Revista
aeronáutica
2004 E-mail: revista@caer.org.br Número 246

23 de Outubro
Dia do Aviador

Expediente

Revista aeronáutica
set./out. 2004 246
revista@caer.org.br

Órgão Oficial do Clube de Aeronáutica

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

1º Vice-Presidente:
Maj.-Brig.-do-Ar R1 Márcio Callafange

2º Vice-Presidente:
Cel. Av. Ref. Antero Sergio Silva Correa

DEPARTAMENTOS

Administrativo:
Cel. Int. R1 Haroldo Prado de Azevedo

Social:
Ten.-Cel. Int. R1 José Pinto Cabral

Cultural:
Cel. Av. R1 Araken Hipólito da Costa

Finanças:
Ten.-Cel. Int. R1 Jorge Luiz da Rocha Cardoso

Beneficente:
Cel. Int. R1 Haroldo Prado de Azevedo

Secretaria Geral:
Cap. Adm. R1 Ivan Alves Moreira

Assessoria Jurídica:
Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Aerodesportiva:
Brig. Eng. R1 Edison Martins

Divisão de Ultraleves Motorizados:
Ten. -Cel. Int. R1 José Augusto Santana de Oliveira

Sede Social:
Cel. Av. R1 Ronald Hilio de Lemos Pinheiro

Sede Lacustre:
1º Ten. R1 Sebastião José Ferreira

CHICAER:
Cel. Av. R1 Pedro Baptista

Endereço:
Praça Marechal Âncora, 15 - Rio de Janeiro - RJ
CEP 20021-200
Tel.: (21) 2210-3212 Fax: (21) 2220-8444

Expediente do CAER:
Dias: 2ª, 3ª, 5ª e 6ª feira
Horário: 9h30 às 12h30 e de13h às16h
Sede Aerodesportiva: (21) 3325-2681
Sede Lacustre: (24) 2662-1049

Revista do Clube de Aeronáutica
Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor
Araken Hipólito da Costa

Gerente de Produção Editorial
Rosana Guter Nogueira

Jornalista Responsável
J. Marcos Montebello

Produção Gráfica
Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão
Dirce Brízida

Conselho Editorial
Presidente
1º Vice-Presidente
2º Vice-Presidente
Chefe do Departº Cultural
Diretor Revista aeronáutica e Jornal arauto

As opiniões emitidas em entrevistas e em matérias assinadas estarão sujeitas a cortes, no todo ou em parte, a critério do Conselho Editorial, não representando com isto ponto de vista do Clube de Aeronáutica e, sim, dos seus autores. As matérias não serão devolvidas, mesmo que não publicadas.

Editorial

A primeira *Revista aeronáutica* é datada de nov./dez. de 1958, representando esta edição, portanto, 46 anos de sua existência.

Durante este período, a marca mais significativa é a preponderância dos avanços tecnológicos na Aviação, decorrentes da força do pensamento científico em nossa sociedade. Assim, as gerações que vivenciaram este século, constatam e sentem a importância de adequação da rapidez das novas invenções ao ambiente aeronáutico. Dentro deste contexto, é imprescindível o controle destas atividades aeronáuticas para a ordenação, integração e aproveitamento dos meios de pessoal e material, a fim de propiciar um caminho seguro para o bem comum nacional.

Para se ter idéia da amplitude destas atividades listaremos as mais conhecidas: política aeroespacial, estratégia e doutrina aeroespacial, prevenção de acidentes aeronáuticos, economia e finanças da aeronáutica, direito aeronáutico e aeroespacial, comunicação social da aeronáutica, navegação aérea internacional, história e cultura aeronáutica, medicina aeroespacial, ciências de atividade física, psicologia aeronáutica, ensino aeronáutico, patrulha do mar territorial, busca e salvamento, apoio a outros ministérios, política e regulamentação do transporte aéreo e aviação aerodesportiva, construção, manutenção e administração dos aeroportos, telecomunicações da aeronáutica, controle da navegação aérea, vigilância da Amazônia, criação de tecnologias próprias, agência aeroespacial brasileira, projeto, desenvolvimento e fabricação de produtos aeroespaciais etc.

Em face do exposto, concluímos o grande valor que a *Revista aeronáutica* tem em trazer a reflexão e o aprofundamento, por meio de seus artigos, dos temas que expressem este universo de conhecimento.

Por isso, dedicamos esforços em divulgar artigos relevantes para a família do Clube de Aeronáutica e, ao mesmo tempo, em comunhão com a nossa origem, a Força Aérea Brasileira.

Araken Hipólito da Costa
Cel. Av. R1

ÍNDICE

5 Entrevista
Escola Superior de Guerra
Maj.-Brig.-do-Ar Antonio Luiz Rodrigues Dias

Memória 11
Padre Sebastião, Capitão, Capelão
José Nazareno de Vasconcelos - Ten.Cel.Farm.Aer.R/R

12 Notícia do Clube
Assembléia Geral do Clube de Aeronáutica

Atualidades 14
O Aerodesporto e o Clube de Aeronáutica
Maj.-Brig.-do-Ar Ref. Lauro Ney Menezes

17 Musal
Acervo - Demoiselle

Fatos e Gente 18
Charles Astor, o Acrobata do Ar, 72 anos depois...
Aloísio Quadros - Pesquisador

20 Administração
Administração Sistêmica e Gestão de RH na Dirmab
Tacarijú Thomé de Paula Filho - Cel. Av. R1

Cernai 23
Uma História Marcante na Indústria do Transporte Aéreo Internacional Brasileiro
João Luiz Moreira da Fonseca - Cel. Av. R1

24 Política Aeroespacial
A Força Aérea e a Defesa Aeroespacial da Nação Brasileira
Manuel Cambeses Júnior - Cel. Av. R1

Visão dos fatos 26
O Fim da Iugoslávia, "Terra dos Eslavos do Sul"
Carlos Ilich Santos Azambuja - Historiador

28 Decea
DECEA e UFRRJ: Uma Tentativa de Gerência da Vida Financeira
Daisy Meireles - Jornalista

Estratégia 30
Macaco com Navalhas
Flavio C. Kauffmann - Ten.-Cel. Av. R1

32 Medicina Aeroespacial
Controladores de Tráfego Aéreo e Fonoaudiólogos: Parceria Eficaz
Angela Albuquerque Garcia- Professora Adjunta da UFRJ
Karina Ferraiuolo Ladwig - 1º Ten. Fon.

História 36
Migração Nordestina
Marluce Dias Araújo - Historiadora

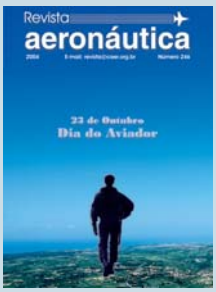
40 Arte
Criação Artística
Araken Hipólito da Costa - Cel. Av. R1

Literatura 42
Livros que Amei
Livros do INCAER

44 Teologia
Fundamentalismo
Estevão Bettencourt - Teólogo

Humor 46
A Visita do Cônsul do Japão
Fernando Hippolyto da Costa - Cel. Av. R1

48 Charge
Ivo Batalha - Cel. Av. R1



Revista aeronáutica
set/out 2004 246
revista@caer.org.br

Palavras do Presidente

Santos-Dumont X Irmãos Wright
A SECULAR POLÊMICA

"Parecer e divulgar", às vezes, é mais importante do que "ser e realizar".

Neste dia 23 de outubro de 1906, às 16 horas e 45 minutos, o brasileiro ALBERTO SANTOS-DUMONT, em Bagatelle, Paris, diante da Comissão de Aviação, realizou, com sucesso, o primeiro vôo mecânico com uma máquina mais-pesada-que-o-ar, seu "14 Bis" que, correndo sobre rodas e com seus próprios meios, conseguiu elevar-se do solo, percorrendo uma distância de 60 metros, a uma altitude média de 2,5 m.

Este fato foi registrado com reportagens, fotos e, até, com filmagem, pela imprensa francesa e internacional, credenciada em Paris, cidade que, à época, era reconhecida como a capital da cultura mundial.

No dia 16 ou 17 (dúvidas) de dezembro de 1903, os irmãos Wright, em horário desconhecido, na localidade de Kitty Hawk, na Carolina do Norte, EUA, realizaram um vôo com uma máquina mais-pesada-que-o-ar, o FLYER I, deslizando sobre trilhos contra um vento de frente de cerca de 35 nós (65 kmh), percorrendo uma distância de 40 metros a uma altitude média de um metro.

Desconhecem-se testemunhos formais de entidades credenciadas, nacionais ou internacionais, que tenham homologado, oficialmente, tal acontecimento.

Estes dois registros caracterizam uma controvérsia internacional que subsiste há cerca de cem anos. Para ilustração, são apresentados alguns dados complementares sobre as personagens desta contenda:

De 1901 a 1903, o mundo não falava de outra coisa senão dos bem sucedidos vôos de Santos-Dumont em seus dirigíveis. Em 1906, seu nome alcançou as alturas, desta vez, como o primeiro homem a voar com o mais-pesado-que-o-ar, sendo difícil citar todos os jornais que escreveram a respeito de sua realização.

Em 12 de novembro de 1906, menos de um mês após o primeiro vôo, também em Bagatelle, sob o controle do Aeroclube de Paris, Santos-Dumont estabeleceu o primeiro recorde mundial de aviação, voando na distância de 220 metros, durante 21,2 segundos, a 6 m de altitude. Este feito está perpetuado em um monumento erigido na mesma localidade onde se deu esse vôo.

Em 1913, um segundo monumento, desenhado pelo escultor Colin, foi construído pelo Aeroclube de Paris em honra de Santos-Dumont, em Saint-Cloud, cuja inscrição exalta suas experiências aeronáuticas, qualificando-o como o pioneiro da Aviação no mundo.

Os irmãos Wright moravam em Dayton, Ohio e fizeram sua experiência do primeiro vôo, em Kitty Hawk, Carolina do Norte, a cerca de 500 milhas (800 km) do seu domicílio. Nessa oportunidade, teriam feito quatro vôos, contra um vento de frente de 35 nós (65 kmh), com sua máquina, o FLYER I. Em 1904, transferiram sua residência para Huffman Prairie, a 12 km de Dayton, onde construíram o FLYER II. Em maio desse ano, convidaram a imprensa nacional e estrangeira para uma demonstração pública de seu vôo, não conseguindo decolar, por insuficiência de velocidade de vento de frente.

No mesmo ano de 1904, a Inglaterra concedeu aos irmãos Wright uma patente (nº 6732) pela invenção de um planador (glider).

No princípio de 1907, os Wright não puderam disputar o "Troféu Científico Americano" porque sua máquina não conseguia decolar por seus próprios meios. Wilbur Wright, finalmente, realizou seu primeiro vôo público, em Le Mans (França), no dia 8 de agosto de 1908, com o FLYER III, equipado com um motor de 30 HP. Não existe filmagem de vôos dos Wright, antes de 1908, os quais nunca patentearam seu "avião".

Em dezembro de 2003, 100 anos após o "primeiro vôo", a "National Geographic Magazine" publicou que, no dia 17 desse mesmo mês e ano, pilotos de prova, especialmente escolhidos, não conseguiram fazer voar uma réplica do FLYER I, construída com um projeto financiado por empresas norte-americanas.

É, no mínimo, estranho que os Wright tenham realizado vôos mecânicos, de 1903 a 1906, e que a perspicaz e eficiente imprensa dos EUA não se tenha interessado por assistir tais vôos e, talvez, fazer uma das maiores reportagens da época.

O próprio Santos-Dumont, em um de seus escritos, teria comentado: "O que diriam EDISON, GRAHAM BELL ou MARCONI, após terem apresentado ao mundo sua lâmpada elétrica, seu telefone e seu telégrafo sem fio, se outra pessoa aparecesse com réplicas de tais equipamentos, alegando que já os havia inventado anteriormente?"

Neste 23 de outubro de 2004, em que celebramos mais um aniversário deste espetacular feito de nosso patrício, não somente com a visão única de que tenha sido ele o primeiro ou o segundo a realizar tal proeza mas, principalmente, pelo benefício que tal fato trouxe para o progresso de todo a humanidade e que, praticamente, deu início à conquista do infinito espaço exterior, por essa "bisbilhoteira" e inquieta criatura – o HOMEM.

A inegável supremacia, até hegemonia, de que goza a capacidade da mídia dos Estados Unidos da América do Norte, imprime na opinião pública mundial as figuras de Orville e Wilbur Wright como os pioneiros do vôo do mais-pesado-que-o-ar.

Quanto à solução desta secular polêmica, cabe a cada um sua própria conclusão... ■

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

HOMENAGEM AOS IRMÃOS WRIGHT

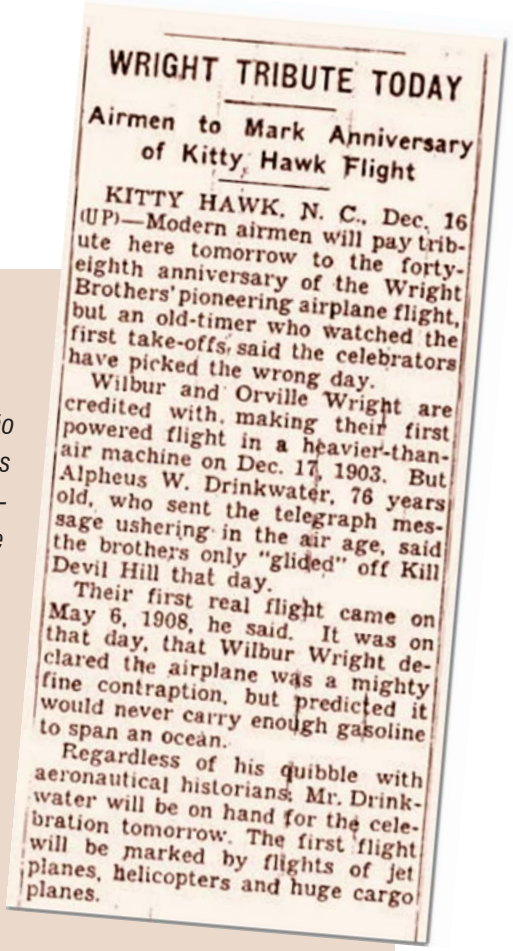
Militares da aeronáutica destacaram o Aniversário do vôo de Kitty Hawk

Kitty Hawk, N.C. 16 dez. 51 (UP) – Atuais militares da aeronáutica prestarão homenagem, amanhã, ao 48º aniversário do vôo pioneiro do avião dos Irmãos Wright. Porém, um cidadão dos "velhos tempos" que assistiu a essas primeiras decolagens afirmou que os celebrantes escolheram a data errada.Wilbur e Orville Wright são reconhecidos como tendo realizado o primeiro vôo do mais-pesado-que-o-ar, em 17 dez. 1903. Contudo, Alpheus W. Drinkwater, 76, que enviou a mensagem telegráfica comemorando o feito, declarou que os Irmãos Wright somente "planaram", a partir da colina de Kill Devil, naquele dia. Seu verdadeiro primeiro vôo ocorreu, somente, em 6 mai. 1908, afirmou. Foi nesse dia que Wilbur declarou que o avião era uma boa concepção, mas previu que ele jamais poderia levar bastante combustível para atravessar os oceanos.

A despeito dessa discordância com os historiadores aeronáuticos, Mr. Drinkwater estará presente para a celebração de amanhã.

O primeiro vôo será comemorado com desfiles aéreos de jatos, helicópteros e grandes aeronaves de carga.

("The New York Times" – Edição do dia 17 dez. 1951)



WRIGHT TRIBUTE TODAY

Airmen to Mark Anniversary of Kitty Hawk Flight

KITTY HAWK, N. C., Dec. 16 (UP)—Modern airmen will pay tribute here tomorrow to the forty-eighth anniversary of the Wright Brothers' pioneering airplane flight, but an old-timer who watched the first take-offs said the celebrators have picked the wrong day.

Wilbur and Orville Wright are credited with making their first powered flight in a heavier-than-air machine on Dec. 17, 1903. But Alpheus W. Drinkwater, 76 years old, who sent the telegraph message ushering in the air age, said the brothers only "glided" off Kill Devil Hill that day.

Their first real flight came on May 6, 1908, he said. It was on that day, that Wilbur Wright declared the airplane was a mighty fine contraption, but predicted it would never carry enough gasoline to span an ocean.

Regardless of his quibble with aeronautical historians, Mr. Drinkwater will be on hand for the celebration tomorrow. The first flight will be marked by flights of jet planes, helicopters and huge cargo planes.

Escola Superior de Guerra

Fachada da Escola Superior de Guerra

Maj.-Brig.-do-Ar Antonio Luiz Rodrigues Dias

RA – Brigadeiro Dias, gostaríamos que V. Exa. expusesse uma sinopse sobre a criação da Escola Superior de Guerra (ESG), ressaltando os objetivos dos cursos.

MBD – Para compreendermos a Escola Superior de Guerra e entendermos a razão de o Estado brasileiro ter optado por criá-la e mantê-la nestes últimos 55 anos, é fundamental que retrocedamos, mentalmente, no tempo, pelo menos até o término da Segunda Guerra Mundial.

Naqueles anos, os oficiais componentes das Forças Expedicionárias Brasileiras ao Teatro Europeu, que lutaram a favor da democracia, convivendo com os novos conceitos sobre a guerra total e a grande estratégia, difundidas pela oficialidade das potências aliadas, ao regressarem ao Brasil, onde as deficiências estruturais despontavam e a prática política destoava dos ideais pelos quais muitos brasileiros foram sacrificados, procuravam maneiras de mudar a situação e de modernizar as Forças Armadas e o país.

Em 1948, após a visita do Chefe do Estado-Maior Geral – EMG (posteriormente, EMFA), General Salvador César Obino, ao *National War College (NWC)*, ressurgiu a idéia de uma Escola de alto nível, nos moldes daquela instituição norte-americana, a ser organizada com o auxílio de uma missão militar dos EUA. Nesse mesmo ano, no dia 22 de outubro, foi expedido o Decreto nº 25.705, determinando ao EMG a organização da ESG e a elaboração do seu Regulamento no prazo de 120 dias. Em dezembro, o General Cordeiro de Farias assumiu o trabalho à frente de uma comissão de cinco oficiais das três Forças, entre os quais se encontrava o Cel. Av. Ismar Penha Brasil, auxiliados por três oficiais americanos.

Em 20 de agosto de 1949, a Lei nº 785 criou a Escola Superior de Guerra como *instituto de altos estudos subordinado diretamente ao Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, destinado a desenvolver e consolidar os conhecimentos necessários para o exercício das funções de direção e para o planejamento da segurança nacional*. A mesma Lei previa o seu funcionamento como centro permanente de estudos e pesquisas, destinado a receber, como estagiários, oficiais das Forças Armadas de comprovada experiência e aptidão, além de civis de notável competência e atuação relevante na orientação e execução da política nacional.

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

a partir de 1954 consolidou o Método de Planejamento da Ação Política, com base nos estudos sobre o Poder Nacional. O Curso de Estado-Maior e Comando das Forças Armadas (CEMCFA), que estava destinado a preparar militares para o entendimento da guerra total e para o emprego conjunto e combinado das Forças Armadas, começou a funcionar em 1954.

O General Cordeiro de Farias foi o primeiro Comandante da ESG, no período de 1º de setembro de 1949 a 11 de dezembro de 1952. O General Juarez Távora, depois de realizar o Curso da Escola, foi o seu segundo Comandante.

Atualmente, funcionam na ESG sete cursos, por determinação do Ministério da Defesa, sendo o de maior projeção o CAEPE, Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia, que tem por finalidade capacitar civis e militares para o exercício de funções de direção e assessoramento de alto nível, especialmente nos órgãos responsáveis pela formulação e pelo acompanhamento da Política de Defesa Nacional e das Estratégias de Defesa decorrentes. Os demais cursos são:

– o CEMD – Curso de Estado-Maior de Defesa;

– o CSIE – Curso Superior de Inteligência Estratégica;

– o CEAEPE – Curso Especial de Altos Estudos de Política e Estratégia;

– o CLMN – Curso de Logística e Mobilização Nacional;

– o CGERD – Curso de Gestão de Recursos de Defesa;

– o CAESG – Curso de Atualização da ESG.

Os objetivos dos Cursos e outras informações sobre a Escola podem ser encontrados na página eletrônica www.esg.br.

RA – Quais são as condições para candidatar-se a um dos cursos da ESG – pleiteando uma vaga – e quais são os veículos de comunicação ou publicações para que se tome conhecimento sobre as atividades da Escola Superior de Guerra?

MBD – O papel da Escola Superior de Guerra é contribuir para o aperfeiçoamento da sociedade brasileira e do Sistema de Defesa Nacional, mediante a pesquisa e o debate de opções político-estratégicas democráticas que possam servir de subsídios para a solução dos problemas nacionais, considerando o ambiente de Defesa.

O processo de seleção é orientado no sentido de obter-se um Corpo Discente multidisciplinar, proveniente das diversas regiões do país, visando a obter a adequada representação da sociedade brasileira.

Anualmente, o Ministério da Defesa emite uma Diretriz, na qual estabelece os critérios para a seleção dos candidatos aos cursos da ESG, sendo o mais abrangente e de maior interesse para a sociedade brasileira o CAEPE, destinado a militares das Forças Armadas, das Forças Auxiliares e a civis.

O processo de seleção para os militares é efetuado respeitando os pré-requisitos fixados em Diretriz do Ministério da Defesa, divulgada no Diário Oficial da União, no segundo semestre do ano anterior aos cursos, e na página da ESG na WEB (www.esg.br), nela ficando disponível para consulta até a emissão da diretriz do ano seguinte.

As demais atividades da ESG, como os ciclos de estudos, têm a finalidade de apresentar, discutir e gerar conhecimentos sobre temas de interesse nacional, como a segurança e o desenvolvimento da Amazônia, a ALCA, a segurança pública e outros. Esses ciclos são abertos, mediante convite, a Universidades, a empresas, a ex-alunos da ESG e ao público em geral, e também por divulgação feita na mesma página eletrônica.

Efetivamente, respondendo a segunda parte da pergunta, o nome ESG goza de certo respeito perante a sociedade, mas ainda é cercado de mistério e preconceitos, pois as suas atividades são desconhecidas. Faz parte da reestruturação ora em andamento na ESG a idéia de estreitar os laços com a comunidade acadêmica e de tornar público o resultado dos seus trabalhos. Nesse quadro de mudanças, coisas simples, como a modernização da rede de computadores, a criação da editora da ESG e a dinamização da sua página eletrônica na WEB vêm sendo consideradas.

RA – Quais foram as maiores contribuições da ESG para a sociedade brasileira ao longo da sua existência?

MBD – Se raciocinarmos com o que está explícito nos documentos orientadores das suas atividades, como diretrizes, currículos e normas, diríamos que a maior contribuição da ESG seria o conjunto dos seus formandos, mais de 7.000, devolvidos à so-

ciedade ao longo dos últimos cinqüenta e cinco anos, após o encerramento das atividades de estudos, prontos para empregar os conhecimentos adquiridos nos mais elevados níveis da Administração Pública e Privada, para trabalhar em equipe, para administrar com visão de futuro, para colaborar decisivamente para a concretização das Políticas ligadas à Defesa Nacional. Por outro lado, não podemos esquecer dos produtos intangíveis: o culto dos valores e das tradições nacionais; o uso da tradição como fator de incentivo a mudanças; o aprendizado da tolerância, como a aceitação do contraditório na busca do conhecimento; o desenvolvimento de forte sentimento de fraternidade, criado pelo convívio sadio entre brasileiros que somente se diferenciam pela vestimenta. Tanto é verdade esse raciocínio que, complementando a ação da Escola, existem, espalhadas pelo país, as representações da ADESG (Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra), que compartilham dos mesmos princípios, divulgando-os regionalmente, estudando os problemas nacionais, com um efeito multiplicador pouco conhecido (hoje, mais de 70 mil pessoas, em todo o Brasil, passaram pelos ciclos de estudos de política e estratégia das ADESG).

Esse patrimônio representa, de fato, ferramenta inigualável à disposição do Estado Brasileiro, e pronta para ser mobilizada pelo Ministério da Defesa a qualquer momento.

RA – As mudanças políticas no Brasil nesses cinqüenta e cinco anos de existência refletiram-se na visão e nos objetivos propugnados pela ESG?

MBD – Para melhor entendimento da associação da ESG aos fenômenos políticos ocorridos durante a sua existência, recomendaria a leitura do livro *O Desentulho de Gori*, do ex-membro do Corpo Docente da Escola, Ney Eichler Cardoso, bem como a consulta à Biblioteca da Escola. Naquela publicação, muitos dos tabus em relação à Escola, inclusive o que lhe atribui a origem do movimento revolucionário de 1964, são desmistificados.

A Escola Superior de Guerra funciona como centro de estudos e pesquisas, a ela competindo planejar, coordenar e desenvolver os Cursos que forem instituídos pelo Ministro de Estado da Defesa.

A Escola, subordinada ao Ministério da Defesa, não desempenha função de formulação ou execução da Política do país. Seus trabalhos são de natureza exclusivamente acadêmica, sendo um foro democrático e aberto ao livre debate.

No meu entendimento, portanto, o principal aspecto a considerar em relação ao tema é que a ESG sempre foi uma Escola de Estado, administrada por um órgão de Governo, com objetivos que transcendem os interesses político-partidários. No seu início – a Lei de criação é clara – subordinava-se ao EMFA; hoje, ao Ministério da Defesa.

Quando concebida, antes de ser inaugurada, a ESG teria o propósito de preparar a alta oficialidade para o planejamento da grande estratégia e da guerra total, ou seja, objetivava atualizar o pensamento estratégico das Forças Armadas brasileiras à evolução constatada nos países aliados. A guerra não podia ser mais assunto somente dos militares.

Logo, a oficialidade, idealista, engajada politicamente, percebeu que o momento era único para mudanças mais profundas, entendendo ser fundamental integrar civis e militares na construção das capacidades necessárias a assegurar a defesa do país contra todas as ameaças, desenvolvendo-o, pois somente um país forte poderia ter Forças Armadas dissuasivas.

O propósito da ESG, portanto, foi ampliado já na criação, incorporando os civis ao Corpo de Estagiários.

O modelo da ESG consolidou-se, a partir de então, gradativamente, com a orientação de seus estudos e pesquisas segundo o princípio de que a segurança nacional só seria alcançada removendo-se os obstáculos ao desenvolvimento do país.

Com o passar dos anos, com o processo de abertura, após os chamados governos militares, ao binômio segurança e desenvolvimento, acrescentou-se o conceito de justiça social no conjunto de preceitos estudados pela ESG. Sem a valorização de cada indivíduo, não poderia haver segurança para o Brasil desenvolver-se em harmonia.

Durante esses anos, até 1999, a ESG preparou pessoal capacitado a trabalhar nos mais altos níveis da Administração Pública, bem como gerou conhecimentos que puderam, ou poderiam, ser aproveitados pelo Poder Executivo e seus órgãos no estabelecimento de políticas e estratégias de Governo ou Setoriais. Em algumas oportunidades, esse conhecimento foi aproveitado pela Presidência da República, ou por algum dos Ministérios. Em outras, não, embora os seus diplomados, cidadãos de diversas classes sociais e funcionais, formadores de opinião, permanecessem nos seus postos de trabalho, com o pensamento sempre voltado para a defesa dos interesses maiores da nação brasileira.

Após a criação do Ministério da Defesa, a ESG passou por período de incerteza quanto ao seu futuro, porém manteve os seus alicerces: a base nos valores e tradições nacionais, a busca do bem comum, o conhecimento da realidade nacional e externa, e a atualização constante da metodologia de planejamento estratégico, reforçando a aplicação das teorias de prospectiva e de elaboração de cenários.

Hoje, pretende-se que, em primeiro lugar, a ESG capacite brasileiros a exercerem funções de alto nível ligadas à Defesa Nacional, incluindo a gestão dos recursos de defesa, executando os Cursos que lhe forem atribuídos pelo Ministério da Defesa; em segundo, gere conhecimentos que propiciem a elaboração de políticas e estratégias relacionadas ao ambiente de Defesa; e, em terceiro, realçando o papel do seu Centro de Estudos Estratégicos, reafirme-se como fonte de pensamento estratégico que venha a colaborar para a construção de uma realidade brasileira em que a segurança e a justiça social andem juntas.

Como podemos deduzir, no passado, o produto da ESG poderia, ou não, ser aproveitado pelo governo e seus ministérios; atualmente, a visão é mais pragmática: o Ministério da Defesa pretende utilizar os trabalhos produzidos na ESG em proveito da Defesa Nacional.

RA – Dentro do Sistema Nacional de Educação, a que nível a ESG está equiparada e, no caso de não ser o ideal, qual seria o desejável?

MBD – Fica difícil fazer a comparação proposta pela *Revista*, pois a ESG, de fato, é Escola Superior única no Brasil e, quem sabe, no mundo, pelo tipo de abrangência que pratica em seus estudos, permitindo aos seus diplomados sistematizar conhecimentos, com base em ideário solidamente firmado por mais de meio século de existência.

Ela poderia ser entendida como uma instituição de características mistas, civil e militar, sob administração militar. Em que sistema de ensino a ESG se enquadraria, assim sendo, visto que a dicotomia do ensino, civil e militar, consagrada pelo Parágrafo único do Artigo 6º da Lei nº 4.024, de 20 de dezembro de 1961, que prescreveu: *o ensino militar será regulado por lei especial*, foi conservada pela nova Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional nº 9.394, de 20 de novembro de 1996?

Durante todos esses anos, desde a criação, a ESG manteve a intenção original de que seus Cursos ficassem livres dos ditames que regem o meio acadêmico, assim como das flutuações políticas e dos interesses de momento. Desse modo, submeter-se-ia exclusivamente aos critérios emanados do Sistema de Defesa, eximindo-se de portar-se como Instituto de Ensino Superior, credenciado a emitir titulação, imprimindo a seus Cursos a liberdade de atrair candidatos cujo perfil básico mais se identificasse com os interesses supra-pessoais do que com a obtenção de vantagens individuais imediatas.

Atualmente a ESG vem passando por processo de reestruturação que abrange, além da estrutura organizacional, as atividades e processos nela desenvolvidos. Finalidades e objetivos dos Cursos, metodologias de ensino, currículos, enfim, vêm sendo analisados e atualizados, considerando as mudanças no interesse da nova clientela e as metas do processo citado. Para o próximo ano, por exemplo, o CAEPE será acrescido de pós-graduação *lato sensu* em gestão estratégica de alto nível, porém mantendo a sua base tradicional. A conveniência da adoção da pós-graduação *stricto sensu*, com a oferta de mestrado ou doutorado aos seus estagiários, ainda não foi definida.

RA – Quais são as perspectivas e os projetos para a ESG?

MBD – A ESG necessita mudar.

Em primeiro lugar, com a consolidação de Corpo Docente estável, que mantenha contínua interação com a sociedade e com as comunidades acadêmicas, brasileira e internacional, de modo a transformar-se, efetivamente, em escola que priorize o pensamento inovador, capaz de suplantar a velocidade das transformações que ocorrem no mundo em que estamos inseridos. Em segundo, com o ajuste da sua estrutura e com a qualificação do seu Corpo Administrativo, a fim de propiciar o apoio condizente às atividades acadêmicas e adequar os procedimentos de gestão às alterações introduzidas na legislação que regula a Administração Pública no país.

Ciente dessas necessidades, o Ministério da Defesa, por intermédio de grupo de trabalho multidisciplinar, cujas intervenções têm contado com a participação de representantes das Forças Singulares e do Corpo Docente da ESG, vem conduzindo o projeto de reestruturação da ESG desde setembro de 2003, cujas metas principais são:

– a reorganização administrativa, com nova estrutura organizacional e a definição dos seus quadros, atualmente na fase de proposta para aprovação;

– a valorização do Corpo Docente, com o estabelecimento da adequada compensação financeira, ainda em estudos, tendo em vista os obstáculos relacionados à legislação vigente. Hoje a ESG não dispõe de quadro de pessoal definido para a lotação do seu Corpo Docente, dependendo totalmente de concessões externas, fato que constitui ponto de estrangulamento para qualquer alteração que se intente implementar;

– a reavaliação dos documentos escolares e dos procedimentos pedagógicos e a vali-

dação dos Cursos ministrados, dependente da reorganização do setor de Avaliação da Escola e da alocação de pessoal especializado para guarnecê-lo;

– a interação dos Cursos da ESG com os Cursos militares de mesmo nível naquilo que for possível, a qual vem sendo discutida com os órgãos centrais dos sistemas de ensino das Forças Singulares;

– a reformulação do CEAEPE, a fim de obter melhores resultados no que diz respeito à aproximação com os países vizinhos;

– a titulação dos concludentes, inicialmente em nível de especialização, com a introdução de pós-graduação *lato sensu* no CAEPE em 2005 e, caso aprovado, de mestrado ou doutorado, a partir de 2006;

– o aumento do protagonismo do Centro de Estudos Estratégicos como integrador de conhecimentos para o debate nacional mais amplo e para o desenvolvimento do pensamento estratégico brasileiro, com a difusão dos trabalhos produzidos;

– a integração com o meio acadêmico civil, por intermédio de parcerias nas atividades de ensino, pesquisa, intercâmbio, ciclos de estudos e outras;

– a alocação de recursos para a participação do Corpo Docente em atividades externas, como seminários, visando à atualização de conhecimentos;

– a matrícula de funcionários civis do Ministério da Defesa nos Cursos da ESG e o estabelecimento de parcerias com instituições privadas de cunho não lucrativo, como fundações, para a captação de recursos não orçamentários.

Alcançadas essas metas, pretende-se que seja possível adequar a ESG às novas demandas, decorrentes das transformações nos cenários nacional e internacional, de modo a fortalecer sua capacidade de preparação de quadros e reforçar sua participação nos debates sobre os grandes temas de interesse do Brasil.

Será reducionista a modernização que se pretende? Diminuir-se-á a importância da ESG? Não creio, pois o projeto baseia-se na correção das lacunas detectadas no funcionamento da ESG, tanto nas atividades acadêmicas, como nas administrativas, e vem sendo executado por grupos de trabalho multidisciplinares, no âmbito do Ministério da Defesa, e por comissões compostas por militares e civis do Corpo Docente e do Corpo Administrativo, no âmbito da ESG. O CAEPE, ministrado por Corpo Docente estável e atualizado, manterá o seu ideário básico, sendo enriquecido com o ensino das mais recentes técnicas de gestão, em proveito da elaboração de políticas e estratégias de defesa e do controle da execução dos planos conseqüentes, os quais, se concretizados, seguramente colaborarão para a segurança e o desenvolvimento do país. A administração da ESG, atualizada, alcançará maior eficiência na gestão dos recursos recebidos, condição básica para o apoio oportuno às atividades acadêmicas. Enfim, qualquer que seja a organização da ESG, a valorização do seu trabalho dependerá sempre e somente da vontade dos seus integrantes.

A ESG nasceu graças ao pioneirismo de oficiais que souberam compreender a evolução da História, identificando, naquela época conturbada, os fatos portadores de futuro. Tenho a certeza de que, com a instabilidade da nova ordem mundial, na qual sobressai uma só potência, e com a busca da inserção brasileira nesse mundo de mudanças vertiginosas, se vivessem hoje, aqueles ilustres militares não hesitariam em atualizar a Escola que criaram com tanto descortino, antecipando-se às conseqüências dos novos tempos. ■

O Maj.-Brig.-do-Ar Antonio Luiz Rodrigues Dias natural do Rio de Janeiro, ingressou na Força Aérea Brasileira em 1964, tendo sido declarado aspirante a oficial aviador em 1970. Foi promovido ao atual posto em março de 2003.

Realizou os cursos normais de Carreira, acrescido de outros específicos: possui o Curso de Técnico de Ensino do Centro de Estudos de Pessoal do Exército e o Curso Básico de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do CENIPA.

É qualificado Piloto Operacional na Aviação de Asas Rotativas, Reconhecimento e Ataque, Ligação e Observação e Transporte Aéreo.

Cargo Atual: Comandante da Escola Superior de Guerra – ESG.

José Nazareno de Vasconcelos
Ten.-Cel.Farm.Aer.R1

Padre Sebastião, Capitão, Capelão

Canta agora que a tua voz está viva!
Canta porque tua voz não se apagará!
(Augusto Frederico Schimidt)

Foi assim que todos nós o conhecemos,
consumindo-se no amor ao próximo, no amor a Deus, cantando
até o fim, até se apagar, preparando a Palavra, cumprindo a Missão.
Conhecia a cada um: suas angústias, suas dores, sua miséria humana.
Não fazia distinção entre os seus.
Do mais humilde servidor ao mais graduado, do soldado-taifeiro ao de mais alto
posto, a mesma dignidade no modo de agir e de formar.
Para todos tinha uma palavra de conforto, um lenitivo para suas almas,
um bálsamo para seus males.
Sentia-se feliz no meio dos seus cadetes, seus alunos, suas esperanças.
Junto a eles, sentia-se como um deles, jovem também, a fim de melhor formá-los
para o porvir, muito mais com intuição e coração de pai,
do que com a profunda sabedoria que Deus lhe dera.
Sua messe foi desde o Galeão até Lagoa Santa, de Pirassununga a Guaratinguetá,
para finalmente retornar a Barbacena, quando os anos já lhe haviam branqueado
os cabelos e tornado lentos os seus passos.
Barbacena... lá nas Minas Gerais! Quanto santo orgulho havia neste humilde filho de Eva
ao proclamar e bendizer esta terra que lhe servira de berço.
Mas era sobretudo nas Capelas de Nossa Senhora de Loreto, Padroeira dos Aviadores,
que ele se realizava plenamente.
A tantos batizou, a inúmeros levou pelas mãos à mesa da Sagrada Eucaristia,
a muitos abençoou a união, e a todos fez que se tornassem amigos de Jesus,
numa caminhada de mais de quarenta anos.
Aos seus alunos ensinava cantando que, vindos do sul ou do norte, do leste ou oeste,
de todo lugar, levassem sempre no peito uma cruz e, no coração, o que disse Jesus.
Aos nossos filhos, crianças então, falava sobre as belezas do céu e a todos tranqüilizava ao afirmar
que Maria, Mãe de Deus, era também nossa Mãe. E a todos ensinava a rezar, cantando: *"Maria de
Nazaré, fez mais forte a minha fé e por filho me adotou"*, e que *"em cada mulher
que Deus criou, um sonho de Mãe plantou, para o mundo encontrar paz"*.
E foi andando assim que, sob o céu azul de Barbacena, num frio cair de tarde de um dia triste
do mês de maio, recordando memórias as mais doces, levamos junto com nossas lágrimas,
num último abraço, a lágrima tardia dos que lá não puderam estar, e o peso imenso de uma saudade,
nesta despedida muda, balbuciando apenas o que diz o coração, nesta canção do silêncio.
O Capelão, Padre Sebastião, serenamente teve o seu encontro com Deus.
Não houve morte, pois não morre quem por aqui passou só fazendo o bem, aconselhando,
abençoando, cantando, deixando mensagens de vida e esperança.
Perdoa-nos, poeta, mas sua voz continua viva, naquela criança de então, que hoje embala o seu filho,
o seu neto, cantando a mesma canção que ele ensinou; continua na voz do soldado, do aluno e do cadete
que ainda hoje carrega no peito uma cruz, na voz de todos nós que em tempo nenhum o esqueceremos.
Sua voz, tal qual esta amizade, é eterna! Jamais se apagará, pois está lá dentro,
guardada no mais íntimo de nossos corações!
Canta agora que a tua voz está viva, porque tua voz não se apagou... ■

Assembléia Geral do

Foi um sucesso a Assembléia Geral do Clube de Aeronáutica, dia 23 de setembro de 2004, convocada pelo Conselho Deliberativo na pessoa de seu Presidente, Ten.-Brig. Carlos de Almeida Baptista, ex-Comandante-Geral da Aeronáutica, para aprovação do Novo Estatuto do Clube de Aeronáutica, adequando-o ao Novo Código Civil Brasileiro. Além do número elevadíssimo de sócios, estiveram presentes o Comandante-Geral, Ten.-Brig.-do-Ar Luiz Carlos da Silva Bueno, e todo o Alto Comando da Aeronáutica, além de Comandantes Regionais, ex-ministros de Estado e do Superior Tribunal Militar. Presidiu a sessão o sócio mais antigo presente, ex-ministro de Estado, Ten.-Brig.-do-Ar Octávio Júlio Moreira Lima. Usaram da palavra o Comandante da Aeronáutica, o Presidente do Conselho Deliberativo e o Presidente do Clube de Aeronáutica, Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota. Ao final o Novo Estatuto, segundo as normas do novo Código Civil, foi aprovado, praticamente, por unanimidade. Foi uma vitória do Clube de Aeronáutica, de seu Presidente, Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota, e do Conselho Deliberativo presidido pelo Ten.-Brig.-do-Ar Carlos de Almeida Baptista, comprovando, assim, a elevada expressão de que goza o Clube no seio da Força Aérea, destacando sua posição de órgão representativo da *"família aeronáutica"* junto à sociedade e ao governo federal. ■

Vista geral da Assembléia

Clube de Aeronáutica

Da esquerda para a direita:
Ten.-Brig.-do-Ar Gandra,
Ten.-Brig.-do-Ar Frota,
Ten.-Brig.-do-Ar Bueno,
Ten.-Brig.-do-Ar Moreira Lima,
Ten.-Brig.-do-Ar Baptista,
Brig. Int. Gonçalves,
Maj. Av. Ref. Lanteuil

Oficiais-Generais do Alto Comando da Aeronáutica

Oficiais-Generais do Alto Comando da Aeronáutica

Maj.-Brig.-do-Ar Ref.
Lauro Ney Menezes

O Aerodesporto e o C

"...estaremos defronte de uma nova modalidade de

Agindo como pioneiro e desbravador, o Clube de Aeronáutica – com sua Divisão Aerodesportiva na Barra da Tijuca – já voou cerca de 10.000 horas desde sua fundação em 1984. Mais importante do que essa marca: difundiu a doutrina operacional, a disciplina de vôo, implementou a mentalidade aeronáutica e consolidou o *lazer profissionalizante*.

"...é uma manifestação de lazer e uma expressão de liberdades..."

Foram centenas de *amantes dos ares* transformados em pilotos de fim de semana que continuam praticando o esporte com o entusiasmo de sempre, colorindo o espaço do Rio, em conjunto com seus irmãos do Clube Esportivo de Ultraleves (CEU), na outra margem da Lagoa de Jacarepaguá.

Passados esses vintes anos de atividade aérea, cumpre refletir. O fenômeno ultraleve motorizado (ULM) tomou uma amplitude tal, no transcurso destes últimos anos, que não é mais possível considerá-lo apenas um objeto de admiração e curiosidade. As implicações de caráter técnico, operacional e – por que não? – industrial, conduzem a uma nova postura que supera, de longe, aquela dimensão proveniente da aparição dos ULM: *sem nos apercebermos, estaremos defronte de uma nova modalidade de Aviação Desportiva?*

Não resta dúvida que os ULM não *se espalharam nem povoaram os céus* como era esperado ou, pelo menos, como previam os analistas, os entusiastas, os espíritos audaciosos e os sonhadores...

Entretanto, e apesar disso, os ULM também não adquiriram a conotação de *fenômeno efêmero, tipo modismo que vem e passa*, como alguns outros postularam... A bem da verdade, os ULM aí estão, resistindo às *moléstias de infância* e ocupando um lugar para ficar... Agora, com mais sustância.

Parece – isso sim – que ultrapassaram seu primeiro estágio de amadurecimento (no Brasil, pelo menos), o que induziu considerar a modalidade esportiva com bastante seriedade e atenção. Estão bem longe de serem atingidas as quantidades de aeronaves fabricadas previstas inicialmente pelos entusiastas eufóricos, mas, por isso, não deve haver sentimento de frustração ou má interpretação. Por ser um esporte novo, vibrante, apaixonante e envolvente, poderia até tombar e sucumbir, vítima de seu próprio sucesso. Como ocorre muito no Brasil. Mas tal não aconteceu; não resta dúvida de que ainda há muito que fazer e explorar nesse domínio.

Clube de Aeronáutica

... Aviação Desportiva?"

Levando em consideração todos os dados disponíveis no momento presente: os ULM não parecem ser um bom negócio (em termos de investimentos), nem aeronaves fáceis de dominar (em termos de operação), nem um objetivo fácil de industrializar (em termos de busca de qualidade aeronáutica), e muito menos máquinas simples para manter sua disponibilidade para o vôo (em termos de manutenção) ou até mesmo pouco onerosas (em termos de custo operacional), *continuam vendendo bem*, dizem os ousados fabricantes!

Nossas conclusões seriam um libelo contra os ULM? Decididamente, não.

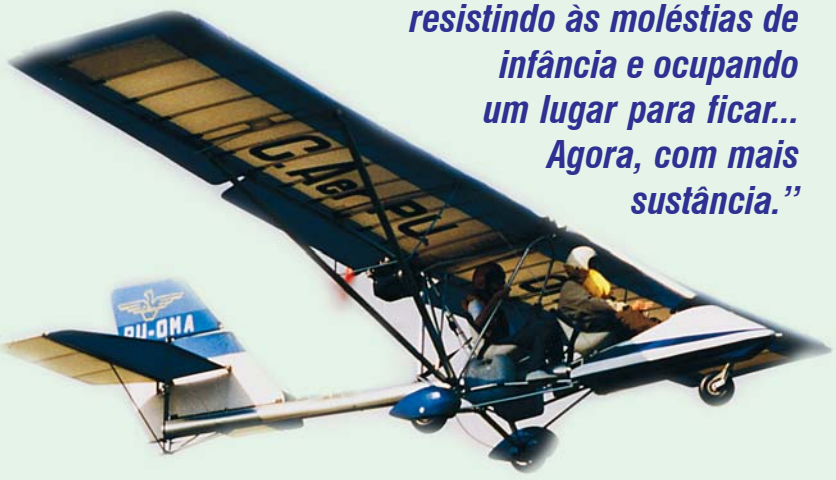
Com a experiência de alguns anos de vôo, e observando a implantação de diversas escolas de pilotagem e clubes de ULM, já é possível concluir alguma coisa. De forma mais positiva...

No que tange à sua pilotagem, as horas de vôo acumuladas, os acidentes (poucos) e os incidentes (muitos), permitem concluir que o manuseio dos ULM – apesar da cândida e complacente aparência – não dá muita margem a erros. Mesmo os pilotos (de avião) experimentados são unânimes em reconhecer as marginalidades das *maquininhas voadoras*... Certamente isso implica em uma operação atenta, disciplinada e séria.

No plano industrial, a qualidade do produto é algo que, mesmo procurado com desvelo e pertinácia, não tem sido fácil de obter. Uma das razões é que, por força de ser uma indústria na infância, o controle de qualidade na fabricação dos ULM entra em consideração como prioridade dois. O resultado é a não conformidade com as normas e padrões, em prejuízo dos operadores. No ângulo logístico, os serviços pós-venda (sobressalentes e manutenção) deixam bastante a desejar. O que acontece é que o industrial de ULM ainda não se estruturou para o processo de atendimento ao cliente, após a saída da aeronave de suas oficinas, aspecto esse considerado dogma na indústria automobilística e aeronáutica... E o desagrado dos ultralevistas é constante.

No plano regulamentar/legal, cabe não esquecer a atitude das autoridades aeronáuticas naquilo que tange a *criar um clima favorável para a disseminação do esporte*. Entretanto, já que a atividade ultralevista é uma manifestação de lazer e uma expressão de liberdades e de um certo novo modo de vida da moderna sociedade, as autoridades de Aviação Civil e Aerodesportiva optaram racionalmente por alguma forma de regulamentação. Agindo dessa maneira, as responsabilidades pela observância das regras elementares de fabricação ficam concentradas e atribuídas aos construtores, e as

"A bem da verdade, os ULM aí estão, resistindo às moléstias de infância e ocupando um lugar para ficar... Agora, com mais sustância."



"...seria ousado demais imaginar que está prestes a nascer uma categoria de aerodesportismo leve, dissociado da categoria de Aviação Geral, em termos de normas, regulamentos, equipamento e savoir faire?"

de caráter operacional às escolas de pilotagem, aos clubes e aos próprios operadores, o que para muitos parece ser uma forma de omissão... Mas o problema não se apresenta assim, somente no Brasil; outros países já o enfrentaram antes e da mesma maneira. Com base nessas experiências, é possível antever a preparação e adoção de uma futura norma de encargos que inclua as normas gerais e técnicas de homologação, os ensaios de vôo, o estabelecimento dos limites do envelope de vôo, os manuais de operação e manutenção etc., enfim, alguma forma de normalização e regulamentação. Mas que não seja *nem tanto ao mar nem tanto à terra*... Em suma, algo adaptável, para ser lido entre as atuais linhas rígidas dos regulamentos.

Isto posto, seria ousado demais imaginar que está prestes a nascer uma categoria de *aerodesportismo leve*, dissociado da categoria de Aviação Geral, em termos de normas, regulamentos, equipamento e *savoir faire*?

A onda das *maravilhosas máquinas voadoras* alastra-se bem mais rapidamente do que o esperado, embora o Brasil bem mais lentamente do que no restante do mundo. Essa *onda* só foi possível graças às diversas conquistas tecnológicas derivadas da era espacial por que passou a indústria: simplificação e popularização de cálculos de Engenharia Aeronáutica, aparecimento de minimotores, alargamento do horizonte de utilização dos novos materiais (conjugados e compostos), popularização da mentalidade aeronáutica e do vôo livre etc. Tudo isso resultou no aparecimento de uma família de aeromóveis que, transportados nas costas de um homem, no teto de um carro ou em reboque, já chegaram a atingir, em vôo, altitudes de até cinco mil metros.

Considerando o relativo baixo custo de compra do kit, seu consumo de combustível (na categoria *miserável*) e sua facilidade de operação, os ultraleves vêm tomando o espaço no lazer do homem de hoje, antes ocupado pelos surfistas, homens-pipas e motoqueiros, e despertando atenção e atraindo interesse daqueles que ainda são *jovens no coração*...

Durante o período de experimentação e de tomada de posição, os ultraleves não chegaram a propor nada de especial às autoridades aeronáuticas. Mesmo habitando o espaço aéreo controlado. Entretanto não só o número de relatórios de *quase-colisão* (entre aeronaves e *engenhocas voadoras*), como o próprio crescimento assustador da quantidade de semoventes aéreos (são mais de 30.000 nos EUA; mais de 5.000 na Europa, e cerca de 4.000 no Brasil), compeliu a um tratamento específico do assunto.

A *Federal Aviation Administration* (*FAA* americana), que havia assumido posição conivente e condescendente de *laissez-faire*, adotou radical mudança na sua maneira de ver, passando a controlar os UL. E tal não ocorreu apenas na América: na Europa (França, Alemanha e Inglaterra), e até mesmo no Brasil, o assunto de homologação e operação dessas máquinas ainda é controvertido.

Se a todo esse universo de problemas for acrescentada a expectativa de produção (e conseqüente entrada em serviço) de mais de 30.000 UL no mundo, nos próximos cinco anos, fica fácil concluir que a fixação de regras é um *must*...

Voar: dadivosa graça concedida por Deus a nós, terráqueos...

ACERVO

Em 1907, Santos-Dumont criou o seu mais popular aeroplano, o nº 19, que o povo parisiense chamou de "Demoiselle" , devido a sua graciosidade e semelhança com as libélulas. Todavia, durante as primeiras experiências, o nº 19 sofreu um acidente, ficando seriamente avariado.

Dois anos depois, aproveitando as características e formato do nº 19, foi criado o Demoiselle nº 20. Sua fuselagem era construída de longarinas de bambu com juntas de metal e as asas cobertas de seda japonesa, o que o tornava leve e transparente, produzindo grande efeito estético.

O Demoiselle tornou-se meio de transporte pessoal de Santos Dumont e sempre que fazia bom tempo, via-se a pequena "Libélula" conduzindo seu inventor, no curso das atarefadas visitas técnicas ou sociais, tão do seu agrado.

O pequeno aeroplano, mesmo em ar calmo, podia pousar e decolar em 80 metros de terreno gramado, o que lhe permitia visitar os amigos que tinham casas de campo nas proximidades de Paris, usando seus parques como aeródromo.

Em rápida sucessão, Santos-Dumont projetou e construiu mais duas versões aperfeiçoadas do Demoiselle: o nº 21 e o nº 22. Na época, era o menor avião do mundo e, como fizera com seus dirigíveis, Santos-Dumont não patenteara esta sua invenção, deixando as pessoas livres para fabricá-lo, tornando-se assim, o primeiro avião realmente popular.

Não é conhecido o número exato de Demoiselle construídos por outros. Porém, está fartamente documentado que o foram na França, EUA, Holanda e Alemanha, entre 1909 e 1920.

Fonte: Museu Aeroespacial

Especificações técnicas

Superfície sustentadora	10m²
Envergadura	5,10m
Comprimento	8m
Motor	Dutheil-Chalmers 24/30HP
ou motor	DARRACQ - 30HP
Peso total com piloto	118kg
Peso do motor	50kg
Velocidade	80km/h
Peso por m²	11kg
Diâmetro da hélice	1,50m
Passo da hélice	1,05m

DEMOISELLE

Charles Astor, o Acrobata do Ar...

Aloísio Quadros
Pesquisador

Charles Astor, o introdutor do pára-quedismo no Brasil, foi um personagem extremamente versátil. Nascido na Argélia (agosto 1900), antiga possessão francesa, ainda adolescente, perdeu o pai e, desencontrado na vida, alistou-se na famosa Legião Estrangeira, unidade militar francesa, independente, que acolhia qualquer cidadão com passado inusitado, e não como se pensa, que a brigada somente recebia maridos abandonados ou nobres arruinados. Seus integrantes tinham como certo que a justiça de seus países de origem não os resgataria de lá, conforme acordo internacional da época. Nesta rude Unidade, praticou ginástica acrobática em aviões, e aí se iniciou no pára-quedismo. Quando pediu desligamento, teve a satisfação de ver o Comando da Guarnição solicitar a reconsideração do seu pedido e oferecer-lhe cargos e soldos mais elevados. Afinal, no seu desligamento, foi agraciado com uma carta do Coronel Comandante do Forte, plena de elogios à sua inflexível e elevada conduta moral.

"...introdutor do pára-quedismo no Brasil..."

Descomprometido, ele viajou para a França e lá trabalhou em circos, exibindo belos números de ginástica acrobata de solo, em dupla. Numa crise financeira – seu *volante* fora convocado para servir o Exército francês, foi labutar no cais do Porto de Marselha. Alegre, recebeu um convite para cumprir um contrato de exibição da sua especialidade na cidade de Buenos Aires. No regresso à Europa, recebeu novo convite, agora para trabalhar no Rio de Janeiro, o qual aceitou de imediato, apresentando-se em teatros e circos. No hotel onde se hospedara, foi procurado pelo piloto inglês Cap. Holland, representante de um fabricante de aviões, e voltou a praticar saltos de pára-quedas, além dos incríveis movimentos de ginástica acrobática sobre o avião de Holland em vôo. Inclui-se neste bloco, pendurar-se num trapézio preso ao trem de aterrissagem do biplano e depois andar sobre a asa do avião, sempre sem portar um pára-quedas e, afinal, plantar bananeira também sobre a asa do avião em vôo.

O Rio de Janeiro assistia estarrecido a estas demonstrações, que o *Velho* Charles praticava tranqüilo e alegre.

Em 1930, Charles deslocou-se para São Paulo onde se empregou numa livraria. Aos domingos ia ao Aeroclube de São Paulo para saltar de pára-quedas, o que despertava muita atenção dos aviadores que por lá labutavam. Abordado pela rapaziada atraída pelo novo esporte, resolveu ensiná-los (gradativamente!) a ousada arte do pára-quedismo. Metodicamente, em condições muito precárias, foi preparando os jovens entusiasmados, cada vez em maior número, incutido-lhes nobres sentimentos de coração, lealdade, companheirismo etc., sempre sem cobrar nada a nenhum deles, independente da sua situação econômica. Nem mesmo do Aeroclube. Quando os brevetados por Charles atingiram o número cem, o Ministério da Aeronáutica, reconhecendo o alto nível técnico do seu trabalho, classificou este grupo pioneiro como a *Primeira Centúria Gervásio Duncan*. Quem encabeçava a lista de brevetados era a jovem piloto Ada Rogato. Entre seus companheiros de turma encontravam-se dez cadetes do ar, dos quais destacamos o hoje Brigadeiro Silvio Constantino de Carvalho, e o piloto Nicholson Chastenet Halfeld, ostentando hoje as estrelas de coronel aviador, ambos residentes no Rio de Janeiro. Retornando ao Rio, Charles trabalhou na Livraria e Editora Civilização Brasileira, onde conquistou o cargo de responsável pela Seção de Livros Raros, em razão dos seus profundos conhecimentos de Literatura (na sua residência, na Urca, ele mantinha uma biblioteca particular com mais de 200 obras), versando sobre Teatro, Literatura em geral, Ginástica, Pára-quedismo, Aviação e outros temas.

72 anos depois...

Ligado ao Aeroclube do Brasil, empreendeu saltos de pára-quedas em conjunto, sobre o mar (Baía da Guanabara), diurnos e noturnos, com grupos de rapazes e de moças, sempre com o apoio irrestrito da FAB e a oportuna colaboração da Marinha do Brasil, conseguindo obter resultados brilhantes, sem acidentes.

Foi o pioneiro na América do Sul nesta modalidade de salto. Em 1947 participou da Reunião da Navegação Aérea do Atlântico Sul, na qualidade de delegado da FAI, quando apresentou a tese da formação de equipe de salvamento aéreo (*Squad Jump*), aceita unanimemente e considerada como a maior contribuição pessoal da Reunião. Daí nasceu o Para-Sar, hoje administrado pela Força Aérea Brasileira (FAB), e a quem muita gente deve a vida. Antes (1943) Charles praticara um salto a baixa altura para demonstrar aos pilotos da FAB e de aeronaves de recreio, que o pára-quedas deve ser utilizado em caso de emergência, mesmo a baixa altura. Sobre o Clube Tietê (SP) Charles saltou de um monomotor *Belanca* da Força Aérea, da incrível altura de cinqüenta e sete metros, com muito bom resultado. O salto foi controlado oficialmente pela Comissão Esportiva do Estado de São Paulo, que emitiu um documento dando autenticidade ao salto praticado e que, por acaso, estabeleceu recorde mundial para saltos sobre a terra. Como instrutor da escola de Aeronáutica, convidado que foi do Ministro ***Salgado Filho***, introduziu no Brasil um esporte até então não praticado no país: a *cama elástica*. Ele mesmo fabricou (1942) o primeiro aparelho e os cadetes do ar logo aderiram à novidade, iniciando os treinamentos com Charles. Destacaram-se, nesta modalidade esportiva, os Cadetes ***Bayard*** (já falecido), e o hoje Major Aviador ***Nordhaus***, tornando-se ele, em pouco tempo, instrutor do novo esporte.

Charles Astor recebeu sete condecorações brasileiras. É autor de livros didáticos sobre ginástica acrobática (para o Ministério da Educação); de um livreto precioso pelo seu conteúdo, instruindo o pessoal do Núcleo de Pára-quedismo do Exército Brasileiro sobre pára-quedismo; além do livro de contos esportivos *Estórias Rudes* (Editora Civilização Brasileira, 2ª edição).

Charles Astor faleceu em agosto de 1972, na EPCAR (Barbacena), onde era orientador de ginástica e cama elástica, sob o comando do Major-Brigadeiro-do-Ar ***Oswaldo Terra de Faria***, o qual proporcionou ao grande amigo da FAB, um enterro com honras militares. ■

"...além dos incríveis movimentos de ginástica acrobática sobre o avião..."

ADMINISTRAÇÃO SISTÊMICA e GESTÃO DE RH na

Tacarijú Thomé de Paula Filho
Cel. Av. R1

Os conceitos de gestão de recursos humanos (RH) têm passado por momentos de alternância difíceis de entender para um não iniciado. São momentos em que ora estão inseridos num modelo de gerenciamento mais vertical e setorizado, ora estão inseridos num outro mais voltado para uma administração sistêmica por processos. Esse é o caso da DIRMAB, que vem transformando o modo de fazer gerenciamento em sua área de responsabilidade.

"É preciso apostar na alma do ser humano."

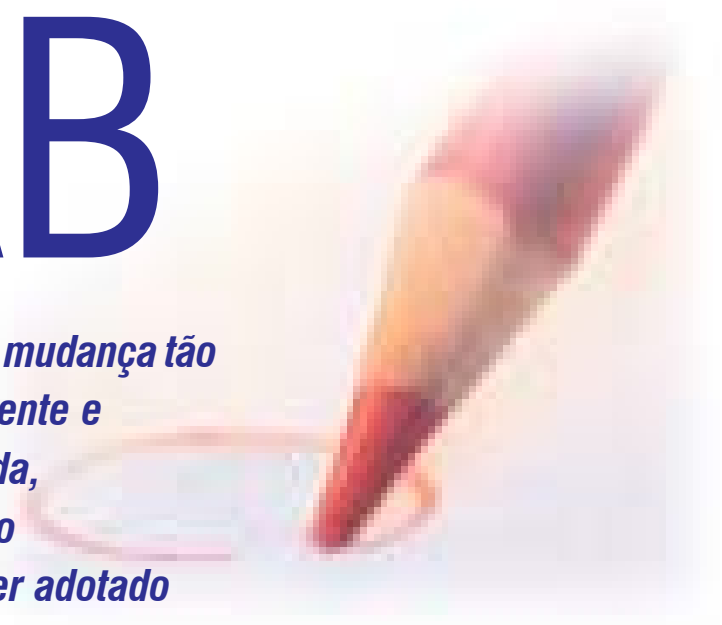
Dentre outras coisas, essa transformação levará essa Diretoria a rever sua estrutura organizacional, a fim de adequá-la ao novo modelo gerencial.

Em qualquer modelo de gestão de RH, é nos níveis operacionais de um negócio que fica mais fácil se perceber, por exemplo, o quanto este processo de gestão interfere em todos os envolvidos diretamente no trabalho de realização de um produto. Esse fato facilita a compreensão da relação íntima entre o homem e seu trabalho. Esse é um dos motivos que levou a DIRMAB a iniciar as transformações pretendidas em suas Organizações subordinadas.

Nas organizações setorizadas, no entanto, ainda no início do processo de transformação observa-se que, nos níveis gerenciais responsáveis pela análise do contexto, no qual o sistema produtivo está inserido, um gerente de um setor pouco se preocupa com os efeitos das anomalias ocorridas em sua área de responsabilidade, nos demais setores. É uma espécie de *cada um por si*, que mascara as reais deficiências do sistema produtivo. Esse é um efeito indesejado, que ocorre com a gestão de RH no modelo de gerenciamento por setores, como veremos adiante.

Numa organização qualquer, a transformação do modelo gerencial setorizado para o modelo sistêmico é lenta e depende diretamente da compreensão e experiência da média gerência e dos gestores de mais alto nível. Sem que esses gestores venham a assumir a responsabilidade pela condução das mudanças, torna-se muito difícil implementá-las. Contudo, não imaginamos a possibilidade de uma organização sobreviver no mundo de hoje sem se transformar nessa direção. Ao longo dos últimos anos, diferentes Diretores da DIRMAB vêm garantindo a manutenção do processo de mudança para o modelo sistêmico e, em conseqüência, a mudança do modelo de gestão de RH.

DIRMAB



Numa mudança tão abrangente e profunda, o tempo deve ser adotado como aliado, jamais como inimigo. No entanto, a demora em se obter os resultados objetivos esperados por tal mudança tem levado alguns gestores de empresas voltadas para o lucro a esquecer rapidamente o valor da administração sistêmica. Tais gestores preferem ficar com a limitação dos resultados hoje obtidos do que enfrentar a mudança, necessariamente lenta para ser segura, em direção à estrutura sistêmica que transformará a empresa.

Hoje, não há mais dúvidas de que a estrutura sistêmica por processos é a que detém mais garantias de sobrevivência para uma organização inserida na complexidade do mundo contemporâneo.

Esse vai e vem afeta diretamente o discurso acerca do modelo de gestão de RH mais adequado a ser adotado. Como já mencionamos, no modelo setorizado, o gestor de RH fica isolado dos demais gestores, participando dificilmente das decisões estratégicas da organização. Enquanto isso, no modelo sistêmico, a participação desse gestor nas decisões tomadas em todos os níveis é obrigatória.

A indecisão quanto à adoção definitiva do modelo gerencial sistêmico impede necessariamente que se adote uma gestão de RH mais voltada para os resultados finais a serem obtidos pelo processo produtivo. É preciso romper com o isolamento do gestor de RH, a fim de que o recurso mais valioso da organização seja preservado: o homem que trabalha.

As coisas realmente importantes são silenciosas e evoluem lentamente. O efeito do espalhafato se dissolve num momento e desaparece junto com a moda vigente, reaparecendo mais adiante sem deixar rastro em sua passagem. Enquanto isso, a alma das coisas boas sussurra todo o tempo em nossos ouvidos, deixando-nos ver seu passo lento e protetor dirigido a um destino, cuja luz não nos cega, mas orienta. É preciso aceitar o tempo necessário para a transformação.

Hoje, fala-se muito da complexidade do mundo contemporâneo, principal geradora de sua imprevisibilidade. Fala-se de uma sociedade narcísea, na qual predominam as imagens e a sedução. Paradoxalmente, vivemos, ao mesmo tempo, a era do conhecimento, na qual o saber não está mais isolado em nichos protetores como os mosteiros e as universidades. O saber, que antes perambulava pela inacessibilidade de sua compreensão, atualmente, com sua acessibilidade, desafia a ignorância como desculpa.

A visão do sistema, mesmo que aberto, diminui o impacto de sua imprevisibilidade. A administração sistêmica por processos torna visível a relação entre as diferentes atividades e o papel de cada uma no resultado final a ser alcançado. Desse modo, o sistema e seus processos permitem a compreensão das razões da existência desta ou daquela atividade, definindo a especificação e utilidade de seus produtos, além da participação dos que a realizarão. Enfim, traz o gestor de RH para dentro do processo decisório.

O indivíduo que realiza uma atividade passa a conhecer as razões de seu trabalho, o valor de seu produto, torna-se um sujeito e insere-se na era do conhecimento.

Na administração verticalizada, na maioria das vezes, os gestores vivem sem a percepção do sistema, sem a percepção do processo. O sistema, como ocorre na linguagem, dá sentido ao contexto. Sem a linguagem, o brilho das imagens nos atinge todo o tempo, cegando-nos para a razão e para o conhecimento. Na

"Numa mudança tão abrangente e profunda, o tempo deve ser adotado como aliado, jamais como inimigo."

administração sistêmica, a sedução da imagem e da ilusão é temperada pela interpretação que delas fazemos. Interpretação que nos aponta para um sentido, para o que realmente quer dizer esse ofuscar.

Assim, imagem e texto se articulam, revelando-nos uma realidade através do véu do conhecimento. É o sujeito que, ao emocionar-se com a beleza das imagens, procura o porquê das coisas, distanciando-se assim do encanto da ilusão, que aprisiona o olhar e a compreensão. Em psicologia o chamaríamos de sujeito da linguagem.

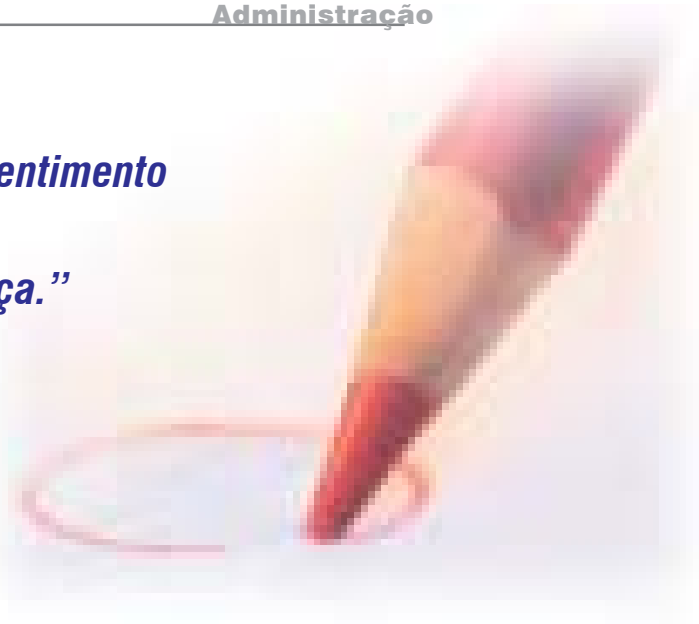
Diferentes gestores de RH inseridos numa estrutura setorizada buscam incessantemente uma fórmula que garanta a motivação de seus colaboradores. Contudo, por estarem ofuscados pela possibilidade do *passe de mágica*, não percebem que a auto-estima é o fundamento da motivação. Sem auto-estima não há interesse; o desejo não aflora.

Podemos resumir que a auto-estima depende de duas faces, uma das quais está voltada para uma auto-avaliação objetiva, enquanto uma outra está voltada para o reconhecimento do outro pelo cumprimento das metas estabelecidas. No universo do conhecimento, onde se sabe a razão do seu trabalho, o *tapinha no ombro* não tem qualquer efeito sem a existência de uma auto-avaliação que o confirme. Motivar não é seduzir, não é iludir com premiação descabida, é confirmar a relação de importância entre o valor do produto e quem o realizou. É preciso apostar na alma do ser humano.

Na era do conhecimento, a sedução tem alcance limitado. O encanto do líder carismático está cedendo lugar àquele que compreende as limitações do liderado, ensina o trabalho a ser realizado e avalia o desempenho segundo valores definidos para a quantidade a ser produzida, para a especificação do produto a ser obtido, para o custo de produção e para o cumprimento dos prazos e das normas de segurança. Quando alguém realmente sabe o que deve fazer, uma auto-avaliação ocorre antes do prêmio, ou do castigo. Sem ela, é só ilusão de liderança.

Assim, gerir RH na administração sistêmica é dirigir o olhar em dois sentidos complementares: um focado no trabalho, a partir do qual se identifica o que fazer, o como fazer e, principalmente, o porquê de fazer; e outro dirigido para o indivíduo (sujeito), que irá realizar o trabalho. Esse último foco, quando visto isoladamente, cria fantasias de qualificação inteiramente divorciadas da realidade do trabalho, da realidade do negócio. Por outro lado, quando o foco se restringe ao resultado desse trabalho, o ambiente perde o sentimento, alimento das relações entre as pessoas. Sem sentimento não há liderança.

"Sem sentimento não há liderança."



Portanto, gerir numa administração sistêmica não é apenas encontrar fórmulas mágicas para seduzir e motivar pessoas mergulhadas num ambiente desfavorável. Na maioria das vezes, a desmotivação decorre de um não saber a finalidade de seu próprio trabalho. Nesse modelo de gerenciamento, o gestor de RH precisa desenvolver um perfil mais voltado para o de um conhecedor do negócio no qual está inserido, a fim de escapar do papel do ilusionista, que convence platéias distraídas com suas representações sem sentido.

Com essa compreensão, a DIRMAB vem desenvolvendo um programa com três projetos complementares:

– a adoção de uma estrutura de gerenciamento voltada para processos, possibilitando a visão sistêmica;

– o desenvolvimento do SILOMS, no sentido de dotá-lo da capacidade de relacionar o homem e seu trabalho específico, permitindo o planejamento de uma qualificação mais dirigida para a atividade a ser realizada. (O SIGPES não alcança esta especificidade);

– o desenvolvimento de uma visão gerencial sistêmica através de cursos para gestores a serem realizados no Instituto de Logística da Aeronáutica (ILA).

Acreditamos que a DIRMAB conquistará o seu ingresso no universo do conhecimento mais cedo do que pode parecer atualmente. O ritmo do andar não é linear. A duração do que passou não pode ser projetada para o futuro. A cada dia, a cada fase dos projetos, o andar se acelera, aproximando o conjunto de uma administração sistêmica ainda por conquistar. ■

João Luiz Moreira da Fonseca
Cel. Av. R1

CERNAI

Uma História Marcante na Indústria do Transporte Aéreo Internacional Brasileiro

A sigla *CERNAI – Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional* – é praticamente desconhecida, inclusive no âmbito do próprio Comando da Aeronáutica. O mesmo não se pode afirmar no campo internacional do Transporte Aéreo, onde esta Comissão desfruta de elevado conceito, em face de sua projeção em Conferências, Convenções, Seminários e Reuniões de Consulta com países com os quais o Brasil celebrou Acordos Aéreos.

A CERNAI, criada pelo Decreto nº 27.353, de 20 de outubro de 1949, foi uma conseqüência da assinatura, pelo Brasil, da Convenção de Aviação Civil Internacional, conhecida como Convenção de Chicago, por ter sido realizada naquela cidade, nos meses de novembro e dezembro de 1944, praticamente no final da Segunda Guerra Mundial.

Nessa Convenção, reuniram-se cinqüenta e dois países, inclusive o Brasil, tendo então sido considerado que o desenvolvimento futuro da Aviação Civil Internacional poderia contribuir efetivamente para criar e manter a amizade e o entendimento entre as nações e os povos, e que seu desenvolvimento deveria ser realizado de maneira segura e ordenada, segundo o princípio da igualdade de oportunidades e em bases econômicas sólidas.

Com o objetivo de ordenar a Aviação Civil Internacional em todos os aspectos de suas atividades, a Convenção de Chicago criou a *Organização de Aviação Civil Internacional – OACI*, tendo esta funcionado como Organização Provisória, por um período de quase dois anos, após os quais entrou em pleno funcionamento.

A CERNAI, cuja estrutura se assemelha à da OACI, e é nesta representada por uma Delegação Permanente junto ao Conselho, é subordinada ao Comando da Aeronáutica e tem como Presidente um oficial-general do Corpo de Oficiais da Aeronáutica, sendo atualmente presidida pelo Brig.-do-Ar Eliezer Negri.

Considerando suas atribuições, a CERNAI tem como principal missão a realização de negociações de caráter bilateral para a conclusão de Acordos sobre Serviços Aéreos internacionais e as conseqüentes Reuniões de Consultas decorrentes desses Acordos.

Até o presente momento foram celebrados cinqüenta e oito Acordos bilaterais sobre Serviços Aéreos e seis Memorandos de Entendimento com países localizados nos cinco continentes.

Os primeiros Acordos negociados pelo Brasil foram com os Estados Unidos da América e com o Reino Unido, respectivamente em 6 de setembro e 31 de outubro de 1946; e o último com os Emirados Árabes Unidos, em junho do presente ano (2004).

Os estudos para a celebração dos Acordos bilaterais são feitos pelas Assessorias da CERNAI, especialmente a de Transporte Aéreo e a Jurídica, e levados à apreciação de seu Plenário, após o que são submetidos à aprovação do Comandante da Aeronáutica.

O Plenário é um colegiado que se reúne periodicamente para a apreciação de assuntos da maior relevância no âmbito da Aviação Civil Internacional, presidido pelo Presidente da CERNAI e composto por Membros representantes do Ministério da Defesa, Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Fazenda, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, e Ministério do Turismo, bem como do Gabinete do Comando da Aeronáutica, da Consultoria Jurídicado Comando da Aeronáutica, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, da própria CERNAI, do Departamento de Aviação Civil, e da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária

Além dos Acordos bilaterais e Consultas a ele concernentes, são levados ao Plenário da CERNAI, entre outros assuntos, os referentes à Comissão Latino-americana de Aviação Civil – CLAC, bem como os provenientes da Organização de Aviação Civil Internacional, elaborados por seu Conselho e pelos diversos Comitês e Comissões integrantes daquela Organização.

Finalmente, cabe ressaltar que compete a esta Comissão a realização de Audiências Públicas para a designação de empresas aéreas nacionais que irão operar no exterior, assim como a alocação de freqüências a essas empresas aéreas, estudos esses também levados à apreciação do Plenário e submetidos à aprovação do Comandante da Aeronáutica. ■

Manuel Cambeses Júnior
Cel. Av. R1

A Força Aérea e a Defesa Aeroespacial da Nação Brasileira

O Brasil, por índole, é um país guiado por um sentimento de paz. Não abriga nenhuma ambição de expansão territorial, não possui litígios em suas fronteiras e, tampouco, inimigos declarados. Toda ação por ele empreendida, nas esferas diplomática e militar, busca sistematicamente a manutenção da paz.

Porém, tem interesses a defender, responsabilidades a assumir, e um papel a desempenhar, no tocante a segurança e defesa, em níveis hemisférico e mundial, em face de sua estatura político-estratégica no concerto das nações.

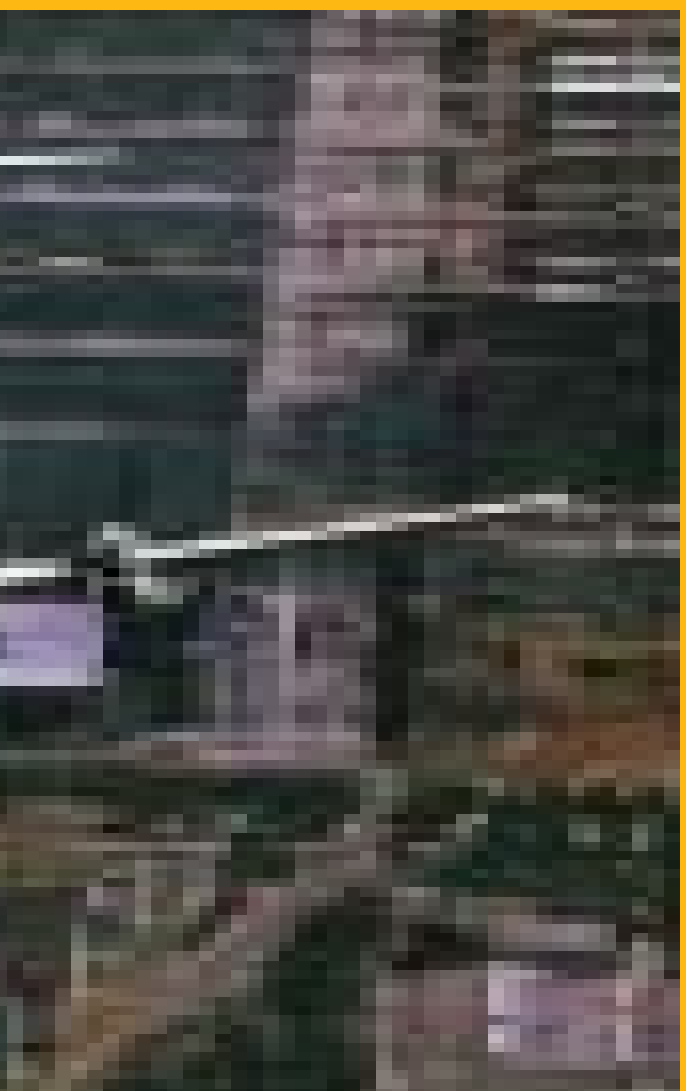
O primeiro objetivo de nossa política de defesa, portanto, deve ser a de preservar e assegurar a defesa dos interesses vitais da Nação contra qualquer ameaça forânea. Não se pode precisar, *a priori*, a fronteira entre os interesses vitais e os interesses estratégicos. Os dois devem ser defendidos com ênfase e determinação. Essencialmente, os interesses estratégicos residem na manutenção da paz no continente sul-americano e nas regiões que o conformam e o rodeiam, bem como os espaços essenciais para a

atividade econômica e para o livre comércio (Setentrião Oriental, Costão Andino, Cone Sul e Atlântico Sul).

Fora deste âmbito, o Brasil tem interesses que correspondem às responsabilidades assumidas nos fóruns internacionais e organismos multilaterais e ao seu *status* na ordem mundial. Este é conformado por uma combinação de fatores históricos, políticos, estratégicos, militares, econômicos, científico-tecnológicos e culturais.

Sem uma defesa adequada, a segurança nacional e a perenidade desses interesses estarão seriamente comprometidos e, conseqüentemente, não poderão ser assegurados. Daí ressalta-se a imperiosa necessidade de contarmos com Forças Armadas altamente preparadas, suficientemente poderosas e aptas ao emprego imediato, capazes de desencorajar qualquer intenção de agressão militar ao país, pela capacidade de revide que representam, ou seja, por seu efeito dissuasório.

Esta estratégia é enfatizada para evitar a guerra e exige, como corolário, o fortalecimento da expressão militar do poder nacional, além de impor um excelente grau de aprestamento e prontificação das Forças Armadas, desde o tempo de paz, através da realização de treinamentos, exercícios operacionais dentro de cada Força Singular, não sendo excluída a necessidade de planejamento e do treinamento de operações conjuntas e combinadas no âmbito das FFAA.



Faz-se mister destacar a premente necessidade de o Governo definir quais as ações que deverão ser implementadas, prioritariamente, no sentido de adequar a expressão militar do poder nacional à estatura político-estratégica da Nação brasileira, em particular às suas necessidades básicas de segurança e defesa. Ademais, definir, com clareza e objetividade, como prover os recursos financeiros necessários para atingir as metas traçadas pelo Ministério da Defesa, conjuntamente com os Comandos Militares, e que objetivam a criação de um eficaz escudo protetor de nossa base territorial e do espaço aéreo sobrejacente.

Conciliar os interesses nacionais em termos de segurança e desenvolvimento é uma tarefa que exige criatividade e não pode estar relegada a um segundo plano, sob pena de, no futuro, nos arrependermos amargamente por este descuido histórico.

Com a implementação do Projeto SIVAM, a Nação passou a contar com um excelente sistema de detecção e alarme aéreo antecipado. Porém, de nada servirá esse portentoso escudo eletrônico e a recente implementação da *Lei do Abate*, se a Força Aérea não dispuser de modernas aeronaves interceptadoras de alta performance e plenamente confiáveis para o cumprimento de sua tarefa operacional de defesa aérea. Ademais, impõe-se que tenhamos equipagens de combate proficientes e altamente adestradas em missões de interceptação, de modo a prover total confiabilidade ao sistema de defesa aeroespacial.

Não podemos continuar postergando, infinitamente, a aquisição de aviões de combate de primeira linha para a nossa Força Aérea, sob pena de comprometer seriamente o seu trabalho primacial: o de manter incólume e inviolável o nosso espaço aéreo, notadamente a Amazônia brasileira, alvo permanente de ilícitos de toda ordem e da cobiça internacional.

Lembremo-nos das sábias palavras do ilustre Barão do Rio Branco – o *Chanceler da Paz* – que freqüentemente enfatizava a imperiosa necessidade de possuirmos um bom sistema de armas para respaldar as nossas proposições e idéias no concerto das nações. ■

Carlos Ilich Santos Azambuja
Historiador

O Fim da Iugoslávia,

***"Esta é uma Nação conduzida por um líder com dois alfabetos, três línguas, quatro religiões, cinco nacionalidades, que vivem em seis repúblicas, com sete vizinhos, num país com oito minorias nacionais."* (Tito)**

O Fim da Iugoslávia, *"Terra dos Eslavos do Sul"* As origens dos conflitos na Iugoslávia remontam a séculos, quando os eslavos (sérvios, croatas e eslovenos) começaram a habitar a Península Balcânica.

No século passado, a primeira Guerra dos Balcãs acabou em 30 de maio de 1913, com o Tratado de Londres, mas os vencedores entraram em conflito pela partilha da Macedônia, ocasionando a Segunda Guerra dos Balcãs entre junho e agosto de 1913.

Em 28 de junho de 1914 o Arquiduque Franz Ferdinando, herdeiro do trono austro-húngaro, e sua esposa, foram assassinados em Sarajevo, Sérvia. Em conseqüência desse fato a Áustria declarou guerra à Sérvia, em 28 de julho do mesmo ano.

O conflito, todavia, não permaneceu limitado aos Balcãs. A Rússia recusou-se a deixar a Sérvia ser esmagada e a Alemanha assumiu seus compromissos para com a Áustria-Hungria. A França mobilizou-se contra a Alemanha que, por sua vez, atacou aquele país através da Bélgica, levando a Inglaterra a declarar guerra à Alemanha. A partir daí, o conflito transformou-se na Primeira Guerra Mundial.

Com o início da guerra, a Albânia foi ocupada pelos beligerantes e transformou-se em campo de batalha.

No verão de 1915 a Bulgária entrou na guerra. Encerrado o conflito, em dezembro de 1918 formou-se a Federação Iugoslava, que uniu os territórios que pertenciam ao Império Austro-Húngaro (Eslovênia, Croácia, Dalmácia, Vojvodina e Bósnia Herzegovina) ao Reino da Sérvia e Montenegro, o qual abrangia também as províncias de Kosovo e Macedônia.

Estava assim criado o Reino dos Croatas, Sérvios e Eslovenos, compondo uma Nação. Esse novo Estado passou a chamar-se Iugoslávia, *"a Terra dos Eslavos do Sul"*.

Iniciada a Segunda Guerra Mundial, em 25 de março de 1941, líderes iugoslavos assinaram em Viena o Pacto Tripartite das Potências do Eixo, provocando protestos populares com a ativa participação do Partido Comunista iugoslavo. Os protestos culminaram com a deposição dos líderes e do príncipe Pedro pelo Exército e partidos políticos sérvios.

Em seis de abril desse ano, a Alemanha iniciou o bombardeio de Belgrado com a *Luftwaffe*, e a Iugoslávia foi invadida por tropas alemãs, italianas, búlgaras e húngaras. Em apenas onze dias, o Exército iugoslavo foi derrotado e os alemães proclamaram o Estado Croata Independente, com um governo pró-Eixo.

Leis anti-semitas, tratando de nacionalidade, identidade racial e proteção do sangue ariano, e honra do povo croata foram promulgadas, iniciando-se a perseguição aos judeus. No final daquele ano, todas as sinagogas estavam destruídas e os judeus foram levados a campos de concentração. No final da guerra calculou-se que, dos quatorze mil judeus da Bósnia, doze mil haviam sido mortos.

Também na Sérvia os alemães instalaram um governo fantoche, que igualmente aplicou leis restritivas aos judeus, passando a entregá-los aos alemães. Em agosto do ano seguinte, a Alemanha informava ao mundo que *"o problema dos judeus na Sérvia estava resolvido"*. Entrementes, o Governo iugoslavo no exílio organizou o movimento de resistência dos monarquistas sérvios, que ficaram conhecidos como *chetniks* (2).

No território iugoslavo travavam-se várias lutas: a dos iugoslavos contra a Alemanha e a Itália; a guerra civil de extremistas croatas contra os sérvios da Croácia e da Bósnia; e a guerra entre as duas principais organizações de resistência: os *chetniks* e os *partisans* (comunistas) comandados por Josip Broz Tito.

Em 1942 os *partisans* formaram o Exército de Libertação Popular (ELP), que em fins de 1943 já contava com um efetivo de 300 mil homens. Atuando nas montanhas da Bósnia, Sérvia e Montenegro, os *partisans* passaram por todo o conflito sem serem dominados pelos nazistas.

No verão de 1944, os alemães começaram a bater em retirada e, no final daquele ano, as forças soviéticas ocuparam a terça parte do país. Tito surgiu, então, como o grande vitorioso.

Nos quatro anos de guerra, estima-se em mais de um milhão o número de mortos no país e, ao final do conflito, havia dois governos, um com o Rei Pedro, em Londres, e outro, no país, com os comunistas de Tito.

Em 29 de outubro de 1945, a Assembléia recém-eleita proclamou a República e elegeu Tito como presidente. Os *partisans*, assim, assumiram o controle da Iugoslávia, passando a promover assassinatos em massa contra seus opositores.

Foi fundada a República Federativa Popular da Iugoslávia, nome que foi alterado, em 1963, para República Federal Socialista da Iugoslávia, sendo implantada a coletivização forçada das fazendas, estatizada a economia, eliminadas as propriedades privadas, e desarticulada a

"Terra dos Eslavos do Sul" (1)

oposição. A Constituição de 1946 proclamava que as repúblicas eram soberanas, mas eliminava o direito das mesmas se separarem e o Estado se apoiava no Partido Comunista, Forças Armadas, Polícia e sistema socialista.

A Macedônia foi reconhecida como nação e o seu idioma como um dos oficiais do país, adquirindo, pela primeira vez, o mesmo *status* do servo-croata e do esloveno. O mesmo não aconteceu com os albaneses de Kosovo, que permaneceram vinculados à Sérvia.

Em 1948 Tito rompeu com Stalin e passou a manter uma neutralidade durante a Guerra Fria, defendendo o direito de autonomia nacional frente ao comunismo russo. Esse rompimento traria implicações na organização do sistema de defesa iugoslavo, com conseqüências no conflito da década de 90.

Quando Tito faleceu, em 1980, havia sido aprovada uma Constituição que combinava elementos de federalismo e confederalismo e tinha por objetivo alcançar a rotatividade no Poder Executivo. Em cada período legislativo seria uma república, na prática uma etnia, que assumiria a chefia do governo.

O sistema colegiado foi mantido com a rotação da presidência federal entre as repúblicas, mas durou apenas onze anos. Sem a presença de Tito, e com a deterioração da economia, logo surgiram os sentimentos nacionalistas, durante tantos anos reprimidos.

Nos anos 80 a dívida externa cresceu. A inflação em 1990 chegou a 580%. Bancos e fábricas fecharam, greves e passeatas tornaram-se rotina em todo o país. O governo ficou sem condições inclusive de pagar o soldo dos militares. Ao mesmo tempo, o Leste Europeu assistia às reformas empreendidas na URSS por Gorbatchev.

Em meio à exacerbação dos nacionalismos sérvio e croata, os muçulmanos sentiram-se no direito de sonhar com o estabelecimento da *Transversal Verde*, que uniria os territórios entre Istambul e Viena, percorrendo os territórios da Macedônia, Kosovo, Sérvia, Bósnia e norte da Croácia.

Para os macedônicos, poder-se-ia reviver a Nação-berço de Felipe e Alexandre, com a *Grande Macedônia*, a qual incluiria partes da Iugoslávia, Grécia e Bulgária.

Já os albaneses passaram a sonhar com a formação da *Grande Albânia*, unificando territórios de Kosovo, sul da Sérvia, partes de Montenegro e da Macedônia, e o noroeste da Grécia, onde habita a população albanesa.

Entre esses sonhos de grandeza, a síndrome da insegurança afetou o país como um todo. Estava preparada a cena para um dos acontecimentos mais traumáticos na Europa dos anos 90, que exigiu a intervenção da ONU e da OTAN, e que acabou por chocar todo o mundo: a desintegração da *Terra dos Eslavos do Sul,* numa guerra insana que teve a duração de 10 anos, até a queda de Slobodan Milosevic em 5 de outubro de 2000, e o fim da Iugoslávia.

Em 14 de março de 2002 foi assinado em Belgrado um acordo entre as Repúblicas da Sérvia e de Montenegro, o que, praticamente, marcou o fim da Iugoslávia, deixando um saldo negativo de 1,2 milhão de mortos e 1,3 milhão de refugiados e desalojados.

Do país que, em 1991, possuía 256 mil quilômetros quadrados e abrigava 24 milhões de iugoslavos, emergiram cinco novos Estados: Eslovênia, Croácia, Bósnia Herzegovina, Iugoslávia e FYROM (*Former Yugoslavia Republic of Macedonia*), com a possibilidade do surgimento de mais um – Montenegro – em 2005. ■

(1) Matéria escrita com dados extraídos do livro A Guerra da Iugoslávia, de Sérgio Luiz Cruz Aguilar, Editora Usina do Livro, 2003;

(2) Palavra que vem de cheta – bando armado – em servo-croata, denominação tradicional dos guerrilheiros antiturcos.

DECEA e UFRRJ: Uma Tentativa

Daisy Meireles
Jornalista

Por que não sobra dinheiro no fim do mês?

Como podemos aprender a administrar o salário?

Como melhorar a gerência de nossa vida financeira?

Fotos: Luiz Eduardo Perez

Estamos diante de uma realidade caótica: não sabemos administrar bem o nosso salário. Sempre ficam contas sem pagar, esperando uma vaga no nosso orçamento, ou o dinheiro não sobra para poupar.

Poupar? Isso é raridade nos dias de hoje! Poucos são os que conseguem separar uma parte do salário para investimentos.

Precisamos, primeiro, nos preocupar com questões mais urgentes:

- **Como administrar bem o nosso dinheiro;**
- **Saber por que não sobra dinheiro para poupar;**
- **Achar a chave para sair do vermelho;**
- **Buscar melhores condições de gerenciar a vida financeira;**
- **Saber separar as necessidades dos desejos.**

Nestes últimos dias ficamos sabendo que 85% das famílias não conseguem chegar ao final do mês com dinheiro no bolso, de acordo com o resultado de uma pesquisa de Orçamentos Familiares realizada pelo IBGE.

Na pesquisa, revela-se que poucos são os que encontram alguma ou muita facilidade em equilibrar o orçamento familiar.

Ouvimos, todos os dias, que isso acontece também com as pessoas ao nosso redor. Não parece razoável saber que não acontece só com você? Entretanto podemos acreditar que isso pode mudar.

A pesquisa mostra que o *aperto* financeiro ocorre na maioria das famílias.

Então, queremos saber como melhorar o gerenciamento da vida financeira.

Temos que estar alertas, pois, quando isso ocorre, nossa tendência é buscar dinheiro em algum lugar: em financeiras, mediante empréstimos bancários ou por intermédio de pessoas que nos cobram mais do que poderíamos pagar... e a cada hora estamos com mais dívidas.

Sempre deixamos de pagar alguma coisa em função de outra. Atrasamos o pagamento de contas ou prestações, ou recorremos ao cheque especial, ou fazemos empréstimos que – sabemos – não vamos poder pagar, pois as contas atrasadas se acumulam com os empréstimos que tomamos para sanar outras dívidas. Estamos *empurrando* as contas e, com isso, os juros são os nossos companheiros.

Uma das iniciativas do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, para que houvesse uma conscientização do problema em suas Unidades, foi colocar em prática o Projeto *Capacitação em Orçamento Familiar – Preparando Multiplicadores*.

O DECEA tinha interesse em atividades de caráter educativo que disponibilizassem informações e proposições práticas para o seu efetivo, visando, com sua utilização, à melhoria no gerenciamento dos recursos financeiros administrados por essas pessoas.

de Gerência da Vida Financeira

Foi realizado um curso para o pessoal da área de apoio ao homem, nos dias 26, 27 e 28 de abril, o qual abriu caminho para que profissionais da área de apoio aos funcionários aprendessem e depois repassassem informações aos outros que não puderam assistir ao curso.

Resultado de uma parceria do DECEA com o Departamento de Economia Doméstica da UFRRJ (Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro), o curso foi ministrado pela Professora Patrícia Oliveira de Freitas.

O programa teve material educativo referente aos cuidados com o orçamento familiar, e desenvolveu uma campanha de educação para o consumo. Na verdade, a questão do controle do orçamento familiar é muito mais do que simplesmente equilibrar gastos.

Em virtude dos altos juros com que nos acostumamos a viver, qualquer tentativa de organizar o orçamento pode parecer impossível. Mas, diante do que foi apresentado no *Programa* para os funcionários é possível viver uma nova realidade e programar melhor os nossos gastos.

Com o resultado da implantação do *Programa* no DECEA estamos mais conscientes da necessidade da organização equilibrada do orçamento familiar. Isto, porém, não é tão simples; temos que fazer uso de todos os recursos aprendidos no curso, nos educarmos para o consumo.

A iniciativa do DECEA demonstra a preocupação com a qualidade de vida dos seus funcionários. Repensar o consumo vai ser um novo caminho para mudar os hábitos. Sabemos que isso será em longo prazo, mas com certeza os frutos virão.

O DECEA pretende que seus funcionários civis e militares obtenham uma melhoria no gerenciamento dos seus recursos financeiros familiares e, por isso, o Projeto vai proporcionar ao efetivo do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (SISCEAB) informações que possibilitem uma reflexão administrativa do orçamento familiar.

A idéia inicial de capacitar multiplicadores já foi realizada. Agora, após a preparação com atividade educativa nessa área, eles estão aptos a repassar os ensinamentos aos outros funcionários, que poderão aplicá-los na administração de seus recursos financeiros, influenciando inclusive os seus familiares.

As questões mais discutidas no Programa do curso foram:

- **Elaboração do orçamento familiar (modelos e adaptações);**
- **Administração do uso dos recursos financeiros da família (descontrole financeiro);**
- **Formas de pagamento *versus* dívidas (pagamento à vista, cartão de crédito, cheque especial e empréstimos pessoais);**
- **Compras compulsivas, desperdício e orientações para comprar;**
- **Alguns princípios de educação;**
- **Direito do consumidor.**

Em julho deste ano, três meses após a conclusão do curso, foi realizada assessoria de acompanhamento aos multiplicadores no desenvolvimento de suas atividades nas diferentes regiões. ■

Macaco com Navalhas

Flavio C. Kauffmann
Ten.-Cel. Av. R1

Assim explicou-me um conceituado Comodoro em meus bons tempos de piloto de caça durante um breve intercâmbio no Chile; era denominado localmente como um piloto iniciante na operação de aeronaves supersônicas.

Sofisticadas e instáveis essas formidáveis máquinas de combate podem em mãos inábeis transformar-se em terríveis auto-ameaças.

É claro que havia nessa metáfora um propositado exagero, o que constituía justamente a graça do título aplicado aos *novinhos*.

Recentemente, como participante de um grupo que implantantou um sistema C3I na Secretaria de Segurança Pública do Rio de Janeiro, vislumbrei a oportunidade de revisitar alguns conceitos da área de Defesa, que terminaram por remeter-me àquela reminiscência do passado.

A busca de um entendimento mais claro sobre o comportamento do binômio Comando e Controle (C2), em ambientes incertos, conduziu-me naturalmente ao brilhante Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), hoje orgulho nacional e, já há muito, mérito particular de nossa Força Aérea.

Pesquisando o assunto através da documentação disponível, mas principalmente nas animadas discussões com alguns amigos envolvidos nesse trabalho, ressaltou-me à compreensão, não apenas a magnitude do projeto, mas, sobretudo, seus avançados aspectos conceituais, baseados em moderna teoria científica.

Pude entender, a partir de um determinado momento, o entusiasmo desses amigos, alguns participando desde o início da própria concepção do Sistema. Mas pude também, por outro lado, compreender os naturais questionamentos funcionais decorrentes da comparação trazida pela chegada do futuro, na figura do SIVAM, com a presente estrutura de comando da FAB.

O SIVAM, particularmente seu módulo de Vigilância Territorial, tem sua estrutura organizacional apoiada na teoria de sistemas dinâmicos, e o funcionamento do *software* envolve maciça aplicação de geometria fractal e matemática não linear.

Essas teorias concebem o funcionamento do sistema a partir da aceitação de um quadro de incerteza, porém auto-organizável dentro de certos limites preestabelecidos, com forte suporte dos especialistas de cada domínio a ser tratado.

O SIVAM não busca organizar o caos. Ao contrário, utiliza a situação caótica para determinar os eventos fractais e os emergentes, estabelecendo a partir daí os prováveis padrões de comportamento de uma eventual ameaça.

Seus módulos interagem como subsistemas dinâmicos, que se auto-organizam internamente e entre si, tendo as ortodoxas subordinações hierárquicas cedido lugar a flexíveis laços de coordenação funcional.

E é exatamente essa característica que garante a adaptabilidade do Sistema, através do aprendizado constante, e que confere ainda uma conseqüente tendência de aumento da eficiência com o decorrer do tempo. Em suma: quanto maior for sua utilização, melhores os resultados.

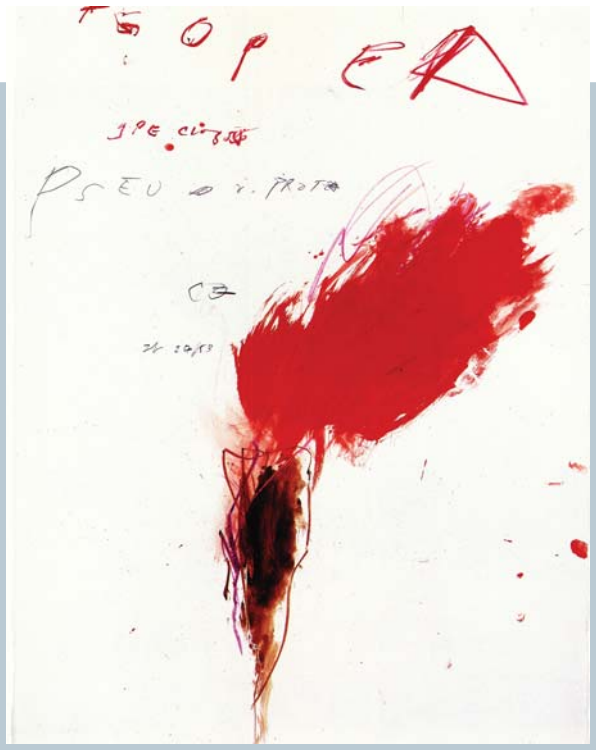
Ao admitir a imprevisibilidade dos resultados de uma guerra, em que duas forças dinâmicas se antepõem, Clausewitz[1] foi um dos primeiros estrategistas a defender a natureza não linear do campo de batalha. Muito embora essa constatação só houvesse ficado explícita a partir de um ensaio de James Miller[2], em 1979.

E hoje, acompanhando os recentes desenvolvimentos tecnológicos, fica cada vez mais fácil admitir que os futuros conflitos armados serão inevitavelmente conduzidos em imprevisíveis ambientes operacionais, como principal conseqüência das dificuldades nas áreas de Comando e Controle.

É nesse ponto, que os questionamentos mencionados vêm inexoravelmente a aflorar...

Será que a atual estrutura de comando de nossa Força Aérea favorece sua operação num ambiente incerto, como um provável teatro de operações?

De acordo com Van Creveld[3], que foi quem parece melhor analisou o comportamento das estruturas de Comando durante operações de guerra, a função



de Comando pode ser conduzida através de três métodos distintos: por direcionamento, por planejamento e por influência.

Não sendo mutuamente exclusivos, sempre será possível uma combinação desses métodos, havendo, no entanto, a predominância de um deles.

No *Comando por direcionamento*, o mais antigo de todos e praticamente abandonado a partir do século XVIII, o comandante determina cada movimento do combate a partir de uma posição privilegiada como observador.

Frederico, o Grande, buscando romper as limitações impostas por esse método, idealizou o Comando por planejamento, em que as divisões seguem ações pré-planejadas durante o decorrer do conflito.

No *Comando por planejamento* – hoje base estratégica da maioria das Forças Armadas do mundo – a ação de Comando é conduzida através de um *plano de comando*, que sacrifica a flexibilidade em favor do foco, na destruição de *centros de gravidade* da estrutura inimiga previamente identificados.

A terceira vertente, o *Comando por influência*, baseado na sistemática usada pelas Forças Armadas alemãs durante a Segunda Guerra Mundial (*aufragstaktik*), é a única a aceitar o caos como inevitável. E, ao invés de tentar impor ordem a esse cenário, adapta-se a ele através da fragmentação do Comando.

O *Comando por influência* pressupõe consciência situacional dos comandos subordinados e se apóia fundamentalmente em qualidades como iniciativa e liderança.

Considerando que esse último é o método que menor dependência possui de ações de Comando centralizado, que por sua vez dependeriam crucialmente de acuradas informações de Controle e de um alto grau de confiabilidade nas Comunicações, parece ser o que maior probabilidade de sucesso teria num conflito moderno.

Para implementação do método de *Comando por influência*, em nível estratégico, uma Força Armada deve estar estruturada segundo a teoria de sistemas dinâmicos ou orgânicos, que é, como dizíamos, a base organizacional dos módulos do SIVAM.

Desse modo o SIVAM, em seu início, oferece às instituições do Governo brasileiro, entre elas a Força Aérea, a rara oportunidade de um salto quântico conceitual, da mesma maneira que a absorção de novas tecnologias foi no passado responsável por enormes saltos operacionais na Aeronáutica. A exemplo da chegada dos Gloster, dos C-130, dos CINDACTA, dos F-5 e dos AMX (A-1).

Entre nossas Forças Armadas, a FAB é provavelmente a que mais avançou na implantação da teoria de sistemas, o que seria sem dúvida um fator favorável para a adoção de uma estrutura de Comando mais flexível.

A própria natureza da atividade operacional de uma Força Aérea já confere a seus integrantes um elevado nível de autonomia. Restando ver apenas se a sistemática de ascensão funcional em vigor realmente estimula os exercícios de iniciativa e liderança...

De todo o modo, não há aqui qualquer intenção de crítica negativa, o que seria antes de tudo presunçoso, mas apenas um convite à reflexão dos homens, oficiais da ativa nos altos postos, a quem cabe em última instância a condução de nossa Força Aérea.

A utilização de uma ferramenta tão poderosa como o SIVAM, a partir de uma estrutura de Comando que não estivesse em sintonia com os modernos conceitos desse Sistema, poder-nos-ia reduzir à tragicômica figura do *macaco com navalhas*... ■

NOTAS:

1. Von Clausewitz, Karl. Na guerra.

2. Miller, James. Decision information. Academic Press, 1979.

3. Van Creveld, Martin. Command in war. Harvard University Press, 1985.

"Entre nossas Forças Armadas, a FAB é provavelmente a que mais avançou na implantação da teoria de sistemas, o que seria sem dúvida um fator favorável para a adoção de uma estrutura de Comando mais flexível."

Controladores de Tráfego Aéreo e

A Fonoaudiologia é a ciência que se dedica a estudar e reabilitar os problemas relacionados à comunicação humana. Atua nas áreas da linguagem, fala, audição e voz. Fonoaudiólogos atuam nas alterações da linguagem que afetam indivíduos que sofreram um acidente vascular cerebral ou outros acidentes cerebrais que prejudicam a compreensão, a elaboração e, também, a expressão da mensagem lingüística, estejam elas isoladas ou combinadas. Além disso, esses profissionais são responsáveis por reabilitar os atrasos de linguagem em crianças; as dificuldades de aprendizagem da língua escrita; e as dificuldades da fala, como por exemplo a gagueira e as trocas e distorções dos sons na fala. Realizam ainda testes para verificar o déficit auditivo, indicam próteses e atuam em empresas onde o ruído pode ser fator causal de doença ocupacional.

Desde a década passada os fonoaudiólogos especialistas na área da voz têm estudado os indivíduos no uso profissional da voz falada. Estes estudos geraram centenas de pesquisas e alguns livros sobre cantores, professores, operadores de *telemarketing*, advogados, religiosos e outros grupos. Essas publicações apontaram os problemas, a realidade da vida profissional e a importância do fonoaudiólogo como parceiro para a manutenção da saúde vocal *(Ferreira, 1988, 1995; Quinteiro, 1995; Garcia, 1996; Behlau e Pontes, 1999; Ferreira e Olival, 2000, 2001; Behlau, 2001; Ferrreira e Silva, 2002)*.

A promoção da saúde e a qualidade de vida dos indivíduos têm-se tornado um investimento valioso e fundamental para o desenvolvimento social e econômico, sendo a saúde do trabalhador objeto de atenção dos empresários. Atendendo a esta demanda da sociedade,

Fonoaudiólogos Parceria Eficaz

Angela Albuquerque Garcia
Professora Adjunta da UFRJ

Karina Ferraiuolo Ladwig
1º Ten. Fon.

programas de atenção à saúde auditiva, controle de ruídos ambientais, conservação da qualidade vocal em professores e teleoperadores foram desenvolvidos por fonoaudiólogos com bastante eficácia. Apesar de tantos estudos terem sido desenvolvidos em várias classes de profissionais, não existem trabalhos publicados na Fonoaudiologia sobre a comunicação oral do Controlador de Tráfego Aéreo *(Garcia e Ferraiuolo, 2002)*.

Embora tenha ocorrido a modernização de equipamentos e o uso de sistemas de controle aéreo através de satélites, a comunicação entre o Piloto e o Controlador continua acontecendo através da emissão da voz articulada. Os radares melhoram a visão do Controlador dando seqüência ao fluxo do tráfego, mas a transmissão das informações são dependentes da voz humana. Na Aviação, uma pequena falha de entendimento na comunicação oral pode ser fatal, colocando em risco muitas vidas *(Cadore, 2001)*.

Dificuldades na articulação dos sons foram relatadas por oito por cento dos entrevistados, em pesquisa que mostraremos na seqüência. A articulação precisa e correta, nesta profissão, é requisito fundamental para não haver truncamento da mensagem. Os problemas articulatórios podem acentuar-se, neste caso, pois os controladores utilizam-se da língua nativa e do inglês nas comunicações.

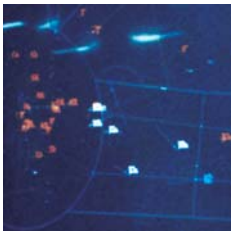
Cushing (1997) relata um acidente de vôo, na Ásia, ocorrido pela homofonia das palavras *to* (para) e *two* (dois). O ATC autorizou a aeronave a descer para: – T*wo four zero zero (dois, quatro, zero, zero).* O Piloto cotejou a autorização, dizendo: – *Ok, four, zero, zero (ok, quatro, zero, zero)*. A aeronave desceu para 400 pés (122m), em vez de ficar na altitude de 2.400 pés (732m) fornecida pelo Controlador. O acidente foi fatal para todos. Deve-se considerar, ainda, que os desvios na articulação, provenientes do hábito de pouca mobilidade da mandíbula durante a fala (articulação travada) ou pequenos desvios de pontos articulatórios (distorções) podem gerar alterações na fala e confusões para o ouvinte da mensagem.

Dentre as características essenciais à comunicação oral do Controlador de Tráfego podemos citar: excelente articulação, boa qualidade vocal, uso adequado de pausas e inflexões, equilíbrio emocional, memória, conhecimentos específicos da fraseologia aeronáutica, entre outras *(Garcia e Ferraiuolo, 2003)*.

Esta pesquisa foi desenvolvida em abril de 2002, durante o Curso de Formação de Controladores no Instituto de Proteção ao Vôo, em São José dos Campos (SP).

Neste curso foi ministrada a disciplina de voz, cujo objetivo é dar noções sobre saúde vocal. A carga horária destinada à disciplina é de 20 horas/aula. Não está previsto na programação nenhuma atividade de avaliação ou vivência da voz falada. Apesar do curto tempo de aulas, especificamente com este grupo da pesquisa, a fonoaudióloga responsável introduziu algumas vivências corporais/vocais, visando à prática do que era ministrado. Os dados foram colhidos inicialmente através de um questionário envolvendo perguntas sobre fatores prejudiciais à voz e cuidados utilizados para melhorá-la. Ao final das aulas, os participantes responderam a outras perguntas sobre o aproveitamento do conteúdo ministrado. A amostra foi composta por vinte e cinco indivíduos que realizavam o Curso Preparatório para Controlador de Tráfego Aéreo.

O objetivo do trabalho durante o Curso de Formação era pesquisar o conhecimento que o Controlador tem de sua voz, os cuidados e noções sobre higiene vocal, bem como a disciplina de voz. Mesmo não sendo preocupação primordial do trabalho, naquele momento a iniciativa ajudou o profissional nesse conhecimento.



Nesta amostragem, 68% dos indivíduos eram do sexo masculino. A idade média era de 30 anos, sendo 76% entre 20 e 30 anos, e 24% entre 31 e 40 anos. Na população estudada, 72% faz uso da voz em outra atividade profissional, como no canto ou no magistério.

Considerando que, no grupo pesquisado, observou-se que a grande maioria utiliza a voz em outras situações profissionais como canto e docência, devemos observar que essas atividades exigem muito do aparelho fonador e podem provocar desgaste e irritação quando não são re-

alizadas adequadamente. Acrescente-se a este fator o cansaço físico e emocional do possível compromisso com duas atividades profissionais.

Os cuidados com a voz foram relatados por 60% dos indivíduos e relacionavam-se somente a evitar bebidas geladas, gritar ou pigarrear excessivamente. O consumo de cafeína é utilizado por 100% da população e o fumo, por 32%.

Os problemas de comunicação oral percebidos por eles foram a rouquidão freqüente (12%), as dificuldades articulatórias (8%) e a intensidade fraca (12%) dos pesquisados.

Quanto aos conhecimentos adquiridos durante as aulas do curso, 55% relataram que compreenderam e evitariam o abuso vocal; e a intenção de cuidar da voz foi demonstrada por 44% dos indivíduos. Esses cuidados englobariam a hidratação adequada, o aumento de suas horas de sono e a prática de estratégias para redução das tensões corporais e do estresse. Quarenta por cento sentiram melhoras na coordenação da respiração com a fala, na articulação das palavras, e na postura corporal para o trabalho que exerceriam. A necessidade do acompanhamento fonoaudiológico para o exercício profissional foi relatado por 72% dos pesquisados.

É uma questão unânime entre fonoaudiólogos que os indivíduos que necessitam usar profissionalmente a voz devem conhecer o processo adequado para a produção da voz falada e estar conscientes dos fatores de risco para a voz, melhorando assim as condições da saúde vocal *(Boone, 1992; Behlau e Pontes, 1995)*.

Os cuidados relatados pelo grupo estão relacionados ao conhecimento de domínio público: evitar água gelada e não gritar. Sabe-se que existem fatores intrínsecos e extrínsecos ao indivíduo que ocasionam alterações da voz. Dentre eles a ingestão de cafeína, encontrada não só no café, mas, também, na coca–cola, é utilizada sistematicamente por todos (100%) os pesquisados. Havendo distúrbios gastrointestinais, como úlceras ou presença de refluxo, essas substâncias tendem a piorar a condição da doença gástrica. O refluxo gastroesofágico pode estar associado a ulcerações nas pregas vocais.

O tabagismo, relatado por 32% da população pesquisada, é o principal fator causal de câncer da laringe, além de edema de Reinke (patologia que espessa as pregas vocais) e também fator agravante de irritações das vias aéreas, alergias e bronquites. Em profissionais da voz que têm o hábito de fumar, o risco de surgirem problemas vocais é bem maior. Durante o curso utilizaram-se estratégias de conscientização desses problemas através da leitura e debates de textos sobre as relações do fumo com a saúde geral.

O ambiente de trabalho nas torres de controle dos aeroportos também pode provocar ressecamento da mucosa do trato respiratório pelo uso constante do ar-refrigerado em temperaturas baixas. Os turnos de trabalho são de seis horas com intervalos, nos quais os Controladores entram e saem da sala refrigerada. As variações bruscas de temperatura também são fator irritativo da mucosa vocal e nasal.

A rouquidão, sinal de alteração vocal, foi relatada por 12% da população. O exame otorrinolaringológico e o tratamento fonoaudiológico estão indicados na pre-

sença de rouquidão. A rouquidão é associada a patologia laríngea, normalmente aos nódulos vocais. Não sendo tratados, tendem a aumentar seu volume e piorar a condição de emissão da voz, chegando à impossibilidade de produção de uma voz audível pela soprosidade severa ou até afonia. Vale ressaltar que não é previsto processo de seleção dos candidatos ao curso através da avaliação da qualidade vocal. Neste caso, esses profissionais logo que admitidos ao trabalho podem necessitar de afastamento das atividades pelo aumento da rouquidão. Isto gera custos adicionais ao empregador e prejuízos à empresa.

A intensidade vocal é um parâmetro da qualidade vocal que se relaciona com a projeção vocal e com o sopro expiratório utilizado na fonação, gerando maior ou menor energia de emissão durante a fala *(Garcia, 2003)*. Doze por cento da população considerou sua intensidade vocal como fraca. Essa característica pode levar a excesso de tensão do aparelho fonador durante a fala projetada. Se um indivíduo com intensidade vocal fraca necessita cantar ou falar mais forte, provavelmente irá entrar num esquema de esforço em que a musculatura cervical e a da laringe serão hipertencionadas para a produção da voz. Caso isso se repita algumas vezes ao dia, pode-se chegar a lesões da mucosa da prega vocal.

As respostas dadas após o curso teórico-prático deixam claro que as vivências corporais/vocais propostas *(Garcia, 2002)* foram eficazes, produzindo um autoconhecimento da voz falada e fornecendo noções sobre preservação da saúde vocal. Quarenta por cento dos integrantes do grupo perceberam melhor suas dificuldades em relação à coordenação fono-articulatória, à articulação e à postura corporal durante a fala, passando a organizar mais adequadamente estas funções durante as atividades profissionais.

O abuso vocal é descrito como prejudicial à voz *(Boone, 1992)*. Por abuso vocal entende-se falar em intensidade forte, gritar, tossir ou pigarrear em excesso, falar em presença de ruídos ambientais, cantar sem a devida preparação da voz e falar sob impacto emocional. Outras situações de risco para a voz são a falta de hidratação adequada, o uso de medicamentos para o nariz e a garganta sem a devida prescrição médica, a ingestão de chás ou remédios caseiros, as bebidas geladas, a ingestão de bebidas alcoólicas, o estresse psicológico e a falta de descanso adequado, entre outras. Além disso, é sabido que o dia a dia de uma torre de controle é muito estressante: problemas gerados pelo trabalho em turnos alternados, sobrecarga de trabalho pelo crescente aumento dos vôos, sem a reposição suficiente de profissionais no mercado, problemas com ruídos ambientais e, às vezes, ruídos do próprio equipamento. O trabalho nas torres de controle exige um estado de alerta constante, podendo acarretar sobrecarga física e psicológica. A voz é influenciada pela emoção e transmite nosso estado psicológico. Nesta profissão, muitas vezes o controlador precisa manter a tranqüilidade na voz, apesar de a situação ser extremamente perigosa por envolver muitas vidas.

Os dados desta pesquisa demonstram que os fatores de prejuízo da voz eram pouco conhecidos. Apesar do curto tempo para as aulas teóricas e práticas, 72% dos indivíduos consideraram fundamental o trabalho do fonoaudiólogo em sua profissão.

Um dos grandes desafios das políticas mundiais de saúde é alavancar o potencial para a promoção de saúde nos vários setores da sociedade. A promoção de saúde vocal pode provocar e gerar mudanças na qualidade de vida pessoal e social, e no ambiente de trabalho. A voz de cada sujeito está estreitamente relacionada às condições, necessidades e exigências cotidianas e profissionais, ressaltando-se, assim, a importância da inserção da Fonoaudiologia nas ações de assistência à saúde do trabalhador. Profissionais que têm no uso da comunicação oral seu principal instrumento de trabalho necessitam do acompanhamento de um fonoaudiólogo. No caso da Aviação, a assistência fonoaudiológica não está restrita aos Controladores, mas deve abranger pilotos e tripulação.

É preciso que os setores responsáveis pela prevenção de acidentes aéreos incluam o treinamento e acompanhamento da saúde fonoaudiológica desses profissionais através da manutenção periódica de programas para profilaxia e aprimoramento da voz e fala. Esses programas devem constar de orientações quanto a hábitos inadequados, aos fatores prejudiciais à voz, sinais e sintomas das alterações da comunicação oral, vivências corporais/vocais para melhoria da qualidade de emissão vocal e proteção dos fatores prejudiciais. Em relação aos Cursos de Formação de Controladores Aéreos, ressaltamos a necessidade de ser adotada uma avaliação da qualidade da comunicação oral como pré-requisito para a admissão.

Sabemos que este grupo de profissionais ainda está carente de estudos e assistência pelos profissionais da área da Saúde. Julgamos que mais trabalhos e discussões sobre as necessidades e problemas da categoria devem ser realizados. É necessário também que o Governo e os empresários responsáveis pelo setor da Aviação provejam os meios para que a classe venha a contar com o apoio de que precisa na manutenção de sua qualidade de vida e de trabalho. ■

Migração Nordestina

Marluce Dias Araújo
Historiadora

Até 1850, os altos rios acreanos não passavam de ***Tierras Non Discubiertas***, como assinalavam os mapas bolivianos da época. O processo de povoamento dessas terras começou dez anos depois, ainda nos meados do século XIX. A partir de 1860, começaram as primeiras expedições exploratórias do imenso potencial econômico da região. Em poucos anos, porém, as margens dos rios acreanos estariam totalmente povoadas por brasileiros de diversas origens que, juntamente com as populações indígenas, nativas da região, comporiam um rico mosaico de culturas e etnias.

A Revolução Industrial que se processaria na Europa e nos Estados Unidos, nos anos seguintes, intensificaria esse povoamento, e um incidente brasileiro o tornaria seletivo. De simples ***droga do sertão***, o látex passaria a ser o agente modificador de todo o cenário econômico e demográfico amazônico, principalmente no seu extremo oeste, o Acre: por um lado, a demanda da indústria internacional pela borracha (coagulação do látex da seringueira), matéria-prima cobiçada pelos mercados externos, na sua crescente mecanização; e de outra sorte, a grande seca do sertão nordestino, em 1877/1878.

O Brasil não poderia atender suficientemente às solicitações de exportações, devido a três fatores fundamentais: utilização de técnicas rudimentares mata adentro, falta de capital e deficiência de mão-de-obra. Assim sendo, a migração nordestina foi incentivada pelo Governo brasileiro, com investimentos do capital externo. Nesta fase, foram instaladas, também, as primeiras seringueiras de cultivo na região. A partir de então, a presença nordestina se configurou como formadora da sociedade acreana, a mão-de-obra aumentou e o seringal formou, em toda a Amazônia, no final do século XIX, a unidade econômica mais expressiva, sendo, simultaneamente, o agente de profundas modificações no modo de vida da região e do seu povo.

Dentre as razões que motivaram milhares de nordestinos, homens e mulheres, a se embrenharem no ***inferno verde***, para a extração do ***ouro branco***, podem-se citar algumas. No Nordeste existia o preconceito de migrar para os cafezais do sudeste do Brasil, por considerar a atividade como uma ocupação de escravos. A síndrome do ***el dorado***, enriquecimento fácil e rápido, promovido por agentes a serviço do capital, e o *boom* da borracha com forte propaganda em cidades como Natal, Fortaleza e Recife. O incentivo dos governos do Pará e do Amazonas ao transporte desses imigrantes era convidativo, revestido de supostos programas de colonização agrária, que encobriam o intuito inconfesso de colocá-los na atividade extrativista. Finalmente, a não resistência dos latifundiários do Nordeste, já que a seca estava assolando a parte de suas propriedades destinada a seus trabalhadores, devido aos fenômenos climáticos, e a fome e a miséria poderia insurrecioná-los. Desse modo, pessoas aliciadas e levadas para a Amazônia eram envolvidas numa estrutura que as prendia, definitivamente, ao seringal. Aparentemente, eram livres. Na verdade, escravos econômicos do patrão. Já tendo chegado com saldo negativo, devido às despesas de viagem, o nordestino era tragado pelo endividamento com o seringalista que o manipularia facilmente, tornando-o submisso à exploração do capital internacional.

O auge da migração foi de 1878 até 1900. Somente do porto de Fortaleza, partiram mais de cem mil pessoas, segundo dados estatísticos. A partir, porém, de 1912, o Brasil começou a crise do setor gumífero, que pôs fim ao primeiro surto da borracha em 1913. Seringueiras transladadas do país para a Malásia e o Ceilão causaram-lhe forte concorrência, provocando um grande êxodo rural para os centros urbanos mais próximos. Alguns, contudo, de forma degradante, foram se adaptando à selva, tendo de enfrentar as suas leis, desafiando a malária, os animais ferozes, a resistência indígena e a ganância de seus senhores seringalistas. As mulheres também foram capazes de enfrentar a floresta e demonstrar que o mundo do seringal passara a fazer parte do seu universo. A maioria dessas guerreiras acompanhou seus pais e maridos. Outras foram levadas para os seringais mais distantes como se fossem mercadorias, para atenderem as necessidades sexuais dos seringueiros. A presença da mulher branca era rara e muitos acabavam se envolvendo com mulheres índias raptadas das aldeias e provocando reações beligerantes. Alguns seringalistas da região acreana doavam aos que mais produziam, como prêmio, mulheres trazidas por eles das cidades de Belém e Manaus. Algumas prostitutas também se embrenharam pela selva, levadas pelos ***regatões*** (comerciantes que

"Acordos assinados em Washington, comprometiam a produção gumífera do Brasil ao monopólio estadunidense..."

navegavam pelos rios da Amazônia). Fazia parte do imaginário coletivo dessas últimas, a busca de melhores condições de vida, uma oportunidade de constituírem uma família junto aos seringueiros, uma saída da situação da degradação e miséria social em que estavam inseridas. Assim, eram facilmente manipuladas e convencidas àquela nova aventura. De uma forma ou de outra, acabaram ficando na Amazônia, recriando novos modos de vida. Muitas não ficavam com os seringueiros que as haviam comprado ou ganho, indo morar com outros trabalhadores, levadas por suas paixões. A maioria tinha consciência da situação a que estava submetida, mas embora algumas tenham sido vítimas de ações violentas, a maior parte constituiu diversas formas de resistência, não foi vítima passiva de dominação.

No início dos anos 40, os japoneses tomaram os seringais asiáticos e os Estados Unidos voltaram a investir na produção do látex do nosso país, para que a borracha brasileira viesse a suprir a indústria bélica dos Aliados, durante a Segunda Guerra Mundial. A Amazônia voltaria a se projetar, dando início ao segundo surto da seringa. Acordos assinados em Washington, comprometiam a produção gumífera do Brasil ao monopólio estadunidense, com a intervenção direta do Governo na produção, sem a presença das casas aviadoras, substituídas pela *Rubber Reserve Company*. Coincidentemente, em 1942, o Nordeste atravessou novo período de seca. Pela necessidade da articular novas frentes de trabalhadores, foram reunidas, em Fortaleza, cerca de 30 mil pessoas para proporcionar mão-de-obra barata para os seringais amazônicos. Influenciados, desta feita, por forte propaganda ideológica de cunho nacionalista, os denominados ***soldados da borracha*** vislumbraram uma possibilidade de sobrevivência e fonte de renda no Acre para um retorno mais seguro, posteriormente, ao Nordeste, ao invés de optar pelo ingresso como voluntários na guerra. Entretanto esse novo ciclo teve vida curta. Em 1945 – com a ***revoada*** dos americanos após a capitulação japonesa – todos os contratos com países produtores de qualquer coisa do Hemisfério Ocidental foram cancelados, e os investimentos na Amazônia cessaram. A borracha retornou ao interesse das casas aviadoras e os nordestinos, premidos pela seca no seu lugar de origem, ficaram à mercê da sua própria sorte, tragados pelo esquecimento. Somente a partir de 1970, os seringueiros se organizaram para fugir dos antigos patrões, fornecedores, pelo aviamento, dos produtos básicos à sua subsistência. Muitos, no entanto, passaram a depender dos ***marreteiros*** dos quais compravam utensílios, ferramentas, remédios e mantimentos por preços exorbitantes. Somente aqueles que estavam incorporados às Reservas Extrativistas negociavam em bloco sua produção, na tentativa de se livrarem desse novo mecanismo de exploração.

O Governo Federal criou uma aposentadoria, garantida pela Constituição Federal, para os soldados que cortaram seringa durante a Segunda Guerra. Este benefício se estendeu a viúvas e filhos menores de idade de seringueiros. Muitas mulheres conquistaram o benefício por terem saído do Nordeste e também trabalhado na extração do látex.

No Estado do Acre, a partir de 1972, o Governo Federal instalou o ***Programa de Incentivo à Produção de Borracha Vegetal*** (PROBOR I), com o objetivo de recuperar seringais nativos e plantar seringas de cultivo. Os recursos para financiamento eram liberados pelo Banco da Amazônia S/A, com a autorização da Superintendência da Borracha SUDHEVEA. Em princípio, foram aprovados, no Estado, 35 projetos avaliados em 83 milhões de cruzeiros, para o plantio de 7.094 hectares até 1978. Entretanto plantaram-se apenas 1.500 hectares, porque grande parte dos recursos havia sido desviada por empresários na compra de gado, formação de pastos e construção de currais, obrigando à suspensão da linha de crédito pelo Banco. Mesmo com o incentivo, neste ano a exportação de borracha foi de 7.795 toneladas, enquanto no ano anterior, 1971 fora de 8.771 tonela-

das. Como a borracha continuava a ser o principal produto de exportação do Acre, apesar da expansão agropecuária na região, no final da década de 70, foi instalado o PROBOR II, para cerca de 1.856 operações, incluindo uma usina de beneficiamento de borracha, no município de Cruzeiro do Sul. Em 1981, foi implantado ainda o PROBOR III.

Em janeiro de 1999, surgiu a Lei Chico Mendes, que estipulava o pagamento, como subsídio, ao seringueiro vinculado a cooperativas e associações, uma quantia equivalente a quarenta centavos de Real (R$ 0,40) por quilo de borracha produzida. Não sendo, ainda, suficiente para garantir a permanência dos seringueiros nos seringais, o ***couro vegetal*** foi uma nova alternativa econômica viável para o seringueiro, o qual surgiu recentemente, com a inclusão da borracha como matéria-prima para fabricação de roupas e acessórios de ***griffes***. Conquistando cada vez mais o mercado consumidor, este produto está garantindo uma nova receita para esses tão sofridos ***povos da floresta***.

O PROJETO SIVAM – Sistema Integrado de Vigilância da Amazônia, surge neste cenário como uma alternativa moderna e inteligente, apresentando, como um dos seus pontos marcantes, a contribuição decisiva para a proteção ao Desenvolvimento Sustentável da Amazônia. Este programa governamental, executado pelo Comando da Aeronáutica, tem como um de seus componentes básicos o interesse civil, levando em conta que a riquíssima região amazônica é extremamente cobiçada pelas grandes potências internacionais. Através dessa parceria entre entidades governamentais e civis, busca-se um novo padrão de desenvolvimento que possa propiciar condições dignas de vida, e cada vez melhores, para os povos da floresta, sejam seringueiros, populações de reservas extrativistas ribeirinhas e populações indígenas.

O Zoneamento Econômico e Ecológico do Acre pode ser definido como um instrumento estratégico de planejamento regional e gestão territorial, envolvendo estudos sobre meio ambiente, recursos naturais e as relações entre sociedade e natureza. Servem como subsídio para negociações democráticas entre órgãos governamentais, empresas do setor privado e a sociedade civil como um todo; sobre políticas públicas, baseadas em modelos de produção e consumo que mantenham os estoques de recursos naturais e a qualidade ambiental, de forma a permitir condições de vida igual ou superior às gerações futuras. ■

"Este programa governamental, executado pelo Comando da Aeronáutica, tem como um de seus componentes básicos o interesse civil, levando em conta que a riquíssima região amazônica é extremamente cobiçada pelas grandes potências internacionais."

Araken Hipólito da Costa
Cel. Av. R1

Criação Artística

"Sim, naturalmente vãos foram todos os homens que ignoraram a Deus

e que, partindo dos bens visíveis, não foram capazes de conhecer Aquele que é,

nem, considerando as obras, de reconhecer o Artífice.

Mas foi o fogo, ou o vento, ou o ar sutil, ou a abóbada estrelada,

ou a água impetuosa, ou os luzeiros do céu

que eles consideraram como deuses, regentes do mundo!" (Sb 13,1-2)

Nesta passagem bíblica do capítulo treze do Livro da Sabedoria se pode notar uma evidente crítica ao Homem que, embevecido pela beleza do universo, chega a divinizar esta mesma natureza em detrimento Daquele que a criou. Ora, a primeira indagação que surge em todo ser racional é sobre o mistério da criação do mundo e de si mesmo. É claro que a razão humana investigou estes pontos transcendentais para a Humanidade e nem sempre obteve resposta clara e segura. Foi a Revelação que Deus fez ao longo da História da Salvação, desde Abraão até Jesus Cristo, que iluminou os caminhos da razão humana, fazendo-a envidar coerentemente seus esforços na busca da verdade.

Os filósofos antigos não conceberam uma noção perfeita sobre a criação, nem mesmo Platão (508-338a.C) e Aristóteles (387-322a.C). Fora do pensamento judaico-cristão não encontramos o princípio da transcendência divina e da soberania e independência absoluta de Deus em relação aos entes criados. Além disso, nas cosmogonias primitivas introduziu-se a idéia de que há um princípio contrário, que age num mundo de trevas, em contraposição ao mundo eterno de luz ordenado por deus(es).

Para elucidar a questão da criação divina, devemos entender como criação o ato de tirar do nada um ser ou de produzir um ser segundo toda a sua substância, criando-o em sua totalidade, ou seja, com sua matéria e forma substancial. A criação, com efeito, se distingue da transformação, segundo a qual há apenas mudanças de forma no ser, permanecendo nele sempre o mesmo substrato ou matéria-prima.

Criar é, portanto, próprio de Deus, pois somente o Ser Absoluto pode produzir o ser como ser. Toda criatura, em suas diferentes limitações, só pode produzir aspectos do ser, ou seja, formas substanciais ou acidentais que sobrevêm à matéria-prima. Assim sendo, nenhuma criatura pode criar, pois tudo que o homem diz que *cria* é, na realidade, uma transformação daquilo que já existe materialmente no mundo.

Vejamos, a partir destes conceitos, como se processa a criação artística. Primeiramente, deve-se distingui-la da invenção, a qual resulta da conjunção de dois fatores: possibilidade técnica de inventar e necessidade social do que se inventou. Inicia-se pela elaboração de uma hipótese que é demonstrada na tese. Logo, não há uma procura das causas primeiras ou da essência das coisas a serem criadas. A preocupação concentra-se somente na necessidade prática e imediata das coisas.

Outro aspecto que não caracteriza a criação é o que se intitula por *modismo* ou *arranjamento*. De acordo com a filosofia aristotélica, nada vai para o intelecto sem antes passar pelos sentidos, pois o Homem não é capaz de pensar sem imagens. Entretanto, na atualidade, a proliferação de imagens induz o Homem a armazenar um excessivo número de imagens. A partir daí, ele elabora suas *bolações* em função do reaproveitamento ou armazenamento destas imagens, pondo em segundo plano a observação relevante da realidade que o cerca.

A imaginação é mais um conceito que não permite alcançar a dimensão exata da criação artística. Por imaginação entende-se a capacidade do artista, pela associação de imagens, em compor novas imagens que não existem na realidade, como por exemplo idealizar um *elefante alado*. A imaginação, assim entendida, induz a uma fuga da realidade e, por conseqüência, a um demérito da criação.

Para fundamentar corretamente a noção de criação artística, deve-se compreender que quanto maior for a capacidade do artista, por meio da inteligência aplicada à sensibilidade, em aproximar-se da essência das coisas, maior será sua capacidade criativa. Sabemos que criar é um ato livre e exclusivo de Deus. Assim, por analogia, o artista livremente produz suas obras, não porque precise delas, mas porque lhes quer bem e as chama ao consórcio de sua bem-aventurança.

Para exemplificar o processo criativo, alguns pintores no decorrer da História se aprofundaram na percepção da beleza sobre o Homem e seu destino: Giotto (1266-1337), na Idade Média, *humaniza* a figura do Homem; Pierro dela Francesca (1410-1492) destaca o uso da perspectiva; Leonardo da Vinci (1452-1519) mostra a técnica do *sfumato* e múltiplas criações; Rembrant (1606-1669) traz a luz interior das pessoas; Manet (1832-1883), precursor do Impressionismo; Van Gogh (1853-1890), início do Expressionismo; Kandinsky (1866-1944) desenvolveu a arte abstrata; Matisse (1869-1954) transformou a pintura pela cor; e Picasso (1881-1973) transformou a pintura pela forma, dentre outros.

O objetivo da criação artística autêntica ultrapassa o que os sentidos captam e, penetrando na realidade visível e invisível, *associando-se* ao ato criador divino, o homem esforça-se para interpretar a beleza contida nas coisas criadas por Deus, aproximando-se assim da verdade, do mistério e do amor ao transcendente, tornando, pelas obras expostas, mais agradável o sentido da vida. ■

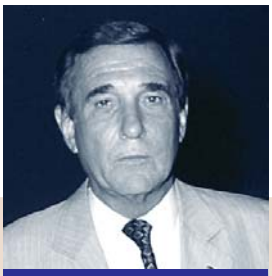
Livros que Amei

Difundir a cultura em nosso país, mais do que uma rotina do nosso Clube de Aeronáutica e dos colaboradores da nossa *Revista aeronáutica* é uma obrigação cidadã.

Dedicamos esta Seção do nosso veículo de comunicação para que nossos amigos divulguem as obras literárias que tenham marcado indelevelmente os seus sentimentos, para estender a outros tantos, nossos leitores, o encanto que lhes trará uma boa leitura.

Nesta primeira coluna, o proponente da leitura exporá a sua opinião a respeito de duas obras: uma sobre o mundo aeronáutico e a outra de interesse geral e, em seguida, fará um breve resumo do seu conteúdo.

Na coluna seguinte – LIVROS DO INCAER – publicamos os melhores títulos que estão à disposição dos leitores no Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Todos os livros citados constituem-se de obras selecionadas pelos doutos Conselheiros do Instituto.



UMBERTO DE CAMPOS CARVALHO NETTO

O autor é Major-Brigadeiro Reformado Mestre em Estudo de Problemas Brasileiros pela UERJ. Professor Universitário de Ciência Política.

A primeira obra que escolhi para representar meus clássicos tem para mim significado muito especial, e a escolha tem alguma coisa de fundo sentimental.

Seu autor, aclamado como um dos maiores poetas populares do Brasil na sua época, ainda é admirado como o mais lídimo intérprete da cultura sertaneja. É conhecido não só pelos livros produzidos, mas, também, se imortalizou por ser o criador de uma das mais preciosas jóias do cancioneiro popular brasileiro, até hoje número obrigatório do repertório de qualquer coral que se preze: o *Luar do Sertão*.

A obra *Poemas Bravios*, de Catulo da Paixão Cearense, foi o primeiro livro que li, aos oito anos de idade, recém-alfabetizado, ainda tropeçando nas palavras e, gaúcho do interior, defrontando-me com os mais estranhos modismos do linguajar nordestino. Mas encontrei motivação para continuar a cada página que vencia, a cada *causo* narrado sob a forma de poema no melhor estilo do Cordel.

Li-o e reli-o muitas vezes e certamente foi com ele que comecei a cultivar o hábito da leitura, que me acompanha até hoje. Passados mais de sessenta anos ainda guardo na memória, quase literalmente, alguns dos poemas que compunham a obra. Um, em especial, me sensibilizou profundamente, pelo conteúdo trágico, que levava o título de *Piedade Cruel*. Contava a estória de um sertanejo fugitivo da lei que, perseguido, embrenhou-se pela mata e, após muitos dias de caminhada, faminto e sedento, deparou-se com uma pequena clareira com um ranchinho de barro e sapé, onde vivia uma velhinha esquálida e curvada pelo peso dos anos, na mais completa miséria, sozinha naquele pedaço de chão que era todo o seu mundo. Ela deu-lhe abrigo e alimentou-o e ele ali se deixou ficar por quase dois meses, dormindo à noite na mata e convivendo com ela durante o dia, ajudando-a e compartilhando da sua vida miserável sem qualquer perspectiva. Até que, sentindo a aproximação dos seus perseguidores, viu chegado o dia de partir. À noite, comunicou àquele pobre ser a sua decisão e ambos se abraçaram e choraram. Foi quando ele começou a raciocinar sobre como poderia retribuir todo aquele apoio, o afeto que ela lhe dispensara e a empatia que se criara. Tomou, então, uma decisão: a melhor ação que poderia praticar em agradecimento era acabar de vez com o sofrimento daquela pobre alma e, pela manhã, no abraço de despedida, usou a sua peixeira para dar cabo daquela vida que, para ele, não tinha mais razão de ser.

Hoje, fico pensando se Catulo, ao criar este *causo*, mesmo sem querer, não estaria antecipando um debate, certamente posterior a ele, e muito atual, a respeito da legitimidade da eutanásia. Ou então, um mais recente, sobre a validade do aborto do feto anencefálico. Ou ainda, já entrando no terreno das hipóteses mais absurdas, alguém já pensou que as mortes em série destes infelizes e desassistidos moradores de rua que têm ocorrido, pode ser obra de um moderno jagunço do asfalto, com um súbito acesso de *piedade cruel*? Aceitaríamos qualquer desses atos como piedosos ou os repudiaríamos como cruéis?

Depois dessa primeira investida pelo reino da leitura, correram os anos e outros clássicos passaram pelas minhas mãos, começando com Monteiro Lobato e suas obras infantis, e prosseguindo até hoje. Anos mais tarde, já adulto, eu viria a me deparar com outra obra consagrada da literatura brasileira: *Os Sertões*, de Euclydes da Cunha. E confesso que muito do que guardei da poesia de Catulo ajudou-me a entender *Os*

Sertões, inclusive a razão pela qual o autor afirmou que o sertanejo é antes de tudo um forte.

No campo temático da Aeronáutica, uma obra que me impressionou bastante foi o clássico *Trinta Segundos Sobre Tóquio*, de James H. Doolittle, piloto da USAF.

O autor, nascido em 1896, desde 1922 se tornou conhecido e admirado no seu país com a realização de feitos notáveis que marcaram o desenvolvimento pioneiro nos primórdios da Aviação. Entre eles, a primeira travessia intercontinental dos EUA (1922) e o primeiro pouso por instrumentos (1929). Tornou-se herói nacional por ter comandado o célebre reide aéreo sobre Tóquio, em abril de 1942, cuja história é contada neste livro, que acabou originando um filme de sucesso.

O clímax do enredo é sem dúvida a execução da missão de bombardeio de Tóquio, cheia de lances de ousadia, desde a decolagem com aviões B-25 de um porta-aviões, até as peripécias após o objetivo, na busca de um local seguro para pouso, já que o regresso ao porta-aviões era tecnicamente impossível.

Apesar de tudo, a missão cumpriu o seu propósito, qual seja, mostrar aos japoneses que, apesar da distância, não estavam imunes a ataques, além de ser uma resposta não só a eles, mas uma satisfação ao povo americano, pelo trauma que sofreu com o ataque a Pearl Harbor.

O livro é um dos mais pujantes relatos sobre o heroísmo e a determinação de pilotos militares imbuídos do cumprimento da missão. ■

LIVROS do INCAER

Gaviões de Penacho
Lysias Rodrigues

O autor, estudioso de assuntos brasileiros, foi também um dos consagrados pioneiros do Correio Aéreo Militar. Neste livro, ele narra o emprego da Aviação Militar na Revolução Constitucionalista de 1932, na qual tomou parte como comandante do 1º Grupo de Caça das Forças Paulistas. Descreve, com detalhes, os problemas operacionais que enfrentaram as forças insurretas para se deslocarem nas várias frentes de combate. Dá-nos uma idéia clara das missões, com excelentes narrativas de combates aéreos.

Ases ou Loucos
Geraldo Guimarães Guerra

Esta é uma obra destinada a divertir os leitores e a revelar o que era a nossa Aviação dos velhos tempos, cheia de aventuras e passagens interessantes, impossíveis de serem vividas nos dias atuais.
"F-5, Mirage ou C-130 não pousam num pasto para seus pilotos pescarem num riacho próximo, e também não descem em praias para esperar a melhoria das condições do tempo" (comentário extraído das orelhas do livro). O autor, Fernando A. Coelho de Magalhães, Coronel Aviador da Reserva, relata vários casos que retratam, com saudosismo, o que era a Aviação no Brasil, nos anos 30 do século passado.

Fundamentalismo

Estêvão Bettencourt
Teólogo

O terrorismo que aflige o mundo contemporâneo está freqüentemente ligado ao que se chama Fundamentalismo. Daí a oportunidade de esclarecer o que professa tal corrente.

O que é?

O Fundamentalismo teve sua origem no século XIX em ambientes protestantes dos Estados Unidos, em réplica aos avanços das ciências bíblicas, que, recorrendo à lingüística, à arqueologia, à paleografia etc. pareciam contradizer a fé e a moral cristãs. A desconfiança para com certo tipo de pesquisas científicas e certas modalidades do progresso redundou em mentalidade estreita e fechada, apegada à letra da Bíblia ou de algum código sagrado, como o Corão, apego este que se chama *Fundamentalismo*, por professar verdades fundamentais, que nada podem ou devem abalar. Em berço de origem, o Fundamentalismo proclamava cinco proposições intocáveis:

1) Inspiração total e inerrância (ausência de erro) da Bíblia;

2) a Divindade de Jesus Cristo;

3) a conceição virginal de Jesus;

4) a expiação dos pecados mediante o sangue de Cristo;

5) a Ressurreição corporal do Senhor e sua volta nos fins dos tempos.

A mentalidade fundamentalista foi-se propagando pelos setores da política e da vida social não somente nos Estados Unidos, mas também no estrangeiro. Atingiu outros credos religiosos como o muçulmano, o judaico e o católico.

Na década de 1920 os fundamentalistas norte-americanos moveram forte campanha contra o ensino do evolucionismo nas escolas públicas, conseguindo vitória em quatro Estados: Tennesee (1925), Mississipi (1926), Arkansas (1928) e Texas (1929). Na mesma época o Fundamentalismo esteve candente por motivos políticos: a potência agressiva da Alemanha aumentou, na Rússia o comunismo implantou sua ditadura atéia. O imperialismo alemão foi tido como a Besta do Apocalipse e o regime soviético como o anticristo, precursor da iminência do juízo final. De um lado estaria o reino de Satanás e de outro lado a grande nação chamada por Deus para defender a fé e a liberdade: os Estados Unidos. De modo geral, o Fundamentalismo é pessimista quanto à história presente e apavorado em relação aos tempos futuros. Exprime-se em atos de terrorismo que abalam a opinião publica.

Como avaliar?

Podem ser distinguidos cinco aspectos da temática:

– Se em todo erro há um cerne de verdade, não resta dúvida de que na origem do Fundamentalismo existe algo de válido: salvaguardar valores fundamentais da vida religiosa e civil. Seria preciso, porém, proceder mais racionalmente e menos emocionalmente;

– A fé e a ciência não se opõem mutuamente; ao contrário a fé precisa da razão para descobrir suas credenciais: *por que devo crer, por que crer nisso e naquilo, e não naquilo outro*. Por sua vez a razão aponta a fé, pois ela sabe que a verdade não acaba quando acaba o alcance da razão;

– A mente humana foi feita para afirmar a verdade. A defesa frente aos erros deve ser conseqüência da afirmação da verdade. A verdade como tal é a luz que dissipa os erros, quando claramente proposta em termos positivos, não agressivos;

– O pessimismo e o apavoramento não condizem com a saúde mental e a formação da personalidade. O ser humano sadio se esforça por ter sempre viva esperança em dias melhores e luta para que ocorram. Capitular e encolher-se perante o mal não é atitude digna de pessoa humana bem formada. Principalmente quem tem fé, sabe que há uma Providência Divina capaz de conter a desordem existente no mundo e ajudar os homens fiéis na luta em prol do Bem;

– As concepções pessimistas do Fundamentalismo, alimentadas pelas expectativas de flagelos e calamidades, têm perturbado a saúde mental de muitas pessoas. Isto se compreende bem, dado que a cosmovisão fundamentalista afeta o psiquismo de seus seguidores, dificultando um modo de vida aberto à realidade objetiva e à normalidade.

Em conclusão pode-se dizer que a intenção inicial do Fundamentalismo é válida, mas as linhas traçadas por seus arautos são falhas e nocivas tanto à verdade quanto à fé e à pessoa humana. ■

D. Estêvão Tavares Bettencourt, da OSB, é licenciado em Filosofia e doutor em Teologia pelo Pontifício Ateneo Santo Anselmo (Roma). Atualmente é diretor e professor da Faculdade Eclesiástica de Filosofia João Paulo II, professor da Escola de Teologia do Mosteiro de São Bento e do Instituto Superior de Teologia da Arquidiocese do Rio de Janeiro.

HUMOR

A Visita do

Fernando Hippolyto da Costa
Cel. Av. R1

Nos anos 50, a Base Aérea de Natal recebeu a visita do cônsul do Japão no Brasil, considerado pela diplomacia brasileira como representante oficial do *País do Sol Nascente*, por ser o mencionado cônsul (destacado em São Paulo) o decano de sua categoria funcional e, portanto, substituía o Embaixador que se encontrava ausente, em tratamento de saúde.

Divulgou-se, à época, que o cônsul (cujo nome não foi registrado no Boletim Interno da Unidade), desejava conhecer uma área localizada próximo ao Campo de Parnamirim, onde agricultores japoneses haviam iniciado o plantio de frutas, sobretudo o melão, e que se transformou em sucesso comprovado.

Essa área passou a ser conhecida como o *vale dos japoneses* (Vale do Pium). O *melão japonês*, por seu sabor muito apreciado, veio a ser disputado pelos compradores do mercado de Natal.

Mas, o que desejamos comentar foi a desastrada gafe cometida pela Base na ocasião dessa visita diplomática.

Para atender ao cerimonial, todos os oficiais (à exceção dos que se achavam na instrução de vôo), foram escalados para a formatura no pátio fronteiro ao Posto CAN, assim como a Guarda de Honra, a cargo da então Companhia de Infantaria de Guarda, foi destacada para prestar as honras de estilo. Um problema, porém, logo surgiu: como conseguir o Hino Nacional japonês, já que o arquivo da Banda de Música da Base não dispunha dessas partituras?

Uma situação de pânico surgiu ao ser constatado que os arquivos das Bandas do Exército e da Marinha sediadas em Natal também não possuíam a letra do cobiçado hino.

Finalmente, descobriu-se a tempo: a Banda de Música da centenária Polícia Militar do Rio Grande do Norte tinha partituras de uma música em cuja primeira folha estava escrito o título *DO JAPONÊS*. Esse título não se apresentava completo, porque o canto esquerdo da folha havia sido rasgado, provavelmente em decorrência da falta de cuidado no manuseio do documento. Não faltou quem afirmasse com convicção: *"É o Hino do Japonês. Está faltando a palavra HINO. Vamos emprestá-lo ao pessoal da FAB"*.

E assim ocorreu. A Banda ensaiou em apenas um dia aquele estranho hino. Com vistas ao ritmo cadenciado e até animado, alguém procurou justificar como *"coisa de japonês, até o hino e exótico"*.

Na ocasião do desembarque do cônsul e sua comitiva, o dispositivo afigurava-se impecável, todos a postos: o Comandante, os oficiais e a Guarda de Honra. Presentes algumas autoridades dos Governos Estadual e Municipal. Os automóveis da comitiva estavam enfileirados ao lado do prédio do CAN.

O cônsul, apequenado em sua estatura (como já era imaginado), desceu com presteza a escada do avião, vindo logo atrás a consulesa e alguns

Cônsul do Japão

assessores. O Comandante da Base, frente à escada, apresentou as boas-vindas aos visitantes. Em seguida, todos se perfilaram para a execução dos hinos japonês e brasileiro, tudo de acordo com o cerimonial.

Quando os acordes do hino nipônico começaram a se espalhar pelo imenso pátio, todos (menos os japoneses, é claro), se admiraram em ouvir um ritmo tão vibrante como alegre.

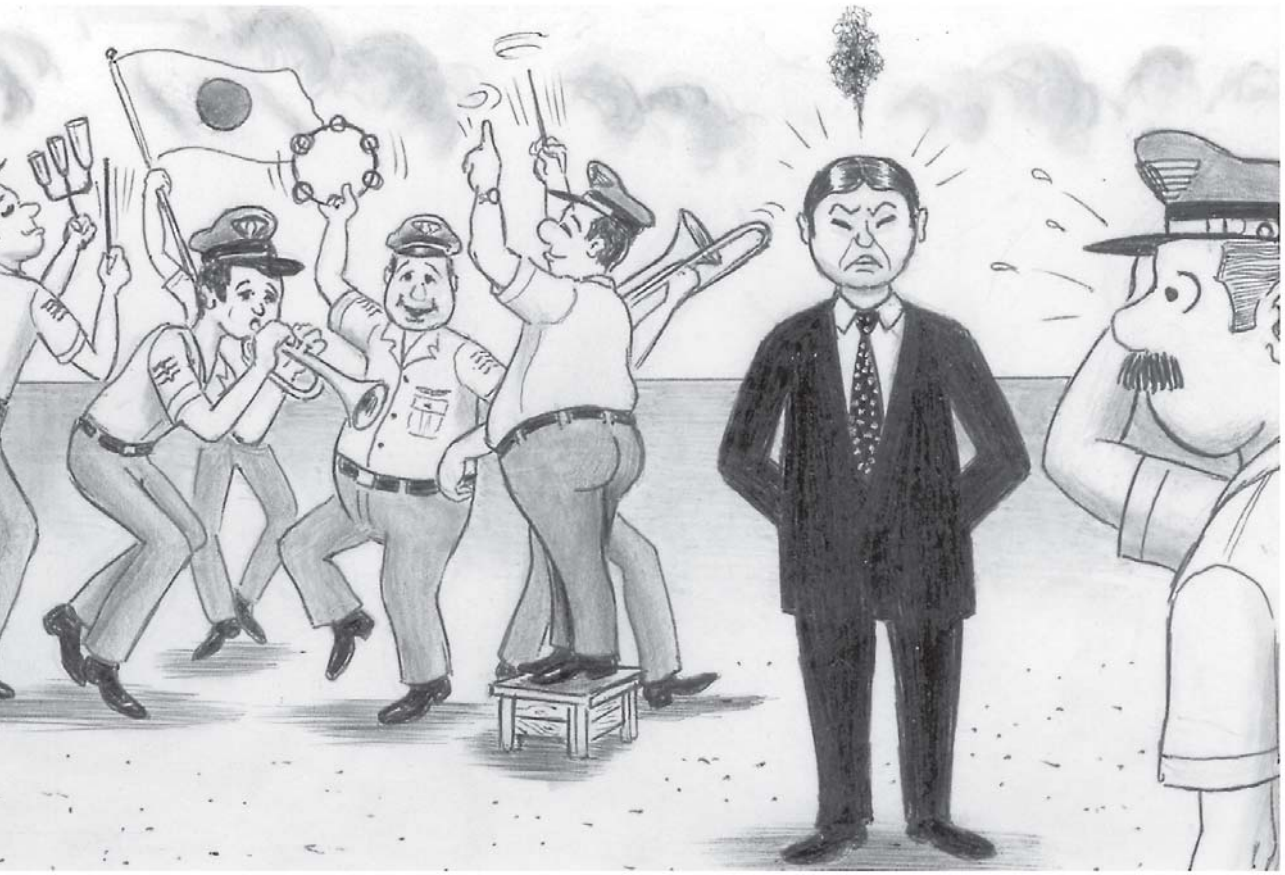
O Comandante da Unidade, imaginando uma situação vexatória (*"será mesmo o hino?"*), percebeu que os visitantes enrugavam a testa, em sinal de espanto e desaprovação, enquanto o rosto do cônsul era tomado de uma perceptível vermelhidão!

O Comandante, pessoa atenta e observadora, pressentiu um final agourento naquele evento. E isso realmente aconteceu: uma ou duas semanas após, o Gabinete do Ministro remeteu um ofício *Reservado*, recomendando que a Base Aérea de Natal deveria ter, em seus arquivos, o genuíno Hino Japonês.

Mas, então, o que foi tocado pela Banda? – questionou o Comandante enraivecido, aos seus auxiliares diretos.

Foi realizada uma sindicância rápida acerca dos acontecimentos e constatou-se, junto à Polícia Militar, que as partituras emprestadas referiam-se a uma outra música bem diferente (*MAMBO DO JAPONÊS*), e que fora interpretada como se fosse o autêntico Hino Japonês.

O mambo, ritmo caribenho, muito apreciado e dançado naqueles anos, fora executado com todo o empenho pela Banda de Música, transformando aquela recepção num fiasco diplomático. ■



W
N
IVO GAIALHA 09-04
CEL. AV. RR

O crescimento econômico passa por aqui

Nunca se exportou tanto por via aérea no Brasil. Nos primeiros sete meses deste ano, os 32 terminais de carga da Infraero apresentaram um crescimento superior a 26%, em relação ao mesmo período do ano passado. Para os próximos meses, as projeções são ainda melhores, com aumento na produção industrial e criação de novos empregos.

O Brasil passa por aqui

Ouvidoria: 0800 727 1234 | www.infraero.gov.br

INFRAERO Aeroportos Brasileiros

BRASIL UM PAÍS DE TODOS GOVERNO FEDERAL