Deck, ao Restaurante do térreo, às festividades do *Happy Hour* das quintas-feiras e às piscinas, além de muitos outros eventos, tais como os Encontros de Turmas que se realizam continuamente.

CONFORTO E COMODIDADE NO HOTEL

Em julho de 2009 foi inaugurada a **Miniloja de conveniências** para melhor atender aos hóspedes do Hotel, que ainda poderão contar com uma butique com artigos para piscina e esporte, camisetas etc.

Foto Luiz Ludgerio



AS REFORMAS NÃO PARAM

A nova administração do Clube de Aeronáutica entende que, além do conforto, um excelente visual e um ambiente aconchegante valorizam a agremiação e aglutinam seus associados. Pensando nisso, estão sendo levadas a termo diversas mudanças para renovar o Clube.

Estão prontas as reformas da passarela que liga a Portaria ao Salão principal, inclusive com nova cobertura mais leve e alegre.

O mesmo acontece com o Deck das Turmas, coberto em toda a sua extensão, o que permitiu a realização de eventos com

mais conforto. O Deck dos Desejos ganhou nova pavimentação antimaresia e novíssima cobertura, tendo sido inaugurado com uma cerimônia de casamento considerada um sucesso!

Esperamos que nossa gente realize suas bodas, seus aniversários etc. e traga sua família para comemorar na Sede Social localizada a apenas quinhentos metros das igrejas mais tradicionais do Rio de Janeiro.

Já está em andamento a reforma de uma das suítes do Hotel de Trânsito, opção das melhores para a realização do Dia da Noiva.

NOVAS COZINHAS – COMPROMISSO CUMPRIDO

No mês de agosto foi concluída a reforma das três cozinhas que atendem ao Sabor & Festa: uma localizada no andar térreo, outra no segundo andar, e a terceira no mezanino do Salão Nobre Marechal Ivo Borges. Assim, cumpre o Clube de Aeronáutica o compromisso de propiciar aos associados, aos convidados e ao público em geral um serviço de restaurante e buffet em pé de igualdade com as melhores casas de eventos do Rio de Janeiro. Para completar, foram contratadas duas nutricionistas de alto gabarito profissional.



Foto Rosana Guter

REUNIÃO DE OFICIAIS-GERAIS E AMIGOS

Reúnem-se mensalmente os ex-Comandantes do COMAR III, grupo ao qual se juntaram ex-Ministros e ex-Comandantes da Aeronáutica, além de outros convidados, civis e militares, que aparecem eventualmente. Esse almoço já é conhecido como o Almoço do Brig Rosa Filho, idealizador do conagraçamento.



Foto Jocimar Pequeno

Desta feita, compareceu o Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Juniti Saito, que viera ao Rio de Janeiro participar de um evento no Forte de Copacabana.

Na foto, da esquerda para a direita, vemos, sentados: Ten Brig Ar Rosa Filho, Ten Brig Ar Moreira Lima, Ten Brig Ar Saito, Ten Brig Ar Sócrates, Ten

Brig Ar Gandra e Ten Brig Ar Baptista; de pé, também da esquerda para a direita, estão: Ten Brig Ar José Américo, Maj Brig Ar Nogueira, Ten Brig Ar Lacerda, Maj Brig Ar Silva Gomes, Maj Brig Ar Picchi e Cmt Schittini.



REUNIÃO DA COMISSÃO INTERCLUBES MILITARES

Foi realizada, em 16 de julho de 2009, no Forte de Copacabana, um dos principais pontos turísticos do Rio de Janeiro, a 300ª Reunião da Comissão Interclubes Militares.

O evento contou com a presença de várias autoridades. Na segunda fileira, da esquerda para a direita, estão o Gen Genial; o Ten Brig Ar Baptista, Presidente do Clube de Aeronáutica; o Gen Ex Figueiredo, Presidente do Clube Militar; o Vice Alte Veiga Cabral, Presidente do Clube Naval; e o Contra Alte Fernandes.

BAILE DA INTENDÊNCIA

Como vem acontecendo a cada ano, o CAER foi anfitrião do Baile de Aniversário da Intendência, promovido pela DIRINT. Os presentes ficaram encantados com a belíssima decoração de arranjos florais em dégradé, que ia do amarelo ao violeta, para, em seguida, explodir graciosamente na mistura das cores.

Na área externa ao Salão Nobre ficaram ambientados a boate e a réplica de um bar. Estiveram presentes oficiais-generais e demais oficiais da ativa e da reserva, além de civis. Um grupo de cadetes da Intendência cantou o Hino de sua Arma. No Salão sucederam-se a orquestra Comannder e a Banda Vtrix, garantindo a animação do público que lotava

a pista de dança. Na boate, a música eletrônica embalou a noite dos mais jovens ao ar livre, junto ao mar. Durante, e ao final do evento, foram distribuídos brindes festivos.



Fotos Rosana Guter

SAST-45 ESTÁ NA GALERIA DAS TURMAS

A Sociedade de Assistência à Turma Diplomada em 1945 (SAST-45) incluiu-se na Galeria das Turmas com uma placa oferecida pelos integrantes da Turma à agremiação.

O Brig Ar Clóvis de Athayde Bohrer, em missiva, agradeceu ao Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, Presidente do CAER, a forma gentil com que os acolheu nas instalações do Clube, reafirmando a estima e a amizade ao Presidente.



Foto Jocimar Pequeno

CAER COMEMORA 63 ANOS

O Clube de Aeronáutica abrilhantou a comemoração dos seus 63 anos com um baile realizado na Sede Social. Com início às 21h, o evento contou com decoração nas cores verde e branco, além de bela iluminação, que se somou ao visual proporcionado pela Baía de Guanabara e Ilha Fiscal. As mesas estavam decoradas com arranjos de flores brancas e o serviço do Buffet Sabor & Festa apresentou coquetel e minijantar, ambos embalados pela música da Orquestra Comannder. Com todos esses ingredientes a noite foi coroada de sucesso. Parabéns ao CAER pela comemoração destes 63 anos e pelo vigor demonstrado na vontade de manter-se sempre renovado.



Foto arquivo Clória Pires Eventos

Grupo de Estudos

No dia 2 de setembro de 2009, quarta-feira, o Clube de Aeronáutica recebeu um dos mais sérios e nacionalistas empresários do País. Dono de excepcional inteligência, profundo conhecimento cultural e fluente em vários idiomas é, no entanto, um homem de notória simplicidade. Transcrevemos o que foi publicado nos jornais a respeito da palestra realizada no Clube de Aeronáutica, pelo seu Departamento Cultural:

MONITOR MERCANTIL

Coluna Prova dos Noves, de Claude Amaral Peixoto (2/9/2009)

A convite de seu Presidente, o Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, o empresário low profile Eliezer Batista, pai do Eike, vai sair, nesta quarta-feira (2), da sua conhecida discrição para dar uma Palestra sobre suas experiências profissionais no Clube de Aeronáutica.

JORNAL DO BRASIL

Coluna de Anna Ramalho (3/3/2009)

Falou e disse

Ex-ministro, ex-presidente da Vale e totalmente avesso a aparições públicas, Eliezer Batista deu ontem palestra de mais de três horas para o Grupo de Estudos do Clube de Aeronáutica, a convite do Brigadeiro Carlos de Almeida Baptista. A coluna tinha agente-amigo infiltrado que destacou alguns importantes pontos do encontro.

Por exemplo

Eliezer acha que o projeto do Pré-sal deve ser analisado por técnicos e não por políticos. E arrematou com o conhecido bom humor: – Como dizem os baianos, jacaré de bobeira amanhã vira bolsa!

Abre o olho, Brasil

Para Eliezer, falta civismo ao Brasil. O País precisa investir cada vez mais no capital humano, que deve ser a sua maior riqueza. A questão da Amazônia, por exemplo, é tão séria que merecia ser administrada por um órgão específico.

Imprescindível

Sem banda larga, em sua opinião, “não se vai a lugar algum”. – Coréia e Japão já estão trabalhando com 40 mk – observou. Em tempo, não é à toa que Eike Batista é filho do super Eliezer.

E o Obama?

Falta, segundo o ex-ministro, um grande líder mundial que consiga comandar as nações, impedindo essas constantes crises econômicas.



Fotos: Rosana Cutler



O Prof. Dr. João Ricardo Moderno, Presidente da Academia Brasileira de Filosofia, proferiu, em nome do Grupo de Estudos do CAER, duas palestras. A primeira delas foi realizada no Auditório lotado da EPCAR (Barbacena, Minas Gerais); e a segunda, no CEPEA da ECEMAR, Unidade sediada na UNIFA (Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro). Ambas as palestras foram muito concorridas, e o Grupo de Estudos não poderia ter sido mais bem representado.



Os textos transcritos da mídia impressa são apenas uma parte do interesse geral que se cristaliza cada vez que o ex-Ministro manifesta seus pontos de vista. Para os presentes ao evento, a palestra promovida pelo CAER teve muitos outros pontos que mereceriam a atenção não somente daqueles que aqui estavam, como, também, de todos os setores do Governo brasileiro e da mídia em geral.

Todas as perguntas ou comentários feitos pela plateia foram respondidos e esclarecidos com perfeita percepção pelo público e sem titubeio ou vacilação nem evasivas de parte do palestrante, demonstrando que o empresário e ex-Ministro Eliezer, seja cultural ou socialmente, é possuidor de vasta experiência política, comercial e industrial, postura invulgar dentro do contexto cívico nacional. Além disso, preserva o bom humor e atitudes politicamente corretas. O resultado não poderia ser diferente: o sucesso!

OPINIÃO dos leitores

Dentre inúmeras manifestações recebidas, incluindo cartas, cartões, telegramas e e-mails, estamos publicando a seguir, nesta coluna, algumas opiniões e gentis referências:

Deputado Federal Michel Temer – Agradecendo muitíssimo o recebimento da Revista Aeronáutica e apresentando seus cumprimentos.

Senador Álvaro Dias – Agradecendo a gentileza do envio da Revista Aeronáutica, acentuando que a mesma prima pela qualidade de impressão e de conteúdo e afirmando que a publicação em tela, muito oportuna, será de grande valia para seu gabinete. Encerra cumprimentando pela iniciativa e exprime seus votos “sempre de crescentes êxitos em nossas atividades”.

Filósofo Ricardo Vélez Rodríguez – Acusando o recebimento do belo exemplar da Revista Aeronáutica, agradece e parabeniza o Editor e a equipe de redação pela bela diagramação, “que faz jus à importância do conteúdo, de alto valor cultural”. Assina com sentimentos de consideração e apreço.

Cel Méd Cláudio M. de Siqueira – Parabenizando o Presidente pelas melhorias que vêm sendo feitas em todas as dependências e, também, pela Revista Aeronáutica, que qualifica de “muito boa”.

Senador da República Cristovam Buarque – Acusando o recebimento da Revista Aeronáutica, agradecendo a gentileza e atenciosa lembrança. Encerra manifestando votos de elevada estima e consideração.

2º Ten Fabiano Humberto do Monte e Silva Filho – Afirmado que a Revista e outras iniciativas do Clube de Aeronáutica

“dignificam os destinos deste BRASIL GIGANTE”.

Ministro Gilmar Mendes – Presidente do Supremo Tribunal Federal – Cumprimtando pelo exemplar da Revista Aeronáutica e agradecendo o envio da mesma.

Senador José Sarney – Presidente do Senado Federal – Acusando o recebimento da Revista Aeronáutica e parabenizando pelos 51 anos de circulação da mesma.

Cel Antônio Celente Videira – Membro Permanente da Escola Superior de Guerra (ESG) – Acusando o recebimento da Revista Aeronáutica, externando haver procedido a “maravilhosa leitura” de artigos na mesma e externando reflexões que manda em anexo. Assina o encerramento com fortes abraços, parabenizando por mais um exemplar.

Deputado Antônio Carlos Magalhães Neto – Acusando o recebimento da Revista Aeronáutica, elogiando o conteúdo das matérias relativas às mais diversas organizações e instituições representativas da sociedade brasileira e agradecendo, ainda, a atenção dispensada. Encerra com votos de êxito continuado ao Diretor, na gestão do nosso veículo de comunicação, afirmando ser uma “importante publicação”.

NOTA DO EDITOR

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

LAPSOS DE SOBERANIA

Vila do Tambor, reconhecida como quilombola no Parque Nacional do Jaú

AS CRATERAS DO CONFLITO III PARTE FINAL

Luiz Cesar Faro
Jornalista
faro@insightnet.com.br

A VINGANÇA DE ZUMBI DOS PALMARES

O século XXI vai ficar consagrado como a era da vingança de Zumbi dos Palmares. A institucionalização do Movimento dos Quilombolas promete muita arenga no Judiciário, briga no campo, polêmica nas mídias e dor de cabeça para os governos. Lula, por exemplo, já está sentindo no lombo o que são os quilombos. Apesar do crescente número de processos aceito pelo INCRA (já chegam a 310, mas a Comunidade Nacional dos Quilombolas diz que são 600 aguardando titulação), o governo do Presidente Lula tinha titulado somente três quilombolas até agosto de 2006. É difícil, a ver o ritmo de sua gestão no setor quilomboleiro, que ele tenha começado a titular mais quilombos no período que foi de agosto de 2006 até novembro de 2007.

O Movimento dos Quilombolas é o mais contemporâneo dos grupos organizados que disputam a posse de terras. Seu argumento difere de todos os outros que realizam ocupações por motivações político-ideológicas ou por subsistência. O quilombola exige a posse da terra calcado no direito genético.

No chão que pretende trabalhar, comer e dormir, seu antepassado viveu, um quilombola, é claro. E com isso tome pedido de registro de paternidade quilombola.

Quem pariu Mateus quase não o embalou. Foi o velho Ulysses Guimarães que introduziu na Constituição de 1988 o direito dos remanescentes dos quilombos, em homenagem ao reconhecimento dos direitos dos índios às suas terras desde a Constituição de 1934. Baita manobra arriscada. Cindiu ainda mais a sociedade brasileira e criou condições para outro século de disputas campais entre grupos rurais de interesse adverso e tonéis de causas judiciais. Mas, quem vê o justo não quer saber do custo. Tanto que, sete anos transcorreram entre a garantia do direito à propriedade das terras e sua efetivação por meio da emissão de título de domínio. Somente em 1995, o Governo Federal, por meio do INCRA, outorgou o primeiro título de propriedade a uma comunidade quilombola. De lá para cá, o mundo quilombo foi girando meio que inconstitucionalmente, com menos desapropriações do que esperava a Constituinte soberana.

Foi Fernando Henrique Cardoso, que não é bobo, quem mudou a competência legal do estatuto da desapropriação, já antevendo uma guerra fratricida entre donos de terras e seus irmãos de nacionalidade, quer seja de cor ou não. Em 10 de setembro de 2001, FHC editou o Decreto nº 3.912 que, ao regulamentar o procedimento para titulação das terras dos quilombos, restringiu o alcance do Artigo 68. O Decreto determinou que apenas as terras ocupadas por quilombos no ano de 1888 e as que estavam ocupadas por remanescentes das comunidades dos quilombos em 5 de outubro de 1988 seriam contempladas pelo Artigo 68.

Segundo a Comissão Nacional dos Quilombolas, tal classificação temporal, que não encontrava qualquer respaldo no texto constitucional, restringia enormemente os potenciais beneficiários do Artigo 68. Os principais atingidos pela medida foram os quilombolas de áreas de conflito que, na data da promulgação da Constituição, não se encontravam na posse de seus territórios, justamente em decorrência de disputa. Ganhou o erário público, que teria de pagar desapropriações a granel. Até

você aí, leitor, seja quem for, poderia pedir um salvo-conduto de quilombola. O fato é que o resultado do Decreto nº 3.921 foi a completa paralisação das titulações de terras de quilombo pelo Governo Federal. Nenhuma terra de quilombo foi regularizada na vigência desse Decreto.

Em 20 de novembro de 2003, Lula não resistiu à pressão das suas bases e atendeu à reivindicação dos quilombolas, assinando o Decreto nº 4.887 e sangrando, com a mesma extremidade pontiaguda da caneta de prata, seu peito de estadista. Estavam criadas as condições para a retomada das titulações:

- adotou uma conceituação de comunidade e de terra de quilombo com a adoção do critério da autoidentificação;
- instituiu a possibilidade de desapropriação de propriedades incidentes em terras de quilombos quando necessário;
- atribuiu a competência de condução do processo ao INCRA.

E em que pé anda a coisa hoje? É difícil estimar qual a população e a extensão das terras envolvidas nos processos em andamento, já que muitos ainda não apresentam esta informação. Apenas 190 processos contam com uma estimativa de população que soma 18.422 famílias. Número ainda menor de processos (140) contém uma estimativa de extensão de terras a serem tituladas que totaliza 927.125 hectares. De 1995 a 2006, 58 terras foram tituladas, beneficiando 114 comunidades quilombolas ou 7.137 famílias. As áreas regularizadas somam 889.755,324 hectares. A grande maioria dos títulos outorgados pelo Governo Federal ainda envolve sérias pendências. Ou foram apenas parcialmente regularizados ou registram ainda conflitos com relação a outros ocupantes. Este é o caso, por exemplo, das terras Paca/Anigal e Bela Aurora, que foram tituladas em 2004 sem a retirada dos posseiros. Pronto, aí é que entra o previsível! Os quilombolas, armados de facões, no melhor estilo do grande Zumbi, queixam-se que têm tido de enfrentar fazendeiros e multinacionais que lhes tomam a terra. E o Governo não faz nada. E o que faria o Governo?

OS SEM-TETO HETERODOXOS

Existem sem-tetos que gostam de ir para o aeroporto. Outros preferem as grandes redes ferroviárias. Os mais excêntricos optam por praticamente assentar-se em cima dos oleodutos da Petrobras. Gosto duvidoso o destes últimos, não? Duvidoso não, mas arriscado. Mas não tem jeito, a Petrobras pede ajuda à Polícia Federal, ao Exército, a todos os poderes instituídos e não instituídos, e eles estão lá, morando na faixa de extensão do oleoduto, onde constroem verdadeiras cidades de uma margem a outra do corte de terra, embaixo do qual atravessa o oleoduto. Depois de constituído o vilarejo, os “sem-oleoduto” chegam inclusive a pedir às prefeituras que construam o arruamento, asphaltando até a faixa de areia que cobre o pipeline. Em Guarema, em São Paulo, é possível encontrar-se um aglomerado desses. É na estrada Rio-Belo Horizonte, contudo, que o oleoduto da Petrobras faz a festa dos novos moradores. Bem, mas qual o problema? Nenhum, não fosse o caso do risco de vazamento e explosão daquele povo todo, o que não seria inconstitucional, por sinal.

Se ficarmos em São Paulo, do oleoduto para o aeroporto é um pulo. Não é dos “sem-aeronaves” de que falamos, muito menos daqueles que gostariam de viajar e ficam em terra chupando os dedos. A bola da vez são os interdítadores de aeroportos, verdadeiros mutirões famélicos que decidem, literalmente, se instalar nas cabeceiras das pistas dos grandes aeroportos, com risco total para ambos: os favelados e os aviões. Quando o bom senso das prefeituras recomenda sua imediata remoção, entram em campo ONG’s, associações civis, entidades de direito humano e a própria OAB/SP – organização originalíssima – com liminares e mandatos que impossibilitam a extinção da favela.

Na favela de Jardim Portugal foi assim. Eles foram chegando devagarzinho, devagarzinho, e quando Nelson Jobim foi fazer o seu discurso viril de salvador do espaço aéreo, já no espaço terrestre, lá quase na

cabeceira do que seria a redentora terceira pista do Aeroporto de Guarulhos, rota abençoada que permitiria o desafogamento do aeroporto, encontravam-se instaladas seis mil famílias, morando no lugar onde a pista seria construída. Seria real se não fosse inteiramente surreal a omissão e ausência do Estado enquanto o cupinzeiro humano foi se formando aos olhos de todas as autoridades da mais cosmopolita das cidades brasileiras.

Agora, o Governo diz que vai desapropriar não somente a favela de Jardim Portugal, mas também as de Santa Lídia, Marilena, Regina, das Malvinas e da Cidade Seródio, ou seja, quintuplicou o número de gente. O barato vai sair caro. Estima-se entre 500 milhões e um bilhão de reais o custo da limpeza, tudo em nome tão-somente da terceira pista do aeroporto, já que antes do congestionamento aeroportuário ninguém ligava para o aglomerado subnormal. Mas, é bom que tenham pressa, pois a área onde será feita a pista do aeroporto, onde não há ainda pessoas morando, é um sítio razoavelmente pequeno, com extensão de 1.840 metros. Dão 20 mil pessoas, conforme os critérios de ocupação da região. Se piscar o olho, teremos uma favela na boca do embarque.

Os “sem-trilho” fazem igualmente do risco de vida o sentido da sua moradia. De acordo com o jornalista Ilan Bar, as ferrovias brasileiras convivem com cerca de 200 mil famílias, que moram à beira dos trilhos, em 824 focos de invasões nas faixas de domínio das malhas ferroviárias concedidas à iniciativa privada. Em cada região do Brasil, podemos observar moradias ao lado de locomotivas trafegando em alta velocidade, expondo as famílias Kamikaze à morte e causando prejuízos para as concessionárias, que usam normas como a redução na velocidade média de 40 km/h para cinco quilômetros por hora, de forma a evitar acidentes. Viu? Você não conhecia o Brasil.

A preocupação com as faixas de domínio, apesar de menos badaladas, se encontra no coração do Governo Federal. A Ministra Dilma Rousseff foi pressionada

para que recursos fossem alocados no próprio PAC para tratar do problema. Mas o PAC era todo de obras vistosas, os molambos “sem-trilhos” não são o melhor cartão de visita de um programa de grandes realizações. Fato é que a cada 2,3 quilômetros de ferrovia, em média, existe uma invasão de domínio, algumas delas com extensão comparável à das menores favelas da região de Guarulhos.

A invasão de faixa de domínio das ferrovias faz parte da crônica do inadmissível nacional. A legislação determina que, em torno dos trilhos, deve haver uma área desocupada entre 15 e 25 metros, mas, por falta de fiscalização, a lei não é cumprida. Na maior parte das vezes, as invasões ocorrem em grandes zonas urbanas, próximas ao acesso de portos regionais, o que acaba interferindo diretamente no tráfego do transporte ferroviário. O sofrimento é antigo. As empresas são obrigadas a conviver com as famílias que se instalaram às margens das ferrovias desde a época em que as malhas eram do Governo, e acabam sendo lesadas através de furto de cargas, atrasos e acidentes. Somente no acesso ao terminal de contêineres do Rio existem mais de 400 mil famílias instaladas. Apenas na Ferrovia Centro-Atlântica há 70 pontos de invasão. Com um pouquinho mais de esforço, os “sem-trilho” batem o MST.

A GINGA DE UM ESTORVO SUBNORMAL

As favelas já foram uma graça, cheias de charme antes de serem denominadas de aglomerados subnormais e virarem motivo de estudos dos institutos de contabilidade demográfica, estratégia dos grupos exterminadores da polícia e assunto de preocupação das três Forças Militares. À malemolência, ao gingado da cabrocha e ao batuque amável do tamborim se sucederam os tiros de AR-15 e uma população de meninos-assassinos decretando a bala, a independência da sua República. Bem, continuamos tendo as cabrochas, mas agora inacessíveis, lá no alto do morro.

Os números das favelas (o autor não vai falar mais em aglomerados subnormais) são um escárnio e dão a sensação de que as contas nacionais necessitam de uma auditoria internacional imediatamente. Em julho de 2007, por exemplo, o Brasil, aliás, o IBGE descobriu que há o dobro de moradores de favelas do que apontavam as estatísticas. Agora, o Governo reconhece que existem 12,4 milhões de pessoas vivendo em condições precárias em 3,2 milhões de domicílios. Com esta pequena revisão nos cálculos, o IBGE introduziu um boçal coeficiente de dispersão nas contas dos favelados, que eram de 6,3 milhões de pessoas em 1,4 milhão de domicílios – a irritação do autor deve-se à perda da esmagadora maioria da sua pesquisa de dados.

Bem, se for verdade, o Brasil encerrou o século XX com 3.905 favelas, ou seja, 22,5% a mais do que em 1991 (dados corrigidos do último Censo). O estado de São Paulo é o primeiro (1.584 favelas), à frente do Rio (811) e de Minas (256). Em Belém, o número de favelas quase quadruplicou no período, saltando de 20 para 93. Já Belo Horizonte continua com as mesmas 101 favelas. A cidade metropolitana de São Paulo, conforme era previsível, tem a maior concentração de favelas do País. Juntas,

capital, Guarulhos, Osasco e Diadema possuem 938 favelas.

Segundo dados levantados em pesquisa do Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM), foram encontradas favelas em 27,6% dos municípios brasileiros. A tendência apresentada pelos números mostra que aumenta o percentual de municípios acusando a existência de favelas à medida que aumenta a população do município. O menor percentual desses aglomerados é encontrado nos municípios com população inferior a 10 mil habitantes (14,3%), a única faixa de população que se encontra abaixo da média brasileira. As favelas existem em 31,4% dos municípios com população entre 10 mil e 20 mil habitantes; e em 40,6% daqueles com população entre 20 mil e 50 mil habitantes.

Para os municípios com população acima de 50 mil habitantes, aqueles que podem ser classificados como de grande porte, os percentuais daqueles onde existem favelas ultrapassam 50% dos casos. Finalmente, em 100% dos municípios com população superior a 500 mil habitantes.

A favela é um estorvo gracioso das cidades. No princípio, ninguém tinha culpa, nem o favelado, coitado, nem o alcaide. Eram poucos aglomerados. E o povo ia subindo o morro, cordialmente, ao ritmo do samba. Mônica Sinelli diz que “favela

era um tipo de leguminosa farta em um morro próximo do reduto de Antônio Conselheiro em Canudos, no sertão alagoano”. Segundo o Professor Marcelo Burgos, do Departamento de Sociologia da PUC-RJ, “quando uma comunidade de ex-combatentes montou praça no atual Morro da Providência para cobrar promessas feitas aos soldados durante a guerra, chamaram-na inicialmente Morro da Favela”. Depois o nome próprio foi transformado em substantivo, para definir o lugar para onde vai gente que não tem para onde ir e junta papelão, caixas e madeiras para fazer seus barracos. Esta população está próxima da elite, a quem presta serviços subalternos e muito longe de instituições básicas, como escolas, creches, postos de saúde, e não possui serviços normais de saneamento, nem eletricidade e correio.

A favela malemolente, dengosa, cheia de picardia e sensualidade deu lugar a um forte-apache sinistro, com código próprio, moral própria e ritos e linguagem também peculiares. “O que é aquilo?”, perguntam-se os sociólogos mais engajados e com toda boa vontade. Aliás, o que está se tornando aquilo. A única certeza é de que aquilo é crescente e vai se espaçando por entre áreas livres – e agora também não tão livres – da mesma cidade. Novidade: o sertão não

encontrou o mar, mas a favela vai amalgamando as casas do sinhozinho, tornando tudo uma coisa só – o melhor exemplo é São Conrado e Rocinha, no Rio de Janeiro.

O Nordeste, com suas palafitas e casas de pau a pique, parecia imbatível no processo de crescimento e consolidação da distribuição percentual dos municípios com favelas. Ocorre que a distribuição mudou, e surpreendentemente é a Região Sul (38,1%) que vem disparada na liderança. Em segundo lugar, os municípios da Região Nordeste (29,1%), seguidos em importância pelos municípios das regiões Norte (25,6%), Sudeste (23,2%) e Centro-Oeste (12,4%).

O Rio de Janeiro merece apenas dois parágrafos do autor, devido à exaustão do assunto tratado, quando tudo se torna clichê, sem, contudo, que isso ofusque sua gravidade. De acordo com os dados do IBAM, nas áreas mais antigas de ocupação consolidada (Tijuca, Vila Isabel e Ramos) as favelas podem diminuir. Já em Copacabana, Lagoa e Penha podem aumentar.

Essa diferença resulta principalmente da migração e da mobilidade entre bairros. Onde a cidade mais se expandiu, as regiões de Barra e Jacarepaguá, o crescimento foi quase dividido ao meio: para cada 100 novos moradores da cidade formal (setores normais) surgiram 86 moradores em favela.

Finalmente, vale um trecho de trabalho publicado pelo ex-Secretário Nacional de Segurança Pública José Vicente da Silva Filho sobre a situação da Cidade Maravilhosa. Nada mais a dizer.

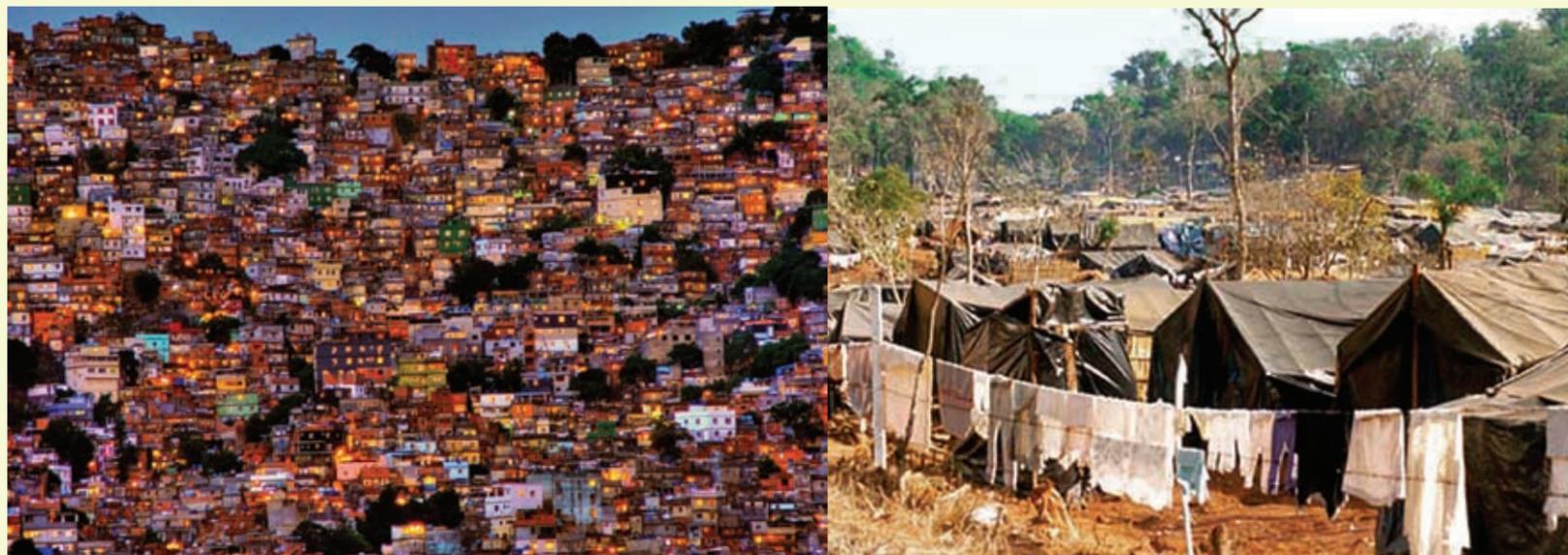
“O tiroteio que vem ocorrendo desde o começo de maio na Vila Cruzeiro, Zona Norte da cidade, é apenas uma das faces da crise de violência do Rio. Ao cabo de 30 dias dessa troca de tiros, entre policiais e grupos traficantes, 17 pessoas

foram mortas, entre supostos traficantes e inocentes, e 59 feridas por balas ou estilhaços de granada. Em meados de abril,

13 pessoas morreram e outras três foram feridas por balas perdidas na guerra do tráfico no Morro da Mineira, na Zona Norte do Rio. Em fevereiro uma operação de três dias, no Complexo do Alemão, resultou em seis mortes, sendo uma delas a de um transeunte. Em março, uma operação no Morro dos Macacos resultou em duas mortes, sendo um policial e quatro transeuntes feridos a bala. O Hospital Getúlio Vargas, mais próximo a algumas das favelas mais violentas, tratou, no ano passado, de 473 pessoas feridas a bala, das quais 27 eram crianças. Até à primeira semana de maio deste ano, o hospital já atendeu 237 feridos a bala, com uma média diária 86% maior que a média do ano passado. Cerca de cinco escolas e 4.480 alunos da região ficaram sem aula por causa dos confrontos, três mil estabelecimentos comerciais tiveram de fechar as portas ou seus negócios afetados com prejuízos de mais de cinco milhões de reais. Desde outubro passado, pelo menos seis helicópteros civis foram alvejados por tiros oriundos de favelas. Morreram 144 policiais no ano passado. Até ao mês de maio deste ano, faleceram mais 50 policiais em luta nas favelas”.

O solo constitucional do País é descontínuo. Por seus interstícios se intrometem dinâmicas desafiadoras que trabalham para torná-lo ainda mais segmentado. Este é o denominador comum às crateras dos intensos conflitos pré-constitucionais, nos quais a astúcia e a violência preponderam sobre as normas cívicas adotadas pela comunidade nacional. Faltam ao Estado brasileiro os recursos materiais e humanos indispensáveis à absorção de todo o território na estrutura de direitos e deveres compartilhados pela maioria da população. É o caso de reconhecer que a essência do período histórico atravessado pelo País consiste em ocupar-se a si mesmo, domesticar a ferocidade do mundo natural em que vive parte da população e reduzir as soberanias privadas que se afirmam em substituição ao Poder Público.

Nesta empreitada de constitucionalização, todas as armas são legítimas ■



AS CRATERAS DO CONFLITO

Reaprendendo com a Geopolítica

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

As grandes transformações que ocorreram no mundo nas duas últimas décadas, dentre as quais tem um grande peso a expansão universal do espaço cibernético, carregaram, como consequência natural, notáveis transformações na geografia humana no planeta. Mudanças que se traduzem em uma reinterpretação histórica da Geopolítica e no questionamento de muitos de seus pressupostos, os quais eram conceituados de forma determinística pelo discurso clássico das Ciências Políticas.

Denominamos de Geopolítica a ciência que pretende interpretar os fenômenos que permeiam a Política nacional ou internacional no estudo sistemático dos fatores geográficos, econômicos, raciais, culturais e religiosos. Desde a criação do termo pelo renomado Geógrafo sueco Rudolf Kjällen, em 1916, em seu famoso livro em que consagra o Estado como organismo vivo, a Geopolítica desenvolveu seu conceito básico segundo o qual os Estados possuem muito das características dos organismos vivos. Ao mesmo tempo, se anuncia a ideia de que um Estado teria de crescer, expandir-se ou morrer dentro das “fronteiras vivas”. Devido a isso é que tais fronteiras têm uma natureza dinâmica e são susceptíveis a mudanças. A Geopolítica é uma ciência que, através da Geografia Política, da Geografia Descritiva e da História, estuda a causalidade espacial dos acontecimentos políticos e de seus futuros efeitos.

A Geopolítica teve grande aceitação na Alemanha, no alvorecer do século XX, e atingiu grande difusão durante a primazia do regime nazista. O General alemão Karl Haushofer modernizou a Geografia Política utilizando-a como

instrumento que justificasse a expansão da Alemanha durante o Terceiro Reich e desenvolvendo as teorias do espaço vital do Geógrafo alemão Friedrich Ratzel (Lebensraum), apoiadas por Rudolf Kjällen. Países como a Rússia, a China e o Japão também deram grande importância a esta ciência durante os anos 30 e 40 do século passado, como meio para atingir o poder global. A utilização propagandística da Geopolítica acarretou, após a derrota alemã na Segunda Guerra Mundial, seu descrédito e esquecimento, sobretudo no âmbito acadêmico. Não obstante, alguns segmentos, principalmente militares e diplomatas, seguiram interessados por este ramo da Geografia, no qual podiam ler-se os acordos explicitados na Conferência de Yalta, quando ditaram as premissas ordenadoras do mundo pós-guerra e que certamente moldaram os paradigmas mantenedores da Guerra Fria.

Entretanto as condições que emolduravam o conflito Leste-Oeste e os ideais democráticos do mundo ocidental fizeram modificar substancialmente seus fundamentos e objetivos. Daí se originaram novas teorias emanadas por potências como Inglaterra, França e Estados Unidos, que se orientaram basicamente para exercer o controle em determinados espaços terrestres e marítimos considerados chaves, o que se materializa por meio de uma gravitação estratégica e econômica, sem necessidade de perpetrar uma anexação territorial do tipo formal. A expressão prática desta visão está consolidada no Tratado

de Defesa do Atlântico Norte (OTAN) e foi sobejamente testada com a crise dos mísseis, ocorrida em 1962. Fica bastante claro que sem os parâmetros ordenadores da Geopolítica, o mundo teria sido arrasado por uma hecatombe nuclear.

Após a queda do Muro de Berlim, que pôs fim à Guerra Fria, a Geopolítica retomou o interesse perdido e voltou a crescer ao amparo das tensões internacionais surgidas com o desmembramento da União Soviética. É nesse cenário que emergem os Estados Unidos como a superpotência única, sem contrapesos imediatos. Esta situação os incentiva a iniciar o desenvolvimento de uma política de poder tendente ao controle do mundo, e que tenta legitimar sobre as bases de ser o vencedor da Guerra Fria e de sua superior qualidade econômica, cultural e militar. Dissipa-se assim o tradicional conflito Leste-Oeste e começam a ser mais notórias as diferenças no que concerne a níveis culturais e de desenvolvimento do eixo Norte-Sul.

O Estado-Nação continua sendo o elemento básico do sistema internacional que aglutina a identidade nacional, a coesão de um povo e mantém a sua soberania. Entretanto já não constitui o único ator relevante, e a soberania muitas vezes deve subordinar-se à conveniência de acatar as regras impostas pela globalização. No cenário atual surgem novos e atuantes atores. Entre estes podemos enumerar os blocos econômicos regionais, as reagrupações de Estados objetivando a defesa mútua, as grandes empresas multinacionais e as organizações não-governamentais. Entretanto a Geopolítica segue vigente, com novos atores e cenários, porém em franco desenvolvimento ■

Hieronymus Bosch
Jardim das Delícias
Detalhe



Palavras do Presidente

na Cúpula das

em Trinidad e Tobago

Oscar Arias da Costa Rica

Américas

18 de abril
de 2009



Tenho a impressão de que cada vez que os países caribenhos e latino-americanos se reúnem com o presidente dos Estados Unidos da América é para pedir-lhe coisas ou para reclamar coisas. Quase sempre é para culpar os Estados Unidos de nossos males passados, presentes e futuros. Não creio que isso seja de todo justo.

Não podemos esquecer que a América Latina teve universidades antes que os Estados Unidos criassem Harvard e William & Mary, que são as primeiras universidades desse país.

Não podemos esquecer que nesse continente, como no mundo inteiro, pelo menos até 1750, todos os americanos eram mais ou menos iguais: todos eram pobres.

Ao aparecer a Revolução Industrial na Inglaterra, outros países sobem nesse vagão: Alemanha, França, Estados Unidos, Canadá, Austrália, Nova Zelândia e, aqui, a Revolução Industrial passou pela América Latina como um cometa, e não nos demos conta. Certamente perdemos a oportunidade.

Há também uma diferença muito grande. Lendo a História da América Latina, comparada com a dos Estados Unidos, compreende-se que a América Latina não

teve um John Winthrop espanhol nem português, que viesse com a Bíblia em sua mão disposto a construir uma cidade sobre uma colina, uma cidade que brilhasse, como foi a pretensão dos peregrinos que chegaram aos Estados Unidos.

Faz 50 anos, o México era mais rico que Portugal. Em 1950, um país como o Brasil tinha uma renda per capita mais elevada que o da Coreia do Sul. Faz 60 anos, Honduras tinha mais riqueza per capita que Cingapura, e, hoje, Cingapura em questão de 35 a 40 anos tornou-se um país com \$40.000 de renda anual por habitante. Bem, algo nós fizemos mal, os latino-americanos.

Que fizemos de errado? Nem posso enumerar todas as coisas que fizemos mal. Para começar, temos uma escolaridade de sete anos. Essa é a escolaridade média da América Latina e não é o caso da maioria dos países asiáticos. Certamente não é o caso de países como Estados Unidos e Canadá, com a melhor educação do mundo, similar à dos europeus. De cada 10 estudantes que ingressam no nível secundário na América Latina, em alguns países, somente um termina esse nível secundário.

Há países que têm uma mortalidade infantil de 50 crianças por cada mil,

quando a média nos países asiáticos mais avançados é de oito, nove ou dez.

Nós temos países onde a carga tributária é de 12% do produto interno bruto, e não é responsabilidade de ninguém, exceto nossa, que não cobremos dinheiro das pessoas mais ricas dos nossos países.

Ninguém tem culpa disso, a não ser nós mesmos.

Em 1950, cada cidadão norte-americano era quatro vezes mais rico que um cidadão latino-americano. Hoje em dia, um cidadão norte-americano é 10, 15 ou 20 vezes mais rico que um latino-americano. Isso não é culpa dos Estados Unidos, é culpa nossa.

No meu pronunciamento me referi a um fato que para mim é grotesco e que somente demonstra que o sistema de valores do século XX, que parece ser o que estamos pondo em prática também no século XXI, é um sistema de valores equivocado.

Porque não pode ser que o mundo rico dedique 100.000 milhões de dólares para aliviar a pobreza dos 80% da população do mundo num planeta que tem 2.500 milhões de seres humanos com uma renda de \$2 por dia e que gaste 13 vezes mais (\$1.300.000.000.000) em armas e soldados.

Como disse esta manhã, não pode ser que a América Latina gaste \$50.000 milhões em armas e soldados. Eu me pergunto: quem é o nosso inimigo? Nosso inimigo, Presidente Corrêa, desta desigualdade que o senhor aponta com muita razão, é a falta de educação; é o analfabetismo; é que não gastamos na saúde de nosso povo; que não criamos a infra-estrutura necessária, as estradas, os portos, os aeroportos; que não estamos dedicando os recursos necessários para deter a degradação do meio ambiente; é com a desigualdade que temos de nos envergonhar realmente; é produto, entre muitas outras coisas, de que não estamos educando nossos filhos e nossas filhas.

Vá alguém a uma universidade latino-americana e parece, no entanto, que estamos nos anos sessenta, setenta ou oitenta.

Parece que nos esquecemos de que em 9 de novembro de 1989 aconteceu algo de muito importante, ao cair o Muro de Berlim, e que o mundo mudou. Temos de aceitar que este é um mundo diferente, e nisso francamente penso que os acadêmicos, que toda gente pensante, que todos os economistas, que todos os historiadores, quase concordam que o século XXI é um século dos asiáticos, não dos latino-americanos.

E eu, lamentavelmente, concordo com eles. Porque enquanto nós continuamos discutindo sobre ideologias, continuamos discutindo sobre todos os “ismos” (qual é o melhor? Capitalismo, socialismo, comunismo, liberalismo, neoliberalismo, social-cristianismo...) os asiáticos encontraram um “ismo” muito realista para o século XXI e o final do século XX, que é o pragmatismo.

Para citar somente um exemplo, recordemos que quando Deng Xiaoping visitou Cingapura e a Coreia do Sul, depois de ter-se dado conta de que seus próprios vizinhos estavam enriquecendo muito rapidamente, regressou a Pequim, e disse aos velhos camaradas maoístas que o haviam acompanhado na Grande Marcha: “Bem, a verdade, queridos camaradas, é que a mim não importa se o gato

é branco ou negro, só o que me interessa é que cace ratos”.

E se Mao estivesse vivo, teria morrido de novo quando disse que “a verdade é que enriquecer é glorioso”.

E enquanto os chineses fazem isso, e desde 1979 até hoje crescem a 11%, 12% ou 13%, e tiraram 300 milhões de habitantes da pobreza, nós continuamos discutindo sobre ideologias que devíamos ter enterrado há muito tempo atrás.

A boa notícia é que isto Deng Xiaoping conseguiu quando tinha 74 anos.

Olhando em volta, queridos presidentes, não vejo ninguém que esteja perto dos 74 anos.

Por isso só lhes peço que não espere-mos completá-los para fazer as mudanças que temos de fazer.

Muchas gracias ■

Comunicação:

João Victorino
Jornalista
Membro do Grupo
de Estudos
fevijo@hotmail.com



Janet Cardiff
Dark Pool - detail
1996

a guerra surda das palavras

Há alguns anos, um animador de auditório de televisão, enquanto atirava nacos de bacalhau para a platéia, soltava ao deus dará frases de efeito. Não havia qualquer intenção maior do que atizar aquela gente ali reunida e também os que se acomodavam em suas poltronas frente ao televisor. Numa dessas, esse pseudo velho palhaço ganhou ares de Velho Guerreiro e mandou ver, a plenos pulmões, uma frase de efeito perturbador: “quem não se comunica, se trumbica!”

Frases com ou sem nexos sempre foram proferidas pelo Chacrinha, entretanto raras foram aquelas que atingiram a dimensão alcançada por essa. A intelectualidade brasileira passou a questionar a profundidade dessa máxima. Dessa vez ele não tinha apenas balançado a pança, mas também balançou a inércia de todos aqueles que ainda não tinham aberto os olhos para a importância da comunicação.

Precisamos pensar para falar. E, ao falarmos, estamos aprimorando a nossa capacidade de pensar. Transmitir uma ideia, um pensamento, é uma arte. O ser humano vem aprimorando, dia após dia, a sua capacidade de comunicação. Antes ela era oral. A evolução foi obrigando o surgimento de novos métodos, da escrita pura e simples ao correio virtual, aos sites de relacionamento, aos blogs, aos torpedos, e por aí vai. Todas as fórmulas têm sido válidas, quando a intenção é comunicar. Essa melhor capacidade de comunicação pode ser encarada como um atributo, que permitiu a evolução de nossa sociedade, a evolução do ser humano.

Não se deve ficar imaginando que uma boa comunicação pode ocorrer apenas com a utilização de palavras adequadas. Entretanto, sem sombra de dúvida, são imprescindíveis outros fatores que não podem ser negligenciados, pois também contribuem para uma boa interpretação da mensagem.

Por exemplo, é primordial dar atenção à entonação. Ela pode indicar uma real intenção. A modulação da voz emoldura com razão e emoção. Por isso mesmo acontece com certa frequência uma

pessoa emitir um pensamento totalmente lógico, que é compreendido de maneira ilógica pelo interlocutor.

Uma boa comunicação é o centro gravitacional de todas as atividades humanas. É praticamente impossível que algo possa alcançar o seu objetivo sem que haja uma prévia comunicação. No entanto, pode estar redondamente enganado todo aquele que acredita que uma boa comunicação depende apenas da forma como é transmitida ou entendida. A tarefa desse ato não poderá ser considerada concluída sem que seja notada uma boa aceitação da mensagem e a consequente ação resultante.

A Igreja e as Forças Armadas sempre se mostraram tímidas, acudadas, quando o assunto era comunicação. Sempre aparentaram estar voltadas para si e não para os questionamentos da opinião pública.

Mas os novos tempos vêm demonstrando que uma boa comunicação é inevitável, sumamente importante. Não existe um melhor meio para impor ideias e dirimir dúvidas. E isso ficou patente no recente incidente com o Airbus da Air France, que faria o voo 447 Rio-Paris.

Desde os primeiros segundos após a notícia ter sido divulgada, cumprindo o seu papel de informar, ou como meros sanguessugas, os principais meios de comunicação correram atrás de informações que lhes garantissem um furo. Por causa disso, muitas pessoas foram convocadas para dar plantão junto aos apresentadores dos principais noticiários de rádio e televisão. Embora o objetivo maior fosse o de informar, por trás disso alguns também tinham a única intenção

de garantir uma boa audiência para aquela emissora. Quanto maior era a receptividade do ouvinte, do telespectador, maior o tempo de permanência do entrevistado frente às câmeras, aos microfones.

Esse esquema acabou sendo desarmado quando entraram em cena os porta-vozes da Aeronáutica e da Marinha, respectivamente o Tenente-Coronel Henry Monhoz e o Capitão-de-Fragata Gilcemar Tabosa. Com muita propriedade conseguiram atender à avidez dos jornalistas por novidades, sem ferir os princípios éticos do trabalho que vinha sendo realizado, tanto pela Aeronáutica como pela Marinha, no resgate das vítimas e dos destroços da aeronave. Os porta-vozes conseguiram driblar, com inequívoca maestria, toda e qualquer intenção de provocar algum deslize que pudesse proporcionar uma notícia sensacionalista capaz de garantir aumento nos cobichados pontinhos de audiência, ou na venda de jornais.

A importância da comunicação não pode ser negada. É fundamental no mundo moderno. É um instrumento que ultrapassa a mera linguagem estruturada e codificada de um idioma. É a arma mais eficaz na difusão de um fato, de uma conquista. Não faltam exemplos na política, nos esportes e na religião, onde um discurso recheado de incongruências, que não diz nada com nada, acaba convencendo meio mundo. Para que isso ocorra se deve ter a certeza de que se está plenamente convicto da verdade de seus argumentos. Comunicação sem consistência não se sustenta por muito tempo. De fato, quem não se comunica se trumbica, mas quem se trumbica é todo aquele que comunica inverdades ■



Luís Mauro Ferreira Gomes
Cel Av
Acadêmico "Honoris Causa"
da Academia Brasileira de Filosofia
lmauro@uol.com.br

Tàpies
Pilha de Pratos
1970

Filosofia VI

No dia 15 de maio próximo passado, enquanto assistíamos, no Clube de Aeronáutica, à belíssima conferência do Professor Carlos Frederico sobre Metafísica, tornou-se inevitável a sucessão de reflexões que nos dominaram, algumas sobre fatos recentes, outras sobre reminiscências de um passado que já se faz distante. Vamos comentar uma de cada.

Quando o Professor disse que todo ser, ou melhor, todo ente é único, verdadeiro, bom e belo, veio-nos, imediatamente, a lembrança do extraordinário esforço de certos políticos para tornar bons os criminosos que infestam a nossa sociedade e a violentam a cada instante.

Para eles, os facínoras que nos agridem e nos privam do nosso patrimônio, quando não nos matam, são pessoas boas que se tornaram como são, porque nós, os verdadeiros maus, não lhes demos qualquer oportunidade de se realizarem de outra forma.

Infelizmente, tais políticos são integrantes da corrente ideológica, ainda prevaletente, que tenta determinar os nossos destinos e impor-nos valores incompatíveis com as nossas tradições.

Em outro artigo, já expusemos uma série de possíveis motivos para essa opção preferencial pela bandidagem. A eles acrescentaríamos mais um de natureza meramente teórica: para ver bondade nos criminosos comuns devem estar confundindo bondade moral com bondade metafísica.

Se todos nascemos com as mesmas qualidades oriundas de Deus, todas com destinação ontológica para o bem, nem todos permanecemos fieis a essa vocação para a imagem e a semelhança de Deus. É o livre arbítrio que transforma bons em maus.

Referimo-nos à motivação como meramente teórica, porquanto a maior parte desses políticos é, no máximo, capaz de decorar uns poucos chavões de forte apelo popular, naturalmente selecionados por

terceiros das obras de seus ideólogos, para repeti-los mecanicamente sem nem sequer saber o que significam.

A outra consideração que gostaríamos de compartilhar se inicia em 1983, quando, matriculado no Curso de Comando e Estado-Maior da Força Aérea Argentina, recebemos a relação de matérias e nela encontramos, entre tantas outras, "Filosofia VI".

Como lá as atividades acadêmicas são organizadas em bases anuais, e não semestrais como costumamos fazer, isso significa que os nossos colegas argentinos já vinham estudando Filosofia há cinco anos, ou seja, fizeram-no, continuamente, ao longo de toda a sua formação militar.

Sentimo-nos em posição de grande inferioridade, já que somente tínhamos tido uma pequena "Introdução à Filosofia" em um dos anos da Escola Preparatória de Cadetes do Ar.

Comparando as demais matérias dos currículos dos nossos cursos com as encontradas nos deles, era evidente que, muito mais do que eles, privilegiávamos as disciplinas técnicas em detrimento daquelas das demais áreas. As matérias básicas dos dois primeiros anos do nosso Curso de Formação de Oficiais Aviadores eram, então, equivalentes às dos cursos de Engenharia.

Logo percebemos a grande diferença que isso fazia. Mesmo em conversas informais, os oficiais argentinos sempre fundamentavam logicamente o que diziam, e ficava claro que sabiam exatamente por que se comportavam dessa ou daquela maneira, sempre em bases racionais. Ao contrário, nós defendíamos as nossas posições com argumentos basicamente emocionais.

Havia, portanto, uma identidade muito grande no modo como pensavam, enquanto era comum, nos nossos trabalhos de grupo, discutirmos por dias e dias, sobre assuntos muito simples, sem que chegássemos a qualquer conclusão. Cada qual tinha a sua

visão muito própria sobre os temas mais elementares. Comentava-se, na nossa Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, para explicar a dificuldade de se introduzirem as atualizações curriculares ou doutrinárias indispensáveis, que, "para mudar qualquer coisa, eram necessários dez anos de consenso". Essa afirmação escondia a verdadeira dificuldade, que era justamente chegar ao consenso.

Os currículos das nossas escolas melhoraram muito desde então, mas algumas áreas do conhecimento, como a Filosofia, continuam desprezadas.

Consciente dessa deficiência, em muito feliz iniciativa, o Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica, em associação com a Academia Brasileira de Filosofia, começou a administrar vários pequenos, mas excelentes, cursos, entre eles: Introdução à Filosofia Política, História da Filosofia e Humanidades.

Finalmente, com grande alegria, viemos a saber que, como consequência desse empreendimento bem sucedido, o Presidente da Academia Brasileira de Filosofia foi convidado a fazer conferências para os cursos da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica e da Escola Preparatória de Cadetes do Ar.

É um ótimo começo. Quem sabe, muito brevemente, ultrapassaremos essa marca de "Filosofia VI" nos cursos de formação e de pós-graduação da nossa Força Aérea.

Conhecer a evolução do pensamento na nossa civilização é fundamental para que não nos percamos repetindo experiências que fracassaram no passado nem tenhamos de "reinventar a roda" a cada dia.

E, principalmente, somente o conhecimento dos nossos fundamentos nos livrará da contaminação de ideologias alienígenas surgidas do nada, sem qualquer relação com os nossos valores, as nossas tradições e os nossos costumes ■

Espero não cansar o leitor com a obviedade de muitos dos conceitos expostos neste artigo, em parte recuperados de matéria de minha autoria publicada em Caderno de Estudos do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (CEBRES), edição de maio de 2003. Entretanto, no meu entender, é sempre oportuno e da maior conveniência reativar a consciência de todos para um tema relacionado com os efeitos extremamente perniciosos advindos da má utilização desta arma moderna de extraordinário poder, a mídia eletrônica, que vem dando ensejo a visões verdadeiramente apocalípticas, altamente preocupantes. Preocupação que não é nova, pois há mais de meio século, em prefácio para uma nova edição do “Admirável Mundo Novo”, Aldous Huxley, seu autor, ao procurar justificar os motivos que o levaram a escrever aquela profética obra, assim se pronunciava: “um estado totalitário seria aquele (...) que controlasse uma população de escravos que não precisassem ser forçados, porque teriam amor à servidão” (o grifo é meu). Huxley já vislumbrava a perspectiva de que todo um eficiente aparato tecnológico viesse a ser desenvolvido e operado para bem controlar o comportamento humano.

Na mesma época, outros renomados escritores, tais como George Orwell, autor de “1984”, vieram também manifestar, por meio de diferentes e até fantasiosas abordagens, semelhante preocupação.

Em tempo mais recente Zbigniew Brzezinski, autor de “A Revolução Tecnológica”, firmava conceito pelo qual a diplomacia do canhão estaria superada, ultrapassada que fora pela diplomacia das redes de comunicação. É que a primeira, a do canhão, agindo horizontalmente, contribuiria apenas para a conquista de territórios, limitados espacialmente; já a segunda, a das redes, agindo verticalmente na alma humana, seria capaz de conquistar milhares de corações e mentes.

Tendo as redes de comunicação, nas quais avulta o sistema televisivo, como suporte, e exercendo o domínio da maioria do fluxo de informações, os EUA exportam para grande parte do mundo a sua mensa-

gem cultural, que desperta, no espírito de muitos, especial admiração e fascínio pelo estilo de vida americano.

É o caso do Brasil onde, principalmente nos grandes centros urbanos, cosmopolitas, a influência da cultura norte-americana é forte, em grande parte veiculada por meios audiovisuais, televisão e cinema.

No Brasil, o apelo midiático, principalmente o televisivo, encontra da parte do público receptor expressiva acolhida, em virtude do baixo nível de escolaridade da maior parte da população, o que a torna menos capacitada para melhor reagir aos estímulos da mídia.

É enorme, pois, o poder da televisão em nosso País, que se traduz das mais variadas formas: em termos eleitorais vai concorrer decisivamente para a composição do quadro político-representativo brasileiro com assento nos Poderes Executivo e Legislativo; no terreno fértil do consumo, frustrando expectativas de ordem material, muitas vezes de bens apenas supérfluos, contribuindo para disseminar a semente da violência; no campo dos costumes, os padrões de moralidade passam possivelmente a ser aqueles ditados pelos programas televisivos, com destaque para as novelas, preterindo valores tradicionais.

Uma verdadeira revolução de costumes como nossa geração assistiu não poderia ter os seus novos “princípios” consagrados sem a convivência, o estímulo, a cumplicidade da mídia, especialmente a televisiva.

Uma breve apreciação se faz imperativa a respeito dos efeitos da atuação da mídia televisiva sobre um público mais jovem. Preocupa-nos, sobretudo, a realidade brasileira, na qual as crianças e os adolescentes são em grande número carentes material e afetivamente.

Assim se manifesta, a respeito, Lúcia Rabello de Castro: “Em relação às crianças e adolescentes a comunicação televisiva vai paulatinamente se sobressaindo a qualquer outro tipo de comunicação, de modo que a informação que a criança obtém na TV passa muitas vezes a se constituir como único e prevalente instrumento de construção da realidade”.

No Brasil, as crianças, muito mais

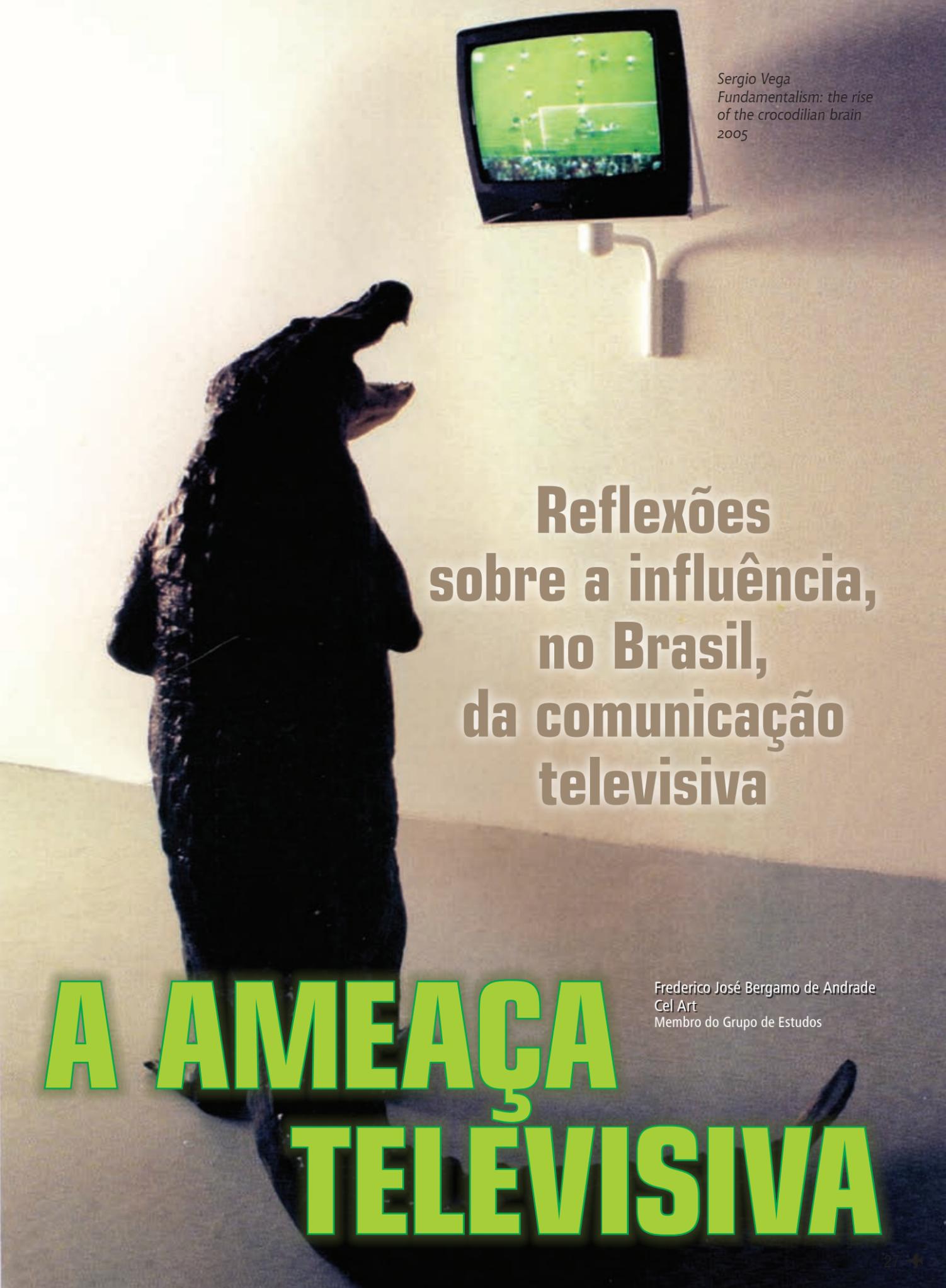
solitárias no lar pelas mudanças que ocorreram na estrutura familiar, assistem a uma média de três horas de televisão por dia, segundo pesquisa, a respeito, realizada. Preocupa-nos o fato de que o efeito deste tipo de “pedagogização” pela mídia supere de longe a influência dos mecanismos educacionais tradicionais.

Por oportuno, transcrevo o pensamento do Professor Darcy Ribeiro, exposto em sua consagrada obra “O Povo Brasileiro”: “Ultimamente, a coisa se tornou mais complexa porque as instituições tradicionais estão perdendo todo o poder de controle e de doutrinação. A escola não ensina, a Igreja não catequiza, e os partidos não politizam. O que opera é um monstruoso sistema de comunicação de massa fazendo a cabeça das pessoas. Impondo-lhes padrões de consumo inatingíveis, desejabilidades inalcançáveis, aprofundando mais a marginalidade dessas populações e seu pendor para a violência. Algo tem a ver a violência desencadeada nas ruas com o abandono dessa população entregue ao bombardeio de um rádio e de uma televisão, social e moralmente irresponsáveis, para as quais é bom o que mais vende, refrigerantes ou sabonetes, sem se preocupar com o desarranjo mental e moral que provocam”.

Aprimorem o Brasil, bem como outros países, e os mecanismos de controle social a serem aplicados à mídia, especialmente à televisiva, resguardada a liberdade de expressão, são medidas que visam preservar a saúde mental não só do povo brasileiro, mas de toda a humanidade “servida” por esse meio de comunicação; trata-se de uma medida tão ou mais importante do que as que visam preservar o meio ambiente e reduzir o aquecimento global, pois se umas cuidam do corpo, outras cuidam da alma.

Em um mundo onde o avanço científico-tecnológico se processa em ritmo vertiginoso, se o progresso vier a contribuir para o mal da Humanidade, como prenunciava Rousseau, mestre do Iluminismo, e nada for feito para detê-lo, ao progredir nesta funesta direção, breve seus instrumentos o transformarão na Besta do Apocalipse, antecipando em muito o final dos tempos ■

Sergio Vega
Fundamentalism: the rise
of the crocodilian brain
2005



Reflexões sobre a influência, no Brasil, da comunicação televisiva

A AMEAÇA TELEVISIVA

Frederico José Bergamo de Andrade
Cel Art
Membro do Grupo de Estudos

DA PINDORAMA AO

Brig Ar Tarso Magnus da Cunha Frota
Membro do Grupo de Estudos

Os dias que correm nos levam a uma dimensão da vida brasileira que se estende pela dinâmica histórica, consubstanciando a trilogia da nacionalidade, a qual percorreu os caminhos de uma Pindorama Colônia, passou por um Império, culminando na República, realidade que nos cerca até à atualidade. É a partir dessa mensurável trilogia que nos aventuramos a comentar, numa simples sinopse, um pouco da tríade tida como desenvolvimentista pelos avaliadores da nossa História e, também, pelos geopolíticos, que nos dias que correm fazem suas pautas analíticas na grade midiática e nos encontros universitários. Sem buscar cansar o leitor com a presente apreciação, ousamos discorrer na essência da matéria, na certeza de que os comentários adiante, com um pouco da roupagem didática são evidentemente acervo do conhecimento do grande público.

E, posto assim, torna-se um tanto fácil gizar um pouco das verdades da nossa História.

A imensidão do território pátrio não nos foi outorgada pela bondade do Criador, mas pela tenacidade dos nautas portugueses que, dominando os mares com a sua acurada formação em Sagres e orientados pelo Astrolábio, singraram os oceanos e aportaram no Brasil. Há de se afirmar que houve um contestado – o Tratado de Tordesilhas, responsável pela distribuição das novéis terras, consubstanciado na égide de uma Bula Papal, que dividiu o Novo Mundo tão-somente entre os reinos da Lusitânia e Castela.

Avulta, assim, por demais claro, que Portugal manteve no correr dos anos os maiores cometimentos na determinação de fazer das terras do Novo Mundo uma extensão dos seus domínios.

Dentro das possibilidades das suas Naus, os lusitanos enfrentaram dificuldades, visto que o novo território se distribuía por uma grande faixa litorânea que representava, na verdade, a quase totalidade da orla do Continente sul-americano. Essas

glebas são a nossa terra, a qual, na sua dimensão, passou a ser o maior aglomerado ao sul do Equador, fazendo dos lusos os grandes conquistadores das rotas ditas como do “Descobrimento”.

As rivalidades luso-hispânicas foram dimensionadas pelas “grandes navegações”, e pautaram-se nos limites das determinações do Pontífice Romano.

Como é fácil observar, as atividades de povoamento enfrentaram as ciuemeiras dos hispânicos, e os limites da Bula sofreram múltiplas alterações, uma vez que o colonizador conseguiu levar as fronteiras muito além das limitações determinadas.

Visado nessas referências sentimo-nos à vontade em trazer a lume as posições que a História nos legou e, numa simples olhada nos limites territoriais pátrios, percebe-se que as pautas “Tordesilhanas” foram ultrapassadas pelo braço forte do Bandeirante, na corrida para oeste, paralelamente ao povoamento lento e persistente no “rumo sul”, responsável pela fronteira nos pampas. No que tange ao mundo amazônico, a persistência do colonizador nos legou a Hiléia com o maior curso fluvial do planeta, dando-nos a invejável posição de locatários da maior floresta tropical do mundo.

Emoldurado por essas afirmações, há de se fazer justiça àqueles que no correr da História foram os grandes artífices da nossa territorialidade.

Cabe aqui comentar as preocupações do Marquês de Pombal, o homem forte junto ao Monarca de então, que, em pleno século XVIII, com uma visão admirável para sua época, preocupou-se em determinar a construção de fortalezas em pontos estratégicos, estabelecendo com essas medidas um “bastião militar no território”, sempre providos de tropas lusas, com a determinação de construção dos Fortes: São Joaquim, em Roraima; São José, no Amapá; Forte Príncipe da Beira, em Rondônia; Forte São Francisco Xavier, em Tabatinga; e Fortificações de menor porte que se distribuíram pelas malhas dos cursos navegáveis. Essas instalações militares são reconhecidas até aos dias de hoje, como a

ESTADO DE DIREITO

marca inicial das fronteiras brasileiras que, no correr da História, estatuíram o baluarte da presença do descobridor.

Emoldurado pelas presentes considerações, pode-se afirmar que a extensão do território lusitano ocupou o maior espaço na gleba sul-americana, e o Tratado de Tordesilhas foi “esquecido” pela habilidade portuguesa, que não somente adentrou, mas consolidou a sua presença, configurando abaixo da Linha do Equador um “verdadeiro continente, dentro de um continente”: o Brasil.

A Colônia prosperou, as riquezas do solo, da floresta e das águas legaram à Lusitânia uma posição invulgar no seio do mundo quinhentista. Os movimentos napoleônicos ensejaram a transferência da Corte Portuguesa nos alvares do século XIX, evento histórico que representou no seio internacional a nossa maturidade como nação. O novo Império, nos confins do Atlântico, marcou o surgimento de um novo polo desenvolvimentista, com uma Monarquia de clã tradicionalmente europeu, em moldes diferenciados dos potentados de então, com a vastidão do território e as riquezas latentes, determinantes de uma prosperidade invulgar, consubstanciando a noção de Pátria, dando início à formação daquilo que podemos hoje afirmar com orgulho – a Nacionalidade.

Assim, sentimo-nos ousados em afirmar que o Pensamento Político brasileiro amadureceu com a chegada da Corte em 1808, nunca esquecendo a primeira vítima dos nossos sonhos de nação, o sacrifício do grande mártir da nacionalidade: Tiradentes!

O pensamento político da nova Monarquia começou a se dimensionar, e a primeira e grande confrontação surgiu com a ambição do ditador Paraguaio Solano Lopes que, nos seus devaneios, sonhava com o “Grande Reino do Prata”, com a pretensão de juntar aos seus domínios o território argentino, a Banda Oriental, a área dos Povos das Missões e as glebas sulinas do Império.

O Brasil se realizou como potência, o Exército e a Marinha Imperiais foram vitoriosos e a Guerra conhecida como

da Tríplice Aliança determinou um forte sentimento patriótico no seio do nascente Império. As ideias do pensamento social de Montesquieu e Rousseau aportaram no Brasil, o espírito republicano se fortaleceu, chegando ao ápice com a Proclamação liderada por Deodoro, e que marcou o fim da Casa Real.

Com esta breve análise da dinâmica histórica brasileira – uma modesta sinopse da realidade nacional, sentimo-nos em condições de comentar preocupações que rondam o dia a dia da vida republicana.

Após essas considerações e observando-se a realidade da vida institucional, em que políticas de atendimento público, batizadas como sociais, eivadas de paternalismo, maculam a vida republicana e a Democracia, trago a público as atividades desenvolvidas pelo Movimento dos Sem-Terra (MST), um verdadeiro aglomerado de paramilitares que invade propriedades privadas e órgãos públicos, numa verdadeira insurreição, com a quebra dos valores institucionais que, com pertinácia e patriotismo, foram conquistados nestes quinhentos anos de Brasil. O que preocupa a índole democrática é a falta de resposta do Poder Público, por demais leniente nas medidas jurídicas de reintegração das áreas invadidas e a ausência de punição aos depredadores. Torna-se visível uma tentativa de conquista da massa popular, que poderá ser motivada a aceitar o MST como uma “premente necessidade de socorro aos menos favorecidos”.

Ao lado dessa problemática está vivo na memória nacional o recente caso da Reserva Indígena Raposa Serra do Sol, em Roraima, onde uma nova postulação comportamental estabeleceu um sui generis aglomerado de silvícolas na fronteira norte da nossa Hiléia, com uma nova concepção estapafúrdia de “aglomerado indígena” em território contínuo, contestada pelo tradicionalismo dos amazonenses regionalizados e por intelectuais de comprovada competência que, solidariamente, entendem que a medida soa como um verdadeiro “ato discriminatório”. Esse comportamento sectário encontra respaldo nas metas dos

antropólogos, ambientalistas, religiosos e organismos internacionais que, longe de uma preocupação com a potencial idade do torrão pátrio, se envolvem com organizações alienígenas, com sérias implicações no campo da integração nacional. Faz-se mister entender que, na atualidade, os nossos índios estão hierarquizados, mestiçados e, muitas vezes, sombreados por grupos adventícios, num caldeamento que absorve interesses múltiplos na pauta de madeireiros, mineradores, contrabandistas e o que é lamentável, ingênuos políticos.

Configurou-se assim uma preocupação que, reconhecidamente, nasceu sob a égide de políticas engendradas pela cúpula governamental. Não há como contestar que o Poder Executivo, capeado pelo Partido Político que venceu a eleição, traz no seu cerne, incontestavelmente, um “viés ideológico sindicalista”, em que comportamentos de cunho “reconhecidamente populistas” emolduram as realizações no Executivo. O caso indígena tem repercutido na vida nacional, e figuras exponenciais vieram a público emitir opiniões. Pensadores como Hélio Peregrino, Ives Gandra e o General Augusto Heleno externaram suas preocupações com a problemática surgida com a Reserva Indígena Raposa Serra do Sol. A área militar que secularmente viveu e sempre se preocupou com a manutenção das faixas de fronteira, sentiu que algo teria de ser feito em nome da Segurança e da Nacionalidade. Na espécie, o decisório ficou nas mãos do excelso pretório, o Supremo Tribunal Federal que, acionado pelo Governo de Roraima e por interesses de outras organizações ditas filantrópicas, julgou à luz da Lei Maior, a intricada questão. O Supremo Tribunal Federal, no julgado em plenário, entendeu por manter a “Área Contínua” na sua decisão final. Ao decisório não cabe mais recurso. É pacífico que decisões judiciais “têm que ser cumpridas”; todavia a ingenuidade deste comentarista leva à percepção de que a decisão final dos Togados da Alta Corte fugiu de preceitos pétreos inseridos na Carta Magna, como consta na “alínea XI, parágrafo 2º, do artigo 20”, que doutrina:



Albert Eckhout
Homem Tupi



Albert Eckhout
Mulher Tupi

“A FAIXA DE ATÉ 150 QUILOMETROS DE LARGURA, AO LONGO DAS FRONTEIRAS TERRESTRES, DESIGNADA COMO FAIXA DE FRONTEIRA, É CONSIDERADA FUNDAMENTAL PARA A DEFESA DO TERRITÓRIO NACIONAL, E SUA OCUPAÇÃO E UTILIZAÇÃO SERÃO REGULADAS EM LEI.”

Assim, sob a égide desse compasso de percepção da Lei Magna, como “brasileiro e patriota” arrogo-me o direito de criticar e não entender a decisória “da área contínua na Reserva Serra do Sol”. Ocorre que o maior alerta das dificuldades de vivência na Amazônia partiu de uma palestra no auditório do Clube Militar, em data não muito distante, proferida pelo Comandante Militar da Amazônia, General Augusto Heleno, que em causa alinhavou dificuldades no campo da Segurança Nacional, nas pretensas posições aventadas na distribuição de espaços indígenas em área contínua, no mundo amazônico. Cabe aqui ressaltar que não há neste País organização com maior autoridade em Segurança Nacional do que as nossas Forças Armadas. E quando se fala em Amazônia, a secular presença dos militares na região é o mais forte argumento opinativo em qualquer tipo de temática relativa à Hiléia. Como já referido, o pleito foi acolhido pela Alta Corte em memorável julgamento, e a Reserva Raposa Serra do Sol em “área contínua”, passou a ocupar 43% do território de Roraima, advindo, assim, sérios problemas para o desenvolvimento da potencialidade da nova unidade federativa, recentemente elevada a Estado. Todavia torna-se imperioso ressaltar que, nas “Recomendações” da Decisão do colegiado da Alta Corte, foram inseridas posições apresentadas e consideradas como de vital importância pelo Comandante da Amazônia, no seu pronunciamento no Clube Militar. Flui claro que as “Recomendações constantes do Decisório da mais Alta Corte”, plenas de “Preocupações de Segurança”, usufruíram e reeditaram as preocupações anteriormente aventadas pelo General, na Conferência in comento. As palavras de Heleno, como se vê, passaram a ser parte da letra do Decisório, representando parte do pensamento do Grande Pretório, embora tenha sido o General amazônida frontalmente contrário à “Área Contínua”.

Tornou-se manifesto e inequívoco

que os comentários presentes buscam a percepção de uma verdade institucional: a Nacionalidade! Na concepção de Nacionalidade vamos buscar as palavras de Roberto Campos, ex-Embaixador do Brasil junto ao Reino Unido que, na Chancelaria em Londres, brindou os alunos da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica em visita à cidade, em 1980, com uma palestra referente à vida política nacional, discorrendo sobre o Movimento de 1964, com enfoque específico na consolidação democrática e na harmonia no campo dos poderes republicanos. Nas palavras seguras de Roberto Campos ficou clara a índole nacional de liberdade, conquistada “passo a passo”, no correr dos anos, recordando que a SOBERANIA sempre acompanhou os passos da trajetória política brasileira, reconhecida internacionalmente como uma nação de índole democrática que, historicamente, sempre “perseguir, persegue e perseguirá a Democracia”, visto que é uma luta constante, e parafraseando o grande Winston Churchill, repetiu palavras do condutor da Vitória da Segunda Guerra Mundial, que afirmava, repetidamente, com muita propriedade “(...) que até hoje não inventaram nada melhor que a Democracia (...)”.

Como aditivo ao pensamento aqui desenvolvido, vamos uma vez mais nos socorrer na Constituição, onde, no Item IV, do Artigo 3º, reza:

“PROMOVER O BEM DE TODOS, SEM PRECONCEITO DE ORIGEM, RAÇA, SEXO, COR, IDADE E QUAISQUER OUTRAS FORMAS DE DISCRIMINAÇÃO.”

Como êmulo do fulcro das posições apresentadas, emerge uma liturgia no campo do Pensamento Político, encimada pelo pragmatismo republicano, longe do populismo, em que a Soberania está diretamente associada à realização da Democracia, nos moldes das liberdades individuais, associadas ao Estado de Direito, no espírito da Revolução Francesa, que legou ao mundo o exemplo da organização política, levando-nos a afirmar:

“A HUMANIDADE DISCUTE, O TEMPO PASSA E AS IDEIAS CONTINUARÃO SEMPRE NA DINÂMICA DESENVOLVIMENTISTA ATÉ QUE O SONHO DA PERFEIÇÃO E DO CONVÍVIO ENCONTRE NO CONTURBADO MUNDO DOS MORTAIS A PLENA VIVÊNCIA DEMOCRÁTICA!” ■

Francisco Carlos Pereira Cascardo

CMG

Membro do Grupo de Estudos

O ENCONTRO COM A AVIAÇÃO

O jornal de 9 de outubro de 1994 anunciava que falecera, aos noventa e três anos de idade, o mais antigo aviador militar. Seu nome, Fábio de Sá Earp. Para levar às novas gerações como nascera a Aviação, naval e militar, nada mais autêntico do que recorrer ao seu depoimento (referência 2). Dele foram extraídos os quatro episódios que, na característica linguagem coloquial do Marechal-do-Ar, fazem-se de retrato daquela época.

(...) Nascera em 1891 e até seus quinze anos nada tinha ouvido falar de aviões, quando, em 23 de outubro de 1906, o 14-bis maravilhou o mundo com a invulgar façanha de (...) voar a uma distância de 60m e alcançar a inédita altitude de 3m. A outra oportunidade veio a acontecer cinco anos mais tarde, em 1911, quando cursava a Escola Naval e presenciou o voo experimental do planador com flutuadores pilotado pelo Aspirante Vitor de Carvalho e Silva. A lancha “Guanabara”, a mais veloz do Rio de Janeiro e que pertencia à Marinha, foi cedida pelo Ministro Alexandrino como garantia da decolagem do reboque. Com Vitor de piloto, a “Guanabara” largou com velocidade crescente, fazendo com que o planador rapidamente ganhasse altura, o que sugeriu aos presentes um voo bem sucedido. A partir desse instante iniciou-se um desencontro nas comunicações entre o patrão da lancha e o piloto do planador. Vitor fazia insistentes sinais para baixar de altitude, mas não era entendido pelo patrão, que continuava a acelerar. Como resultado, o planador “subiu ao céu feito papagaio, nivelou e, depois, quando bicou, entrou em perfeito parafuso e caiu no mar, espatifando-se completamente”.

O VOO NOTURNO

O ano de 1917 ainda iria testemunhar outro feito da Aviação Naval, qual fosse o primeiro voo noturno bem sucedido, inclusive com o pouso n’água. A façanha coube a Virginius De Lamare e ao instrutor americano Orthon Hoover. Mas nem todos os aviadores navais concordaram que fora genuinamente brasileiro. Como argumento

de contestação escolheu-se a nacionalidade de Hoover, o que, no entender dos contrários, anulava qualquer veleidade de o voar ser nacional. Belisário, que não concordava com Virginius De Lamare, convidou Sá Earp para acompanhá-lo. Como os dois eram brasileiros natos, não haveria motivo a contraditar. De comum acordo foram comunicar a Protógenes, o Diretor da Escola, que concordou com a pretensão apresentada, mas impôs uma condição: que fosse levada a efeito apenas depois da formatura da turma de Aviação Naval, marcada para o dia dois de outubro. Prudente, Protógenes avaliara que um possível desastre aéreo empanaria o brilho da festa à qual o Presidente estaria presente, acompanhado dos ministros da Marinha e do Exército. Com a autorização obtida, passaram ao planejamento do voo, que indicou a noite do mesmo dia da formatura como aquela que reunia as melhores condições de luminosidade da lua, de forma a minimizar os acentuados riscos da reduzida visibilidade noturna. Outras medidas foram combinadas com o oficial de serviço, que era o Tenente Fileto, também aviador naval, e que acedeu em instalar uma lanterna blitz na bóia de amarração dos hidros, a qual serviria para indicar o rumo da decolagem. A subida transcorreu como previsto e, na ausência de instrumentos específicos de voo noturno, recorreu-se aos usuais pontos notáveis da cidade iluminada: direção da cidade, casa de Protógenes, que de tão contente acendeu um sinal luminoso conhecido como “tigelinha”, de cor verde. O inesperado se fez presente e a

lua se escondeu atrás de espessas nuvens, cessando qualquer visibilidade sobre o mar. Com o desaparecimento das referências estabelecidas, Sá Earp propôs outra: as luzes de portaló dos navios alemães que foram aprisionados durante a guerra e que estavam fundeados a pequena distância entre si. Belisário não concordou e preferiu descer de qualquer maneira e a todo risco, sem nenhum ponto notável que o orientasse, operando unicamente por intuição. Para Sá Earp, o avião “estava um pouco picado” quando, subitamente, a lua brilhou na água e ele notou que apenas dois palmos separavam o bico do avião da superfície da água. Com o choque, o hidroplano espatifou-se, e ficou irrecuperável. Felizmente os ferimentos foram leves, mas Belisário ficou deprimido até à ida para a Inglaterra.

A DESPEDIDA NO GABINETE DO MINISTRO

Sá Earp ficou vivamente impressionado com a cerimônia que marcou a ida para a Inglaterra. Alexandrino reuniu em seu gabinete o que havia de mais representativo na Marinha; todos os almirantes em serviço no Rio de Janeiro; todos os comandantes de navio; todos os chefes das repartições navais; os aviadores navais que partiam; e mais alguns outros que compareceram para prestigiar seus colegas. Alexandrino aborrecera-se duplamente: primeiro por não ter conseguido completar a turma de cinquenta aviadores conforme fora solicitado pelas autoridades inglesas; e mais os problemas decorrentes da escassez de voluntários para completar a Divisão Naval em Operações de Guerra

(DNOG). Satisfeito e grato com o que via a sua frente, a primeira turma de aviadores navais, toda ela composta somente de voluntários, Alexandrino dirigiu-se a eles com as seguintes palavras:

“Meu maior anseio nesse momento é que todos os que servem na Marinha tenham a mesma noção de cumprimento do dever. O mesmo sentimento patriótico, o mesmo apego à honra militar e saibam dignificar a farda que envergam como vocês que seguem agora para a guerra.

A Marinha aqui presente se orgulha, e a Aviação Naval terá a glória de serem os primeiros brasileiros a pisar em terras da Europa para se adestrarem nas escolas de aviação da Inglaterra, lutarem contra o inimigo comum. Desejo a todos vocês as maiores felicidades, e que elevem bem alto o nome do Brasil, e que voltem cobertos de glória.

Sá Earp acrescenta que o diferenciado tratamento que Alexandrino dedicava aos pilotos navais criava ciúmes dentro da Marinha, sugerindo que ele estava incentivando a indisciplina (...), “ao que Alexandrino retrucava: (...) “é preciso reconhecer que os aviadores navais são os únicos militares que pagam o tributo de sangue em tempos de paz”.

SOS PELO POMBO CORREIO

O grande desejo dos que se voluntariaram para a Inglaterra era o de seguir para o “front” francês e entrar em combate. Com o tempo passando e nada acontecendo, os brasileiros começaram a se desesperar, o que acarretou o surgimento de desnecessárias contrariedades entre os alunos e seus instrutores. Belisário discordava do seu e, ao fim de uma semana, foi dado por ele como inapto para voar. Olavo de Araujo, “indisciplinado” logo no primeiro voo, fez acrobacias perigosas e, quando desceu, foi repreendido. No voo seguinte repetiu o mesmo procedimento tido como “indisciplinado” e foi ameaçado de ser preso. No terceiro voo insistiu em fazer as acrobacias, entrou em um parafuso invertido e acabou pousando numa vala, de cabeça para baixo. Lauro de Araújo, no dizer dos instrutores, não conseguia voar solo. O instrutor comentou com os outros aviadores navais que faria nova tentativa. Nesta, o avião subiria pilotado por brasileiro até a altitude

de 3.000m, quando então o comando seria passado ao Lauro, que, ainda segundo o instrutor afirmou, “esse rapaz fez loucuras” e acabou pousando em cima de três outros aviões que estavam agrupados no solo. O instrutor inglês recusara-se a voar com ele. Provavelmente o comportamento de voo já sentia os reflexos da atitude inglesa de não completar a instrução, pois, aos ingleses, canadenses e australianos que também cursavam, bastavam trinta horas de voo para passar a voar no Avro, e com este irem para a luta nos céus da França. Depois de muita insistência foi possível saber a causa de manter a instrução no mesmo estágio, sem progresso. Bush, um dos instrutores, em momento de confiança, revelou que a orientação recebida “era ficar enrolando até cansarem-se e pedir regresso ao Brasil”. Sá Earp respondeu que continuaria a insistir e que, sem revelar a fonte, iria falar com o Adido Naval Álvaro Rodrigues de Vasconcellos, o que acabou conseguindo. Do lado inglês, o Serviço Secreto identificou o informante como sendo o Bush, o qual imediatamente foi nomeado para “piloto de ataque das trincheiras”. Bush ficou alarmado, pois a exigente estatística britânica estabelecera que para essa função “saíam vinte e cinco pilotos e só voltavam cinco”. O desejo dos pilotos brasileiros de combater no “front terrestre” acabou não se concretizando, e todos foram mandados para pilotar os hidroaviões de patrulha antissubmarina. Mais tarde veio a ser conhecido o porquê desta situação como sendo intransigência entre o Ministério do Ar e o Almirantado. Por este, os brasileiros teriam seguido para a França, como o novo Adido Naval Francisco de Mattos muito se empenhara em conseguir. A posição contrária do Ministério do Ar era atribuída ao fato de o Brasil não ter atendido integralmente ao pedido da Inglaterra de enviar uma turma com cinquenta pilotos, e, sim, cerca de nove. Reunidos em Carlshot, os aviadores navais integraram-se ao regime de patrulhas. Atribuiu-se a Virginius Delamare o único ataque contra submarino alemão. Chegou a vez de Sá Earp voar, e na sua ordem constava sair de Carlshot, cruzar o Mancha até alcançar Chebourg, daí novamente atravessar o Canal até Portsmouth e, finalmente, retornar à base.

Logo na travessia do Mancha, mais ou menos no meio do canal, o motor rateou e o hidroplano pousou no mar que, para grande felicidade, ou “graças a Deus”, como relatou Sá Earp, o mar estava de “almirante” e não encapelado como de costume. O problema passou a ser como comunicar-se com a base e pedir socorro. A telegrafia não podia ser usada, pois somente funcionava com avião em voo. O gerador, que tinha uma hélice semelhante à de um ventilador, era colocado do lado de fora da aeronave para aproveitar o movimento do avião, acionar a hélice e, finalmente, gerar a eletricidade. Com o avião parado era impossível. A responsabilidade para conseguir socorro recaiu sobre dois pombos-correios que constituíam o derradeiro recurso. Sá Earp redigiu a mensagem cifrada com os dados necessários e esperou uma hora, tempo que seria suficiente para o pombo-correio fazer o percurso até Carlshot, que estava a pouca distância. Sem receber as informações do socorro, Sá Earp soltou o segundo. Preocupava-o intensamente a sua posição, praticamente no meio do Canal, em plena rota dos submarinos alemães que saíam de Ostende e navegavam em demanda do Atlântico. Caso algum deles passasse nas proximidades o mais provável é que fossem aprisionados. Na parte da tarde apareceu um barco de pesca, tipo “trolley”, que rebocou o hidroplano para Bainbridge de onde, uma vez ultimado o reparo, novamente decolou, chegando na base ainda antes de escurecer.

Mais algum tempo e a guerra terminara com a vitória dos aliados. Já se preparavam para voltar, quando o Governo inglês abriu voluntariado para lutar na guerra civil que irrompera na Rússia, onde Inglaterra, Estados Unidos, França etc. operavam com uma força expedicionária. Sá Earp apresentou-se novamente, mas o Governo brasileiro não concordou com a sua pretensão. Embarcado no Tender “Belmonte” da Divisão Naval de Operações de Guerra (DNOG), partiu de Gibraltar em 28 de abril de 1919, chegando ao Rio de Janeiro, em 9 de junho ■

Referências:

1. Depoimento do Marechal-do-Ar Fábio de Sá Earp ao Major-Brigadeiro-do-Ar Engenheiro Everton Frisch, da Diretoria de Documentação e Histórico, em 12 de novembro de 1979.
2. Acervo da família do depoente.

REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

MINISTERIO DA MARINHA



AVIAÇÃO NAVAL

CADERNETA INDIVIDUAL DE VÔO

DO

L. C. Fábio de Sá Earp

MOD.-DA-66

Do T-25 ao FX-2 ou Da Instrução Elementar à primeira linha...

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

Vibra toda a Força Aérea. E, em especial, a Aviação de Caça: o futuro está à porta. Com o Programa FX2 frequentaremos o universo das máquinas dos armamentos inteligentes e daremos, aos nossos combatentes, a tão sonhada capacidade de conquistar a Superioridade Aérea, com meios adequados às suas “expertises” de Soldados do Ar.

Adentrando a sofisticação que será imposta aos requisitos dessa nova máquina de guerra, a este velho Instrutor de Caça e ex-Comandante da Academia da Força Aérea (AFA) assalta uma, das várias, questões em torno dessa (antiga) temática: a necessária acomodação entre “a senectude dos treinadores elementares e básicos da AFA versus a modernidade das aeronaves da primeira linha”. Valemo-nos aqui de uma observação que nos foi concedida por um “antigão” (imaginem!) quando – profeticamente – asseverou: – Não te enganes. Sobre a formação de oficiais e sobre o RUMAER, não há membro desta Força que não tenha “um palpite” a dar... Hoje, concluí que “questo é vero”: cada um e qualquer um de nós discute a cor dos botões ou o bordado das mangas, a cor e o tipo de tecido da camisa ou o tamanho dos bolsos, assim como questiona por que o currículo da AFA deve ser tão voltado para o MBA de Administração e/ou por que não para as Ciências Aeronáuticas; ou se ainda é válido praticar o voo de formatura de três aviões; ou se o voo IFR com painel analógico não é um desperdício em face da digitalização das máquinas da primeira linha... Não importa: o chororô é livre. Voltemos à tese proposta no título...

Mas, não falemos sobre o RUMAER. Abordemos a formação dos Pilotos versus as exigências da frota de FX... (como um bom palpiteiro)

Na medida em que o Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER) ou a Comissão COPAC aplicam uma “rationale de futurologia” aos requisitos “inadiáveis” (e quase intangíveis) para as máquinas que irão equipar as Unidades Aéreas de primeira linha, ficamos nós (os palpiteiros sobre o currículo da AFA) questionando e arrazoando sobre a monumental distância que está sendo mantida entre a “ferramenta inicial” do trabalho voltado para a formação dos Aviadores Militares (a aeronave elementar) e as (excessivas?) exigências para a manipulação dos vetores tipo “Flash Gordon” da guerra aérea dos anos 2025 (projetada e questionada pelos críticos) e que nos propõe a “Estratégia Nacional de Defesa do atual Ministério da Defesa”...

Que se saiba, a formação (aérea) profissional dos Cadetes Aviadores está em curso usando uma plataforma voadora (T-25) cuja idade supera os 30 anos e cujo desempenho – olhado de qualquer ângulo – de longe se ajusta às exigências que as máquinas esperadas na primeira linha (FX2) imporão aos seus futuros “gerentes de sistemas” (é proibido chamá-los de “Pilotos de Combate”...).

Senão vejamos...

A nossa “máquina para aprender a voar (T-25)” foi projetada para outra função, inicialmente. Na época em que os treinadores em uso (T-19 e T-6) ajustavam-se ao que se pretendia no final da linha (P-40, P-47), o programa transcorria de forma “macia e irreparável” e chegamos até a transicionar do T-6 para o P-47 sem que fosse necessário o (famoso) duplo comando. No momento em que, na ponta de linha, as máquinas de combate passaram a transitar no supersônico alto, em que pese ainda a utilização do velho T-6, nós incorporamos o T-33 e o F-80 para usá-los na Unidade de Conversão Operacional, uma “pós-graduação aérea” na formação do Aviador Militar (Caça), para destiná-lo à primeira linha.

E fizemo-lo certo: guarnecemos as Unidades de primeira linha sem grandes percalços e mantivemos o processo seletivo (na Caça) na faixa de 30 a 40%. Com isso, formamos sempre tropa de excelente valor. Quando o salto de qualidade na primeira linha fez incorporar as máquinas supersônicas (F-5 e MIR IIIIE), a transição operacional adicionou o AT-26, surgindo o duplo-comando compulsório, eliminando o avião de caça treinador monoplace (F-80). E mantivemos o mesmo padrão de eficiência: a tropa sempre demonstrava excelência... O futuro, com o FX-2 e com a atual pós-graduação com AT-29 resta como uma incógnita e – certamente – vai merecer uma nova divagação de nossa parte ou de alguém (olha o palpite de novo!...). Enquanto isso, o Programa de Formação de Aviadores Militares na AFA mantém um padrão imutável, apenas mudando a ferramenta de trabalho: eliminação do T-37 e do T-23, e incorporação do T-25 e do T-27.

Até aqui, não abordamos o inaudito

esforço imposto às Unidades de pós-graduação (ou pós-AFA) que – praticamente – se obrigam a rever as qualidades de voo do Estagiário (trazidas da AFA) e a “lecionar” o domínio de novos ambientes: o transônico, o supersônico e o emprego operacional das máquinas, utilizando, porém, uma “ferramenta” discutível para o atendimento a esse objetivo: o AT-29. Cabe analisar novamente...

Mas essa é a verdadeira tarefa das Unidades pós-AFA? Olhemos para trás e arrazoemos. Que tipo de produto (humano) as Unidades de Transformação estão recebendo e quanto lhes custa burilar o “futuro diamante”? E, (principalmente) sem titubear, entregá-los à primeira linha? Ou estaremos atribuindo à primeira linha a tarefa(?) de acomodar seus novos tripulantes aos futuros cenários: máquina (supersônica) e arena de combate (acima de 30.000ft), e armamento inteligente, coisa que devia estar, pelo menos, conhecida anteriormente... O que dizer do “estado de prontidão” dos novos combatentes, já que as Unidades de primeira linha, durante um bom período, se transformaram em Unidades de Conversão Operacional? Ou de transição...

Sem expandir o “perguntório”, retornaremos à fase inicial da preparação do Soldado do Ar: a instrução aérea (e acadêmica) da AFA relacionada ao aprendizado elementar/básico/avançado do futuro combatente. Aprender a voar, dizem os debochados, que até os macacos já fazem nos laboratórios de psicodinâmica e nos simuladores vendidos aos nossos netos... O problema – nos parece – não passa por essa questão. Essa é a fase de preparação daqueles que, no futuro, serão os “mestres” de um superdotado conjunto de meios (avião e armas), capaz de defender os céus da Pátria. E, é aqui que reside o perigo.

Não é possível perder o “foco”: o avião elementar deve ser o primeiro “filtro” para o futuro Piloto de FX-2... Assim é que deve ser visto.

Usando as razões acima expostas é fundamental fixar conceitos, pois é nesse ponto que cabe o confronto aeronave elementar (T-25) e o futuro FX-2, já que no final de tudo, este é consequência daquele...

Até onde pode nossa memória alcançar, o T-25 surgiu no cenário industrial aeronáutico brasileiro como um produto misto, não necessariamente destinado à instrução de Aviadores Militares (já o vi, na pista de voo com três assentos!). Iniciativa ousada de pioneiros da Indústria Aeronáutica nacional que – em diversas tentativas de “erro e acerto” – buscavam uma máquina capaz de tudo fazer, até instrução militar...

As soluções de engenharia adotadas para a fabricação do T-25 em nenhum aspecto sobreviveriam se aplicadas às normativas de hoje. Justiça tem de ser feita: os tempos (e as normas) evoluíram “supersonicamente”... A despeito disso, a AFA incorporou o T-25 (in extremis) com o “groundear” do T-37. Em nada havendo disponível, “colher de chá para a indústria nacional”: assumimos o T-25...

Tempo passado: voltemos ao T-25 versus o FX-2...

Temos certeza de que, considerando a quantidade de atuais gerais da Força Aérea que iniciaram sua carreira de Aviator Militar no T-23/T-25, em que pese reconhecerem as suas limitadas características (e faltas), carinhosamente o chamem de “meu primeiro amor aéreo”. Também o T-19 o foi para um sem-número de gerações. Como o foi o (mais que) valente T-6!...

Não percamos o foco! Voltemos à tese T-25 versus FX-2!

Independentemente da “vida em fadiga” dos T-25, e que não parece estar perfeitamente clarificada (chamem a DIRMAB!), e por mais que o queiramos, o T-25 está em estado geriátrico. Seu desempenho é pobre se comparado ao que se imporá no futuro, quer seja o T-27 e, principalmente às demandas da primeira linha.

Se for inegável que o T-25 e sua senectude estão aí, antes de tudo é fundamental definir se – como instrumento de preparação de “gestores de sistemas” (termo odiado, e que deve ser banido de nosso vocabulário) – ele cumpre a tarefa da formação de Aviadores Militares para a futura FAB: a guerra de 2025 e suas máquinas mirabolantes...

Se for verdade, portanto, que o T-25 UNIVERSAL chega à decrepitude, não apenas

por fadiga material, mas por inadequação à formação da geração NITENDO, que virá a ser exigido no próximo estágio (a modernização do T-27 da AFA não está em pauta?), como tolerar uma máquina voadora ab-initio, que usa instrumentação analógica (que o piloto jamais verá no resto de sua carreira das armas)? Como e por que manter em serviço essa “ferramenta de trabalho”, ao invés de substituí-la por uma máquina de voar que possa se ocupar de algumas das “lições de voo” que são ministradas na fase avançada com o T-27? Não poderá o treinador elementar (substituto do T-25) se ocupar do cumprimento de tarefas além da fase elementar (ab-initio) e realizar, por assim dizer, o “recobrimento de fases” com redução dos voos de T-27 (que custam em torno de US\$300/hora), empregando uma plataforma que venha a ter um custo na faixa de 60% do custo da hora do T-27, e ainda executando algumas “lições” da fase avançada, agora antecipadas para a fase básica?... Por que não montar e usar um SISTEMA de TREINAMENTO conjugando seleção psicomotora apriorística + máquinas modernas + simuladores em profusão + soluções acadêmicas adequadas, ao invés de perseverar no modelo (intocado) semelhante usado desde 1941, apenas com máquinas diferentes?

Além disso, e muito mais importante, não poderia (ou deveria) esse novo treinador elementar, oferecer um habitáculo de pilotagem já equipado com um “painel plano (“flat panels”), assim como com sistemas de formação de voo digitalizados com soluções de “briefing/debriefing on-line”, oferecendo uma (inexistente) e indispensável integração homem-máquina e instrutor-aluno, e que já representasse uma transição para um T-27 modernizado ou um FX-2 na primeira linha? Com isso a carga de trabalho das Unidades de Conversão (pós-graduação) poderia ser reduzida, e seu custo é que – em um processo passo a passo de elevação de nível de integração e experiência – verdadeiramente representaria uma ferramenta útil no encadramento da preparação do Aviator Militar que operará o chamado “sistema de armas dos anos 2025”...

Somente assim tudo será coerente e fará sentido. Caso contrário... ■

Militar

NÃO USA TÁXI,

USA

COOPTRANSMILL!

A Cooperativa oficial de transporte para militares das Forças Armadas

UMA SOLUÇÃO INTELIGENTE EM TRANSPORTE

Qualidade:

- Veículos na sua cor padrão, 4 portas, ar condicionado, com motoristas treinados e uniformizados.

Segurança:

- Veículos monitorados e rastreados 24h por dia.

Preço:

- Aluguel de carro com motorista. Pague somente o KM rodado. Tarifas à partir de R\$ 1,20/km.

Serviços:

- Receptivo
- Translado
- Transfer
- Mini Tour

SEGURANÇA

Rastreamento e Monitoramento de Veículos



Tarifas à partir de
R\$ 1,20 / km

COOP TRANSMILL TRANSPORTE MILITAR

Central de Negócios

021 3181-6730 • 3287-6800 • 3471-5851 • 4063-7725

O perigo da fauna no Brasil

Henrique Rubens Balta de Oliveira
Maj Av
Coordenador da Comissão
de Controle de Perigo Aviário
no Brasil (CCPAB)
perigoaviario@cenipa.aer.mil.br

Como foi observado em Nova Iorque, no último dia 15 de janeiro, o uso concomitante do mesmo espaço aéreo, por aves e aeronaves, expõe estas últimas a impactos que podem colocar em risco diversas vidas humanas. Não há qualquer novidade nisto, afinal o primeiro acidente aéreo com vítima fatal ocorreu em 1912, nos EUA. Porém, até à amerissagem no Hudson, talvez diversas pessoas pudessem desconhecer tais consequências para eventos desta natureza.

Hoje é praticamente impossível que alguém desconheça “o milagre do Hudson”, nome pelo qual os norte-americanos citam o evento. Diante disto, é chegado o momento decisivo em que as autoridades brasileiras devem avaliar seu nível de engajamento em ações que viabilizem o controle da situação por aqui. Afinal, em breve sediaremos um

evento esportivo de grande magnitude e não seria aceitável que ocorresse um acidente, o que mancharia a imagem do País.

A frase anterior pode parecer um apelo à tragidade, mas considerando que nas cidades-sedes tem sido reportado na época do ano em que ocorre o evento, em média, um impacto a cada 1.100 movimentos de aeronaves, existe a probabilidade de que, no mínimo, ocorra uma colisão com a fauna envolvendo uma das delegações participantes. Sem considerar a estimativa internacionalmente aceita de que somente 20 a 25% das colisões são efetivamente comunicadas.

O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) vem investindo na conscientização e, conseqüentemente, na prevenção de colisões com aves desde 1987, mas, em função da complexidade e multidisciplinaridade

envoltas na redução dos focos atrativos próximos aos aeroportos, diversos pontos nevrálgicos devem ser gerenciados de modo mais efetivo. Muitas das ações neste sentido são afetas ao Poder Público, em suas esferas de atuação. Afinal, são de sua responsabilidade, ou por ele reguladas ou fiscalizadas.

Um ponto a ser melhorado é a identificação das aves envolvidas em colisões. Atualmente cerca de 60% dos choques não são associados a uma espécie de ave. Urge, portanto a necessidade de estruturação de uma rede de instituições que possa receber e identificar o material biológico coletado, a exemplo do que ocorre nos EUA, através do Smithsonian Institute. Ideal seria que fossem inseridas neste processo entidades em diferentes regiões do País, a fim de dar celeridade ao processo, além de evitar sobrecarga em uma instituição.

No montante atribuído a uma espécie, observa-se a forte presença de animais ligados à oferta de alimento em áreas de deposição de lixo. A incorreta destinação ainda é, infelizmente, uma realidade em muitos locais. Existem tanto depósitos oficialmente utilizados pela própria administração, os chamados “lixões municipais”, como aqueles clandestinamente eleitos pela população, nominados como “áreas viciadas”.

Os últimos dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) referentes ao ano 2000, mostraram que 52,8% dos municípios brasileiros lançavam seus resíduos em lixões, o que correspondia a cerca de 66.150 mil toneladas de lixo sendo despejados inapropriadamente no solo brasileiro a cada dia.

Estas condições refletem dificuldades na execução do plano diretor municipal e nos sistemas de coleta, transporte e gerenciamento de resíduos sólidos, atividades que são de difícil ordenamento e têm custos gerenciais elevados, mas que são fundamentais à prevenção do perigo da fauna, dentre outros riscos. Refletem também um problema cultural sério, no sentido de que muitas das comunidades





dispõem de condições para evitar o lançamento de lixo indiscriminadamente no solo urbano.

O número anual de colisões informadas tem tido significativo acréscimo, conforme podemos observar abaixo. Mas antes de analisá-los, devemos considerar alguns aspectos, como a evolução das aeronaves, que cada vez mais velozes e silenciosas exigem uma reação mais rápida dos pilotos e das aves para evitar o choque; a preservação ambiental, que estimulou o aumento da população de aves anteriormente ameaçadas de extinção, como é o caso da águia americana nos EUA; o aumento do número de voos, que alavanca o progresso e movimenta recursos fundamentais a alguns municípios; e ainda a melhoria da conscientização no âmbito da comunidade aeronáutica, resultado dos trabalhos de conscientização realizados até hoje.

É senso comum que restringir o avanço tecnológico, a oferta de voos ou buscar o



FASE 1 – DIAGNÓSTICO
 Identificar riscos – levantamento das espécies-problemas.
 Verificar legislação – estudo das leis e regulamentos aplicáveis ao assunto.
 Resolver conflitos – denominador comum entre órgãos envolvidos na redução do risco.
 Avaliar riscos – quantificar os riscos decorrentes da presença das espécies-problemas.
FASE 2 – APLICAÇÃO DAS MEDIDAS DE CONTROLE
 Comprometer gestores – conscientizar os gestores sobre a importância das ações que serão implantadas.
 Definir ações – após estudo científico, estabelecer as atividades e como serão realizadas.
 Introduzir ações – iniciar a aplicação das atividades mitigantes.
 Supervisionar e gerenciar – acompanhamento da realização, frente ao planejamento técnico realizado.
 Observar comportamentos – levantamento das alterações comportamentais das espécies-problemas.
 Adequar ações – implantar alterações nas ações, em decorrência das alterações comportamentais observadas.

abate indiscriminado não são caminhos aceitáveis para a redução do risco. Mas com o uso de conhecimento apropriado, ações viáveis podem ser postas em prática. Caberá o óbvio gerenciamento da execução, tendo em mente que pode ser necessário realizar ajustes, até que se chegue ao procedimento mais efetivo, de acordo com as características únicas de cada aeroporto. Isto nada mais é que o gerenciamento do risco aplicado ao problema.

Surge então a necessidade de avaliar o risco, o que ocorre desde antes do início das ações mitigatórias, pois o estabelecimento da condição inicial do local é fundamental, o que viabilizará a futura avaliação da eficiência das atividades realizadas. Daí também virá o estímulo a todos os envolvidos, pois o progresso alcançado, fruto do trabalho individual e coletivo, serve como alavanca motivacional. Tal avaliação é ainda uma ferramenta válida para acelerar os processos contidos na Instrução Normativa nº 72, do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IN 72/IBAMA), que define todo o processo de execução do Plano de Manejo de Avifauna em Aeródromos.

É bastante improvável que alguma organização possa realizar as atividades citadas em âmbito nacional, devido à grandeza e diversidade das regiões brasileiras. Sendo assim, para dinamizar o processo deve-se descentralizá-lo através da criação de comissões que reúnam representantes da sociedade local para tratar do assunto, sob a coordenação do administrador aeroportuário.

Somente uma equipe em regime de dedicação exclusiva tem condições de planejar, executar, avaliar, adequar e orientar ações que possam reduzir o risco de modo eficiente. O administrador, como supervisor desta equipe, tem condições de reunir entidades locais envolvidas nos fatores identificados como concorrentes para a presença das espécies da fauna na Área de Segurança Aeroportuária (ASA), criada em 1995, pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA).

Devido à questão estar muito além dos

muros do aeroporto, somada às consequências nefastas de um provável acidente aéreo sobre área urbana, é fundamental a participação da administração pública municipal e da Procuradoria da Justiça (PR). Convém lembrar que a primeira é a responsável pelos planos de uso e ocupação do solo urbano, bem como pelo plano diretor, sendo este obrigatório a todos os municípios com mais de 20.000 habitantes. A segunda é responsável pela salvaguarda dos interesses públicos, podendo agir como uma espécie de “anjo da guarda” do coordenador local, já que na comunidade aeronáutica não há qualquer organização que disponha do poder de polícia.

A participação pública deve abranger ações educacionais junto à população e fiscalizadora junto aos contratados responsáveis pelo sistema de coleta e destinação final de resíduos sólidos. Portanto, sua atuação é fundamental para perenizar condições adequadas ao gerenciamento do problema.

Como foi citado, houve um aumento significativo de reportes de colisões com a fauna, porém ainda há necessidade de divulgar internamente o assunto, melhorando a quantidade e a qualidade das fichas CENIPA 15. A nova ficha está disponível no “site” do Centro, onde também são dadas orientações para seu correto preenchimento.

Pode parecer futilidade, mas a base de dados gerada pelo envio de dados é o único meio de viabilizar determinados processos que ora são impeditivos à redução da presença de aves em nossos aeródromos. Mesmo que não tenha ocorrido a colisão, somente a presença de animais já representa risco em potencial, o que justifica o envio da informação.

Como se pôde observar, a complexidade do perigo da fauna no Brasil passa pela conscientização e pelo envolvimento de diversos setores de nossa sociedade. A divulgação do assunto é trabalho incessante, que requer o envolvimento de todos, pois qualquer um de nós pode sofrer suas consequências, mesmo aqueles que jamais entraram em um avião ■



Eduardo Gonçalves David
 Pesquisador na COPPE/UFRJ, Doutor em Engenharia de Transportes, Pós-Doutorado em Levitação Magnética na Alemanha e autor do livro O FUTURO DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL
 egdavid@dee.ufrj.br

A ERA DO TREM VOADOR

No atual sistema econômico, com a divisão e internacionalização do trabalho e da manufatura, é determinante o fator tempo no transporte de pessoas, bens e informações. A infraestrutura de transporte moderno mudou, o que interessa não é mais a distância, mas o tempo. No entanto, os engarrafamentos de trânsito e congestionamentos nos aeroportos (aliviados momentaneamente pela atual crise financeira) provam que se perde cada vez mais tempo com o transporte.

A importância do fator tempo em transportes pode ser observada em uma retrospectiva histórica. Utilizando dados estatísticos e econômicos dos Estados Unidos, o Dr. Michael Raschbichler, no XIX Congresso Internacional de Levitação Magnética, realizado no ano de 2006, em Dresden, na Alemanha, organizou o gráfico da Fig. 1, sobrepondo diferentes fases de desenvolvimento tecnológico do setor de transportes aos Ciclos Econômicos de Kondratieff.

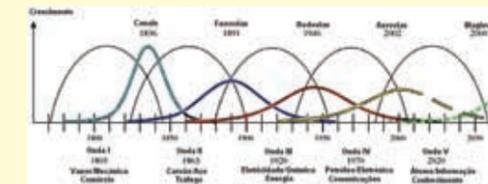
Nikolai Kondratieff (1892-1938) foi professor de Economia da Universidade de Moscou, no início do século XX. É reconhecido como o primeiro defensor da Teoria dos Grandes Ciclos Econômicos. Foi autor do primeiro Plano Quinquenal para Lenin (1870-1824) e, quando convidado para o mesmo trabalho por Stalin (1878-1953), previu a Grande Recessão, iniciada com a quebra da Bolsa de Nova Iorque em 1929. Seus estudos indicavam que a cada duas gerações humanas a economia capitalista sofria um

baque. Portanto, diante da grande crise que se aproximava, não poderia fazer projeções otimistas para a União Soviética. Foi por isto, como é comum em regimes totalitários, considerado um traidor e banido para a Sibéria, onde morreu (supõe-se) fuzilado.

A aceitação da Teoria dos Grandes Ciclos Econômicos não é unanimidade entre os economistas, mas serve para acompanhar o desenvolvimento das tecnologias de transporte e sua incorporação pela sociedade ao longo da História. Quando as ondas de desenvolvimento econômico de longo prazo são sobrepostas às curvas de desenvolvimento das tecnologias de transporte, as correlações ficam claras. Após cada ciclo econômico há uma revolução tecnológica no setor de transportes. No final do século XVIII, o transporte evoluiu da tração animal para os canais artificiais; em meados do século XIX, foram substituídos pelas ferrovias; no princípio do século XX, as rodovias passaram a dominar o transporte; e, em meados do século XX, foi a vez do transporte aéreo. De acordo com o Professor Raschbichler, a próxima onda de expansão, que vai substituir o notável crescimento do transporte aéreo verificado no Pós-Guerra será a dos veículos de levitação magnética, que são muito competitivos para distâncias até mil quilômetros.

Ao observar o gráfico elaborado em 2005, é interessante que a atual crise financeira internacional já estava prevista – quando ninguém na ocasião falava dela. Se estiver certo novamente sobre as revoluções tecnológicas no setor de transportes que surgem após as grandes crises, abatendo velhos paradigmas e permitindo

florescer novas ideias, está chegando a hora da levitação magnética (Maglev, de Magnetic Levitation). Portanto, devemos nos preparar e, quem sabe, sermos líderes da nova tecnologia.



Longos ciclos de crescimento econômico e taxas de crescimento dos sistemas de transporte nos EUA (Raschbichler, 2006)

LEVITAÇÃO MAGNÉTICA

Usar a força de oposição de ímãs permanentes de mesma polaridade para desenvolver um sistema de transporte sem atrito sempre foi um sonho inalcançável. Em 1842, o Matemático inglês Samuel Earnshaw (1805-1888) comprovou em um teorema batizado com seu nome ser impossível manter em equilíbrio estável, ímãs permanentes, qualquer que seja a configuração. Fazendo o campo magnético variar, entretanto, é possível controlar esta instabilidade e, usando as propriedades físicas dos supercondutores capazes de espelhar o campo magnético (consequentemente se repelirem), contrariar o Teorema de Earnshaw. Estas técnicas estão presentes nas três tecnologias utilizadas na levitação magnética atualmente aplicada na ferrovia para os Trens de Alta Velocidade (TAV):

Eletromagnética (EML) – levitação pela ação de eletroímãs instalados na parte inferior do trem alimentado por energia elétrica ao longo da linha. Tecnologia desenvolvida na Alemanha e em operação comercial na China (Xangai);



Eletrodinâmica (ELD) – levitação baseada na Lei de Lenz, enunciada por Heinrich Lenz (1804-1865), sobre a geração de força repulsiva em campo magnético criado por bobinas supercondutoras em movimento relativo a um condutor. Tecnologia desenvolvida no Japão, onde o TAV EDL atingiu mais de 580 km/h;

Supercondutora (HTS) – levitação pela exclusão de campo magnético no interior de supercondutores, pesquisada na China, na Alemanha e no Brasil. É a tecnologia do Maglev-Cobra desenvolvida pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), onde atualmente as pesquisas estão focadas nas aplicações voltadas para o transporte urbano, embora possa também ser usada na alta velocidade.

Atualmente, o único trem de levitação magnética em operação comercial fora do perímetro urbano é o Transrapid, na China. Sua implantação tem origem há onze anos, quando em 1998 o Primeiro-Ministro chinês Wen Jibao visitou a Alemanha e se encantou com a tecnologia de levitação magnética. Determinou, então, que seu país implantasse a primeira linha comercial do Transrapid em todo mundo, ligando o Aeroporto de Pundog ao centro da cidade de Xangai. Com 30 km de extensão, as obras tiveram início em 2001, e o trem foi inaugurado em 31 de dezembro de 2002, em regime de turn key, com transferência de tecnologia. Portanto, não foram os empresários alemães que venderam o Transrapid, coisa que, aliás, nunca conseguiram fazer em lugar nenhum do mundo, nem no seu próprio país, mas foram os chineses que a compraram. Atualmente, confirmado pelos próprios técnicos da Transrapid, os chineses conhecem mais a tecnologia do que eles próprios.

Ao coletar a energia elétrica necessária para a tração por indução, ao invés do contato físico do pantógrafo e da operação com motores lineares que independem de atrito, o trem opera a 450 km/h, sendo capaz de vencer qualquer rampa. Para garantir o conforto dos passageiros, estabelecem rampa máxima de 10%, quando no TAV roda-trilho a rampa é sempre inferior a 3,5%.

Como não oferece resistência de rolamento, segundo o fabricante Transrapid, o consumo de energia por passageiro-quilômetro (Pkm) a 300km/h é de 34 Watts-horas, contra 51Wh do ICE, ou seja, 30% inferior, mesmo considerando os 1,7kW (cerca de 2HP) consumidos para levantar e guiar cada tonelada de peso do trem.

Da mesma forma, como não depende de atrito para acelerar ou frear, o Transrapid precisa de cinco quilômetros para atingir a velocidade de 300km/h, enquanto o TAV roda-trilho exige 30km, inviabilizando atingir sua velocidade máxima entre estações distantes menos de 50km. No caso da ligação Rio de Janeiro (estação Barão de Mauá) a São Paulo (Aeroporto de Cumbica), seria possível implantar seis estações intermediárias para atender polos populacionais e econômicos regionais: Seropédica-Nova Iguaçu, Barra Mansa-Volta Redonda, Resende-Porto Real, Aparecida-Guaratinguetá, Taubaté-Pindamonhangaba e São José dos Campos-Jacareí. De estações-shopping fora do centro partiriam trens urbanos de levitação magnética supercondutora (Maglev-Cobra), interligando-as às cidades servidas como verdadeiros metrô do século XXI.

LEVITAÇÃO MAGNÉTICA CONCORRENTE DO TRANSPORTE AÉREO

Para distâncias até mil quilômetros, um trem de levitação magnética consegue apenas competir, mas, para distâncias inferiores a 500km, sua concorrência é quase sempre imbatível em relação ao avião. Logo que um TAV é implantado nesta distância, observa-se uma redução de 50% na de-

manda do transporte aéreo, o que muitas vezes torna inviável a operação.

Um Maglev capaz de atingir 450km/h ligando Rio de Janeiro e São Paulo faz a viagem em uma hora e 27 minutos, parando em seis estações intermediárias. É competitivo com o transporte aéreo quando se acresce ao tempo de voo o tempo de viagem do centro da cidade aos aeroportos, o tempo de check-in, e a espera de embarque e retirada de bagagem no desembarque. As empresas aéreas poderão até iniciar uma guerra tarifária contra o trem, mas sem resultados práticos, porque, como demonstrou uma Tese de Doutorado da COPPE/UFRJ, 86% das passagens aéreas entre as duas capitais são custeadas pelas empresas, logo, nesta ligação a demanda é inelástica em relação ao preço (razão de ser uma linha tão lucrativa). O fator de decisão para o futuro passageiro que tiver a opção do TAV será a regularidade, o conforto, a segurança e a possibilidade de estar durante a viagem conectado 100% ao celular e à Internet.

Com relação à proteção ambiental, devido ao grande consumo unitário de energia do transporte aéreo em comparação com o transporte ferroviário de tração elétrica, enquanto cada passageiro da ponte aérea Rio de Janeiro-São Paulo contribui em cada viagem com 98kg de emissão de CO₂, no Maglev contribuirá com menos de três quilogramas (não sendo zero, porque a geração de eletricidade no Brasil não é totalmente hídrica ou nuclear). Portanto, se andar de trem gerasse crédito de carbono, haveria mais uma fonte de financiamento para os TAV de levitação magnética.

Um Maglev entre Rio de Janeiro e

São Paulo, custaria o equivalente a US\$6 bilhões, pouco mais de metade do custo do mesmo trem TAV roda-trilho (US\$14 bilhões Rio de Janeiro-São Paulo-Campinas). Sua implantação, porém, é muito mais rápida, sendo possível, com grande esforço (técnico, econômico e, sobretudo, político), operá-lo até à Copa de 2014, como quer o Governo. No TAV convencional isto é tecnicamente impossível, pelos problemas ambientais gerados pelas curvas de mais de 20km de raio (2.000m no Maglev), pela perfuração de 100km de túneis (20km no Maglev) e pela travessia de regiões desabitadas – por mais que se torre dinheiro público no empreendimento.

Como demonstrou o exemplo prático chinês na implantação de seu Maglev, se o trem não emitir vibrações e elevado nível de ruído, a linha pode ser assentada ao lado de autoestradas. No caso brasileiro, seriam aproveitadas as faixas de domínio das rodovias e ferrovias Airton Senna e Carvalho Pinto, no estado de São Paulo, e Presidente Dutra, MRS e Supervia, no estado do Rio de Janeiro, com o mínimo de gastos com desapropriações e virtualmente sem impacto ambiental, uma vez que a região já está impactada. Como o trem circula exclusivamente em vias elevadas de concreto pré-fabricado, mantém-se livre o trânsito de veículos, pessoas e animais, não segregando a região como uma linha ferroviária convencional.

Apesar das vantagens técnicas da levitação magnética, de existir um trem operando com sucesso na China e de ter um inequívoco potencial de futuro, sua implantação não é fácil. Como toda novidade tecnológica, existe resistência em aceitá-la,

quase sempre motivada pelo desconhecimento a respeito da tecnologia. A falta de especialistas, livros e textos técnicos provocam o surgimento de informações erradas e desconstruídas na Internet, e que ficam sendo repetidas como verdades. Além disso, existe toda uma indústria ferroviária madura instalada que resiste à novidade. No próprio Governo Federal, que está patrocinando a implantação de um TAV RJ-SP, paira uma nuvem de ignorância – inocente ou proposital – sobre a tecnologia.

Para o profissional do transporte aéreo, o surgimento de um veículo que voa sem ser avião apoia-se sobre uma guia ferromagnética sem ser trem, sendo transporte terrestre sem ter rodas; ao invés de uma ameaça, representa uma oportunidade. A Indústria Aeronáutica brasileira, que herdou a competência técnica do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), é excessivamente dependente do mercado externo, portanto para um Maglev desenvolvido no Brasil, tecnologia em que a aerodinâmica é fundamental, criaria uma oportunidade de manter os empregos perdidos pelas crises de mercado. Entretanto a maior parte dos pesquisadores do setor ainda não desperdiçou para esta excelente oportunidade de desenvolvimento tecnológico e comercial da era do trem voador.

CORAGEM DE OUSAR

Pode parecer para muitos um grande desafio o Brasil ingressar na era dos trens de alta velocidade por meio da levitação magnética. Toda vez que o País teve coragem de ousar, porém, andou na contramão dos chamados países desenvolvidos e investiu em tecnologia inovadora própria e conseguiu

ser bem sucedido. São exemplos: há mais de trinta anos o maior programa de biocombustível do mundo, o Proálcool, que começou forçando os automóveis a usarem um combustível natural, mas que evoluiu para os atuais modelos Flex Multicombustível; a exploração de petróleo em águas profundas, estimulada pelo Presidente Ernesto Geisel (1907-1996), que deu ao Brasil reconhecida competência tecnológica na exploração offshore; e a adaptação da soja (leguminosa de clima frio) para as terras ácidas dos cerrados na Região Centro-Oeste, onde bate recordes de produtividade e fertiliza o solo a cada colheita, ao fixar nitrogênio no solo por intermédio das colônias de bactérias *Beijerinckia Fluminensis* desenvolvidas a partir das pesquisas da Dra. Joana Döbereiner, da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA).

Embora tenha instalado o sexto maior parque automotivo do mundo, o Brasil não tem qualquer carro que possa chamar de seu, pois todos são modelos mundiais projetados fora do País. Todavia, na Indústria Aeronáutica, como é o caso da Embraer, mesmo quando ainda era uma empresa estatal, através da competência de seus técnicos o país conseguiu destaque mundial pelo design de aeronaves de médio porte ao gosto do mercado. Portanto, dá sim para confiar nos cientistas e engenheiros nacionais e dar um salto em direção ao futuro de um trem voador, como mostrado nas Figuras 2 e 3.

Através do TAV RJ-SP o País tem condições de dar um salto de 50 anos no setor de transporte ferroviário: para frente se optar pela levitação magnética e para trás se optar pelo convencional roda-trilho, pois o Shinkansen, “Trem Bala” em japonês, começou a ser implantado em 1959.

É tudo uma questão de coragem, tanto do lado dos atuais governantes como do cidadão comum. Este último, no momento de pressionar a tecla “Confirma” nas urnas eletrônicas, mais uma inovação brasileira, o que permitirá ao eleitor em poucas horas depois do pleito saber o quanto votou bem ou mal em 2010 ■

ODE AO RASANTE

A cada dia que passa reconheço que as melhores coisas da vida são as proibidas: bastou ter o título de “não pode” que todo mundo quer fazer. Na vida do piloto de caça, isto acontece com o voo rasante...

Bem, vamos ao caso. Estive na Base Aérea de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, em dezembro de 2003, para assistir às comemorações relativas aos 60 anos do 1º Grupo de Caça, Unidade de elite da Força Aérea Brasileira, onde servi durante onze anos, e que tive a suprema honra de comandar nos anos de 1988 e 1989.

Como ex-integrante do Grupo de Caça, e principalmente como seu ex-Comandante, por diversas vezes, mesmo na Reserva, tive oportunidade de regressar a Santa Cruz para participar de festividades como o Dia da Aviação de Caça, Dia do Aviador, Aniversário do 1º Gp.Av.Ca., e outras. Nunca, porém, fiquei tão emocionado como desta

vez. O Miguel Dau, velho companheiro de muitos anos e ex-piloto de F-5, ao meu lado no palanque, também estava emocionado. Voltei para casa um pouco cabreiro, preocupado com o fato de ter chegado às lágrimas durante a demonstração aérea. Seria por conta da famosa PVC (a “Porra da Velhice Chegando)? Que “catzo” estava acontecendo comigo?

Pensando no ocorrido, demorei uns dois dias para chegar a uma conclusão: o que me havia tocado realmente tinha sido a sequência dos belos voos rasantes da esquadrilha de demonstração. Mas como algumas aeronaves F-5 em voo rasante poderiam emocionar a ponto de levar às lágrimas um “velho” Piloto de Caça (velho é o “cacete”...), que já passou por tudo isso, e que não somente assistira como, também, já participara de todo o tipo de demonstrações como aquela?

Resolvi então voltar um pouco no

tempo, e fui resgatar o meu relacionamento com o voo rasante, lá atrás, quando ainda cadete do 3º Ano Aviador e aprendendo a voar no NA T-6, grande “máquina de guerra”, e, seguramente, um dos melhores aviões de treinamento militar de todos os tempos. Dessa época recordei que, ainda engatinhando como aviador militar, já arriscava (se fosse apanhado, era desligamento na certa) alguns voos a baixa altura sobre os canais de Pirassununga (SP). No final do curso, agora no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, foram inesquecíveis os rasantes nas praias da Barra da Tijuca – quase desabitada na época – voando na ala do Maj. Soares (o lendário “Amazonas”), então Chefe do Estágio, este sim, seguramente o melhor Líder de Esquadrilha e piloto de T-6 com quem voei. Outro instrutor que dava alegria para a cadetada era o Ten. Aristides Leite. Após o término da Instrução de Voo por

Instrumento (VI) no T-6, invariavelmente mandava o cadete retirar a capota de lona que cobria a nacele traseira (que obrigava o aluno a voar somente por instrumento, sem nenhuma referência externa) e “caía de pau” no rasante sobre o mar ou sobre as praias da Restinga da Marambaia.

Após o Aspirantado, transferência para o Nordeste rumo à nova Unidade, o 1º/4º GAV em Fortaleza, onde seria realizado o Curso de Piloto de Caça. A máquina agora era o Lockheed TF-33, poderoso e complicado avião a jato cujo monoplace, o F-80 Shooting Star, havia feito bastante sucesso na década de 50, durante a Guerra da Coreia, combatendo contra os MIG-15 e MIG-17.

Em Fortaleza, nessa época, “o bom” de rasante era o Cap. Cardoso, instrutor de Caça, cujas passagens baixas no Estande de Tiro de Aquiraz eram de tirar o fôlego de quem assistia. O Cardoso, da mesma forma que o Leite, também gostava de encerrar a instrução de Voo por Instrumento (que no TF-33 era muito mais agradável do que no T-6, apesar da mesma capota cretina...) com belos rasantes nas praias desabitadas do Ceará. Nessas ocasiões, eu chegava a me levantar um pouco do assento na nacele traseira, pois tinha a nítida impressão de que ia bater com a “bunda” na próxima duna, a 600 km/h. No TF-33, o Cardoso era, seguramente, um dos melhores, pois não só era bom de rasante, mas também no emprego da máquina como plataforma de armas. Foi sempre um dos mais eficientes, além de recordista do Esquadrão Pacau em diversas modalidades.

No final de 1969, após o término do Curso de Caça, em lugar de ser transferido para uma Unidade de Caça, fui bater de volta em Pirassununga, onde estava sendo criada a Academia da Força Aérea. Lá realizei o Curso de Instrutor do Cessna T-37, um birreator de treinamento, que voei

na instrução de cadetes durante todo o ano de 1970. Aeronave simples e fácil de voar, o T-37 foi também uma boa escola para os jovens instrutores de minha turma, que pela primeira vez deixavam de receber instrução para dar instrução de voo. Muito treinamento e muito voo naquela dócil máquina (voava-se em torno de 400 horas por ano naquela época), proporcionaram um bom treinamento de rasantes, principalmente depois que começamos a operá-la em Natal (RN), dando instrução para os alunos do recém-criado CFPM (Curso de Formação de Pilotos Militares). Um pouco de descontrole de alguns tenentes e rasantes exagerados em locais não muito adequados acabaram motivando a transferência (e cadeia) de alguns instrutores (inclusive eu) para outras plagas.

Assim fui parar em Santa Cruz, mais especificamente no 1º Grupo de Caça. Lá chegando, já em 1971, como segundo-tenente, a aeronave operacional da Unidade era ainda o “velho” TF-33, o mesmo que eu havia voado dois anos antes, em Fortaleza. No Grupo de Caça voavam ainda, no 1º Esquadrão, quatro exemplares do F-8 Gloster Meteor, magnífico avião de caça inglês do final da Segunda Guerra Mundial. O destino me reservara a suprema honra (e sorte) de ser o último piloto da FAB a solar o F-8, pois por motivos de manutenção e por falta de aeronaves biplace teve os cursos de pilotagem encerrados naquele mesmo ano. Resumindo: quem havia solado continuou voando, e quem chegou no ano seguinte já não fez mais o curso da aeronave.

Foi nessa máquina onde realmente “desenvolvi” os meus primeiros rasantes “profissionais”. Avião simples de operar e extremamente confiável, só demandava alguns cuidados durante a partida das turbinas Rolls-Royce, pois a injeção de combustível era controlada manualmente pelo piloto. Qualquer bobeadia e ocorria

a “partida quente”, que podia “torrar” a pobre da turbina.

Nesta época, a missão dos F-8 no Grupo de Caça era apenas a de reboque de “biruta” (como é chamado o alvo aéreo) para as missões de Tiro Aéreo dos esquadrões que operavam o TF-33. Assim, os pilotos que voavam Gloster em Santa Cruz, além de voar também o TF-33, eram constantemente deslocados para Canoas ou Fortaleza para auxiliar no treinamento de Tiro Aéreo do 1º/14º GAV e do 1º/4º GAV, respectivamente, puxando a “biruta” com o F-8. Era uma missão excelente e muito disputada pelos tenentes, pois ficávamos, às vezes, 10, 15 dias voando a máquina, deslocados em outra Unidade, ganhando diária, e sem tirar serviço.

Meu grande “mestre” de rasante nesse período foi o então Maj. Odilon Olmitives Pereira – mais conhecido como “Macuco” – um dos melhores pilotos com quem convivi na FAB. Era o Comandante do 1º Esquadrão, e voava Gloster como se tivesse nascido dentro de um... Seus rasantes eram inacreditáveis, coisa de quem realmente sabia o que estava fazendo com o avião. Em sua ala, invariavelmente, estava o Maj. Sérgio Ribeiro (Ribeirinho), ex-piloto da Esquadrilha da Fumaça, que comandava o 2º Esquadrão e foi um dos grandes alas de Caça que passou por Santa Cruz.

Em todas as demonstrações, seja em Santa Cruz, Afonsos ou Galeão, lá estavam os dois, com um Elemento de F-8, dando rasantes realmente emocionantes. Como marreco novo não dá mergulho profundo, eu só observava e, procurando sempre aprender, pouco a pouco ia me soltando e tentando exercitar-me todas as vezes que surgia uma oportunidade. E a missão de reboque de biruta era uma dessas chances de exercitar o rasante...

Nesse ano fui escalado algumas vezes para a missão de “reboque de biruta” em



Reinaldo Peixe Lima
Cel Av
Jaguar 25 – Cmt 1º GAC 1988/1989

(Atenção: não é apologia ao rasante...)

Canoas, no Rio Grande do Sul, para operar junto ao 1º/14º GAV. Lá chegando, percebi que o rasante do F-8, após o alijamento da biruta, já era uma regra e considerado a “alegria da manutenção”.

A missão se desenrolava da seguinte maneira: o F-8 decolava rebocando a biruta na direção do litoral para a Praia de Cidreira, próximo a Capão da Canoa. A esquadrilha de TF-33 decolava logo após, reunindo-se ao avião-reboque. Feito isto, subiam todos juntos para a área de tiro aéreo. Ao chegar sobre a praia, o reboque curvava para a proa sul voando já sobre o Oceano Atlântico. A esquadrilha então se posicionava e iniciava o mergulho para o tiro individual, sempre sobre o mar. Após o último passe do número 4, o reboque pegava a proa de volta e ia direto para o alijamento da biruta, o que era feito numa área da Base de Canoas, entre a pista de pouso e a de táxi. Quando isso ocorria, as aeronaves TF-33 da esquadrilha, que regressavam em maior velocidade, já estavam no solo. Agora era então o momento do rasante do Gloster F-8: o piloto não se fazia de rogado e, sem a menor cerimônia, “baixava o pau” em quem estivesse em baixo! Esses rasantes começaram a tornar-se um pouco perigosos, por dois motivos: eram autorizados pelo Comando da Base e sempre havia plateia... Esses dois fatores juntos normalmente fazem o aviador “forçar” um pouco mais a barra...

Numa dessas ocasiões, fui convidado pelo Comandante do Esquadrão Pampa a me juntar a uma esquadrilha de TF-33 do 1º/14º GAV em uma missão de demonstração sobre a cidade de Canoas, e que consistiria em algumas passagens baixas sobre um desfile militar. Do desfile participavam também as escolas públicas da região, pois era o aniversário da cidade!

Depois que o líder da esquadrilha (creio que era o Gatti) informou estar abandonando a área, dei uns três rasantes de F-8 sobre o desfile. Como ninguém havia estipulado a altura mínima dos mesmos, reconheço que devo ter exagerado (olha aí o rasante autorizado e com plateia...), pois no dia seguinte por pouco não fui preso pelo Comandante da Base...

Em 1972, o 1º Grupo de Aviação de Caça começou a receber as aeronaves AT-26 Xavante, todos “zero quilômetro”, recém-chegados da linha de montagem da EMBRAER. Aí foi festa, pois era quase que um avião para cada piloto, e muitas missões operacionais (e rasantes...) foram realizadas sobre as cidades do Vale do Rio Paraíba. Nessa época tínhamos até uma esquadrilha de demonstração, que era formada pelo Maj. Pereira (Macuco) como líder, o Ten. Cordeiro de Farias (Maluco) de número 2, o Maj. Ribeiro (Ribeirinho) de número 3, e eu fechando o diamante, de número 4. Esta esquadrilha chegou a ser “a atração” em algumas datas festivas, na Base Aérea de Santa Cruz.

Em 1973, transferido para Anápolis, fui voar o supersônico F-103 Mirage III, que na época era um dos melhores aviões de Caça do mundo e, recém-saído da Guerra dos Seis Dias, com várias vitórias sobre os MIG e Sukoy inimigos... Era uma máquina maravilhosa, mas que não admitia erros ou qualquer vacilo por parte do piloto.

Os rasantes de Mirage eram raros, pois as missões de interceptação eram sempre a grande altitude. Porém, sempre era possível dar um “raso” em uma chegada de deslocamento, em outra Base... Foi o que aconteceu numa chegada em Santa Maria, em uma das primeiras viagens de treinamento que fizemos de Mirage. Eu pilotava um biplace, com o baixinho (e empombado) Zé Euclides na

nacele traseira, e mais uma vez a conjunção perigosa estava presente: rasante autorizado e plateia... Caí de pau sobre a pista da Base e, após o primeiro rasante, o Zé grita lá de trás pelo interfone: – Vamos dar um raso na cidade! Ele era muito mais antigo do que eu, e comandante da aeronave. Mesmo assim, ainda ponderei (podem acreditar): – Na cidade, major?”. E ele: – Afirmativo! Assim sendo, não tive mais dúvida e, do jeito que vinha, com a Pós-Combustão (P.C.) toda aberta, continuei na direção de Santa Maria, livrando apenas os telhados das casas e a torre da Igreja. Era um sábado, e deviam ser umas 10 horas da manhã. Não precisa dizer que tocou o maior “rebuçeteio” na cidade. Uma das confusões, somente para se ter uma ideia, foi causada por um cavalo que, com carroça e tudo, entrou desesperado por dentro de uma padaria, levando nos peitos o que encontrou pela frente... Mais uma vez não fui em cana, pois, apesar de ter sido “a notícia” dos jornais da cidade naquele dia, a coisa toda foi levada meio que na gozação.

Naquela máquina – Mirage III – o maior e melhor rasante que eu vi foi o do Cortez (Bidon, ex-Comandante do GDA), no final de uma Manobra Real da FAB, creio que já na década de 80, no pátio de estacionamento da Base Aérea de Anápolis. Este rasante foi presenciado por mim e por quase todos os pilotos de caça da FAB que aguardavam a chegada das Unidades para o de-brifim final da Operação. O Cortez passou em frente à linha onde estavam estacionados os F-5 do Grupo de Caça quase na velocidade do som, com o avião na altura dos que estavam estacionados, baixo, mas muito baixo mesmo! Para quem não sabe o que é um rasante próximo à velocidade do som, basta dizer que não se ouve o barulho do avião antes de sua

chegada, pois ele está vindo junto com o som que produz sua turbina! Somente se escuta o barulho no momento em que o avião passa sobre você... E que barulho!

Foi outro que não foi preso por sorte, pois não havia, naquele momento, qualquer autoridade “estrelada” assistindo às suas evoluções...

Após três anos de Mirage, fui para o F-5, novamente em Santa Cruz, no Grupo de Caça. Permaneci 10 anos voando esta “garça”, e as experiências foram muitas, sendo que as missões, em sua maioria, eram a baixa altitude: Ataque ao Solo, Navegação Rasante, Reabastecimento em Voo a Baixa Altura, Ataque à Força Naval etc. Mais de 1.000 horas passei dentro dessa excelente máquina de guerra, e isto acaba gerando, em qualquer piloto, uma integração total homem-máquina! Você passa a sentir tudo o que o avião sente, e suas reações são imediatas. O avião passa a fazer parte de você, como um prolongamento de seus braços e pernas, e pilotá-lo é sempre um prazer renovado a cada voo... Com a experiência e a maturidade, o aviador conduz seu caça cada vez com maior habilidade e leveza, com movimentos sutis e quase que instintivos e que permitem realizar um ataque a uma Força Naval, a centenas de milhas do litoral, voando a 1.000 km/h, livrando apenas

as cristas das ondas do mar para não ser detectado pelos radares dos navios! Nesse momento o piloto depende apenas de seus reflexos, pois não há no mundo instrumento ou piloto automático que mantenha a trajetória de um caça nessas condições; é quando o oceano perde seus detalhes e passa a ser apenas uma grande mancha azulada movendo-se muito rapidamente sob o avião...

Na minha maneira de ver, voar um caça supersônico é como que escrever um livro, pintar um quadro, compor uma música a cada missão, sei lá... Acho também que todo avião de caça já é uma obra de arte em si, desde que surgiu, antes da Primeira Guerra Mundial. Vejam as linhas do triplano de Von Richthoffen, a harmonia do desenho de um P-51 Mustang, de um Spitfire, de um P-47. E o ME 262? Existe coisa mais linda? Passando depois pelo F-8 Gloster, pelo F-80, MIG 15 e MIG 17 (dos anos 50 e 60), e pelo MIG 21, F-4 Phantom, Mirage e F-5 (estes mais recentes), e pelos incríveis F-14 Tomcat, F-15 Eagle e F-16! E estas últimas máquinas, os moderníssimos F-22 e Gripen.... Como são bonitos!

Constantemente me questiono: se Deus criou o homem, e o homem criou o avião de caça, seria o avião de caça um subproduto do Criador? Pode ser até que

o “Todo Poderoso”, entediado por não ter criado mais nada nos últimos tempos, tenha dado uma “terceirizada” e, pelas mãos do homem, tenha conseguido fazer do avião de caça uma de suas mais belas e inspiradas criações contemporâneas! Se olharmos bem, podemos até reconhecer no avião de caça os traços e o “design” harmonioso e inconfundível de quem criou o tubarão, os pássaros, e tantas outras coisas...

E quanto ao voo rasante – assunto principal desta crônica – minha opinião é a seguinte: um “raso” bem dado é o resultado perfeito da fusão entre Deus (o Criador), o Avião de Caça (sua criação mais recente) e o Homem (sua criação mais antiga)! Foi por isso que chorei em Santa Cruz durante a festa de comemoração dos 60 anos do meu querido 1º Grupo de Aviação de Caça. Foi assistindo aos competentes rasantes tirados pela Esquadrilha de Demonstração, rasantes de quem sabia o que estava fazendo com a máquina... Por alguns minutos, creio que me transporte para dentro de um daqueles Caças: era eu quem estava novamente pilotando um F-5! E todas as lembranças e emoções de 17 anos de Aviação de Caça voltaram naquele momento, naqueles rasantes...

E foi emoção demais para um velho Piloto de Caça... ■





Arnaldo Jabor
Jornalista

ajabor@terra.com.br

Extraído do *Jornal O Globo*
de 21 de julho de 2009.

Meu pai foi um mistério em minha vida; não nos comunicávamos bem. Ele era o perigo de castigos, o Supremo Tribunal que julgava meus erros. Por isso, ao escrever este artigo, sinto seu olhar por cima do meu ombro. Escrevo de novo sobre ele porque o filme que termino agora nasceu talvez de sua presença poderosa – eu, minha mãe, minha irmã, girávamos em torno dele como satélites. Naquela época, o pai de

família era uma bússola de todos – viver era aceitá-lo ou contrariá-lo.

Eu sempre quis que ele me aprovasse, receber um elogio, um beijo espontâneo que nunca vinha. Ele parecia saber de algum crime que eu cometera, mas não dizia qual era. Eu sofria: “O que foi que eu fiz?” Meu pai ria pouco, como se o riso fosse um luxo, mas eu me empolgava quando ele chegava num avião de combate, coberto de dragonas douradas no uniforme da Aeronáutica, ele, meu herói que conquistara o Pico do Papagaio como jovem alpinista e que fazia acrobacias de cabeça para baixo nos aviões do Correio Aéreo. Quando peguei coqueluche, ele me levou num bimotor a quatro mil metros de altura, pois diziam que isso curava a tosse renitente. O avião subiu com meu pai pilotando, um sargento e minha mãe num casaco de pele, com o cabelo preso num coque alto chamado “bomba atômica”, cruel homenagem da moda à destruição de Hiroshima. De repente, a porta do avião se abriu a quatro mil metros e eu teria sido chupado para fora, não fosse a rápida ação do sargento.

Até hoje, não sei se isso realmente aconteceu, pois meu pai sempre me causava fantasias de extinção. Ele era um árabe alto, nariz de águia, bigodinho ralo, cabelo

reluzente de Glostora, óculos Ray-Ban, sapatos de borracha Clark, da Casa Polar.

Hoje, entendo que ele queria fazer de mim um homem – a severidade ocultando o amor. Sei agora que ele queria dar-me exemplos de espartana resistência, de chorar sem lágrimas. Claro que virei artistas, por formação reativa, claro que, quando ele me deu um livro (nunca aberto) sobre mineração de carvão, eu ia ler Rimbaud e escrever poesias. Com minha mãe superprotetora, se eu bobeasse, hoje estaria cantando boleros, drag queen com o codinome Neide Suely.

Minha vida se organizou para ser tudo o que ele não era – uma maneira de obedecê-lo em revolta. Ele era moralista? Eu defendia sacanagens e palavrões. Ele era UDN? Entrei para o PCB aos 18 anos.

Então comecei a despertá-lo da letargia desatenta a mim, provocando-o, esculhambando americanos e militares, culpando a Aeronáutica pelo suicídio do Getúlio. Aí, conseguia berros à mesa de jantar, com minha mãe pálida, sussurrando: “Olha os vizinhos!”

Queriam-me diplomata? Ah... hoje eu poderia ser, maluco, comuna na UNE; depois, por acaso, acabei cineasta... O tempo foi passando. Papai aposentou-se cedo demais, e aquele projeto de “picos do Papagaio”, de aviões em parafusos, de um heroísmo guerreiro virou um silêncio aterrador no apartamentozinho de Copacabana, onde o tempo parecia parar. Entre as poltronas dos anos 1940, entre os vasos de flores de minha mãe, a presença de meu pai era quase abstrata, vendo TV de tarde, de pijama, em meio a minhas visitas, quando eu tentava alguma coisa que mudasse aquela parálitica tragédia, aquele relógio do avô que batia o pêndulo em vão.

Todos os dias eram iguais; só minha mãe mudava, cada vez mais perto da senilidade, visitando a médium “linha branca” que lhe dava conselhos com voz grossa de caboclo. Eu queria que alguma coisa acontecesse, queria vê-los dentro da vida da cidade, mas só saíam para comer num sinistro restaurante a quilo, de fórmica rosa e amarela.

Um dia, nasceu-me a primeira filha.

Foi um momento de vida e luz, mas, logo depois, meu pai caiu doente, com uma enigmática infecção pulmonar, que não passava. Médicos se sucediam: tuberculose, enfisema? O quê? Foi uma revolução cultural no apartamento de Copacabana: aquele rei silencioso estava caído no divã, cuspilhando, febre permanente, precisando de ajuda. Então, a força estava fraca? O pai virara filho? Minha mãe pirou mais ainda, sem saber lidar com tanto poder que ganhara, tanta liberdade súbita. Eu também estranhava aquele titã caído. Um dia, o médico decretou: “Está muito anêmico... precisa de transfusão de sangue.”

Fui levá-lo à Casa de Saúde São José, onde minha primeira filha tinha nascido, pouco antes.

Deixei meu pai na cama de um quarto, com a bolsa de sangue pingando-lhe nas veias e, para evitar o silêncio triste da lenta transfusão, saí pelos corredores, para dar uma volta sem rumo.

De repente, ouço dois tiros. Sim, dois tiros de revólver.

E foi aí que minha vida começou a mudar. Pela porta do quarto ao lado, olho

e vejo dois homens caídos no chão branco de fórmica, boiando em duas imensas poças de sangue. Um já estava morto, e o outro agonizava de boca aberta, emitindo um soluço com um assobio assustador, como um peixe morrendo fora d'água. Enfermeiros acorreram, e eu soube que tinha sido um crime passionnal.

Um médico matara o outro e suicidara-se em seguida. Nada mais fora de lugar que um assassinato no hospital.

Tudo se juntava, meus fantasmas acorriam todos, num clímax de vida e morte. Vi, espantado, que um deles era o ginecologista que tratava de minha mãe e que estava ali, boiando no próprio sangue, no hospital onde acabara de nascer a minha filha. A transfusão acabou, as ambulâncias levaram os corpos, e ficamos, eu e meu pai, assustados, sozinhos ali no quarto. O mundo tinha mudado.

Então, não sei por quê, comecei a sentir um imenso carinho por meu pai, ali, fraquinho, cabelo branco. Ajudei-o a se arrumar, fechei-lhe o palito e voltamos para casa, como cúmplices mudos de um crime, de um jorro de morte que destruiu nossa melancolia e nos uniu de uma forma misteriosa. Nunca entendi bem o que aconteceu – só sei que não houve mais silêncios tristes entre nós dois ■

AMOR DE PAI

Como uma tragédia alivia uma relação tensa

O Comandante Braz da Silva, professor de Português, fazia comentários sobre a redação que nos fora passada, cujo tema era “Por que desejo ser oficial de Marinha”. Era 1951 e compúnhamos a primeira turma do Curso Tamandaré, recém-criado pelos oficiais-professores Braz da Silva e Villar, para preparar candidatos à carreira naval.

Quem é Adão Loureiro? – pergunta o professor.

Um rapaz franzino, ar triste, que ingressara há poucos dias no curso, levanta o braço.

– O senhor ou não entendeu o tema ou está no curso errado. Sua redação é uma declaração de amor aos aviões, ao voo, mas a Aviação Naval foi desativada há anos com a criação da FAB.

– Pois é, professor, o que eu quero mesmo é ser piloto de combate, mas meus pais não concordam.

O velho Braz demonstra mais espanto ainda.

Adão prossegue: – O senhor sabe que menores de 18 anos, como eu, precisam da autorização

dos responsáveis para ingressar em escola militar. Como eles se negaram a assinar a autorização para a Aeronáutica, eu disse que iria então para a Marinha.

– Meu filho – adverte Braz – a carreira naval é dura, mas suportável para quem tem vocação, amor à Marinha. Sem esse amor, você não vai se dar bem.

– Eu sei. Mas daqui a dois anos eu serei maior. Aí peço transferência para a Escola de Aeronáutica – (que naquele tempo ainda não se chamava Academia da Força Aérea) – sem precisar de autorização de ninguém.

Adão esteve conosco nos dois anos do Colégio Naval. Apesar do temperamento esquivo de gaúcho do interior, integrou-se bem na turma, era aluno aplicado e atleta de méritos. Não falava mais em aviões e os que cursamos com ele o preparatório no Curso Tamandaré já nem nos lembrávamos de sua estranha redação.

Em 1954 passamos para a Escola Naval, em Villegagnon. Poucas semanas após o início do ano letivo, o Adão Loureiro entra no nosso

camarote: – Vim me despedir. Meu pedido de transferência para a Aeronáutica foi aceito. Desembarco daqui amanhã.

A tristeza pelo afastamento do companheiro era compensada pelo brilho de satisfação em seu olhar. Seus amigos mais chegados mantinham-nos informados de seu progresso: – Ele está indo bem.

Algum tempo depois, a grande notícia: – O Adão solou! Os “fabinhos” chamam de solo o momento crucial na carreira do cadete: é a primeira vez que ele decola, voa e pousa sozinho, sem a presença do instrutor no avião. Em alguns, baixa uma paúra que os impede de decolar. O nosso Adão passara na dura prova.

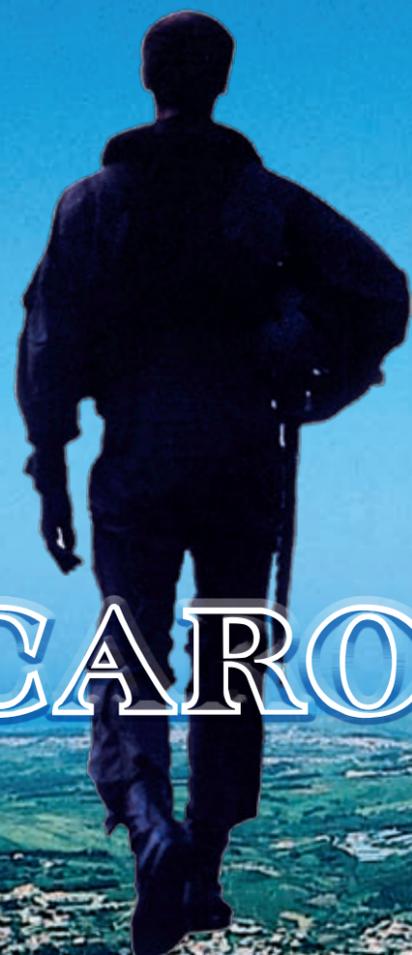
Em 1958, ele já tenente, chegou-nos a notícia da queda de seu avião. Morte instantânea ■

“Sobre vales, planícies, sobre montes,
Vive lá o Cadete do Ar.
Bandeirante de novos horizontes
Para a suprema conquista, voar.”

Trecho do Hino da Academia da Força Aérea.
Autor: oficial de Marinha Luiz Philipe Menezes de Magalhães.

O nosso ÍCARO

Luiz A. Q. Mattoso
Cap Frag



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.casapropriapoupe.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

poupe.com.br

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



AINS - 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