

Revista
aeronáutica

2002

E-mail: caerorj@domain.com.br

Número 232

8 de Março

Dia Internacional da Mulher



Quando?

*Mulheres Pilotos na FAB
Heroínas Esquecidas
A Mulher e a Força
Sonhando Com o Passado
A Enfermeira na Força Aérea
As Mulheres das Fardas e dos Fardões*

Taxi Aéreo

Não é Brincadeira.

Cuidado com os Piratas.



Antes de voar com uma companhia de Taxi Aéreo, certifique-se que ela possui a Autorização do DAC.

Voe sempre com segurança. Afinal, sua vida não é brincadeira.

Em caso de dúvidas, procure o Serviço Regional de Aviação Civil mais próximo ou mande um e-mail para manut@dac.gov.br sob o título "Taxi Aéreo Pirata".

Campanha Iniciada em janeiro de 2001





Que ser é este nomeado MULHER

Maria Adelaide C. Pontes
Psicanalista e Escritora

Todos nós sabemos que existem fêmeas na espécie humana e que estas constituem, mais ou menos, metade da Humanidade. A diferença biológica é detectável à primeira vista quando do nascimento de uma criança. Contudo, o debate que se prolonga por décadas não está circunscrito à diferença sexual anatômica entre homens e mulheres.

Quem é este ser nomeado mulher? O que quer uma mulher? Que lugar ocupou ao longo da História da Humanidade? Estas são questões abrangentes que envolvem o social, o político ou, mais precisamente, a cultura.

E Deus disse à mulher: Eu multiplicarei as tuas fadigas e as tuas gestações. Darás à luz os teus filhos na dor. Ficarás sujeita ao poder do macho e ele dominar-te-á. (Gênesis)

Frágil, dócil, despreocupada, sedutora, bruxa, misteriosa, pecadora, maternal... Defini-la significa criá-la à imagem das próprias necessidades, porque quem tem o poder tem, sobretudo, a faculdade de estabelecer quem é o outro, quais as suas exigências, quais os limites das suas expectativas e das suas aspirações, por conseguinte qual é a sua natureza em relação com aquilo que se quer que seja. O homem dispõe desta faculdade de definir o outro porque a própria linguagem lhe outorga este poder. Quando dizemos: Todo homem é mortal - princípio da lógica formal - nesta frase está implícita a mulher.

Desde a mais longínqua data a mulher viveu subjugada ao homem, confinada no interior das paredes da casa, sendo-lhe negado espaço, subjetividade, autonomia. Convocada a responder como santa, mãe do filho e do homem, ao mesmo tempo deverá ser corpo, objeto sexual, fonte de desejo. Se responder a um destes lugares, ser-lhe-á censurado que não ocupe outro, se optar por um e outro deixará de saber quem é.

Mudaram os símbolos, a linguagem, as formas de domínio, a união dos grupos sociais, a face do poder, mas, para o homem, a mulher é a mesma. Podemos buscar nas Escrituras Sagradas, na ciência, na filosofia, pois sejam quais forem as vestes a encontraremos submetida, ora vestida de anjo ora vestida de demônio: uma natureza destinada a responder por necessidades que não são as suas. Anjo ou demônio pertencerá ao Céu ou ao Inferno, sem jamais ser admitida na Terra, onde vive como estranha.

O que parece mais paradoxal é o fato de que as mulheres compartilhem tal ideologia. São elas, mães, que orientam e guiam seus filhos neste discurso, preocupadas com sua virilidade. Perpetuaram, no decurso dos séculos, a mesma mensagem, enquanto, equivocadamente, reivindicavam os mesmos direitos, a mesma liberdade. Reforçando, deste modo, a hegemonia masculina, sempre pretenderam lutar por uma igualdade que encontra sua referência no lugar ocupado pelo homem. Em seu brado podemos entender o sentido de sua falência: queremos ser como eles!

O que tem mudado desde então? Algumas conquistas importantes no âmbito social, certamente. Outras no trabalho, embora lhes seja necessário realizar uma dupla jornada. Em seu contínuo desafio, a mulher tem buscado uma redefinição propondo-se uma existência que escape ao destino que lhe foi imposto.

A História da Humanidade tem testemunhado o horror ao diferente pela contínua exclusão social dos que se opõem ao discurso dominante. Não seria possível acolher a diferença com lúcida simpatia?

Que as mulheres possam ser contadas uma a uma e que cada homem possa resgatar o que há de mulher em sua natureza, ou seja, o que há de diferente em si mesmo.

E que isto não seja tão assustador!

Revista **aeronáutica**
2002 E-mail: caerorj@domain.com.br Número 232

**Órgão Oficial do
Clube de Aeronáutica**

Presidente:

Brig.-do-Ar R/R Danilo Paiva Álvares

1º Vice-Presidente:

Brig.-Med.R/R José Américo de Albuquerque Montenegro

2º Vice-Presidente:

Cel. Int. R/R Ricardo José Clemente

DEPARTAMENTOS

Administrativo:

Cel. Int. R/R Ricardo José Clemente

Patrimonial:

Cel. Av. R/R Fernando Moura Correia

Social:

Ten.-Cel. Int. R/R José Pinto Cabral

Cultural:

Cel. Av. R/R Mário F. Pontes Filho

Finanças:

Ten.-Cel. Int. R/R Irajá Domingues da Silva

Beneficente:

Cel. Int. R/R Paulo Mourão Silva

Secretaria Geral:

Cap. Adm. R/R Ivan Alves Moreira

Assessoria Jurídica:

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Aerodesportiva:

Cel. Av. R/R Jair Kisiolar dos Santos

Divisão de Ultraleves Motorizados:

Ten. Av. Ref. José Menezes Filho

Sede Social:

Ten. QOEA R/R José Cardoso Bastos

Sede Lacustre:

Márcio Ganem Álvares

CHICAER:

Ten.-Cel. Sup. R/R Gilberto Cunha

Endereço:

Praça Marechal Âncora, 15

Rio de Janeiro - RJ

CEP 20021-200

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

Expediente do CAER:

Dias: de 3ª a 6ª feira

Horário: 9 às 12h e 13 às 17h

Sede Aerodesportiva: (21) 3325-2681

Sede Lacustre: (24) 2662-1049

**Revista do Clube de
Aeronáutica**

Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor

Mário F. Pontes Filho

Diretor Executivo

Luiz Carlos dos Santos Migon

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Produtor Gráfico

Luiz Ludgerio P.Silva

Revisão

Dirce Brizida

Conselho Editorial

Presidente

1º Vice-Presidente

2º Vice-Presidente

Chefe do Departº Cultural

Diretor Revista aeronáutica e Jornal arauto

**Os artigos são de responsabilidade
dos autores.**



Consultoria, Produção
Gráfica e Fotolito

Rua do Rezende, 80 - Centro - RJ

Tels.: (21) 2263 3892, 2221 1485

pigmento@pigmentofotolito.com.br

Índice

04 EDITORIAL

05 MENSAGEM DO COMANDANTE

Às Mulheres das Fardas e dos Fardões

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

06 MEDICINA E SAÚDE Equoterapia/Equitação Terapêutica

Tânia Frazão



09 CONTEXTO

A Mulher e a Força

Anna Guasque



12 HOMENAGEM Therezinha de Castro: Uma Extraordinária Mulher

Sonia Martins Cambeses



14 VISÃO DOS FATOS Frente Patriótica Manuel Rodriguez Um pouco de História

Sonia Ilich Santos Azambuja

17 RETRATAÇÃO Tuca

Heitor Pedro de Farias (In memoriam)



18 ECONOMIA Siderurgia Brasileira : Uma Força Nacional Em Movimento de Decisão

Maria Silvia Bastos Marques



21 ENSINO ...E Por que é Preciso Avaliar?

Neyde Lúcia de Freitas Souza - Maj.QFO Psi.

23 DEBATE Mulheres Pilotos na FAB

Ludmila Ferolla



26

REFLEXÃO



Sonhando Com o Passado

Monica Waldvogel

29

DECEA

A Criação do Departamento de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro-DECEA

Elaine Victor de Moraes - Cap. QFO Jor.

33

SEGUNDA GUERRA

Heroínas Esquecidas

Elza Cansação Medeiros - Maj. Enf. Ex. Ref.

36

MEIO AMBIENTE

Educação Ambiental: Cidadania e Compromisso

Regina F. Costa

37

DEPOIMENTO

Depoimento

Cristina Vieira Marques

38

DAC

A Liberação das Tarifas Aéreas Domésticas Brasileiras

Clarice Bertoni Lacerda Rodrigues

42

CENÁRIO

A Enfermeira na Força Aérea Brasileira

Cynthia Maria da Silva - Maj. QFO Enf.

44

FATO REAL

Em Busca de um Ideal

Ângela Maria do Carmo Ferraz - 1º Ten. QCOA Ade.

46

TENDÊNCIA

Assistência Social

*Nádia Regina Oliveira Queiroz de Souza
Maj. QFO Ass.*

48

MUSAL

Um Tesouro Perdido?

Sabara Burity F. Cyrino - Cap. QFO Mus.

EDITORIAL

Caras amigas,

Em 8 de março de 1857, a cidade de Nova York foi palco da primeira greve conduzida por mulheres de que se tem conhecimento na História. Eram 129 operárias têxteis exigindo aumento de salários, redução da jornada de trabalho de 16 para oito horas diárias, melhores condições de trabalho e licença maternidade. O movimento terminou em tragédia. Para reprimir as grevistas, as forças policiais e os patrões as trancaram na fábrica e acidentalmente ela pegou fogo. Conclusão: as operárias morreram queimadas no interior da empresa, onde estavam concentradas.

O Dia Internacional da Mulher é uma referência e um reflexo de todo um movimento que talvez tenha a sua origem na gênese da Humanidade como sociedade.

Homens e mulheres são iguais coletivamente e diferentes individualmente. O que significa esta afirmativa? Significa dizer que a natureza os fez diferentes, especificamente, em função do papel que cada um desempenha no menor grupo social, a célula mater, que é a família. Por outro lado, os fez iguais em relação às outras famílias e, conseqüentemente, a toda a sociedade.

Se analisarmos o comportamento dentro de uma família, veremos que homens e mulheres são bons em algumas coisas e não tão bons assim em outras, porém, tem uma característica que Deus somente deu às mulheres: a procriação.

Todo o grupo social, por menor que seja, pressupõe a existência de um líder. Como eles surgem? Como são formados? Quais as suas características? Perguntas sem respostas, porém elas sempre surgem, principalmente, nas horas de aperto. Se voltarmos nossa atenção para as origens de uma família, podemos constatar, na grande maioria dos casos, que a primeira hora da verdade é a mulher que tem que enfrentá-la, absolutamente só. Só ela e Deus. É o grande milagre da vida: o nascimento de um ser humano; é a hora do parto. Não há como fugir, protelar, arrepender-se, enganar, desconversar ou esquecer. A mulher, de qualquer origem, etnia ou condição social apresenta-se frente à natureza, com toda a beleza de sua nudez, e, muitas vezes, absolutamente sozinha, dá à luz a uma criança, revigorando todas as raízes da sociedade e por que não dizer, de toda a Humanidade.

O homem perdeu, perde e perderá sempre para a mulher, por causa da maternidade, a iniciativa, a definição das prioridades e, conseqüentemente, a liderança da célula mater.

Porém, e existe sempre um porém, o homem não perdeu tempo. Sentindo fugir-lhe das mãos a liderança, criou um mecanismo político que lhe permitiu reverter, no grupo social, sua situação de líder. Ele criou, desde a Antigüidade e em todas as culturas, regras sociais em que a participação da mulher tornou-se secundária.

E foi assim que a Humanidade se acomodou durante séculos.

O mundo não parou, o número de pessoas cresceu, as necessidades básicas da família aumentaram, os recursos escassearam, e a mulher, como líder natural, volta a tomar a iniciativa no momento social correto. Ela sai de casa e vai ajudar o marido a manter sua família com seu próprio trabalho. Rompe-se, neste momento, o contrato social de submissão da mulher.

A partir daí, nas civilizações culturalmente mais adiantadas, a mulher começou a participar das decisões sociais, já que intramuros ela sempre liderou, e suas performances não constituíram qualquer surpresa, em virtude da maior sensibilidade, humanidade, e por que não dizer, mais amor inerentes a elas.

No dia 8 de março, Dia Internacional da Mulher, comemora-se simbolicamente aquele dia de 1857, em que a primeira mulher rompeu as rígidas regras sociais, criadas pelos homens, e tirou a burca social.

Díole Ganem Álvares
Piloto de Ultraleve



Às Mulheres das Fardas e dos Fardões

À

Uma revista dedicada às mulheres.

As mulheres modernas que têm dedicado parcelas importantes de suas vidas as suas realizações pessoais.

Às mulheres que identificaram na Força Aérea Brasileira a arena ideal para brigar e vencer seus desafios.

Àquelas militares que, quando grávidas, dão um novo contorno às suas fardas e que, quando mães, passam a entender que suas tarefas não se resumem a cuidar da organização da casa. Além de se dedicarem aos filhos, elas também têm a cotidiana preocupação com a carreira profissional.

Às mulheres que comanda e que aprenderam a enfrentar o dilema de ter de lidar com a questão da maternidade e da profissão, dois pólos tão fundamentais para a realização feminina.

Às nossas oficiais, graduadas e funcionárias que integram a lista das mulheres que representam mais de 40% da população economicamente ativa do País. Estamos completando vinte anos de inclusão de mulheres em nossas fileiras, quando coincidentemente, nestas duas últimas décadas, as mulheres quase dobraram sua participação no mercado brasileiro de trabalho.

Às mulheres que não se intimidam e que continuam em pleno processo de conquistar novos e seletos espaços na escalada ao topo da qualificação profissional dentro de nossa Força.

Em 1977, Rachel de Queiroz quebrou um tabu de 80 anos ao tomar posse da cadeira número 5 da Academia Brasileira de Letras. Sua primeira missão foi encomendar a adaptação do pesado fardão, uniforme dos imortais, para um elegante vestido.

Cinco anos após, a Força Aérea adaptava o seu Regulamento de Uniformes para receber suas primeiras mulheres.

Outras brasileiras tornaram-se imortais na ABL e outras mulheres têm ingressado na Força Aérea para imortalizar a sua missão, consequência natural do vigor e da qualidade do trabalho que desenvolvem.

Todas elas honrando e fazendo-se merecedoras de suas elegantes fardas e de seus adaptados fardões.



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

Ten.-Brig.-do-Ar CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA
Comandante da Aeronáutica



Equoterapia

Equitação Terapêutica

Tânia Frazão
Fisioterapeuta

A Equoterapia/Equitação Terapêutica é uma forma científica de tratamento para pessoas portadoras de necessidades especiais, que utiliza o cavalo dentro de uma abordagem interdisciplinar nas áreas de equitação, saúde, educação e lazer, buscando o desenvolvimento biológico, psicológico e social dos praticantes. Quebra, assim, a rotina dos ambientes fechados dos consultórios, clínicas e hospitais.

A Prática Através dos Tempos

A importância do cavalo na reabilitação não é uma descoberta recente. Já nos tempos de Hipócrates (458/370 AC) a Equitação Terapêutica/Equoterapia era utilizada para prevenção e cura de muitos males, em particular no tratamento da insônia. Também a empregava ele na recuperação de militares acidentados em decorrência da guerra. Asclepiades de Prússia (124/40 AC) aconselhava a equitação como tratamento para epilepsia e em diversos casos de paralisia. Em 1569, Mercurialis disse na sua *De Arte Gimnástica* que a equitação absolutamente não detém a posição secundária entre os exercícios e ginásticas, pois exercita não só o corpo, mas, também, os sentidos. Em 1861, Sidenham aconselhava esta terapia para tratamento da gota. Os médicos Von Sweten e Maximilian Stgll, da Escola de Medicina de Viena, usavam-na para psicopatias. Em *Medicina Gimnástica* (1750), Fuller define a equitação como um dos exercícios fundamentais, pelos seus efeitos benéficos e efetivos sobre o corpo e sobre a psique. Na *La Encyclopédie*, de 1751, são citadas as implicações da equitação na conservação e no restabelecimento da saúde, ressaltando o delicado argumento da tolerância. Diderot também introduz este esporte na terapia dos distúrbios circulatórios. No ano de 1782, Tissot enumerava os efeitos benéficos e negativos da equitação, pondo a sua atenção sobre vários tipos de movimentos, entre os quais citava três: um

ativo, um passivo, e um antipassivo, que, parece, estava na base da equitação terapêutica. O problema do movimento e do exercício físico era muito importante naqueles tempos. Tanto é verdade que Theodor Quellmarz, de Lipsia (1697/1758), construiu uma máquina Eqüestre, em condições de reproduzir os efeitos induzidos pelo movimento do corpo do cavalo e, particularmente, aquele tridimensional do seu dorso. Goethe andou a cavalo até a idade de 55 anos. Considerou destacadamente a equitação, pelo benefício na distensão da coluna vertebral, favorecida pelas oscilações a que é submetido o cavaleiro, que deve adaptar-se ao movimento do cavalo, além da solicitação à qual vem submetida uma circulação sangüínea muito lenta. Após a Primeira Guerra Mundial, o cavalo entrou definitivamente na terapia médica. Os primeiros a usá-la com tal finalidade foram os países escandinavos, que obtiveram resultados de tal modo satisfatórios que estimularam o nascimento de outros centros terapêuticos na Alemanha, França e Inglaterra. No ano de 1930, era citado e notificado um aspecto muito importante do Médico Max Senator no seu pequeno volume *O Valor Salutar da Equitação*, ou seja, a dosagem desta terapia tanto quanto aquela dos remédios.

Na época moderna, Liz Hartel foi uma das pioneiras que deram um impulso enérgico à Reabilitação Eqüestre. Esta amazona foi acometida pela pólio na idade infantil, e, não obstante a sua grave seqüela, conseguiu ganhar a medalha de prata em adestramento nas Olimpíadas de 1952 e 1956. A partir deste feito, este exemplo de autoterapia despertou a classe médica, que passou a se interessar pelo programa da atividade eqüestre como meio terapêutico. Tanto isso é verdade que em 1954, já na Noruega, aparecia a primeira equipe interdisciplinar. Em 1956, foi criada a primeira estrutura associativa na Inglaterra. Na França, nasceu em 1965, como mencionam De Lubersac e Lalleri na introdução de seu manual intitulado *A Re-*

educação através da Equitação (1973). Em 1965, a Equoterapia torna-se uma matéria didática, e, em 1969, teve lugar o primeiro trabalho científico de Equoterapia, no Centro Hospitalar Universitário de Salpêtrière, em Paris. Em 1972, foi feita a defesa da primeira Tese de Doutorado de Medicina em Reeducação Eqüestre, na Universidade de Paris, em Val-de-Marne, pela Dra. Collete Picart Trintelin.

A primeira publicação sobre Reabilitação Eqüestre foi escrita em língua alemã no ano de 1961. No ano de 1977, Nissen afirmou que o neurocirurgião Foerster utilizou a equitação terapêutica com Lenin.

Este método reabilitativo foi codificado durante os quatro congressos, de 1964 a 1982. A Reabilitação Eqüestre passou de um uso terapêutico empírico a uma técnica caracterizada pela pesquisa científica. Em 1980, Zonder escreveu que vibrações com 180 oscilações por minuto estimulavam o sistema nervoso simpático, enquanto Riede, em 1983, chegou a comprovar que a frequência considerada correspondia aos valores que podem se revelar em cima de um cavalo que se movimenta ao passo e ao trote.

Os centros que surgiram na Inglaterra fundaram a RDA (Riding for Disabled Association) em caráter nacional, em 1968, enquanto na França, desde 1970, existe a ANDRE (Association Nationale de Reeducação par L'Equitation). Também nos Estados Unidos aconteceram iniciativas como a NARHA – North American Riding for the Handicapped Association, fundada em 1969, e que é o mais importante ponto de referência para a Equitação em favor dos deficientes dos Estados Unidos e Canadá.

Na Itália, em 1977, nas proximidades da fazenda Robbiolo de Buccinasco (Milão), por inspiração do cirurgião Luciano Cucchi, surge o Hospital Niguarda-Ca Granda de Milão. Em seguida foi fundada a ANIRE (Associazione Nazionale Italiana de Reeducação Eqüestre), que organizou e fundou vários centros em toda Itália.

Hoje, a modalidade é adotada, com sucesso absoluto, em aproximadamente 30 países do mundo inteiro, já existindo planos para a inclusão da Equitação Terapêutica como uma das modalidades esportivas dos Jogos Paraolímpicos do ano de 2004.

O Trabalho no Brasil

No Brasil, o trabalho teve início em 1989, com a criação da ANDE - Associação Nacional de Equoterapia, com sede em Brasília.

Em 1990, foram realizadas as primeiras sessões com pacientes, nos centros da ANDE, que contaram com o apoio dos profissionais de saúde do Hospital do Aparelho Locomotor - Sarah, na Capital Federal. Em 1991, ocorreu o I Encontro Nacional de Equoterapia, ministrado pela Dra. Daniele Nicolas Citterio, Diretora da Associação Italiana de Reabilitação Eqüestre, sediada em Milão.

Neste mesmo ano, na cidade do Rio de Janeiro, surgiu o primeiro grupo interdisciplinar, denominado CETA - Centro de Equitação Terapêutica/Equoterapia, que iniciou o seu trabalho na Escola de Equitação do Exército.

Em 1995, o CETA, juntamente com a Escola de Equitação, realizou o I Curso de Informações Técnicas de Equitação Terapêutica/Equoterapia, ministrado pelo grupo, de acordo com suas vivências e conhecimentos na área; pela Dra. Mary Wolvertown, treinadora da equipe norte-americana de deficientes e membro do Comitê de Planejamento dos Jogos Olímpicos, além de Presidente da NAHRA – North American Riding for Handicapped Association; e, ainda, pelo médico neurologista José Torquato Severo, professor titular de Medicina Interna da Faculdade de Medicina da PUC – Rio Grande do Sul e presidente da Associação de Neurologia e Neurocirurgia do mesmo Estado.

Ainda em 1995, a disciplina Hipoterapia foi inserida na graduação de Fisioterapia da Universidade Gama Filho, no Rio de Janeiro.

O acúmulo de experiências e o progresso das técnicas levaram, então, à criação, em 2 de agosto de 1996, da AETERJ - Associação de Equitação Terapêutica/Equoterapia do Estado do Rio de Janeiro, sucessora do CETA e concebida como uma sociedade civil, de caráter filantrópico, terapêutico, educativo, cultural, desportivo e assistencial, sem fins lucrativos, com personalidade jurídica de direito privado e atuação em todo o território nacional. O objetivo principal: contribuir para a educação,



reeducação e reabilitação de pessoas portadoras de necessidades especiais, mediante a prática da Equitação Terapêutica/Equoterapia.

A Todos trazendo Benefícios

O trabalho de Equitação Terapêutica/Equoterapia é indicado, entre outros, para:

- Os portadores de seqüelas causadas por lesão motora (cerebral ou medular);
- Distúrbios sensoriais (áudio - fono - visual);
- Distúrbios evolutivos e/ou comportamentais;
- Patologias ortopédicas (congenitas ou acidentais);
- Dificuldades de aprendizagem.

É interdisciplinar e multiprofissional. Os pacientes são orientados, em uma sessão, por no mínimo três a quatro profissionais das áreas de Equitação, Educação Física, Fisioterapia, Psicologia, Pedagogia, Fonoaudiologia, entre outras.

A terapia age através dos movimentos tridimensionais do cavalo (lâtero-lateral, elevação-abaixamento, antero-posterior), que transmitem uma grande quantidade de diferentes impulsos aos pacientes.

Os movimentos de um cavalo, ao passo, são similares aos movimentos do andar de um homem, existindo, ainda, a rotação da cintura pélvica, em ângulo maior que o registrado durante a marcha humana. A interação cavalo/cavaleiro propicia ganhos na parte biológica: controle da postura, normalização do tônus muscular, melhoria da coordenação motora, redução de espasmos e estimulação tátil, entre outros.

Na parte psicológica: aumento da auto-estima, autoconfiança e autodeterminação, entre outros.

Na parte social: a maior integração com a família, que geralmente participa, de forma ativa, no processo; com os amigos, ditos normais; e com os pacientes com problemas diferentes.

A Equitação Terapêutica/Equoterapia tem trazido progressos, nos mais variados níveis, a todos os que a praticam. Desde crianças que há poucos anos não tinham qualquer controle motor e, hoje, já conseguem ficar sentadas, até os que já freqüentam Escolinhas de Equitação. Os ganhos gerais ocorrem pelo aumento na independência da vida diária, no desenvolvimento do equilíbrio e coordenação, etc.



Outro dado importante é que a Equitação Terapêutica/Equoterapia não alfabetiza, mas o trabalho lúdico, realizado em ambiente propício, fora das salas de aula, desenvolvendo as habilidades e os estímulos visuais dentre outros, vem propiciando aos praticantes todas as condições para um melhor aprendizado. Relatórios escolares indicam crianças com progressos na leitura e escrita, com destaque maior quando obtidos imediatamente após as sessões de Equitação Terapêutica/Equoterapia.

O Hoje e o Amanhã

Atualmente, a equipe da Escola de Equitação do Exército - AETERJ atende crianças e adultos com diversos distúrbios, tais como: Paralisia Cerebral, Síndrome de Down, Autismo,

Traumatismos Cranianos e Medulares, Acidentes Vasculares Cerebrais e outros.

Os locais que prestam atendimento são:

- Escola de Equitação do Exército, na Vila Militar;
- Centro Hípico do Exército, em São Cristóvão;
- Forte Barão do Rio Branco, em Niterói;
- Sede Aerodesportiva do Clube de Aeronáutica, na Barra da Tijuca.

Destes pacientes, 30 % recebem o tratamento gratuitamente, enquanto os 70% restantes através de patrocínios, convênios, etc.

A AETERJ vem buscando parcerias por meio de patrocínios, para possibilitar o tratamento às pessoas menos favorecidas, já que existe uma grande procura por parte também da comunidade carente.

Os Centros de Equoterapia da AETERJ oferecem a possibilidade de reabilitação integrada, pois os participantes têm a oportunidade de serem tratados por Equipes Multidisciplinares (Fisioterapia - Terapia Ocupacional - Psicologia - Pedagogia - Equitação - Educação Física), altamente qualificadas e reconhecidas em nível nacional e internacional.

Utilizam material especializado e equipamentos especiais, cavalos treinados, arreamentos adaptados e materiais especiais: tatames, espaldares, bolas, bastões, cones, cadeira de rodas, rolos, equipamentos para o trabalho de integração social e outros.



Anna Guasque
Escritora

A Mulher

Conhecemos melhor a vida do oficial aviador, porque foi esse o desdobrar de nossos caminhos.

a FORÇA

Chegamos a um tempo em que nos tornamos a história de nosso tempo. Ao que me toca, vejo com muito entusiasmo aterrissar de mansinho sobre a consciência da Humanidade, o entrever do que se chamará: a era da mulher.

Pelos motivos óbvios devo relembrar onde os pontos de convergência me colocaram, e salta viva a comunidade chamada Força Aérea Brasileira.

Ergo o meu olhar aos céus de nosso país continental, e reconheço entre as estrelas, o bravo trabalho da FAB, e, no global de suas atividades, dentre tantas, a missão que chamaram Belém noturno.

Com raríssimas exceções, todos os pilotos contraíam matrimônio muito cedo. Passaram, então, suas jovens esposas, a participar da tessitura, que é hoje demonstrada pelo aprimoramento técnico de nossos pilotos. Paralelamente para elas, delineou-se a posse definitiva do companheirismo tão importante, quanto diferente, contribuindo para essa epopéia.

Conhecemos melhor a vida do oficial

aviador, porque foi esse o desdobrar de nossos caminhos.

Onde houver um grupo de mulheres de aviadores, haverá no entrelaçar das conversas, momentos históricos da formação da família aeronáutica.

Da história o episódio, poderemos chamar de Alegria, Lágrimas e Coragem. Somos todos os ainda vivos, componentes de tudo o que forjou a mentalidade da FAB, a inaugurar no Brasil, a soberania do nosso espaço aéreo.

Cumprе recordar os titãs que se fizeram os ases de nossa Aviação romântica, inspirados por Jean Mermoz e seu cachecol branco, como bandeira mestra da iniciativa brasileira.

Os aviadores decolavam sempre, levando seu sonho entusiasta para os longes dos rincões de nossa terra. As jovens esposas executaram a revoada pelo território nacional, e aos punhados ocuparam os grotescos alojamentos das bases aéreas de norte a sul. Tantas, como eu, habitamos barracões deixados pelos



americanos em Parnamirim, no Rio Grande do Norte, depois da Segunda Guerra Mundial. “Aquilo” era o nosso lar, e nos deparávamos com inúmeros príncipes, encantados em sapos, ratazanas e calangos, que nos fi-tavam já aboletados em nossas camas.

A Base era uma cidadela, e lá pousávamos como passageiras do C-47, sem pressurização, ban-cos laterais e sem lanche a bordo.

Com dois filhos no colo, mamadeiras e fral-das, vi-me igual a tantas outras, tão novas como eu.

Éramos a família chegando para dar o su-por-te. Não percebíamos que partilhávamos da formação que faz responsável, adestrado, disci-plinado e patriota, o aviador militar.

Nossos sorrisos ocuparam as casas destinadas pela ordem hierárquica, habitações mandadas cons-truir por Eduardo Gomes, em todas as bases aéreas.

A mágica rede, que tornava a Aeronáutica uma família, estava instalada em todo o país.

O agora realiza-se de
fato e de direito
autenticando a
profissionalização da
mulher militar.

Muitas de nós que presenci-amos a alegria do aspirantado, tí-nhamos agora que conhecer a dor das lágrimas. Imperava a solida-riedade nas perdas. Todas nós, de alguma forma vivemos isso.

Formava-se, então, a geração mulher coragem, numa cadeia entre o sonho e a realidade den-tro da Força.

Assistimos a operação cha-mada CAN, ou seja, Correio

Aéreo Nacional, transportando militares trans-feridos e suas famílias. O velho C-47, aeronave que custava, mas chegava, decidiu-se também, como rei dos ventos nos pousos e decolagens, por atribuir-se missão de misericórdia.

Os aviadores e sargentos mecânicos conhece-ram, então, de perto, os índios e os famosos serto-nistas, os irmãos Villas Boas. Os médicos fabianos atenderam, no desbravamento da Amazônia, as cirurgias emergenciais. Integrados a esse programa, que desvendava os mistérios dos ventres sinuosos, das águas que provocavam o solo ainda virgem.





As tripulações tiveram como colaboradoras incansáveis, as religiosas, hospedando em seus conventos missionários, os integrantes da bela façanha fabiana.

Evidenciava-se na Força Aérea um tipo de militar mais democrata, pela expansão do abraço das alturas, conjugando com seus ideais de liberdade, bravamente defendidos pelo 1º Grupo de Caça nos céus da Itália.

Fora conquistada a dama paisagem aérea pela galanteria de um motor viril, que portava a excitação e a aventura dos pilotos.

O agora realiza-se de fato e de direito autenticando a profissionalização da mulher militar.

É a era da mulher também no âmbito da disciplina da farda. Não é da sereia o canto; sim a essência ativa do viver, perfumando o mover dos tempos. Vamos ao seu encontro, pois, avizinha-se o pendor do homem, à razão de seus feitos.

Dêem-se asas à mulher e ela acompanhará em seu vôo, o conquistador dos espaços.

Um dos orgulhos brasileiros é testemunhar a competência da mulher, desenvolvendo padrões profissionais militares, na área da Saúde, Engenharia e Intendência. Distancia-se o passado e o escorregar dos tempos acende, na mulher, a conscientização profissional nos mais variados e importantes setores. A corporação feminina da FAB nos presenteia com a desenvoltura, ao exercitar sua colaboração nos devidos Quadros.

Despontam as militares, acenando com ramos de oliveiras, excedendo as expectativas na bem-aventurança de superarem a si mesmas em adestramento e

heróico desempenho. Marcha também a mente e os pés não se retardam. É um encantamento vê-las desfilando uniformizadas nas datas da Pátria, em todos os recantos do solo brasileiro.

Portando o pendão auriverde, erguem ao azul de nossos céus, a reverência à ordem e ao progresso, transparecendo nelas a alta sensibilidade, mesmo na cadência firme do passo militar. Nascem as estrelas com seu jeito próprio de respeitar seus companheiros, afagando com espírito conciliador, mesmo na hierarquia. Organizadas e idealistas souberam dar ao comando superior, a intuição, que sempre acompanhou o feminino em todos os tempos.

Nos ombros das mulheres de gerações anteriores não havia os galões e sim as responsabilidades administrativas de educar a sociedade que produziu essa evolução.

No hoje dos tempos, essas nossas filhas e netas são a versão do progresso. Arrumam o futuro exercendo a jornada dupla ao serem mães e soldados à passagem da luz de seu espírito, pelo coração e a farda.

Reverenciaremos as oficiais-brigadeiros em breves tempos à chegada dos caminhos, como já o fizeram os países desenvolvidos.

Elas, então, representarão a grandeza das cabeças masculinas, que lhes reconheceram o talento, a capacidade e a fibra.

Tendo tanto o que contar em pouco espaço para dizer, resumimos o adejar do futuro, na glória da nossa FAB, unindo num só cântico nossas vozes para saudar: Aquele abraço Alberto Santos-Dumont.



No hoje dos tempos
essas nossas filhas
e netas são a
versão do progresso.



Sonia Martins Cambeses
Escritora

THEREZINHA uma extraordinária

A Pátria saberá honrá-la, quando a perspectiva do tempo permitir uma avaliação mais exata de sua obra...

Foi com imenso pesar que o mundo acadêmico, de uma forma abrangente, e, em particular, a Escola Superior de Guerra, as Escolas de Aperfeiçoamento de Oficiais e de Comando e Estado-Maior - do Exército e da Aeronáutica - bem como a Escola de Guerra Naval, receberam a triste notícia do falecimento da ilustre Professora Therezinha de Castro, ocorrido em Portugal, em fevereiro de 2000, onde participava, como conferencista convidada, de um Simpósio, no Instituto de Defesa Nacional, naquele país.

Com o desaparecimento da insigne mestra, perdeu o Brasil um de seus mais ilustres e valorosos filhos.

Foi ela uma figura humana ímpar. Cultura extraordinária, inteligência brilhante, historiadora, geógrafa,

pesquisadora, escritora, professora e profunda conhecedora de Geopolítica.

Therezinha de Castro era de uma personalidade tão multifacetada e rica em sua abrangência, que com extrema facilidade encontramos adjetivos laudatórios para definir a sua intensa vida intelectual e a brilhante trajetória percorrida durante várias décadas no exercício da dignificante arte de ensinar e transmitir seus profícuos conhecimentos a várias gerações de brasileiros.

Não seria difícil distinguir-se dentre as várias nuances de sua marcante personalidade, a de maior significação. Destacava-se, entretanto, o seu devotado amor ao magistério, seu acendrado patriotismo e seus inquebrantáveis dotes morais.





DE CASTRO: nária mulher



Há pessoas que se identificam com a História pelo desempenho extraordinário de sua missão, nas exigências de cada época. Therezinha de Castro foi uma delas. Geógrafa do IBGE; professora do Colégio Pedro II e da Faculdade FAHUPE; conferencista das Escolas de Comando e Estado-Maior do Exército e da Aeronáutica, da Escola de Guerra Naval, das Escolas de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica e do Exército, da Escola Superior de Guerra e das Delegacias da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG) espalhadas por todo o País. Ademais, freqüentemente, era convidada para realizar conferências versando sobre Geopolítica, em vários países da América do Sul e em Portugal, destacando-se, nessas oportunidades, por seu reconhecido talento, pelo brilho de suas idéias e por sua imensa bagagem cultural.

Como renomada autoridade em Geopolítica, reconhecida internacionalmente, perseguiu a tese de que o Brasil deveria reivindicar o seu espaço no Continente Antártico, por meio de um belíssimo trabalho intitulado: Antártica: teoria da Defrontação. Anos mais tarde veria sua luta coroada de êxito, e hoje a presença do Brasil na Antártica é uma feliz realidade.

De maneira análoga instigou, em inúmeros trabalhos, o despertar do Brasil para a importância estratégica do Atlântico Sul no contexto da segurança hemisférica.

Seus inúmeros livros publicados no Brasil e no exterior conferem-lhe especial destaque no meio acadêmico, e uma notável repercussão como intelectual da mais alta envergadura, em níveis nacional e internacional.

A par de suas inúmeras virtudes intelectuais, a inolvidável professora tinha como paradigma de vida a transparência e a sinceridade. Porte altivo, coragem e determinação, integridade moral e honestidade, aliados a um coração terno e generoso, outorgaram-lhe uma personalidade muito especial, tal qual o raro brilho de um cristal puro e radiante de luz.

O Brasil deve à Professora Therezinha de Castro o reconhecimento pela dedicação, pela competência e pelo patriotismo que demonstrou durante toda a sua extraordinária carreira, sem medir esforços para elevar e honrar a imagem de nosso País no cenário internacional.

Estamos certos de que a nossa querida mestra morreu tranqüila quanto ao julgamento de seus concidadãos. A Pátria saberá honrá-la, quando a perspectiva do tempo permitir uma avaliação mais exata de sua obra e um conhecimento perfeito de sua pureza de intenções.

À época de seu desenlace, sentimos e compartilhamos com seus entes queridos da amargura daquele momento inexorável da existência humana, última parte do desenrolar de uma vida em que o gênero humano - a exemplo das brilhantes e inolvidáveis conferências proferidas pela insigne mestra - realiza uma introdução, deslancha um desenvolvimento e, finalmente, vê chegado o momento de sua conclusão.

Esteja onde estiver, Professora Therezinha, receba os nossos agradecimentos pela prestimosa atenção e carinho dispensados à cultura nacional. Que seus edificantes atributos intelectuais e intensa dedicação ao Magistério ecoem por muito tempo em todas as instituições acadêmicas e em todos os rincões deste nosso Brasil.

Descanse em paz querida mestra.



FRENTE PATRIÓTICA UM POUCO D

Sonia Ilich Santos Azambuja
Historiadora

A Frente Patriótica Manuel Rodríguez (FPMR) foi constituída em 14 de dezembro de 1983 como braço armado do Partido Comunista Chileno.

Alguns membros do Comitê Central do partido qualificaram a criação da FPMR como um erro político. Outros, todavia, alegaram que a existência da FPMR foi resultado das contradições e da luta ideológica que existiam, na época, no interior do partido.

Em 1974, cerca de um ano após a deposição do Presidente Salvador Allende, o PC Chileno, na clandestinidade, aceitou o oferecimento de Cuba de preparar militantes em diversas especialidades militares. Preparar quadros militares profissionais em anos de instrução e treinamento. Pode ser dito que foi esse o primeiro passo de um longo caminho cheio de contradições, mudanças e retrocessos da incorporação de um componente militar – como se denominava então – à linha política do partido.

Como resultado, o PC Chileno, através desse grupo, adquiriu um novo arsenal político-ideológico e teórico-técnico ao processo de transformação que vinha sofrendo desde a queda do governo da Unidade Popular. Esse foi o início daquilo que, por muitos anos, foi denominado de tarefa militar do partido.

No início de 1975 teve início essa longa e profunda preparação de um numeroso contingente de comunistas, composto por jovens estudantes, trabalhadores e camponeses, oriundos de todas as partes do Chile. É provável que ninguém possa quantificar seu número exato. Alguns sabiam claramente o que iam fazer, enquanto outros foram se inteirando aos poucos

da tarefa militar prolongada, na medida mesmo em que recebiam um uniforme militar.

Foi ministrado um treinamento nas mais diversas especialidades das ciências militares, em cursos prolongados que exigiram dedicação e intensos estudos. Alguns Quadros cursaram os mais altos níveis da educação militar superior. Todos se consideravam “quadros estratégicos do partido”, mas não foi somente em Cuba. A partir de 1977, um outro grupo de comunistas chilenos passara a viver uma experiência similar na Bulgária.

Na medida em que o tempo transcorria, a direção do partido, sem saber o que iria fazer com esse numeroso contingente, provocou o abandono da tarefa por um importante grupo desses jovens comunistas. Sabe-se que alguns passaram apenas alguns dias nos centros de treinamento militar em Cuba, outros alguns meses e anos, e muitos resistiram todo o tempo. Estes ultrapassaram todas as difíceis provas, e o PC Chileno, em meados de 1979, pela primeira vez em sua História, passou a dispor de um contingente de militantes especializados em tarefas militares.

Nesse sentido, a direção do partido, em 1979,

**Alguns
cursaram o
níveis da
militar**



MANUEL RODRIGUEZ E HISTÓRIA

**quadros
s mais altos
educação
superior**

organizou a chamada Frente Zero, como o primeiro passo orgânico, no interior do país, a fim de compor uma estrutura para o componente militar. Essa estrutura foi denominada Frente Zero, pois o Um era o Secretário-Geral, o Dois era o Secretário de Organização e o Três o Secretário de Educação. Cha-

mar de Frente Zero o encarregado do trabalho militar revelava uma intencionalidade de prioridade.

A Frente Zero passou a existir em todas as grandes cidades do país, e seu funcionamento estava intimamente relacionado com as estruturas regulares do partido, nunca se tornando uma estrutura paralela, até 1983, quando foi constituída a Frente Patriótica Manuel Rodriguez.

Na Nicarágua havia uma guerra insurrecional, desde os anos 60, contra o governo de Anastácio Somoza, e Cuba vinha dando todo o apoio ao Movimento Sandinista. No início de 1979, Cuba propôs à dire-

ção do PC Chileno enviar à Nicarágua um contingente dos comunistas que havia concluído o treinamento armado, a fim de colaborar com os sandinistas. Essa experiência iria influir no futuro da política militar do PC Chileno, pois a participação junto aos sandinistas foi maciça. Foi aí que o contingente que havia recebido treinamento em Cuba assumiu seu próprio comando e, nos anos posteriores à guerrilha na Nicarágua, foi mantido esse mesmo estilo de direção, independente do Comitê Central.

Poucos meses durou essa guerra para os comunistas chilenos, uma vez que em julho de 1979 a Frente Sandinista assumiu o poder. Outros grupos numerosos de socialistas e de militantes do Movimiento de Izquierda Revolucionária (MIR), bem como um numeroso grupo de uruguaios, combateram na Nicarágua. Muitos morreram e outros foram feridos.

Em setembro de 1980, a direção do PC Chileno, ao aprovar um enunciado apoiando todas as formas de luta contra o governo do General Pinochet, deu o primeiro passo para a política de rebelião popular. Esse planejamento, no entanto, nunca foi levado à prática pelo partido, pois seus dirigentes careciam de conhecimentos político-militares específicos sobre tão delicados e decisivos temas.

Nesse sentido, a composição e o nascimento da Frente Patriótica Manuel Rodriguez, como uma força militar própria, foi um longo processo teórico e prático que ocorreu dentro das estruturas do PC Chileno, tanto no Chile como no exterior. O primeiro grupo de militantes com treinamento militar regressou ao Chile no primeiro semestre de 1983, passando a formar par-



Para os Rodriguistas a tarefa ainda não foi cumprida.

te da ainda inexistente FPMR, que só viria a ser criada em dezembro - 14 de dezembro de 1983 é a data oficial de constituição da Frente Patriótica Manuel Rodriguez.

Sobre tudo isso, nada melhor do que passar a palavra a Orlando Millas, já falecido, dirigente do Partido Comunista Chileno, que fora Ministro no governo Allende. Orlando Millas escreveu em suas Memórias, 1957-1991, Ediciones Chile-América, Santiago, 1995, páginas 186 e 187, o seguinte: "Reunimo-nos em Moscou em 1974, os membros da Comissão Política do partido que estávamos no exílio, ou seja, os titulares Volodia Teitelboim, Gladys Marin (atual Secretária-Geral do PC Chileno), e eu, e o suplente Manuel Cantero. Nessa oportunidade soube do acordo a que haviam chegado, em Havana, dirigentes dos respectivos partidos (chileno e cubano), para que contingentes de militantes comu-



nistas chilenos fossem aceitos como alunos, na qualidade de cadetes, na Escola Militar de Cuba.

Foi recrutado para essa tarefa o melhor do melhor da nova geração no exílio. Senti que os conduzíamos a queimar-se no Chile em tarefas impossíveis. Quem menos direito tem de criticá-los somos nós, que assumimos a responsabilidade, estremecedora, de sugerir-lhes, sendo adolescentes, que o caminho para serem dignos de seu povo deveria ser percorrido empunhando armas".

A Frente Patriótica Manuel Rodriguez acabou, como afirmam alguns noticiários e análises? Não. O tablóide "El Rodriguista" n° 16, em matéria comemorativa do 17° aniversário de fundação da FPMR, afirma: Para os Rodriguistas a tarefa ainda não foi cumprida. Viver só do passado carece de sentido para os revolucionários".



Foto Robson Fernandes/AE

Nota da Redação

Olivetto

Na apuração do seqüestro do publicitário Washington Olivetto, a quadrilha responsável pelo crime era comandada por líderes do grupo radical chileno Frente Patriótica Manuel Rodriguez (FPMR), que fez opo-

sição armada à ditadura do General Augusto Pinochet.

O líder do grupo, Mauricio Hernandez Norambuena (foto), fugiu de helicóptero de um presídio de segurança máxima, em 1996.

Nota reproduzida do Jornal do Brasil - RJ - 10/03/2002



Heitor Pedro de Farias (In memoriam)
Texto enviado por suas netas
Regina, Lúcia e Vera Lúcia

Tuca

*Eleva-te no azul! Corta-o sereno e forte!
Rasga o seio à amplidão: deixa que espuja o Norte,
Que o mar rebente em fúria e encarcere no bejo
As potências revêis e as ciladas da Morte!*

Atira-te no Espaço!

*E se um dia, singrando os céus, vieres de reje,
Retas as asas de aço,
Olhar em fogo, as mãos em sangue, a alma dorida,
Não te abata o cansaço.
Do oceano atro e fatal, não te sorva a torrente:
Grita, e forceja, e combate, e disputa!
Morre a lutar!
Morre na luta!"
Mas antes de morrer, tenta ainda voar!*

Seu Pai 

Nota

Embora este número da Revista aeronáutica esteja dedicado às mulheres, as quais assinam todos os artigos nele contidos, não poderíamos deixar de fazer justiça e repararmos o erro cometido na edição n.º 230, na qual este poema foi publicado com o título de Canção da Águia e atribuído a outro autor. Lamentamos o fato, e os transtornos causados à família.

Regina, Lúcia e Vera Lúcia – que nos enviaram o texto – diletas netas de um avô-poeta, cuja imagem deve ser preservada e venerada, aceitem nossas desculpas e compreendam nossas falhas.

A Redação

SIDERURGIA UMA FORÇA EM MOVIMENTO

*Maria Silvia Bastos Marques
Diretor-Presidente da CSN*

O Brasil tem condições naturais privilegiadas para a produção de aço: reservas de minério de ferro com qualidade, localização e volume insuperáveis no mundo. Tanto é que somos o maior exportador mundial dessa matéria-prima fundamental para a produção do aço. Com base nessa vantagem comparativa construiu-se, a partir da década de 70, um parque siderúrgico destinado a dar suporte ao plano de industrialização do país. Seguindo o modelo econômico da época e em face da carência de poupanças privadas, as grandes usinas integradas surgiram a partir do capital estatal.

O chamado fenômeno da globalização, no começo dos anos 90, marcou uma alteração importante na economia mundial. Foram praticamente abandonadas as idéias de economias fechadas, centralmente planejadas, em favor de uma internacionalização, que tem como inspiração e objetivo o ideal de mercados nos quais as empresas concorram livremente, baseadas em sua competitividade.

Grandes sacrifícios - como o fechamento completo da mineração de carvão metalúrgico brasileiro, de baixa qualidade.



BRASILEIRA NACIONAL DE DECISÃO

O Brasil também adotou o modelo de economia aberta. Um dos primeiros setores atingidos, antes predominantemente estatal, foi a siderurgia, totalmente privatizada entre 1991 e 1993 em leilões públicos. A reestruturação exigiu grandes sacrifícios – como o fechamento completo da mineração de carvão metalúrgico brasileiro, de baixa qualidade – e também investimentos privados vultosos, mas resultou em uma indústria com elevado nível de competitividade internacional e totalmente independente de quaisquer subsídios ou ajudas do governo.

Entre 1989 e o ano 2000, a quantidade de empresas em operação no Brasil foi reduzida de 34 para 12, e o efetivo empregado na indústria do aço caiu de 177 mil para 67 mil. Ao mesmo tempo, a produção aumentou de 25 milhões para 28 milhões de toneladas anuais, com melhoria significativa na produtividade. A redução no número de empregos diretos foi compensada pela criação de postos de trabalho em outros setores, impulsionados por investimentos siderúrgicos superiores a US\$ 10 bilhões.

Hoje, a siderurgia é extremamente importante para o Brasil. É o terceiro maior contribuinte para o saldo da balança comercial, com US\$ 2,1 bilhões anuais, atrás apenas de minérios (US\$ 2,9 bilhões) e de aeronaves (US\$ 2,5 bilhões).

Há diversos índices técnicos que comprovam a excelência da siderurgia brasileira. Recente estudo da consultoria inglesa CRU International, cobrindo 70 usinas integradas do mundo, revela que a primeira e a quarta usinas mais competitivas são brasileiras. A usina nacional pior classificada ficou em vigésimo quarto lugar.

O Brasil seguiu, pois, os preceitos da globalização. E está pronto a competir internacionalmente, sem qualquer ajuda econômica governamental. É por isso frustrante ver a promessa de livre acesso a mercados ameaçada.

Existe um consenso, inclusive nos EUA, de que parte da indústria siderúrgica americana – principalmente as usinas integradas, que usam minério de ferro como matéria-prima – necessita de reestruturação significativa. Essas empresas já foram as mais poderosas do mundo, logo após a Segunda Guerra Mundial, mas com o tempo e o surgimento de concorrentes internacionais mais modernos, perderam competitividade. Outro fator de desvantagem foram os generosos

contratos trabalhistas do passado, que hoje constituem uma pesada carga financeira.

Essas dificuldades foram agravadas pela concorrência doméstica com as mini-mills (utilizam sucata como matéria-prima), que, a partir de 1989, passaram a produzir chapas de aço e a disputar mercado com as usinas integradas. Com o fim do período de crescimento da economia americana, as condições pioraram e a indústria doméstica de aço pediu, mais uma vez, ajuda ao governo. Essa ajuda se dá, desde então, sob diversas formas. Uma delas é a restrição de acesso ao mercado americano para o aço importado.

Em junho de 2001 o Presidente Bush anunciou novo plano para socorrer as usinas americanas. Por um lado, solicitou à International Trade Commission (ITC) uma investigação para justificar a adoção de medidas de salvaguarda na forma de restrições às importações. Por outro, iniciou negociações com os principais produtores siderúrgicos mundiais, objetivando reduzir as capacidades produtivas ineficientes e banir os subsídios e as ajudas governamentais ao setor.

No dia 7 de dezembro do ano passado, a ITC terminou a investigação e recomendou ao Presidente Bush medidas que, na prática, inviabilizam a importação da maioria dos produtos de aço. As placas, produtos semi-acabados importantes para o Brasil, terão uma limitação quantita-

tiva e uma tarifa proibitiva quando essa limitação for excedida. A forma de distribuição dessas quotas pelos diversos fornecedores habituais – o Brasil está em primeiro lugar – será decidida em março.

A competição global veio para ficar. A siderurgia é um dos setores da economia em que o Brasil tem inegáveis vantagens competitivas. Numa economia globalizada, cada país tem que manter acesso ao mercado internacional para os seus produtos mais competitivos. Porém, não podemos nos iludir: isso não é uma tarefa fácil. Exige competência intrínseca dos produtores e uma ação coordenada deles com seus governos para fazer valer as regras internacionais de concorrência, nem sempre respeitadas pelos parceiros mais poderosos.

A indústria brasileira do aço fez o seu dever de casa e está pronta para ocupar um lugar de destaque na cena internacional, pré-requisito para continuar a crescer e a existir no ampliado espaço competitivo em que tamanho ou escala de produção é documento.

Estamos no limiar de uma ampla agenda de negociações internacionais - ALCA, OMC, OCDE, que irão forjar as regras do comércio mundial para os próximos anos. Está na hora de agruparmos forças e partirmos na defesa de nossos interesses e direitos. Se isso não for possível num setor em que temos tantas vantagens competitivas, onde será?



Estamos no limiar de uma ampla agenda de negociações internacionais – ALCA, OMC, OCDE, que irão forjar as regras do comércio mundial para os próximos anos.

... E POR QUE É PRECISO AVALIAR?

Neyde Lúcia de Freitas Souza
Maj. QFO Psi.

A avaliação
está presente
em todo
processo de
escolha
ou de decisão.

Nunca se falou tanto em avaliação educacional quanto nos últimos anos, em especial nos meios de comunicação. A avaliação vem assumindo, desde o final do século XX, lugar de destaque dentre as prioridades educacionais no Brasil.

O Exame Nacional de Cursos, mais conhecido como Provão, destinado a aferir os conhecimentos dos formandos de cursos universitários, desde 1996, já foi aplicado em mais de 271.000 alunos de diversos cursos superiores, e ocasionou uma reviravolta, em termos de avaliação, nas IES (Instituições de Ensino Superior).

Mesmo João Uchôa Cavalcanti Netto, dono da Universidade Estácio de Sá – que causou polêmica ao declarar seu desinteresse pela educação e afirmar que “a realidade da vida não é estudar” – não pode deixar de agir, em seu estabelecimento de ensino, diante da atual exigência das instituições de ensino de avaliar-se constantemente (MONTENEGRO, Tito. *Dono de faculdade diz que estudar é bobagem. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 16 nov. 2001*).

No ensino a distância, em especial, é imperioso avaliar. O material didático, o processo tutorial, a dinâmica e as atividades propostas, os resultados obtidos e a gestão do sistema precisam ser apreciados continuamente.

A avaliação deve ser vista como uma ação pedagógica. Por seu intermédio obtêm-se informações sobre a qualidade do desempenho dos alunos, o ambiente educativo, os materiais instrucionais, os programas educativos, a ação docente e a gestão institucional.

Nas Organizações de Ensino (OE) do Comando

da Aeronáutica, é uma prática – há pelo menos 20 anos – realizar a avaliação do ensino de acordo com uma sistemática abrangente, que engloba cinco campos distintos, mas interrelacionados: discente, docente, instrução, currículo

e meios de avaliação (SOUZA, Neyde Lúcia F. A sistemática de avaliação do ensino do MAer: uma avaliação intrínseca. 1991. 162 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Faculdade de Educação, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, 1991).

A avaliação do discente refere-se à apreciação da aprendizagem do aluno nos domínios cognitivo, afetivo e psicomotor. A avaliação do docente, por sua vez, possui finalidade formativa e visa ao aperfeiçoamento do desempenho docente. Quanto à avaliação da instrução, busca apreciar a qualidade da instrução ministrada e possui estreita relação com a avaliação docente: verifica a adequação dos métodos, técnicas e recursos empregados, e permite obter informação imediata e parcial sobre o desenvolvimento da menor parcela de um programa escolar.

A avaliação do currículo aprecia o planejamento do ensino e a implementação do currículo desenvolvido, e necessita de informações dos demais campos da avaliação, com o objetivo de aperfeiçoar o currículo e desenvolver os próximos cursos. A avaliação dos meios de avaliação, por fim, trata de averiguar a qualidade e a adequação de procedimentos e instrumentos de coleta de dados, tendo estreita relação com os demais campos da avaliação e com a competência do avaliador.

O modelo de avaliação empregado nas OE da Aeronáutica é original em sua concepção, mas exige recursos humanos bem preparados e atualizados, além de uma ação constante de sensibilização de todos os componentes da escola, tendo em vista que todos são avaliadores e avaliados ao mesmo tempo. É preciso também ainda consolidar a cultura da avaliação, de suma importância para a implantação de inovações. Reproduzindo as idéias de Perrenoud, “não se pode melhorar a avaliação sem tocar no conjunto do sistema didático e do sistema escolar” (PERRENOUD, Philippe. *Avaliação: da excelência à regulação das aprendizagens – entre duas lógicas*. Porto Alegre: Artmed, 1999).

Segundo Mere Abramowicz, o modo como uma escola avalia é o reflexo da educação que ela valoriza. Nesse sentido, a avaliação deve ser um “processo dialógico, interativo, que visa fazer do indivíduo um ser melhor, mais crítico, mais criativo, mais autônomo, mais participativo” (PELLEGRINI, Denise. *Um reflexo fiel da escola. Fala, Mestre: entrevista com Mere Abramowicz*. Escola: a revista do professor, São Paulo, ed. 147, p. 23-25, nov. 2001).

A avaliação está presente em todo processo de escolha ou de decisão. Luckesi conceitua avaliação como: “o ato pelo qual, através de uma disposição acolhedora, qualificamos alguma coisa, tendo em vista, de alguma forma, tomar uma decisão sobre ela” (LUCKESI, Cipriano C. *O que é mesmo o ato de avaliar a aprendizagem?* Pátio, Porto Alegre, n. 12, p. 7-11, fev./mar. 2000). Envolve, portanto, a indicação de caminhos melhores para uma determinada ação em curso, o que requer uma visão menos imediatista e mais global do processo.

Sant’Anna, por sua vez, enxerga a avaliação escolar como um termômetro: por meio dela os elementos envolvidos no contexto são analisados (SANT’ANNA, Ilza M. *Por que avaliar? Como avaliar?* 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1997).

Considerando-se a existência de diferentes gerações da avaliação, a atual geração enfatiza a negociação, preocupando-se com os verdadeiros interessados. O processo avaliativo é organizado em função das exigências, das percepções e das questões dos envolvidos.

A avaliação ocorre em todos os momentos do processo ensino-aprendizagem, diagnosticando falhas e propondo ações sobre elas. Deve-se preocupar, igualmente, com a utilização de instrumentos de medida de qualidade e com o estabelecimento de critérios confiáveis de avaliação.

Há muitos estudiosos em avaliação, como Ilza M. Sant’Anna e Heloisa Cerri Ramos, que propõem ferramentas possíveis de serem adotadas, tais como: prova objetiva e dissertativa, trabalho em grupo, auto-avaliação, observação, conselho de classe, entre outras. A opção por uma orientação qualitativa ou quantitativa é uma questão de ênfase, não de exclusão. É preciso aprimorar as ferramentas usadas – sejam elas de cunho subjetivo ou objetivo – para que se tenha acesso a dados relevantes (SOUZA, Neyde Lúcia F. *Avaliação objetiva versus avaliação subjetiva: uma união possível?* Magnus Campus, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 81-90, 2000).

A auto-avaliação tem sido muito debatida. Ela envolve o compromisso do aluno com seu próprio processo de aprendizagem, além de fortalecer suas metas e necessidades. Considera-se que ela contribui para formar uma consciência crítica do aluno e para desenvolver o aprender a aprender, as chamadas habilidades metacognitivas.

Uma novidade dentre as ferramentas de avaliação é a análise qualitativa dos portfólios dos alunos, que informa atividades, projetos, participações, permitindo avaliar o desempenho de forma global.

A avaliação institucional tem sido uma prática cada vez mais exigida no cenário educacional, em especial nas IES (SOUZA, Neyde Lúcia F. *A identificação ego-persona no contexto da avaliação escolar*. 2001. 76 f. Monografia (Especialização) – Faculdade de Ciências da Saúde e Sociais, Instituto Brasileiro de Medicina de Reabilitação, Rio de Janeiro, 2001). Trata-se de um processo de autocrítica e de transformação, que envolve toda a comunidade acadêmica – corpos discente, docente e administrativo, participantes da vida cotidiana da instituição.

Não existe um modelo pronto de avaliação, que possa ser adotado em qualquer situação e local, porque não existe um tipo único de instituição e nem uma questão única a avaliar. A melhor avaliação não é a que esclarece problemas e silencia dúvidas e divergências, mas aquela que contribui para o debate crítico, identificando processos, relações e trajetórias.



Não
existe um
modelo pronto
de avaliação...



MULHERES PILOTOS NA FAB

Ludmila Ferolla
Documentarista

Durante a 2ª Guerra Mundial, a Força Aérea Russa possuía três Grupos de Aviação muito especiais: o 586, de caça; o 587, de bombardeio diurno; e o 588, de bombardeio noturno. O primeiro deles executou em 400 surtidas, 125 combates aéreos e derrubou 38 aviões inimigos. O comandante responsável por esse desempenho excepcional chamava-se Major Tamara Aleksandrovna. Isso mesmo, uma mulher! Assim como Tamara, devido à urgência da situação, cerca de outras 1.000 cidadãs russas foram treinadas para serem pilotos de transporte e combate. Parte delas compunha, juntamente com engenheiras e mecânicas, os três Grupos de Aviação citados acima, cujos efetivos eram só de mulheres. Outras aviadoras, como Katya Budanova e Lidya Livak, faziam parte de grupos aéreos de maioria masculina. Katya participou da sangrenta batalha de Stalingrado e derrubou

oito aviões inimigos em combate. Lidya, em 12 missões, abateu nove aviões alemães. Dessas bravas aviadoras, 30 foram condecoradas com a Estrela de Ouro – medalha dada aos heróis de guerra na Rússia – e 23 eram do Esquadrão 588, as famosas Bruxas da Noite.

Esse impressionante recorte da história recente que foi aqui reportado, certamente, servirá para eliminar uma série de prováveis respostas à delicada pergunta que não quer calar: mulheres poderão ser pilotos da FAB?

*Ainda não há
nenhum projeto...*

Se a pergunta ainda está difícil de ser respondida, passemos a mais alguns dados internacionais sobre a participação feminina nas Forças Aéreas: em 1991, durante a Guerra do Golfo, aviadoras da Marinha americana, treinadas desde 1976, atuaram em vôos de apoio aos tripulantes navais. Na ocasião, uma piloto de helicóptero foi feita prisioneira do Iraque. Mais tarde, em 1993, a USAF passou a permitir a atuação de mulheres como pilotos em combate. As primeiras participaram do conflito em Kosovo e, recentemente no Afeganistão, elas voaram os mais modernos caças, inclusive sob fogo antiaéreo.

No Brasil, um grande passo já foi dado, com a abertura para o ingresso de mulheres nas Forças Armadas. Atualmente existem 1.320 em serviço ativo na FAB, algumas no posto de major e na graduação de 1º sargento. Em 1996, a Aeronáutica tornou-se a primeira Força a admitir moças para formação de oficiais em uma academia militar, mas não como pilotos, ainda.

Como toda grande novidade, a chegada das moças na Força exigiu um período de adaptação. Na AFA, comandante e instrutores tiveram que aprender a administrar a convivência de adolescentes de sexo diferente numa mesma Academia, num mesmo alojamento. Exercícios de tiro, treinamento físico rigoroso e ordem unida não intimidaram as candidatas. Relatos de diversos oficiais que participaram do processo confirmam que a experiência revelou-se extremamente positiva e que o relacionamento

entre os colegas é muito bom. Em geral, o aproveitamento das moças é igual ao dos rapazes, chegando muitas vezes a superá-los, principalmente em disciplina e instrução acadêmica.

Segundo a posição oficial da Aeronáutica, ainda não há qualquer projeto para um possível Quadro de mulheres pilotos. A opinião extra-oficial, porém, deixa esperança no ar, pelo menos nos comentários e opiniões pessoais, a grande maioria aprova plenamente a idéia. Algumas poucas ressalvas são feitas com relação aos danos que os jatos possam causar ao organismo feminino, ou à impossibilidade de existir um esquadrão inteiro de mulheres, uma vez que aconteceriam desfalques significativos em casos concomitantes de casamento ou gravidez.

Entretanto a coisa não é tão simples assim como nas conversas informais. O preconceito ainda existe e, mesmo mulheres oficiais européias e norte-americanas, altamente qualificadas, reclamam de tratamento desigual. Elas apontam a existência de discriminação e, através

Aeronáutica tornou-se
a primeira Força a
admitir moças para
formação de oficiais em
uma academia militar



de comitês e associações de mulheres militares, tais como o DACOWITS (Defense Advisory Committee on Women in the Service) ou o Comitê das Mulheres nas Forças da OTAN, discutem o direito de serem escolhidas para postos de comando simplesmente por suas qualificações e independentemente do sexo.

Reivindicações de igualdade feitas por mulheres pilotos militares não são de hoje. Voltando novamente à 2ª Guerra Mundial, além das russas, houve também durante esse período, um grupo de aviadoras que era da elite da Força Aérea Americana, as WASP (Women Air Force Service Pilots). Depois de receberem o mesmo treinamento dos homens, elas voavam todos os tipos de aeronaves disponíveis: T-6, B-17, B-29 e o P-51 Mustang. Sua tarefa era basicamente pilotar aviões de carga, transporte e rebocar alvos para exercícios de tiro aéreo. Não raro, oficiais de alto escalão espantavam-se ao vê-las nas cabines dos aviões que os transportariam. Para essas moças não havia qualquer atenção espe-

*Que seja logo aberto o
ingresso para futuras
aviadoras na FAB*

cial; o governo sequer providenciava um funeral quando morriam durante o cumprimento do dever. Não lhes foi dado nem mesmo o benefício militar prometido, até que no ano de 1979, quando tais benefícios já tinham expirado, o Congresso decidiu, inutilmente, concedê-los.

Deixando o passado para trás e tentando dar um salto de algumas décadas no tempo, vale registrar aqui a opinião do Jornalista Carlos Lorch, editor da revista Força Aérea. Segundo ele, a discussão sobre pilotos militares mulheres terá vida curta, pois a tecnologia aeronáutica já aponta para a tendência cada vez maior de uso de aviões não tripulados. Lorch calcula que entre 30 e 50 anos, a robótica estará muito desenvolvida e permitirá que todas as aeronaves de guerra sejam controladas por terra ou do espaço, como num videogame. Arrisca ainda a dizer que a maioria dos controladores provavelmente será de mulheres, por possuírem maior estabilidade emocional comparada à dos homens e, também, graças à boa performance apresentada por elas na indústria de precisão. Aviões que estão sendo projetados agora, e entrarão em atividade em 2008 e 2010, serão os últimos modelos com piloto.

Até que isso aconteça também em nosso país, e torcendo para que seja logo aberto o ingresso para futuras aviadoras na FAB, ainda sobram muitos anos para que nossas meninas possam voar. Por que então não dar-lhes uma chance?



Mônica Waldvogel
Jornalista

Sonhando com

Não deixa de
ser um ícone que
justamente nos
seios que pediram
liberdade há
quarenta anos
sejam agora o
símbolo do sucesso

A reunião de pauta transcorria normalmente, os assuntos sendo propostos para análise da equipe do telejornal. Alguém lembra que o dia 8 de março está chegando: o Dia da Mulher.

A moça responsável pela produção das reportagens interrompe a conversa, fora do tom.

– Se alguém aí conhece a pessoa que inventou o feminismo, me avise. Eu quero ir lá e esganar essa mulher.

Todos olharam com grande espanto. A frase saiu da boca de uma das mais combativas integrantes da equipe. Alguém com poucas dúvidas sobre quase tudo: casada, ainda sem filhos, com um marido que a ajuda bastante em casa e faz poucas exigências. É uma excelente profissional, dedicada e com uma qualidade cada vez mais rara das redações de hoje em dia: é dona de um pensamento independente. Nenhum de nós jamais imaginou que ela quisesse um retorno à velha ordem, àquela em que as mulheres ficavam em casa cuidando das refeições, da louça e da roupa. Que ela cultivasse secretamente o sonho de uma volta ao tempo em

que dinheiro era instrumento de poder do marido, em que era preciso pedir até para as despesas com alfinetes. Como aquela moça, profissional bem sucedida, com um belo contracheque na bolsa, poderia enunciar um desatino daqueles?

Impressionante foi que a metade mais jovem da equipe fez coro à imprecação contra o feminismo. E olha que elas ainda mal começaram a longa jornada. Ainda não tiveram filhos, portanto desconhecem o tormento da culpa que nasce junto com eles. Tampouco galgaram postos na carreira que vão demandar maior obstinação e concentração no trabalho. E já estão jogando a toalha. O que está acontecendo, afinal?

Essa é uma boa pergunta, que está na ponta da língua de todos os que estudam os movimentos de emancipação feminina. A geração que era jovem nos anos 60, que participou da chamada Revolução Sexual, abriu caminhos para as mulheres que não pararam mais de chegar ao mercado de trabalho. Elas transpuseram o limiar entre a casa e a vida pública para encontrar um ambiente muito mais propício às suas expectativas, ao contrário do que aconteceu com as mães delas nos anos anteriores.

Estamos agora na quarta ou quinta geração de moças guerreiras, aparentemente cheias de gana pelo sucesso na profissão, mas que já parecem pensar que autonomia é mais um dever – ou uma carga – do que um direito a ser preservado.

Parece até que, na imaginação delas, está renascendo a fantasia de que aquele



com o passado

mundo que só se conhece hoje através dos livros - o mundo em que as mulheres eram restritas à esfera privada e à vida-lá-fora era assunto só de homens – contém algum ideal romântico a ser recuperado. Numa memória longínqua, aqueles sim é que eram bons tempos: uma vida menos estressante, menos competitiva; sem tantas tarefas e tantos combates.

Bem, bastou questionar um pouquinho aquelas mocinhas revoltadas da reunião para que elas reagissem horrorizadas à possibilidade de fazer uma viagem para trás na História. Não tinha nada de sério na idéia de esganar feministas que um dia queimaram sutiãs, mas não deixa de ser curioso que justamente os seios que pediram liberdade há quarenta anos sejam agora o símbolo do retrocesso. As moças sérias e trabalhadoras, aplicadas e estudiosas, torcem o nariz para as loiras de peito turbinado de silicone, endeusadas em nossos dias. Torcem o nariz, mas abrem um flanco qualquer na mente para permitir a invasão de uma pergunta impertinente: será que a coisa certa a se fazer não é outra? Ser bela e atraente e ter uma cabeça vazia não dá resultados mais práticos?

Não vai ser fácil resolver esse dilema. O mundo que temos à nossa volta bombardeia mentes e corações o tempo todo com sinais trocados. O ideal feminino atual parece ser alguém disposto a encher seu tempo numa academia de ginástica para modelar as formas ou numa sala de cirurgia para aperfeiçoar os contornos do corpo, cada vez mais perfeito sob todos os aspectos. Entretanto a realidade à nossa volta mostra outra coisa: mulheres de todas as idades em desabalada correria para conciliar os vários aspectos da vida – o chefe, o marido, a casa, as contas. Elas estão mais susceptíveis a doenças que antes eram tipicamente masculinas, mais deprimidas, e, muitas e muitas vezes, mais sozinhas. Não fosse isso tudo, ainda têm de achar tempo para malhar!

As mulheres estão confusas e suspiram, angustiadas. Andam fazendo um balanço das perdas e ganhos, contabilizando mais prejuízos que lucros. No fundo, porém, sabem que o processo não tem volta. Não fosse porque a História não permite retrocessos tão grandes, ainda tem a economia já tão acostumada à força de trabalho delas. O desenvolvimento das sociedades de consumo não pode mais prescindir da participação ativa das mulheres e, por consequência, muito menos o orçamento doméstico.

As famílias são bombardeadas pela pressão por novos gastos, por despesas que não faziam parte da vida cotidiana no tempo em que as mulheres eram apenas donas de casa. Neste mundo complicado, a cada dia surge uma nova necessidade; o Estado cuida menos do cidadão, os filhos trazem outras exigências para casa, os maridos não dão conta de tudo sozinhos. E mesmo as mulheres que não se casaram, que se separaram, têm de dar um jeito de cuidar da própria vida. Também aquele tempo em que se vivia agregado na casa de alguém já passou. Ainda bem.

O desenvolvimento das sociedades de consumo não pode mais prescindir da participação ativa das mulheres

O incendiário movimento feminista está passando por um momento de refluxo, por questionamentos por parte de quem recebeu tudo pronto e pode se dar ao luxo de combater os excessos. Essas moças não conheceram o outro lado de um tempo que hoje parece idealmente cor-de-rosa. Enquanto se digladiam, cansadas da guerra, outras se oferecem no mercado erótico de uma forma tão desabrida que chega a ser constrangedor ver que não se vexam de ser apenas mulheres-objeto.

Porém, a verdade é que, de tantas dúvidas, vão surgir soluções e saídas inovadoras. Que ninguém se engane: mesmo que viver pareça estar muito complicado, a humanidade sempre anda para a frente. A gente não gosta de ver que o passo é lento, desejamos ver tudo resolvido no nosso tempo: mas é preciso paciência.

A maior lição para as mulheres cansadas, que andam resmungando no Ocidente, veio de longe, deste país que passamos a conhecer melhor na virada do milênio: o Afeganistão. Bastou levantar um pouquinho o peso esmagador da repressão masculina no país e as meninas correram para a escola, ávidas por aprendizado, por conhecimento. Quando algumas vagas na Universidade foram abertas para as moças, o curso mais procurado foi o de Medicina, porque, como agora todo mundo sabe, no mundo dos muçulmanos radicais, as mulheres só podem se tratar com doutoras do mesmo sexo. Emancipação combinada com solidariedade, mulheres cobertas por camadas de véus conciliando tarefa e coração. Deste lado de cá do mundo, a gente não sabe dar valor ao que tem.

A maior lição para as mulheres cansadas, que andam resmungando no Ocidente, veio de longe: o Afeganistão.

Revista aeronáutica

10.000 exemplares

Distribuição:

Associados do Clube de Aeronáutica, Embaixadas, Comissões Aeronáuticas no Exterior, Presidência da República, Organizações do Comando da Aeronáutica e aeronaves militares que transportam autoridades do Executivo, Legislativo e Judiciário.



PALAVRAS PRECIOSAS

A intenção do Departamento Cultural é levar a todos uma *Revista aeronáutica* dinâmica e atual, que represente a pluralidade de pensamento dos sócios do Clube de Aeronáutica.

Antes de tudo, isso só poderá ser feito com a colaboração de cada integrante do Quadro Social.

Assim, enviem-nos matéria publicável, com informações atraentes, atuais e de interesse da sociedade brasileira.

O texto deve ser claro, conciso e, em princípio, ter no máximo 3 laudas datilografadas ou digitadas.

Em face da exigüidade de espaço, este Departamento não pode assumir compromisso quanto à publicação das matérias. Um *Conselho Editorial* estuda, analisa e, por consenso, determina quais serão os textos publicados, utilizando critérios próprios.

É importante não esquecer de nos enviar o nome completo do autor, sua qualificação, sugestões de ilustrações para o texto, endereço, telefone para contato e esclarecimento de dúvidas.

Venham participar! Envie seus textos.

Anuncie Tel./FAX (21) 2220-3691 - e-mail: caerorj.cultural@br.inter.net



A CRIAÇÃO DO DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO DECEA

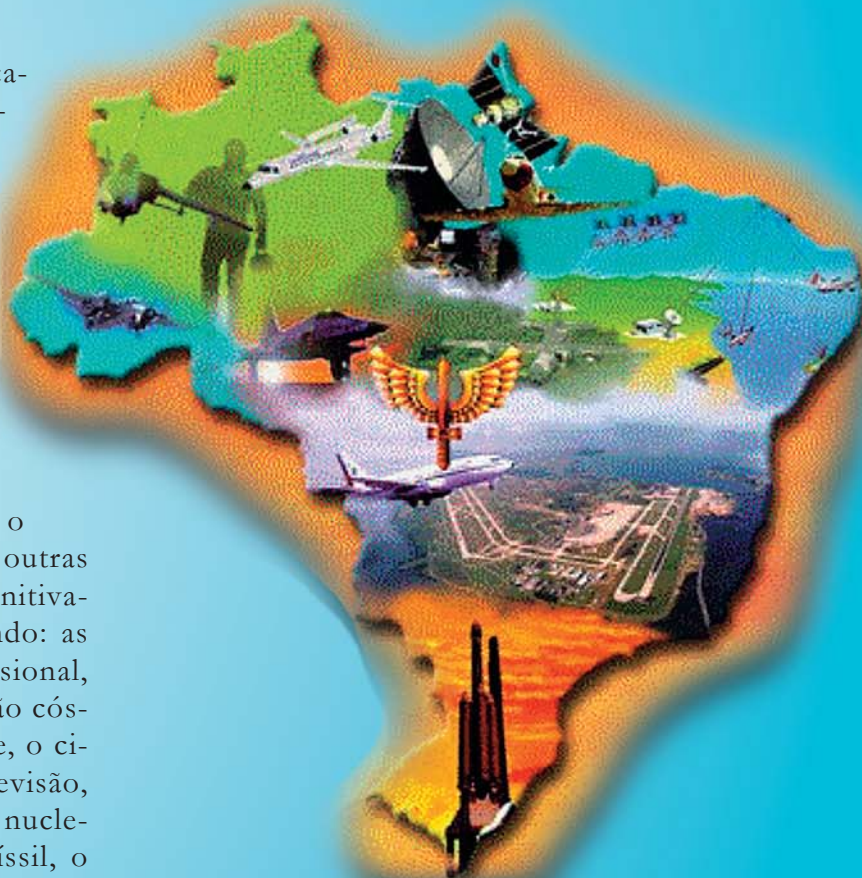
Elaine Victor de Moraes
Cap. QFO Jor.

Voar é somente para os pássaros? Dentre as inúmeras conquistas alcançadas pelo homem durante o Segundo Milênio, sem dúvida, o voar tornou-se uma de suas mais belas façanhas; atravessou o tempo, dominou o espaço e rompeu o paradigma do imponderável.

Para nós brasileiros, não foi apenas uma superação de paradigmas, representou um marco de excelência, cujos protagonistas de outrora, continuam presentes, envergando, agora, azuis fardas celestes.

O homem aprendeu a voar, a utilizar o avião, e empreendeu, no mesmo século, outras importantes invenções e idéias que, definitivamente, começaram a transformar o mundo: as idéias básicas da geometria quadridimensional, a psicanálise, o modelo atômico, a radiação cósmica, os foguetes, a teoria da relatividade, o cinema sonoro, a mecânica quântica, a televisão, a penicilina, a radioastronomia, a fissão nuclear, a fotocopiadora, o helicóptero, o míssil, o transistor, a pílula anticoncepcional, o chip, a estrutura do DNA ,e, dentre outras não menos importantes, o radar.

No Brasil, em 1941, com a criação do então Ministério da Aeronáutica, a pioneira Diretoria de Rotas Aéreas (DR) determinou um novo rumo para uma promissora Aviação, fervilhante com a epopéia do Correio Aéreo Nacional. Sob a orientação e o comando do Brigadeiro Eduardo Gomes, cuidou de organizar as rotas aéreas, tornando os vôos mais seguros. Observou que a Força Aérea Brasileira poderia alçar outros vôos: o da integração nacional.



A Proteção ao Vôo não era um luxo para o país, que iniciava o seu processo de industrialização, mas um desafio inadiável para quem vislumbrara o alcance de metas arrojadas.

O voar fora intensificado. Continuar voando com segurança é a confirmação de uma premissa. Desenvolver a Navegação Aérea seria uma constante meta a ser perseguida.

Assim, a epopéia dos pioneiros, implantando e operando os primeiros auxílios de apoio à Navegação Aérea, no litoral ou no interior, pró-

ximo às cidades ou na erma vastidão do país, dava início à expansão do Sistema de Rotas Aéreas no Espaço Aéreo Brasileiro.

Em 1976, utilizando moderna tecnologia-radar, e integrando os controles civil e militar, o Brasil implantou o primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo - CINDACTA I, instrumento pioneiro e inédito no mundo, que seria o guardião do nosso espaço aéreo, “os olhos da terra voltados para o céu, que protegem a viagem, tornando-a mais rápida, econômica e segura”. Foi o primeiro passo, ou melhor, um primeiro voo ousado e consciente.

O CINDACTA I foi um verdadeiro desafio para a Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo

ATIVIDADES DO DECEA

Gerenciamento de Tráfego Aéreo/Comunicações, Navegação e Vigilância/ Meteorologia Aeronáutica/ Informações Aeronáuticas/ Busca e Salvamento, atividades tipicamente operacionais e de acordo com a legislação de Aviação Civil internacional.

A Navegação Aérea do futuro, com o desenvolvimento dos Sistemas de Comunicações, Navegação, Vigilância e Gerenciamento do Tráfego Aéreo - CNS/ATM, é o novo desafio a ser enfrentado, desafio esse que já se faz presente,

com o empenho em manter o Brasil na vanguarda da Navegação Aérea e na liderança da utilização de elementos desses novos sistemas nas regiões do Caribe e América do Sul (CAR/SAM).

Outra vez, novos instrumentos, sistemas inovadores e procedimentos mais precisos.

É a nossa querida, antiga e sedutora rotina sempre renovada.

Sempre igual e tão diferente.

Exigente.

Pródiga.

Única.

Desde Eduardo Go-

mes, é longa a caminhada.

Às vezes difícil, mas sempre compensadora.

Às vezes custosa, mas sempre vencedora.

Às vezes sofrida, interrompida jamais.

Mudam os tempos, mudam as formas, mudam os atores, mas permanecem os fundamentos e o ideal.

Assim como foi a DR até 1972, a última página da DEPV foi virada em 2001.

Com a criação do Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA, um novo tomo foi aberto para registrar a consolidação



- DEPV, que, a partir de 17 de outubro de 1972, assumiu a missão de dar continuidade aos ideais da legendária Diretoria de Rotas e de seus pioneiros; o ciclo da Navegação Aérea convencional fora rompido. Árdua tarefa. Nobre tarefa.

Com o CINDACTA I sob a égide da DEPV vieram o CINDACTA II e o CINDACTA III, proporcionando cobertura radar e de telecomunicações no Nordeste e Sul do nosso País. Hoje, com a implantação do Sistema de Vigilância da Amazônia, o sonho da cobertura radar em todo o Território Nacional vira realidade.



e a evolução do tráfego aéreo no Brasil.

Ao DECEA caberá implantar uma nova doutrina de Navegação Aérea, projeto de âmbito mundial, em que o gerenciamento efetivo do nosso espaço aéreo é condição imprescindível para que possamos acompanhar o crescimento exponencial da Indústria da Aviação nacional e internacional. Não nos esqueçamos da rapidez e complexidade, expressões reais de um Terceiro Milênio. A necessidade de busca de conhe-

dinadas ao DECEA.

Estes profissionais colaboram, de forma efetiva, para que o DECEA mantenha sob a sua jurisdição uma área de 8.507.614 quilômetros quadrados, que, somada a uma área de responsabilidade que vai até o meridiano 10°W, totaliza 22 milhões de quilômetros quadrados e faz fronteira com 13 Regiões de Informações de Voo (FIR) internacionais, concentrando mais de 60% do Tráfego Aéreo da América do Sul. Poderíamos dizer, na prática, que o DECEA é o guardião; uma Organização que gerencia o Tráfego Aéreo de uma área correspondente quase à extensão da América do Norte, por exemplo.

A partir de 1994, some-se a isso que o desempenho da Aviação brasileira teve um incremento significativo, especialmente nos principais pólos econômicos e turísticos do País: a taxa de crescimento anual da atividade, projetada para 6% a 8% ao ano, praticamente o dobro da projetada para o crescimento do nosso Produto Interno Bruto, atingiu, em alguns locais, cifras médias da ordem de 18%, como foi o caso da Área de Controle Terminal de São Paulo, que chegou a alcançar 68%, em 1996, e 28%, em 1998.

Observamos que, nas últimas décadas, vários índices de crescimento econômico foram largamente superados, enfocando um início de Terceiro Milênio mais apressado e complexo. Na Aviação Civil, da mesma forma, somos, hoje, a segunda Aviação no mundo, sendo apenas superados pelos EUA., um país do chamado Primeiro Mundo.

No que diz respeito ao crescimento do tráfego aéreo geral, estima-se que o movimento aéreo de 2,2 milhões, constatado em 1994, aumentará para 4,1 milhões, em 2005 - a maior concentração estaria compreendida no polígono entre as cidades de Brasília, Belo Horizonte, São Pau-



cimento e melhoria dos processos são condições básicas dos órgãos que lidam com o Controle do Espaço Aéreo no mundo, e, especialmente, no Brasil.

Presenciamos uma contínua melhoria no Controle do Espaço Aéreo brasileiro, graças ao esforço, principalmente, de um efetivo composto por 12.500 homens e mulheres altamente especializados, e que mantém uma rotina arrojada, seletivo perfil dos melhores profissionais de Proteção ao Voo no mundo.

Homens e mulheres, que, engajados nas mais variadas atividades, trabalham com competência e afinco na rotina de seus setores, na Sede, ou espalhados em campo, por todo o país, nas quinze organizações subor-

ORGANIZAÇÕES SUBORDINADAS

CINDACTA I, CINDACTA II,
CINDACTA III, IPV, GEIV, ICA, PAME,
1º GCC, SRPV-MN, SRPV-BE, SRPV-SP,
SRPV-RJ, CCA-BR, CCA-SJ e CCA-RJ.

SERVIÇO DE INFORMAÇÕES

O serviço de Informações Aeronáuticas tem por função reunir, processar, publicar e distribuir as informações aeronáuticas relativas a todo o território nacional e sua área de responsabilidade, com o objetivo de promover a regularidade, a eficiência e a segurança da Navegação Aérea nacional e internacional.

lo, Curitiba e Porto Alegre.

Com o crescimento do Tráfego Aéreo, aumenta, também, a demanda de serviços prestados aos usuários da Aviação brasileira.

Temos, por exemplo, um importante serviço que começou mundialmente, na década 50, e, que, na atualidade, encontra-se em franca atividade no DECEA: o Serviço de Informações Aeronáuticas. O intercâmbio de informações aeronáuticas é feito entre o Brasil e 49 países no mundo, e o banco de dados do DECEA é consultado por centenas de países e milhares de cidadãos globais, otimizando custos e atendendo rápida e eficientemente aos usuários. Um cidadão pode obter, por exemplo, por meio de um computador ligado à Internet, ou numa sala AIS, uma informação aeronáutica exata e em tempo real, estando a centenas de quilômetros de distância da sede do DECEA, e, imediatamente, usa essa informação, tendo a facilidade de planejar ou fazer o seu voo, com a garantia de segurança.

A título de exemplo, podemos mencionar um outro aspecto que se identifica com a Navegação Aérea do futuro: a economicidade do Transporte Aéreo. Com a competitividade crescente no mercado de Transporte Aéreo, o fator custos projeta-se como um dos mais importantes.

Dessa forma, a implantação gradativa da navegação por satélites, a modificação das rotas que definem a circulação aérea por meio de um eficiente e eficaz gerenciamento do espaço aéreo, e a criação do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea apontam para a grandeza da missão do DECEA, no Terceiro Milênio.

Há poucos anos, não teríamos noção da dimensão do que seria a utilização de uma rede

mundial de computadores: a Internet, ou o uso sistematizado do GPS (Global Positioning System - O Sistema operado por um conjunto de satélites). Sabíamos que o homem voava e que tinha a capacidade de sustentar-se por algum tempo nos ares, mas, hoje, de forma irreversível, é necessário diminuir nos céus os espaços globais e, cada vez mais, com segurança e economia, aproveitar-se das tecnologias disponíveis no planeta, ou criar outras.

Ao nos reportarmos à futura trajetória do DECEA, finalmente respondemos àquela pergunta inicial: Voar é somente para os pássaros? As respostas podem ser diversas, mas voar com segurança e eficiência é a resposta mais atual, construída ao longo dos quase 62 anos de História da Proteção ao Voo no Brasil.

A criação do DECEA - Departamento de Controle do Espaço Aéreo - é perspectiva de mais aeronaves no ar, no mesmo espaço aéreo, voando com igual ou maior segurança; a possibilidade de, efetivamente, gerenciar o nosso espaço aéreo, contribuindo para aperfeiçoar as políticas de salvaguarda do nosso país. A criação do DECEA é a certeza da continuidade de implementação de projetos imprescindíveis ao país, conduzidos por pessoas que sabem reconhecer o trabalho pioneiro da Diretoria de Rotas Aéreas. Pessoas que, muitas vezes, anonimamente, zelam pela segurança dos voos e evitam as perdas de milhares de vidas de passageiros em todo o país.

Para tudo isso, é que foi criado o Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Situado, agora, em um nível mais alto na estrutura do Comando da Aeronáutica, poderá dinamizar providências para enfrentarmos os desafios da Navegação Aérea do futuro.

As palavras do seu Diretor-Geral, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Flávio de Oliveira Lencastre, possibilitam uma reflexão sobre este momento histórico: "A criação do DECEA veio para iniciar um novo ciclo e consolidar a doutrina de controle efetivo do espaço aéreo, não mais restrito à Proteção ao Voo, mas dando um passo adiante, e, ainda, preparando a infraestrutura de Navegação Aérea para a implantação dos Sistemas CNS/ATM no espaço aéreo brasileiro". 



HEROÍNAS ESQUECIDAS

Elza Cansanção Medeiros
Maj. Enf. Ex. Ref.

Quando o Brasil declarou guerra ao Eixo em 1942, teve início a preparação e formação de uma Força Expedicionária Brasileira, a fim de tomar parte na Segunda Guerra Mundial.

Naquele entonces, a nossa Força Aérea estava se estruturando também para tomar parte na contenda.

Organizadas as tropas que deveriam partir para além-mar, sentiram falta de um segmento: as Enfermeiras.

Nem o Exército nem a Aeronáutica possuíam, em seus Quadros, enfermeiras militares, e, como civis não poderiam acompanhar as tropas, foi, então, criado no Exército o Curso de Emergência de Enfermeiras da Reserva do Exército, preenchido com enfermeiras voluntárias, oriundas de todas as Escolas, pois que, quando a Escola Ana Nery foi consultada sobre a possibilidade de fornecer as enfermeiras, sua diretora disse que “Enfermeira de Ana Nery não se sujeitaria a ganhar os parcos 520\$000 (quinhentos e vinte mil réis)”, que seria o soldo das mesmas.

Também a Aeronáutica tinha necessidade de incorporar suas enfermeiras. Cientes de que o impasse criado para o ingresso delas era a questão financeira, foi oferecido a elas o soldo de Segundo-Tenente, na época de 1.200\$00 (mil e



Antonina



Isaura



Judith



Maria Diva



Ocimara



Regina





duzentos réis), o que foi aceito pela Escola.

Uma vez selecionadas as voluntárias pela Escola Ana Nery, com a assistência do Segundo-Tenente Médico Dr. Lutherio Vargas (filho do Presidente Getúlio Vargas), foram incorporadas às fileiras da Aeronáutica seis enfermeiras: Isaura Barbosa Lima, Ocimara Moura Ribeiro, Antonina Holanda Martins, Maria Diva Campos, Regina Cerdeira Bordalo e Judith Arêas.

O treinamento das mesmas não seria feito no Brasil, como não foi o dos pilotos, e sim nos Estados Unidos, pois precisavam adaptar-se a rotina de trabalho nos Hospitais Americanos e ao manuseio do material, muitos deles para nós desconhecidos.

O Grupo do Serviço de Saúde da FAB partiu do Brasil no dia 12 de julho de 1944 com destino aos Estados Unidos, onde foram receber instrução no Nursing Air Evacuation, na Base Aérea de Mitchel Field em Nova York. Chegaram a Miami no dia 14 de julho de 1944.

O treinamento nesta Base durou de 20 de julho de 1944 a 29 de agosto de 1944. As enfermeiras tiveram durante todo o tempo o acompanhamento de uma Capitã americana, Jouella Patterson.

Uma vez incorporadas ao 1º Grupo de Caça, incorporação esta que se deu

no dia 5 de setembro de 1944, prepararam-se para embarcar no navio Transporte COLONBIE, que partiu do porto de News Port no dia 20 de setembro de 1944, com destino à Itália.

A viagem durou 16 dias. O risco de serem torpedeados era muito grande, mas finalmente chegaram a Livorno no dia 16 de outubro de 1944.

Depois de um desembarque debaixo de chuva torrencial, deslocaram-se de trem para a Base de Civitavecchia, em Tarquínia, e foram servir no 154th Station Hospital.

Quando o Grupo se trasladou da Base de Tarquínia para a de Pisa, as enfermeiras também se deslocaram para a cidade de Livorno, bem próximo da Base, onde estava instalado o 12nd General Hospital, ao qual chegaram no dia 7 de outubro de 1944 e permaneceram até o dia 19 de junho de 1945,

embarcando por via aérea no dia 20 de junho de 1945, e, depois de várias escalas pelo norte da África, chegaram ao Rio de Janeiro em 3 de julho de 1945.

Ao regressarem ao Brasil, foram desmobilizadas como todos os participantes da Segunda Guerra Mundial. Algumas foram trabalhar como civis nos hospitais da FAB.

Só após a guerra foram consideradas integrantes da FEB pelo Presidente Getúlio

Só após a guerra foram consideradas integrantes da FEB



Estavam dispostas a defenderem a honra de sua Pátria e a ajudarem seus semelhantes mitigando-lhes as dores.

do-se a enfrentar o desconhecido de uma guerra, vamos ver que todas elas foram verdadeiras heroínas.

A guerra da mulher militar começou aqui mesmo no Brasil. Eram apontadas com pechas terríveis, até de “prostitutas que queriam ir para a guerra fazer a vida” foram tachadas pela esposa de uma alta patente!

Porém, não esmoreceram! Estavam dispostas a defenderem a honra de sua Pátria e a ajudarem seus semelhantes mitigando-lhes as dores.

As seis Heroínas da FAB não receberam o carinho e as reverências a que faziam jus. Foram muito esquecidas pela própria Força.

Restam apenas duas entre nós, Ocimara Moura Ribeiro, que passou a viver em companhia de um filho em Poços de Caldas, Minas, e Maria Diva Campos, internada na Casa Gerontológica Brigadeiro Eduardo Gomes (CGABEG), onde poucos sabem quem é aquela mulher em uma cadeira de rodas e que já quase não consegue falar.

As atuais oficiais enfermeiras, em sua maioria, nem se dão conta de que se hoje estão na Força Aérea, devem àquelas precursoras esquecidas.

Durante a campanha da Itália, por servir no Hospital vizinho, ou seja, no 7th Station Hospital, e estar sempre em contato com o pessoal do Grupo de Caça, tive ocasião de encontrar-me algumas vezes com as colegas da FAB.

Jovens de hoje, quando forem à CGABEG e virem aquela velhinha em uma cadeira de rodas, já bastante senil, lembrem-se de que ela foi uma das heroínas da qual todos os brasileiros devem se orgulhar. Soube defender a sua Pátria, dedicando a ela e a seus irmãos feridos e enfermos, os melhores dias de sua vida.

Glória, pois, às Oficiais Enfermeiras do 1º Grupo de Caça da FAB!



lio Vargas, e adquiriram todos os direitos inerentes aos Febianos, inclusive o de serem beneficiadas pela reintegração ao Serviço Ativo com a promulgação da Lei nº 3.160, de 1º de junho de 1957, e a confirmação do posto com o qual haviam trabalhado na Itália: o de segundos-tenentes.

As Integrantes do Serviço de Saúde da FAB foram incorporadas pela Ordem de Convocação G-1-149, de 8 de julho de 1944, emanada pelo Ministro da Aeronáutica através do Decreto de 4 de agosto de 1952, Diário Oficial de 12 de agosto de 1952, publicado no Boletim da DP nº 159, de 13 de agosto de 1952, quando foram então incluídas na Reserva da Aeronáutica no posto de segundos-tenentes, de acordo com o Art. 1º da Lei nº 1.209, de 25 de outubro de 1950, combinado com a Lei nº 1.209, de 25 de outubro de 1950 e com a Lei nº 1.647, de 18 de julho de 1952, por terem participado, incorporadas ao 1º Grupo de Caça na Itália, das operações de Guerra.

Quando se fala em Enfermeiras que serviram na guerra, atualmente, muitas pessoas acham que foi um fato muito normal. Entretanto, se nos reportarmos aos idos de 1942, como era a nossa sociedade – eminentemente machista – e pensarmos numa peia de jovens dispon-



Maria Diva Campos

Cidadania e Compromisso

A questão ambiental no Brasil, ao longo dos últimos anos, ainda que de forma pontual, vem apresentando desenhos extremamente significativos.

Embora exista um grande caminho a percorrer, uma vez que as ações antrópicas com suas conseqüentes transformações no ambiente continuam a acontecer, o certo é que a consciência ecológica tomou vulto e, especialmente no Brasil, a riqueza de nosso patrimônio genético está sendo mais efetiva e afetivamente cuidado.

Com toda certeza o marco inicial para essa tomada de consciência foi a reunião da ONU sediada no Brasil, e que ficou popularmente conhecida como ECO-92.

Nessa reunião foram delineadas ações e firmados compromissos pela comunidade internacional de cientistas, políticos, governantes e simpatizantes com a causa ecológica lá presentes, que permitiram ao cidadão comum começar a sentir-se responsável, ele também, pelo ambiente em que vive e, mais ainda, sentir-se responsável pela sua qualidade de vida e das futuras gerações.

Essa co-responsabilidade comunidade versus governos trouxe à tona, tendo como fundamento a formação da consciência ecológica, a que me referi anteriormente, a questão da Educação Ambiental.

Tida no início como uma preocupação somente

Regina F. Costa
Consultora da Fund. Nac. do Meio Ambiente

...pois a questão ambiental é, antes de mais nada, solidária, fraterna...

em nível formal, isto é, a ser trabalhada dentro das escolas, a noção de Educação Ambiental ampliou-se de tal forma que conseguiu congrega os mais diferentes atores na execução/informação/divulgação de ações concretas em prol da comunidade.

Quem hoje tem dúvidas sobre a importância ou o destino dos milhões de

latas de alumínio, garrafas de vidro e papéis descartados? Estão todos sendo reciclados, e muita gente vem aumentando sua renda através desses materiais.

Colégios da Zona Sul do Rio de Janeiro mantêm compromisso com líderes comunitários de áreas carentes, que vivem no entorno desses colégios, no sentido de haver um intercâmbio entre seus alunos e os jovens carentes, para, com a venda do material reciclado, o dinheiro ser convertido para o bem da comunidade.

O artista plástico Antônio Veronese, além de outros projetos na área social, faz um belo trabalho de Educação Ambiental com os moradores das cercanias do Parque da Cidade, na Gávea, incentivando-os a voltarem um olhar amoroso/amorável para uma área tão bonita e tão próxima de suas residências, e de usufruírem, até economicamente, dela. Para isso, promove oficinas de reciclagem, pinturas com material reciclado, e uma de suas metas é a capacitação de jovens como guias-mirins do parque, a fim de, dessa forma, aumentar o número de visitantes e apreciadores da natureza.

Os exemplos estão em toda a parte.

Cada um de nós conhece um grupo, uma ONG, uma escola, enfim, pessoas que estão se mobilizando, angariando adeptos em torno de algo que se traduza no bem coletivo, pois a questão ambiental é, antes de mais nada, solidária, fraterna. Faz com que saíamos de nossos pequenos mundozinhos de egoísmo e individualismo que o mundo moderno nos legou, e nos permite olhar para a frente, para os que virão depois de nós, assegurar-lhes que também eles irão se maravilhar com a visão das florestas, se encantarem com o vôo das araras vermelhas, azuis, amarelas, com a limpidez dos rios, lagos, lagoas, e, sobretudo, se extasiarem ao olhar e ao contar as estrelas.



*Cristina Vieira Marques
Piloto da GOL Linhas Aéreas Inteligentes*

Comecei a voar aos 19 anos de idade por hobby. Na época, cursava Engenharia Elétrica na Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS), em Porto Alegre.

Meu primeiro curso na Escola de Aviação Civil do Rio Grande do Sul foi o de planador. Fiquei fascinada pelo voo e decidi abdicar da Engenharia, fazendo da Aviação minha profissão. Nesta escola, concluí os Cursos de Piloto Privado de Avião e de Planador, Piloto Rebocador de Planador, Piloto Comercial, IFR e Piloto de Acrobacia Aérea.

Em 1998, vim para São Paulo, onde iniciei meu trabalho como freelancer, pilotando aeronaves a jato de pequeno porte. Um dos maiores incentivadores que tive para continuar com as manobras radicais foi o Comandante Augusto Pagliacci Júnior, Presidente da Associação Brasileira de Acrobacia Aérea. Nessa época eu já admirava a piloto norte-americana Patty Wagstaff, campeã de acrobacia aérea.

Após um ano, entrei para o Quadro de uma grande empresa comercial, como co-piloto de Boeing 737-300, em vôos de rota e ponte aérea. Conheci, nesse período,

duas pilotos que me deram algumas diretrizes: as Comandantes Arlete e Carla, pioneiras na Aviação Comercial.

Recebi também muito incentivo de diversos pilotos, entre eles o Comandante Antônio Carlos Campos (hoje Chefe de Equipamento da GOL), que muito acreditou no meu potencial.

No ano de 2000 decidi apostar em uma empresa inovadora: a GOL Linhas Aéreas Inteligentes, que surgia no mercado com uma abordagem original nos negócios e uma ousada filosofia no campo da Aviação brasileira.

Há um ano e quatro meses trabalhando na GOL, percebo, a cada dia, como a empresa motiva e encoraja seus funcionários ao sucesso; como se preocupa em passar aos clientes confiabilidade e responsabilidade, aliados a um atendimento altamente qualitativo.

No início das atividades da GOL, tive a oportunidade de fazer parte da tripulação que trouxe, de Berlim, Alemanha, uma das seis primeiras aeronaves da empresa.

Atualmente, piloto os Boeing 737-700 e 737-800 Next Generation, com capacidade para até 177 passageiros.

Meu desafio hoje, aos 25 anos, é concentrar esforços para alcançar a posição de comandante, já que a credibilidade da empresa, baseada na integridade, demonstra concreto desenvolvimento e crescente sucesso.”



OS NÚMEROS DA GOL NÃO PARAM DE CRESCER. CHEGARAM MAIS DOIS 737-700 E O 737-800.

Notícia boa chega voando: junto com mais dois 737-700, veio também o primeiro 737-800 da Gol. A mesma tecnologia dos aviões Next Generation, com ainda mais conforto e 33 lugares a mais. Agora já são 13 aeronaves, operando em 16 cidades do Brasil. Sempre com as tarifas e condições de pagamento preferidas pelos brasileiros. Prova disso é que em pouco mais de um ano de vida, mais de 2,5 milhões de passageiros já optaram pela maneira inteligente de voar. Obrigado por fazer parte deste sucesso. Obrigado por voar com a gente.



Eugenio AG

*R\$ 0,27 por minuto de telefone fixo

VENDAS

www.voegol.com.br • 0300 789 2121* ou consulte seu agente de viagens.

GOL
Linhas aéreas inteligentes

A LIBERAÇÃO DAS DOMÉSTICAS

Clarice Bertoni Lacerda Rodrigues
Economista

No entanto, a liberdade tarifária em si não é suficiente para resolver os problemas financeiros do setor.

A predominância do pensamento liberal, que caracterizou as décadas de 70 e 80, foi o fator propulsor da ação regulatória por parte dos governos de diversos países, no sentido de reduzir os controles estatais sobre suas economias. No Brasil, em sintonia com essa tendência mundial, os ventos liberais foram claramente incorporados à concepção do Estado brasileiro já na Carta Magna de 1988. E, no início dos anos 90, o Governo brasileiro deu início à adoção de uma política econômica pautada na diminuição gradual do intervencionismo do Estado, dando lugar a um sistema de livre comércio, tendo a concorrência como o elemento fundamental para o equilíbrio do mercado.

Para o setor de transporte aéreo, essa nova postura do Estado brasileiro deu-se num momento extremamente favorável, tendo em vista o estágio de desenvolvimento alcançado pela indústria - após mais de seis décadas de evolução - avaliado não somente pelo tamanho de seu mercado mas, também, pelo avançado nível tecnológico de sua frota, o qual indicava a viabilidade da adoção dessa nova postura para a regulação aplicável ao setor. Assim, a Autoridade Aero-náutica reagiu muito rapidamente a essas mudanças, definindo, em 1989, a seguinte meta a ser perseguida: “Estabelecer uma política de transporte aéreo baseada na livre competição, com a retirada gradual e progressiva da extensa e ampla regulamentação, que limita a sua exploração, nas aviações de todos os níveis. Assim, os dispositivos

“...os dispositivos de controle e fiscalização devem ser instrumentos que amparem e regulem os interesses e direitos dos usuários e transportadores...”

de controle e fiscalização devem ser instrumentos que amparem e regulem os interesses e direitos dos usuários e transportadores no transporte aéreo comercial. Isto representa uma responsabilidade do Poder Concedente, restrito à esfera das atividades que asseguram a regularidade das operações, além da segurança, sendo que a qualidade do serviço ofertado decorrerá da livre competição existente no mercado apenas supervisionado”.

A meta estabelecida em 1989 foi o ponto de partida para a adoção do que ficou conhecido como a Política de Flexibilização do Transporte Aéreo Brasileiro, a qual, de forma gradual, implementou profundas mudanças

no segmento do Transporte Aéreo brasileiro. Cabe no entanto destacar que, diferentemente do que ocorreu em outros países, o Governo brasileiro optou não pela desregulamentação total do setor, mas por um processo de flexibilização gradual dos mecanismos normativos. A experiência de mais de 10 anos de vigência dessa política demonstrou que a opção gradualista adotada pelo Brasil foi

acertada, pois permitiu uma profunda mudança na ação regulatória sobre o setor, minimizando os efeitos de eventuais riscos associados a mudanças deste tipo, em especial aqueles relacionados ao desabastecimento em rotas menos rentáveis e à elevação de tarifas em mercados com menor grau de concorrência.

No campo tarifário doméstico, a Política de Flexibilização teve sua implantação iniciada, ainda que



S TARIFAS AÉREAS BRASILEIRAS

de forma tímida, em outubro de 1989, quando foi instituído o sistema de bandas tarifárias, nessa primeira fase do processo de flexibilização tarifária pretendido, apenas sobre as tarifas aéreas promocionais. Nesse sistema, ficou definida uma faixa de variação de preços para as passagens aéreas domésticas, em torno da tarifa básica fixada pelo DAC, dentro da qual as empresas aéreas poderiam determinar o valor das diversas modalidades de tarifas promocionais a serem oferecidas ao público usuário.

Em 1991, antes de dar continuidade à implantação da nova política, a Autoridade Aeronáutica decidiu levar a questão à discussão da sociedade através da realização de uma Conferência Nacional de Aviação Comercial : a V CONAC, ocorrida em novembro daquele ano. Os resultados concretos de tal Conferência, contidos no documento denominado Política para os Serviços de Transporte Aéreo no Brasil, bem como toda a legislação expedida posteriormente, passaram a representar a formalização da denominada Política de Flexibilização do Transporte Aéreo Brasileiro.

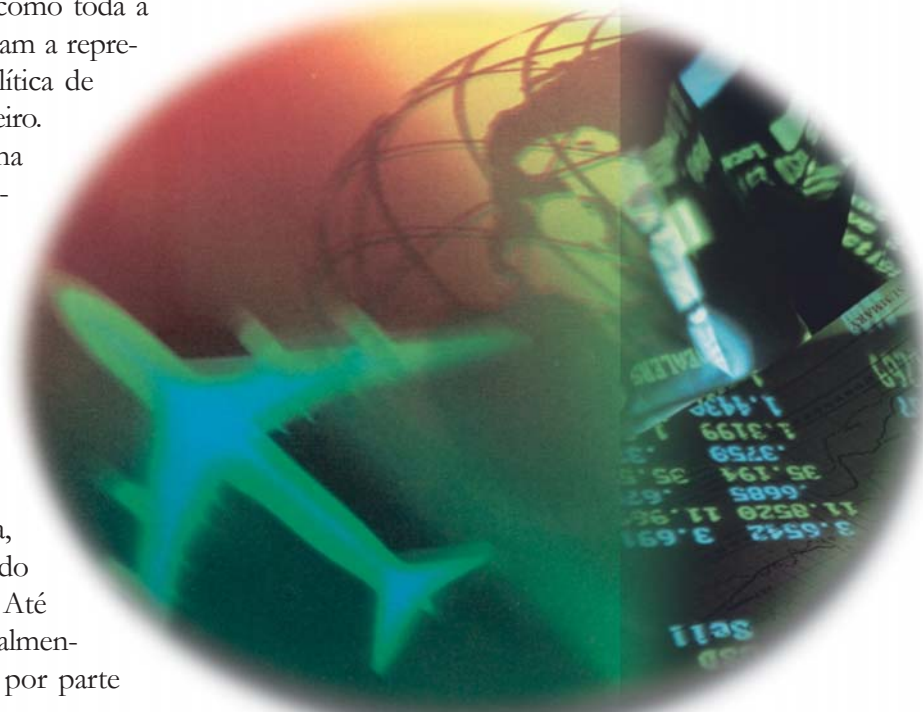
Enfocando especificamente o sistema de tarifas aéreas domésticas, a adoção da Política de Flexibilização, iniciada, como já mencionado, em outubro de 1989, fundamentou-se no princípio liberal de que são as livres forças do mercado os instrumentos adequados na busca da eficiência e do equilíbrio, estimulando as empresas a oferecer serviços diferenciados, racionalizando o emprego de seus equipamentos, atendendo a novos segmentos da demanda, e beneficiando o usuário pela ampliação do leque de opções de serviços disponíveis. Até então, o sistema tarifário doméstico era totalmente controlado, caracterizado pela fixação, por parte

das autoridades governamentais, de toda e qualquer tarifa aérea aplicável aos serviços domésticos. Entretanto, na transição desse sistema para o de liberdade tarifária,

era importante que a atuação das empresas sob a flexibilização do sistema tarifário não se traduzisse em práticas abusivas ou anticoncorrenciais, as quais, em ambos os casos, atuariam em detrimento do bem-estar do consumidor, gerando, desse modo, um efeito

contrário ao pretendido pelo Governo. Por isso, a primeira providência tomada foi a implantação da Política de Flexibilização em etapas claramente identificáveis, como, aliás, ditava a diretriz geral da política setorial, o que permitiu que fosse feita uma avaliação dos resultados alcançados em cada etapa, sob o enfoque do bem-estar do consumidor, e a definição dos ajustes necessários, antes de se passar para a etapa seguinte.

“... são as livres forças do mercado os instrumentos adequados na busca da eficiência e do equilíbrio ...”



A segunda providência, e de extrema relevância, no sentido de mitigar distorções indesejáveis no mercado, decorrentes da flexibilização do sistema tarifário, foi sincronizar o processo de liberação de preços com o de oferta. Desse modo, consistentemente com o que reza a teoria econômica, o processo de flexibilização das tarifas aéreas ocorreu *pari passu* com a liberalização dos critérios de concessão de linhas e a eliminação das barreiras à entrada de novas empresas no mercado, objetivando, essencialmente, privilegiar o aumento da competição nos serviços aéreos domésticos.

De forma sintética, as etapas de implantação da

“...os acompanhamentos realizados pelo DAC não indicam qualquer tendência de elevação de preços...”

Política de Flexibilização das Tarifas Aéreas Domésticas foram as seguintes:

1ª etapa - Outubro de 1989, quando, pela primeira vez, foi introduzido o sistema de bandas tarifárias, mas, nesse momento, aplicáveis unicamente sobre as tarifas promocionais, mantendo-se, ainda, a fixação, pelo DAC, das tarifas básicas.

Nessa etapa, observou-se, efetivamente, que a estrutura de tarifas promocionais do segmento doméstico de transporte aéreo regular foi substancialmente alterada. Até então, as tarifas promocionais, quando autorizadas, tinham caráter institucional, por serem de aplicação idêntica por todas as empresas, além de não guardarem qualquer relação com o movimento sazonal da demanda.

2ª etapa - Fevereiro de 1992, com a implantação do que ficou conhecido como a Liberação Monitorada das Tarifas Aéreas Domésticas, o que nada mais foi do que estender o sistema de bandas tarifárias a todas as modalidades de tarifas aplicadas à rede doméstica, mas sob a regra de registro prévio.

3ª etapa - Dezembro de 1997, quando foram introduzidas importantes modificações no sistema tarifário, já com a idéia de prepará-lo para a total

liberação, dentre as quais destacam-se:

- * a eliminação da parte superior da banda tarifária e a ampliação do limite inferior de 50% para 65%;

- * a extinção da exigência de registro prévio de tarifas com valores dentro dos limites da banda tarifária;

- * permissão para o estabelecimento de tarifas abaixo do limite inferior da banda tarifária, mantendo-se, no entanto, para estes casos, a exigência de registro prévio junto ao DAC.

4ª etapa - Dezembro de 1998, com a extinção da banda tarifária, o que praticamente liberou as tarifas aéreas domésticas. Nessa etapa, foi ainda necessário manter o controle governamental (submissão prévia para aprovação e registro) para os registros correspondentes ao reajuste generalizado da estrutura de tarifas, unicamente em razão das disposições da Lei do Real (Lei n.º 9.069/95), que estabelece que a revisão dos preços e tarifas públicas, categoria em que se enquadram as tarifas aéreas, deve ser anual e com a prévia anuência do Ministério da Fazenda.

5ª etapa - Abril/Agosto de 2001, com a liberação total das tarifas aéreas. Num primeiro momento, o sistema foi implementado num conjunto de ligações e, logo em seguida, estendido a toda a rede de linhas domésticas.

Essa etapa foi implementada já sob a égide da nova configuração institucional de controle governamental do setor, na qual as diretrizes da Política são estabelecidas pelo Conselho de Aviação Civil - CONAC, presidido pelo Ministro da Defesa. Desse modo, a implementação da liberação tarifária pelo DAC foi feita em cumprimento a uma Resolução daquele Conselho.

Após quase um ano de liber-



dade tarifária total, os acompanhamentos realizados pelo DAC não indicam qualquer tendência de elevação de preços decorrentes dessa medida. Ao contrário, em várias ligações os dados revelam queda na tarifa média aplicada.

A implantação da Política de Flexibilização foi sem dúvida um marco importante no desenvolvimento do setor, tendo se refletido de modo significativo em todos os segmentos da indústria do Transporte Aéreo no Brasil, destacando-se como principais resultados dessa política:

- * o aumento do número de empresas regulares explorando, principalmente, o segmento doméstico regional, bem como uma de grande porte utilizando os modernos conceitos de empresa low cost;

- * a significativa expansão da malha aérea coberta pelas principais empresas regionais;

- * o incremento substancial das atividades nos aeroportos classificados como centrais (Congonhas, Santos-Dumont e Pampulha), oferecendo um leque de serviços aéreos mais diversificado para uma parcela substancial dos usuários de transporte aéreo, representada pelos viajantes a negócios;

- * o aumento significativo do leque de opções de tarifas promocionais;

- * o surgimento de novas empresas para atender ao mercado de Transporte Aéreo não regular de passageiros (vôos charter) e de carga, com a utilização de aeronaves de grande porte, fato de grande relevância no equilíbrio competitivo do mercado doméstico e no alargamento da parcela da população que se utiliza do modal aéreo.

Os resultados alcançados até o final do ano de 1998 já foram suficientes para se afirmar, com absoluta convicção, que a adoção da Política de Flexibilização gerou as condições neces-

sárias para o aumento do nível de competitividade nos diversos segmentos de mercado do Transporte Aéreo brasileiro, trazendo nítidos benefícios para os seus usuários, estes últimos constituindo-se no principal objeto de atenção da política adotada. Em 1999, o DAC, em conjunto com técnicos do Ministério da Fazenda, iniciou os estu-

A meta era eliminar todos os controles ainda existentes sobre as tarifas aéreas.

dos com vistas a avançar na última etapa do processo de flexibilização da Aviação Civil. A meta era eliminar todos os controles ainda existentes sobre as tarifas aéreas. E, para tanto, os estudos foram direcionados no sentido de se verificar que ajustes seriam necessários na regulamentação vigente, objetivando o estabelecimento de condições estruturais para promover ao máximo a competição no setor. O resultado final desses estudos foi o estabelecimento da estratégia para a liberação total das tarifas em dois eixos principais: por um lado, a livre determinação de preços e quantidades ofertadas, observados os aspectos relacionados à segurança das operações e à capacidade da infra-estrutura aeronáutica; e, por outro, o estabelecimento de condições estruturais que promovam ao máximo a competição no setor.

Feitos os ajustes propostos naquele estudo, passou a haver, tecnicamente, consenso na área governamental de que os mecanismos regulamentares estavam razoavelmente ajustados sob o aspecto das condições concorrenciais, para que se finalizasse o processo de liberação total das tarifas. Por outro lado, o setor já se apresentava suficientemente maduro para receber essa medida, e clamava para que ela fosse tomada o mais rápido possível, de modo que as empresas dispusessem de todos os instrumentos necessários para superar, de forma privada, a crise financeira por que passam, quais sejam, a quantidade ofertada e os preços. No entanto, a liberdade tarifária em si não é suficiente para resolver os problemas financeiros do setor. Ao contrário, mais do que nunca, sob esse sistema, a competência administrativa far-se-á ainda mais importante para a superação da crise.



A ENFERMEIRA NA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Cynthia Maria da Silva
Maj. QFO Enf.

O Serviço de Enfermagem, no âmbito da Aeronáutica, tem por objetivo proporcionar os meios pessoal e material, bem como as condições necessárias aos cuidados permanentes e contínuos com o paciente, visando à prevenção da doença ou à recuperação bio-psico-social. Responsabiliza-se, ainda, pelos padrões técnicos, pelo aprimoramento profissional, pela execução e pela administração das áreas onde é exercida a atividade de enfermagem.

A FAB insere o Serviço de Enfermagem na esfera hospitalar onde é reproduzido um modelo assistencial amplamente discutido no meio acadêmico, em que a sua especificidade se caracteriza por oferecer infraestrutura para a prática médica, ou executando práticas suplementares à prática médica, ou procedimentos elementares para tal prática, ou ainda, pelo gerenciamento burocrático de seus diversos setores. Para tanto, conta com equipe de oficiais, sargentos, cabos, soldados de 1ª Classe e civis assemelhados a oficiais e sargentos.

Apesar de ser incumbência da enfermeira - como integrante da equipe de saúde - a participação nos programas de treinamento e aprimoramento do pessoal de saúde, ela é excluída da formação profissional do grupo de nível básico (cabos, soldados) e intermediário (sargentos), posto que não se observa a sua atuação nas Organizações de Ensino responsáveis por esta atividade: EEAer e SERENS, tampouco onde se vivencia a prática da especialidade em seu contexto militar, onde, lançando mão das palavras do Brigadeiro Médico Gabriel, "o branco é mais azul": equipes de Busca e Salvamento - SAR, Hospital de Campanha - HCAMP, Núcleo do Instituto de Fisiologia Aeroespacial - NuIFISAL.

Iniciativas do grupo de enfermeiras na busca de sua inserção em todas as áreas onde existe a perspectiva de sua atuação devem ser reconhecidas, divulgadas e atribuídas ao trabalho das que integram o Quadro Feminino, cuja turma inicial se depara com 20 anos

de efetivo serviço, e, mais recentemente, das que compõem o Quadro Complementar de Oficiais.

Como exemplos, podemos apontar a coordenação da fase especializada em Enfermagem do Curso de Especialização de Soldados, pautada na preocupação em instruí-los para que tenham condições de agir com segurança, presteza e responsabilidade, apesar do tempo de formação tão restrito.

Ainda na área de ensino, embora numa visão bem mais abrangente, e, de fato, inédita, a recente regulamentação, pelo Conselho Federal de Enfermagem, da modalidade de Enfermagem Aeroespacial e Aeromédica como uma especialidade. A criação da Sociedade Brasileira de Enfermagem Aeroespacial e Aeromédica antecipava o encontro da atividade da enfermeira com a consagrada Medicina Aeroespacial.

A eleição desta profissional para a coordenação de programas voltados para a promoção à saúde, exalta os conceitos que ela leva consigo desde a época dos bancos da faculdade, quando aprendeu a lidar com o indivíduo num ambiente mais global, considerando-o como agente, e com seus familiares, nos processos de recuperação de sua saúde e de manutenção de hábitos saudáveis de vida.

A afirmação sobre a primeira turma de enfermeiras do Quadro Feminino ser inicial e não pioneira, busca corrigir uma distorção. Historicamente, o pioneirismo do trabalho de enfermeira em hospital militar deve ser creditado a Florence Nigthingale, contudo, o que é injustamente pouco difundido, é o fato de termos como decanas as seis enfermeiras do Serviço de Saúde que integraram o 1º Grupo de Caça da FAB na Campanha da Itália, as quais foram treinadas nos Estados Unidos para atuarem nos hospitais dos campos de batalha: Isaura Barbosa de Lima, Ocimara Ribeiro, Regina Cerdeira Bordalo, Judith Arêas, Maria Diva Campos e Antonina Martins.

A Força Expedicionária Brasileira também contou com o trabalho de sessenta e sete enfermeiras in-

IRA SILEIRA

“Paradoxalmente, a enfermeira militar não tem quaisquer instruções sobre como se conduzir em situações de guerra.”

tegrantes do Grupamento Precursor de Saúde, que não foram contempladas com estágios em hospitais norte-americanos oferecidos às profissionais da FAB, mas participaram de treinamentos, no Rio de Janeiro, voltados para sua adaptação à vida militar, sendo, desta forma, as nossas precursoras em Curso de Formação e Adaptação ao Oficialato. Entre elas, a Maj. Enf. Ref. Elza Cansanção, que, em seu relato sobre a participação das enfermeiras na campanha da Itália, afirma “que o desconhecimento da função de enfermagem em guerra era tão grande, e tão desorganizadas as instruções, que chegaram ao cúmulo de nos dar professor de francês para irmos trabalhar nos hospitais norte-americanos”.

Este despreparo, certamente, ocorreria nos dias de hoje, pois, paradoxalmente, a enfermeira militar não tem quaisquer instruções sobre como se conduzir em situações de guerra, a despeito de algumas solicitações isoladas e não atendidas e deixadas lá atrás, nos primórdios da nossa vida nas Organizações de Saúde, de que nos preparássemos para uma atuação mais próxima do que considerávamos ser MILITAR. Isto, porém, em nada compromete o que nos foi legado por tão valorosas companheiras, ao contrário, enaltece o espírito de idealismo, perseverança e dedicação que a Enfermagem traz em seu bojo.

A participação das enfermeiras na condução dos trabalhos nas Organizações de Saúde da Aeronáutica fica mais evidente à medida que ascendem na hierarquia militar, uma vez que passam a aplicar, com maior propriedade, os conhecimentos que adquiriram no trato de assuntos pertinentes à vida da caserna. Esta ascensão é prevista para o Quadro Feminino até o posto de tenente-coronel, o que lhe faculta a participação nos grupos deliberativos, com todas as prerrogativas que lhe confere o posto de oficial superior.

Contudo, frente à extinção do Quadro Feminino de Oficiais, deparamo-nos, atualmente,

com o recompletamento da especialidade de Enfermagem através do Quadro Complementar de Oficiais da Aeronáutica (QCOA), cujo plano de carreira estabelece como último posto o de capitão, com a previsão de tempo de serviço de oito anos.

Podemos afirmar que as consequências desta substituição é o comprometimento da sedimentação da Enfermagem como autônoma e igualitária em relação aos demais componentes da equipe de saúde, principalmente nos níveis hierárquicos mais elevados, além da possibilidade de retorno ao papel de coadjuvante das atividades médicas, por não ser o posto de capitão próprio da esfera de decisões organizacionais. Alia-se a este panorama o fato de que, quando a enfermeira do QCOA estiver por atingir o posto de capitão, senão antes, procurará garantir a continuidade de sua atuação profissional em outras instituições de saúde, em detrimento do seu envolvimento com a FAB, sem que exista outro oficial mais antigo que garanta a continuidade das diretrizes próprias da especialidade, e administre os recursos disponíveis de forma a garantir que não haja interrupções de grande monta diante da reciclagem periódica de pessoal imposto pela dinâmica deste Quadro.

A criação da Sociedade Brasileira de Enfermagem Aeroespacial e Aeromédica antecipa o encontro da atividade da enfermeira com a consagrada Medicina Aeroespacial.

Em Busca de um Odeal

Ângela Maria do Carmo Ferraz
1ª Ten. QCOA Ade.

Lá, em Barra do Piraí, uma menina franzina, de cabelos compridos e olhos escuros amendoados, sonhava em ser aeromoça. Todos, principalmente sua mãe, eram contra. Também, quais seriam suas perspectivas naquela ocasião? Sua mãe, uma jovem viúva, subsistia, com seus cinco filhos, de uma pequena renda da pensão que recebia.

Esses fatos só retardariam a realização dos seus sonhos. À medida que o tempo passava, as dificuldades aumentavam. A menina ia crescendo, estudando, vislumbrando superar as dificuldades por que passava. Chegou o momento em que quase parou seus estudos, pois teve que trabalhar, a fim de custeá-los, para não desistir dos sonhos que a vida lhe distanciava. Sua única opção era ser professora primária, o que lhe permitiria trabalhar, continuar seus estudos e ajudar sua família. Não obstante as dificuldades que a vida lhe apresentava, em sua mente via-se sempre num uniforme bonito de aeromoça. À noite, quando deitava na calçada que circundava a sua casa, olhava para o céu, e, ao ver passar um avião, acabava viajando com ele. Gostava de alçar a liberdade daquele vôo que ia sumindo no infinito.

Casou-se bem cedo, não por opção, mas por-

que era muito comum na ocasião, e, com duas irmãs mais novas, o casamento da mais velha era inevitável. O divórcio veio precocemente. Felizmente teve dois filhos maravilhosos, seus amigos, que lhe davam forças para ir ao encontro do seu destino. Durante o dia, os filhos estudavam na mesma escola em que a mãe lecionava, e,

com certa frequência, por falta de alguém que tomasse conta das crianças, era no corredor da faculdade que eles se entretinham com um jogo de quebra-cabeça, enquanto a mãe estudava. O sonho latente de voar passava para os filhos. O mais velho tentava ingressar na Aviação Naval, mas foi reprovado no exame oftalmológico. Certo dia, o filho mais novo manifestou a vontade de ir para a EPCAR, querendo ser piloto de caça.

De posse das informações

necessárias, descobriu que a mãe também poderia fazer o concurso para o Quadro Temporário. A princípio, sua mãe resistira, achando que o tempo já passara para ela, mas com a persistência dos filhos e irmãos, ambos fizeram o concurso. No céu, abriu-se uma grande clareira. Os fatos foram acontecendo de forma lenta e gradual, mas, surpreendentemente, tudo se harmonizou de forma maravilhosa. Chegou o dia tão impor-





tante para todos: dia 15 de março, que, além de seu aniversário, era também o dia da apresentação do filho à EPCAR.

Não demorou muito para seu grande sonho vir a ser realizado. Emocionou-se ao ser aprovada no concurso para oficial do Comando da Aeronáutica. Embora não fosse aeromoça, o uniforme que sempre sonhara era o mesmo, além de estar mais próxima do céu, por estar ligada à Aviação. Ao ver seu nome aprovado na listagem, seus olhos encheram-se de lágrimas, pois realizara seu sonho com garra e determinação. O receio de não conseguir passar por todo o processo de seleção que o concurso exigia deixava-a ansiosa, mas isso não a abalava e mantinha-se firme em seu propósito: o da vitória.

Finalmente aquela garotinha foi a Barbacena e venceu todos os obstáculos que se lhe apresentaram.

O lindo céu de Barbacena, fonte necessária para renovar-lhe as forças diante da dureza dos exercícios físicos a que era submetida, fê-la recordar do céu de Barra do Piraí.

Mãe dedicada, não podia esquecer dos filhos. Na verdade, um deles estava bem próximo, na mesma escola, ou seja, na EPCAR. Toda recompensa veio com a formatura, quando recebeu do Comandante da Escola, Major-Brigadeiro-do-Ar Paulo Jorge Botelho Sarmiento, hoje do DEPENDS, e de todos os alunos, uma homenagem muito especial. O mundo então se iluminou; nada mais seria como antes.

Sua realização chegou num momento de maturidade e experiência, as quais põe à disposição do Comando da Aeronáutica.

Hoje, então, militar consciente e realizada, passa a todos a alegria que é viver na Força Aérea Brasileira.



Nádia Regina Oliveira Queiroz de Souza
Maj. QFO Ass.

ASSISTÊN

O Sistema de Assistência Social (SAS) é relativamente jovem, mas tem dado passos largos em busca do seu amadurecimento. Desde a sua implantação pela Diretoria de Intendência na década de 80, uma categoria de profissionais vem se destacando, seja na função de assessoria, planejamento, e/ou execução das ações no campo assistencial. São, esses profissionais, os assistentes sociais, que deram (e vêm dando) um impulso significativo na busca de novas alternativas técnicas para melhorar a qualidade do atendimento na sua esfera de atuação. A contínua reflexão quanto à prática cotidiana é marca registrada dessa categoria. O que destaco, a seguir, é uma pequena amostra das dúvidas que rondam nosso universo de intervenção.

Analisando a história recente do SAS, podemos ressaltar dois pontos capitais que merecem estudo: o primeiro deles diz respeito à estreita ligação que se estabeleceu entre a assistência social e o aspecto econômico, ou melhor dizendo, a estreita ligação (eu diria redução) da assistência social à concessão de benefícios concretos, que são instrumentos válidos e necessários, sem dúvida, frente a situações emergenciais, mas que não podem engessar a atuação do Serviço Social junto aos setores mais carentes do nosso pessoal. A prática tem demonstrado que a pura e simples concessão de benefícios financeiros não é suficiente; não soluciona o crescente pro-

*A partir da
Constituição de 1988,
a assistência social
passou a ser um
direito do cidadão.*

cesso de endividamento e empobrecimento de nosso efetivo. É bem verdade que se apegam mais a esta prática, aqueles profissionais que não detêm conhecimento acerca da tecnologia a ser aplicada na esfera do social (os agentes

sociais). Este é o segundo ponto capital, que será comentado mais adiante. Voltando à questão do estreitamento das ações da assistência social, verifica-se que ainda estamos presos a uma prática ultrapassada, voltada para uma visão assistencialista, em que o atendimento é uma concessão. A partir da Constituição de 1988, a assistência social passou a ser um direito do cidadão, sendo enquadrada em nossa Carta Magna, como política de seguridade social. Isto significa que a assistência social, relacionada às práticas individuais de ajuda e ao paternalismo, fundada na discriminação positiva, selecionando quem está sob determinados processos ou situações pessoais de vulnerabilidade e desqualificação, para ser elegível ao atendimento, está em franco processo de transmutação. As políticas sociais de terceira geração (políticas que associam democracia, território e intersetorialidade) dão um outro sentido à assistência social. Essa nova visão “(...) exige um trabalho com o conjunto das necessidades de uma família, a adoção de medidas para a reestruturação do núcleo familiar, afirmando condições de segurança social e autonomia, e, ainda, o favorecimento de pro-



ela social

cessos participativos que tragam novo formato de gestão social e construção do reconhecimento da cidadania. O foco da atenção deve fixar-se mais na relação que está em causa do que no benefício. Não basta a atenção individual do beneficiário, é preciso um trabalho coletivo, que desenvolva, progressivamente, capacidades e relações” (como nos fala Aldaíza Spozati). Assim sendo, atividades de convívio e comunitárias precisam estar associadas à dinâmica dos programas a serem implementados. Cabe destacar, ainda, o fortalecimento da auto-estima como um componente importante que também deve estar presente nas ações que venham a ser empreendidas. É claro que estamos diante de um trabalho de muito, que exigirá, sempre, fortes estratégias de envolvimento de múltiplos setores, daí sendo fundamental os vínculos de parceria com os órgãos responsáveis pelas Políticas de Saúde, Previdenciária, Educacional, etc. Vê-se que a atuação na esfera da assistência social irá envolver profissionais de várias áreas, mas cada um dentro dos limites de sua formação profissional. É aí que voltamos à questão, mencionada acima: a da utilização dos aqui denominados agentes sociais (pessoas sem formação em Serviço Social), que são chamados a gerir ações que, como pudemos observar, apresentam um alto grau de complexidade e envolvem uma tecnologia específica. Penso que esta prática limita o trabalho a ser

A evolução é fruto, fundamentalmente, da reflexão e da troca de idéias e experiências.

desenvolvido. Por maior boa vontade que possam ter, essas pessoas não possuem conhecimento técnico para lidar com determinadas situações; para buscar alternativas de intervenção que não se prendam exclusivamente aos benefícios materiais. Creio que a grandiosidade do trabalho que

a assistência social comporta justifica, por si só, o desenvolvimento de uma Política de Recrutamento e Atualização dos profissionais de Serviço Social.

Tudo que aqui foi explicado, de certa forma, já vem sendo alvo de medidas cor-

retivas. Podemos considerar como primeiro passo, no sentido de uma mudança de rumo, a recente reformulação do SAS, por meio da Portaria n.º 874/GC6, de 19 de novembro de 2001. Os temas aqui abordados foram citados, mesmo que de forma embrionária, no corpo do referido documento. Vale ressaltar, entretanto, que entre o reconhecimento, no nível estratégico, da necessidade de mudanças, e a operacionalização das mesmas vai uma grande distância. Trata-se de um processo longo, que pressupõe o aprofundamento do debate das questões aqui levantadas, e de outras que a práxis vá apontar. A evolução é fruto, fundamentalmente, da reflexão e da troca de idéias e experiências. O convite fica de pé. Quanto mais aprofundarmos o debate, mais eficazes serão as ações, no sentido de proporcionar segurança social ao efetivo da Aeronáutica. ✈

Conservar para não ter que restaurar.

Sahara Burity F. Cyrino
Cap. QFO Mus.

Um Tesouro Perdido?

Quando o assunto é desafio, vale relembrar um caso sem precedentes na área de restauração, envolvendo o Museu Aeroespacial.

Do grego apokathístemi, restaurar quer dizer devolver, fazer voltar. Toda obra quando concebida possui características que se perdem com o passar dos anos. Algumas vezes, pelo mau uso, acelera-se esse desgaste, e chega-se a atingir um estado de destruição lastimável.

Com o patrimônio cultural nem sempre é diferente: a maior parte dos artefatos arqueológicos são encontrados aos cacos.

O trabalho de restauração não visa interferir na originalidade do objeto. Tenta aproximar-se das características morfológicas e estruturais do ideal concebido pelo autor, ou seja, devolver o que foi perdido. Hoje, uma das grandes metas do MUSAL é: conservar para não ter que restaurar.

No ano de 1978, o Comandante Dufriche, hoje Conselheiro do INCAER, localizou próximo ao Aeroporto de Carlos Prates, em Minas Gerais, uma carcaça de avião castigada pela ação consumidora do tempo, parte em cinzas, porque havia sofrido um incêndio, em estado de total abandono. Reconheceu que se tratava de um Weihe alemão, aliás um dos 15 montados no Brasil, na Fábrica do Galeão por volta de 1941.

Apesar de ser praticamente inacreditável que aqueles fragmentos pudessem ser recuperados, Dufriche, decidiu levar a questão à frente, correndo o risco de que ninguém fosse sensibilizado pelo problema. Ele, porém, estava convicto de que ali havia um tesouro. Seria um tesouro perdido?

Contudo, reportou-se ao MUSAL e logo foi gratificado pelo interesse das equipes, que reconheceram o valor histórico inestimável da descoberta e aceitaram o desafio. Então, naquele mesmo ano, coordenou-se um projeto que incluía pesquisa minuciosa, com o fim de devolver o patrimônio à Nação.

As dificuldades foram várias: por sua data e origem de fabricação, não se conseguiam as ordens técnicas, os manuais, nem as peças genuínas. Para restaurá-lo, somente um trabalho de arte: sua fuselagem deveria ser toda revestida em têxtil, sua estrutura interior toda trabalhada em madeira, como uma espécie de colméia, com as peças cuidadosamente encaixadas. Então, um antigo funcionário do Museu, o mestre Arthur, artífice da madeira, lançou-se, juntamente com a equipe, nessa empreitada. Dedicou-se por quase uma década a este propósito e, na última e importantíssima etapa, veio a falecer. Podemos dizer que sua biografia seria incompleta sem esse testemunho. Ficou o exemplo de gente que faz.

É relevante dizer que, somente após longos 17 anos, o Museu Aeroespacial pôde apresentar ao público o Focke-Wulf FW-58 Weihe, com toda fidelidade e beleza, coroa de todos os trabalhos de restauro já realizados no MUSAL.

Atualmente desperta a admiração e o interesse de diversos países, como a própria Alemanha. Constitui no nosso acervo uma grande jóia da Aviação; é o único exemplar exibido em museu no mundo, e grande motivo de orgulho para a Nação.

Apesar do desgaste, das cinzas e do abandono, o Focke-Wulf FW-58 Weihe não foi um tesouro perdido. Venha conferir!