

Editorial

Ten. -Brig. -do-Ar Ivan Frota
Presidente do Clube de Aeronáutica



Marcha para a Amazônia AGORA OU NUNCA!

Nos últimos meses, o povo brasileiro tem sido alvo de mais uma insidiosa propaganda ambientalista, patrocinada por organizações estrangeiras e promovida pela imprensa mercenária do País, cujo pretexto, agora, é o tal “aquecimento global”.

Fazendo uso exaustivo das técnicas nazistas de convencimento – **mentir, mentir, mentir, até que a mentira seja aceita como verdade** – essas empresas de comunicação de massa agridem a sociedade com verdadeiro terrorismo psicológico, abrindo espaço para futuras imposições internacionais restritivas sobre a exploração da Amazônia, o verdadeiro alvo desse tendencioso movimento.

Há séculos o Brasil vem sendo vítima da exploração estrangeira sobre os recursos naturais contidos na dimensão continental de seu território soberano, que Deus e nossos antepassados nos legaram, dos quais, a Amazônia nacional é o mais destacado repositório.

No decorrer da História, o mundo tem presenciado iniciativas de intromissão ilícita nos bens estratégicos de países mais fracos, usualmente, desencadeadas por nações, historicamente, acostumadas a usurpar o patrimônio alheio, entre outras, o Reino Unido e os Estados Unidos da América do Norte. Essas ações são praticadas por meio de diferentes formas de pressão, tais como: políticas, econômicas, militares e, mais modernamente, o terrorismo psicológico.

A Amazônia brasileira é uma fantástica região, onde tudo é gigantesco, a começar pela majestosa porção continental de suas terras contínuas, superior a 5.000.000 km², constituída por ambiente integralmente habitável pela criatura humana.

Este verdadeiro Eldorado é ornamentado pelo maior acervo de recursos naturais do planeta, dentre estes, florestas imensas, a maior bacia hidrográfica do globo, incalculável conjunto de biodiversidade e de reservas de minerais nobres, bem como inesgotável potencial de fontes de energia limpa – a hidráulica, a solar e a renovável biomassa – além da fóssil e da nuclear.

Por tudo isso, a Amazônia nacional tem sido a meta prioritária da cobiça dos predadores internacionais. No passado, os projetos intervencionistas da “Fordlândia”, do “Bolivian Syndicate”, do “Lago

Hudson”, entre outros, não lograram sucesso, graças à ação enérgica e patriótica de nossos antecessores.

Conscientes da impraticabilidade de sua conquista direta, os governos alienígenas interessados partiram para sub-reptícias atuações nesse território, com a utilização de falsos religiosos e protetores dos indígenas e naturais da região, adotando um processo de ocupação da terra, lento, mas permanente.

A manipulação de governantes, políticos e jornalistas, dispostos a **vender a alma ao diabo**, bem como, de autoridades e religiosos nacionais inocentes úteis, sempre complementou essa bem orquestrada **campanha de conquista**, financiada por milionárias ONG.

Tais artifícios rendem preciosos dividendos, seja por via da criação de absurdas reservas indígenas e áreas de proteção ambiental, seja por meio da aprovação de leniente legislação de cessão, para estrangeiros, de gigantescas glebas, por prazos de 40 e 60 anos.

Assim, os detentores do monopólio da comunicação de massa mundial subornam seus congêneres nacionais, que não hesitam em trair os elevados interesses da Pátria, colaborando com a prática de uma venal lavagem cerebral do povo incauto, induzindo-o a aceitar que a Amazônia tem de ser mantida intocada para o **bem de toda a Humanidade**.

Dessa forma, os abutres de além-mar atuam em duas vertentes, uma, a da ocupação silenciosa da terra, que gera o fato consumado, e, a outra, a da incansável pregação do pretexto da **preservação da natureza**, que bloqueia qualquer iniciativa de desenvolvimento institucional da região e a mantém congelada para seu uso futuro, com vista à cínica premissa:

Acabou-se o meu, agora, quero o teu!

Urge, portanto, que os governantes, os políticos, as Forças Armadas e o Povo brasileiro, enfim, se mobilizem, em mutirão emergencial, para estancar esse torpe processo de invasão do território nacional, antes que seja tarde demais – se já não o for... ■

Presidente

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

1º Vice-Presidente

Maj.-Brig.-do-Ar Márcio Callafange

2º Vice-Presidente

Brig.-do-Ar Cezar de Barros Perlingeiro

3º Vice-Presidente

Brig.-Eng. Edison Martins

DEPARTAMENTOS

Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

Social

Ten.-Cel.-Int. José Pinto Cabral

Cultural

Cel.-Av. Araken Hipólito da Costa

Administrativo

Cel. -Av. Nylson de Queiroz Gardel

Financeiro

Cel.-Int. Marco Antônio Pereira Nogueira

Patrimonial

Cap.-Adm. Ivan Alves Moreira

Aerodesportivo

Ten.-Cel.-Int. José Augusto Santana de Oliveira

Desportivo

Ten. -Cel. Odyr Eduardo Lapa Coutinho

Beneficente

Cel.-Av. Nylson de Queiroz Gardel

Assessoria de Comunicação Social

Cel.-Av. Luís Mauro Ferreira Gomes

Assessoria de Informática

Cel.-Av. Luís Mauro Ferreira Gomes

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Social

Brig.-do-Ar Cezar de Barros Perlingeiro

Sede da Barra da Tijuca

Brig.-Eng. Edison Martins

Sede Lacustre

1º Ten. Sebastião José Ferreira

Secretaria Geral

Cap.-Adm. Ivan Alves Moreira

CHICAER

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

Expediente

revista@caer.org.br



Sede Social

Praça Marechal Âncora, 15

Rio de Janeiro - RJ

CEP 20021-200

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

Sede da Barra da Tijuca

(21) 3325-2681

Sede Lacustre

(24) 2662-1049

Expediente do CAER

Dias: 3ª a 6ª feira

Horário: 9h às 12h e de 13h às 17h

Presidente do Conselho Deliberativo

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

Presidente do Conselho Fiscal

Brig.-Int. Helio Gonçalves

REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel.-Av. Araken Hipólito da Costa

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

Dirce Brízida

Secretária de Redação

Luciene Ribeiro

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

1 Editorial
Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota

4 Novo Comandante
da Aeronáutica
A Redação

5 Nota do Editor
Araken Hipólito da Costa
Cel.-Av.

6 CAer
Convenções em alto nível
Grupo de estudos

8 “Enhanced vision”: aumento
da segurança nos vôos IFR
Ten.-Brig.-do-Ar
Fernando de Assis Martins Costa

11 Amazônia: pelotões
especiais de fronteira
Centro de Comunicação
Social do Exército

14 Pilotos de combate em comando
ou gerentes de sistemas de bordo?
Maj.-Brig.-do-Ar
Lauro Ney Menezes

18 A Revolução de 31 de março de 1964
Uma análise sumária de suas causas
Manoel Soriano Neto
Coronel de Infantaria e Estado-Maior

22 A verdade sobre
o CASO PARASAR
Carlos Ilich
Santos Azambuja
Historiador

25 General Meira Mattos
Veterano da FEB
Israel Blajberg
Engenheiro e
Professor da UFF

26 As distorções
da democracia
Maj.-Brig.do-Ar
Umberto de Campos
Carvalho Netto

30 A imposição da democracia
no mundo
Manuel Cambeses Júnior
Cel.-Av.

32 Mais do mesmo
Ralph Miguel Zerkowski
Professor aposentado
da UFF e da UERJ

34 Escolha entre pais e filhos:
Um falso dilema
Luís Mauro
Cel.-Av.

36 Consumismo nosso
de cada dia
Severo Hryniewicz
Professor de Filosofia da
Faculdade João Paulo II

38 Fronteiras e limites
Wilson R. M. Krukoski
Cel.-Av.

41 A vida de um infante
da Aeronáutica
Eduvalmo Costa Mattos
Ten.-Cel.- IG

42 Adeus ao BUFFALO
Luiz Carlos Fernandes
de Souza Filho
Historiador

44 1º de dezembro
Dia mundial de
combate à AIDS
Antonio Augusto Masson
Ten.-Cel.-Méd.

46 O agente secreto
Maj.-Brig.-do-Ar
Othon Chouin Monteiro

47 22 de abril
Dia da Aviação de Caça
Euro Campos Duncan
Cel.-Av.

48 Charge
Ivo Batalha
Cel.-Av.



Tenente-Brigadeiro Saito é o Novo Comandante da Aeronáutica

A posse ocorreu na quarta-feira, dia 28 de fevereiro, na Base Aérea de Brasília (BABR), às 11 horas, com a passagem de cargo do atual Comandante, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Luiz Carlos da Silva Bueno para o novo Comandante.

O novo Comandante tem 64 anos de idade, tendo iniciado sua carreira militar em março de 1960, na EPCAR, em Barbacena.

Ostentando no seu currículo os cargos de Instrutor da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, Adido Aeronáutico da Embaixada do Brasil na Inglaterra, Comandante do 2º e do 5º Comando Aéreo Regional, Comandante-Geral de Apoio, Comandante-Geral de Operações Aéreas e Chefia do Estado-Maior da Aeronáutica, além de ser piloto de caça, possuindo mais de seis mil horas de voo em vários tipos de aeronaves, entre elas o F-5 (Tiger II) e o F-103 (Mirage III).

Dentre suas expressivas condecorações estão a Ordem do Mérito Naval (grau de Grande Oficial), Ordem do Mérito Militar (grau de Grande Oficial), Ordem do Mérito das Forças Armadas (grau de Comendador) e Ordem do Mérito da Defesa (grau de Grande Oficial).

Nascido na cidade de Pompéia, no interior paulista, o novo Comandante é filho de imigrantes japoneses. Casado com a Senhora Vera Regina Saito, tem três filhos e cinco netos.

A “*Revista aeronáutica*” esteve presente ao evento da passagem do cargo, faz coro à merecida escolha e, em nome do Clube de Aeronáutica, e de seu Presidente, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Ivan Frota, parabeniza o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, desejando-lhe um profícuo Comando nessa desafiadora missão ■

Foi assinado, pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o Decreto de Nomeação do novo Comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Juniti Saito, no dia 21 de fevereiro de 2007.



Nota do Editor

Araken Hipólito da Costa
Cel. -Av.

*“Assim como é melhor
iluminar do que só brilhar,
é mais perfeito a verdade
aos outros levar do que
só contemplá-la.”*

*Tomás de Aquino
(1225-1274),
sobre a verdade.*



Ilustração: Sandro Dinarte

Nos últimos tempos tem sido muito comum escutar, tanto em rodas sociais como no meio acadêmico, que a verdade é relativa. Isto, de imediato, contradiz a lógica, pois se tal afirmativa fosse válida, deveríamos concluir que todas as verdades são possíveis. Conseqüentemente, não existiria “a” verdade. No entanto, se não há sustentação para esta assertiva, por que a teoria da “*verdade relativa*” tem sido tão divulgada e aceita?

O pensamento pós-moderno caracteriza-se pela tentativa ambiciosa da razão de tudo dominar. A realidade é submetida à vontade de poder, como diria Nietzsche (1844-1900). Nesse período, como expõe Heidegger (1889-1976), triunfa a indiferença, perde-se o gosto pela procura das razões últimas do viver e do morrer humano. Vê-se delineado o rosto do niilismo. Este clima generalizado, tudo conspira para levar os homens a não pensar mais, a fugir do esforço e da paixão pela busca da verdade, para se entregar ao imediatamente desfrutável, calculável, somente de consumo imediato. No entender de Bruno Forte (1949), é o tempo do triunfo da “*máscara*”, onde o próprio ser parece tornar-se uma paixão inútil, gerando ideologias tanto de direita como

de esquerda, que pretendem transformar o homem num ser divino.

No pensamento de João Paulo II com relação à liberdade religiosa, está presente a afirmação de que “*se, por um lado, liberdade é amor à verdade, por outro lado não pode ser aperfeiçoada exceto por intermédio da verdade*”. Por isso, nas palavras de Cristo, “*a verdade vos libertará*” (Jo 8, 32). Conclui-se, portanto, que não há liberdade sem verdade.

A confusão em nossos dias deve-se à idéia de que a consciência foi deformada pelos pensadores modernos, em alguns casos, defensores do ateísmo, que perderam o sentido da transcendência. Esses pensadores frequentemente descrevem a consciência como tribunal supremo e infalível, que nos dispensa de considerações sobre lei e verdade, pondo em seu lugar critérios puramente subjetivos e individualistas.

No entanto em oposição a essa tendência é preciso mostrar que a consciência é um ato de inteligência que adere a normas objetivas. A liberdade de consciência é assegurada pela conformidade à verdade. Se rejeitamos o verdadeiro bem, inevitavelmente nos deixamos ceder às paixões e aos instintos e, com isso, minamos nossa autêntica

liberdade. Agir livremente contra a verdade é destruir a própria liberdade.

Cabe ressaltar, ainda, a título de entendimento, uma questão que causa transtorno na sua correta compreensão: a distinção entre liberdade e livre arbítrio. Pelo livre arbítrio, cada qual dispõe sobre si mesmo. Contudo, este se apresenta, não raras vezes, como o mero uso da vontade sem medir as conseqüências inerentes ao ato, o que leva à escravidão e não à liberdade. No entanto, a liberdade verdadeira é o uso da vontade livre, analisado pela inteligência e ordenando o fim último da existência humana, que é Deus.

Quando alguém não tem horizontes grandiosos de verdade, facilmente se afoga na solidão egoística da própria particularidade. E a sociedade, por sua vez, pode ser comparada a um imenso arquipélago do qual faz parte uma multidão de minúsculas ilhas solitárias.

Não se trata, enfim, da procura de um tempo perdido, nem da instauração de uma operação saudosista, mas de um esforço para restaurar valores e fundamentar eticamente o sentido existencial para a pessoa humana, para o outro, para a família, para a pátria, valores estes que não sejam aqueles manipulados e violentos, típicos das ideologias extremadas ■

CONVENÇÕES em alto nível

Com Salão próximo ao Aeroporto Santos-Dumont e no Corredor Cultural do Centro do Rio de Janeiro, com a mais bela vista para a Baía de Guanabara, constitui-se, ainda, em aconchegante ambiente;

A **capacidade do salão** é estimada para um público de 60 pessoas e possui moderno equipamento multimídia;

Restaurante com vista panorâmica: serviço de *buffet*, *coffee break* e *brunch* no local, com ar-refrigerado e outras comodidades;

Hotel de trânsito com 38 apartamentos, para delegações regionais ou internacionais, provido de suítes com instalação para laptop, frigobar, ar-condicionado e TV;

Estacionamento amplo e seguro, com manobrista;

A utilização da sala e demais infra-estruturas far-se-á por contato com o Departamento Social, pelos telefones:
(21) 2220-8362
ou 2210-3212
ramal 242.

O Clube de Aeronáutica está disponibilizando para as empresas privadas a sua Sala de Convenções "*Marechal-do-Ar Márcio de Souza e Mello*", recentemente inaugurada, para a realização de eventos, tais como Reuniões de Diretoria, Convenções Regionais ou Nacionais e outras.

Os Grupos de Estudos foram instituídos no Clube de Aeronáutica (CAER), com os objetivos definidos: estudar temas de interesse nacional e da Família Aeronáutica, com aprofundamento contínuo na área do conhecimento, aproveitando a experiência e o saber acumulados. Desta forma, tornar possível divulgar, na mídia, o ideário do Clube.

Os Grupos foram distribuídos pela abordagem dos temas: *Reforma Política, Soberania Nacional e Aviação Militar.*

Do primeiro Grupo, sob a coordenação do Maj.-Brig.-do-Ar Umberto Campos de Carvalho Netto, participam: Ten.-Brig.-do-Ar Pedro Ivo Seixas, Cel.-Ex. Frederico José Bérghamo de Andrade e Jornalista Victorino Ferreira.

No segundo, coordenado pelo Brig.-do-Ar Tarso Magnus da Cunha Frota, estão Cel.-Av. Luís Mauro Ferreira Gomes, Cel.-Av. Araken Hipólito da Costa; Cel.-Int. Celestino C. Wanderley Neto e Prof. Dr. Francisco Martins de Souza.

Do terceiro, sob a coordenação do

Ten.-Brig.-do-Ar Carlos de Almeida Baptista, fazem parte Ten.-Brig.-do-Ar Ivan Frota; Ten.-Brig.-do-Ar Márcio Nóbrega de Ayrosa Moreira; Maj.-Brig.-do-Ar Lauro Ney Menezes; Brig.-Int. Araguaryno Cabrero dos Reis e Cel.-Av. Luís Fernando Póvoas da Silva.

Discorrendo sobre o tema da Reforma Política, em tramitação no Congresso Nacional, os itens estudados foram: *O Sistema de Listas Fechadas, A Cláusula de Barreiras, A Fidelidade Partidária, As Federações Partidárias e O Financiamento Público das Campanhas.*

Sobre Soberania Nacional, partindo de conhecimentos históricos, desembocam na atualidade das ameaças que se apresentam, os seguintes itens: *Amazônia, Fronteiras, Índios, Plataforma Continental: Petróleo, Gás e Biodiesel e Recursos Hídricos.*

Sobre a Aviação, o Grupo, formado recentemente, está em fase de implementação.

O Departamento Cultural do Clube de Aeronáutica pretende não somente convocar Senadores e Deputados para discorrer sobre os temas dos Grupos de Estudos no evento Vôo Cultural, a partir de abril, bem como envidar esforços para tornar público por meio da Imprensa. Pretende, ainda, formatar um programa de debates semanais em TV de Canal Aberto, juntamente com a Academia Brasileira de Filosofia, para a divulgação, à opinião pública nacional, de aspirações dos associados, consubstanciadas no ideário do Clube de Aeronáutica.

Os interessados podem participar dos Grupos de Estudos todas as quintas-feiras, das 10 às 12 horas, com sua presença ou por intermédio do e-mail: revista@caer.org.br, bem como do Curso de História da Filosofia, com o Professor Doutor Francisco Martins, todas as terças-feiras, das 10 às 12 horas ■

Grupos de ESTUDOS



Vision”

Ten. -Brig. -do-Ar Fernando de Assis Martins Costa

Introdução

Qual o piloto que, operando em condições IFR, não gostaria de ver o terreno à sua frente, principalmente durante a decolagem e a aproximação para o pouso? Nenhum piloto gosta de decolar para o escuro total, nem vir para o pouso e, na altura de decisão, ainda não enxergar as luzes de balizamento da pista.

Pois, “*agora, seus problemas se acabaram*”, parafraseando a propaganda das “*Organizações Tabajara*”, do programa humorístico da TV, “*Caseta & Planeta*”. Já está liberado para uso pela Aviação Geral, um conjunto de sensor infravermelho e HUD, que permite ao piloto a visão real do terreno à sua frente, com detalhes escondidos à sua visão normal, denominados genericamente como “*EVS*”, de “*Enhanced Vision Systems*” (Sistemas de Melhoria da Visão Externa). Usando o EVS, as condições de visibilidade para o piloto, em casos de nevoeiro, bruma, fumaça ou noite, tornaram-se quase idênticas às operações em condições visuais. Já passam de 600 as unidades instaladas em aviões da Aviação Geral, a partir de 2001. Anteriormente, apenas os aviões militares dispunham de sistemas de sensores infravermelhos (FLIR) ou informações de radares, nas faixas de ondas milimétricas, também projetadas no HUD, que aumentavam a visão externa e possibilitavam total segurança nas fases de navegação a baixa altura, até que ao solo e pouso.

Descrição

Os sensores EVS usam diferentes tipos de detectores de infravermelho, que convertem fótons diretamente em

sinais elétricos. Esses sinais elétricos são convertidos em sinais luminosos e apresentados ao piloto no HUD ou em tela de LCD no painel de instrumentos, juntamente com as demais informações de vôo da aeronave. Os sensores operam nas gamas de frequências que correspondem a “*janelas*” do espectro luminoso, nas quais a absorção atmosférica de energia infravermelha é minimizada: nos comprimentos de onda média (3-5 mm) e onda longa (8-12 mm). Os sensores usados nos EVS podem ser refrigerados ou não-refrigerados. Os refrigerados usam compostos de irídio que convertem fótons diretamente em sinais elétricos. Os não-refrigerados usam compostos de vanádio, material que altera a resistência em função da temperatura, ou usam uma liga de bário, que funciona como um capacitor onde a energia infravermelha cria uma carga elétrica localizada. Os sensores refrigerados operam na onda média, enquanto os não-pressurizados usam a gama de onda longa. Luzes de aproximação e de pista são visíveis na faixa de onda baixa (1-2 mm), e os acidentes do terreno mais distante (“*background*”), na faixa de onda mais alta, de 3-5 mm. Os refrigerados têm maior resolução termal e espacial e, até hoje, são os únicos certificados para usar uma redução nos mínimos estabelecidos de aproximação e pouso, enquanto os não-refrigerados são menores, mais simples e mais baratos.

Terminologia

EVS – Termo genérico incluindo sistemas com sensores não-refrigerados apenas para os indicadores de painel

em LCD, com as informações relevantes da situação do avião (“*head-down situational awareness*”), e sistemas com sensores refrigerados a muito baixa temperatura, com informações no HUD.

EFVS – “*Enhanced Flight Vision System*”. Sigla criada pela FAA; descreve o sistema que fornece, no HUD, informações em condições de baixa visibilidade, superpondo as imagens oriundas do sensor. Os sensores não estão limitados a infravermelho, podendo incluir radares na faixa de ondas milimétricas ou outros. A Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e a EASA usam apenas a sigla EVS.

SVS – “*Synthetic Vision System*”. Definido pela FAA como uma imagem externa na perspectiva da cabine de comando do avião, derivada da altitude do avião, posição precisa no espaço e uma base de dados, obstáculos e outras informações importantes do terreno.

Fabricantes

A fábrica norte-americana de aviões Gulfstream usa, desde setembro de 2001, os sensores da Kollsman e os “*head-up display*” (HUD) da Honeywell, já instalados em mais de 200 aeronaves de Aviação Geral daquele fabricante. Nos modelos G450 atuais, essa instalação foi designada como “*All Weather Window*” e usa um sensor refrigerado que opera nos comprimentos de ondas de 1 a 5 mm. Já está sendo trabalhada a segunda geração mais evoluída, o EVS-II com certificação prevista para o próximo ano, atendendo a pedido da empresa de transporte de carga FedEx.

A fábrica canadense de aviões Bombardier usa os sensores da ECM Electronics e o HUD da Thales, na fa-

mília de seus aviões Global, e mais de 40 aeronaves já estão em operação.

A fábrica francesa Dassault testa sensores da CMC e HUD da Rockwell Collins para uso na sua família de aeronaves Falcom.

A firma norte-americana Max-Viz, líder no campo de sensores não-refrigerados, já vendeu mais de 270 sistemas para aviões e helicópteros, oferecendo dois ou três sensores nos seus sistemas, de modo a permitir visualizar os novos sistemas de iluminação dos aeroportos que usam luminárias LED, em lugar de lâmpadas incandescentes, nas pistas de táxi e de pouso. A Boeing utiliza sensores Max-Viz refrigerados e os HUD Collins HGS-4000 para seus aviões BBJ. Essa combinação deverá ser a primeira a ser certificada para as operações de pouso, esperada para o princípio de 2008.

A Foward.Vision e o L-3 Avionics System oferecem para a Aviação Geral um sistema de baixo custo, usando a tecnologia empregada pela indústria automotiva em seus sensores de infravermelho.

Diferenças na utilização

A US Federal Aviation Administration (FAA) autorizou, em janeiro de 2004, uma redução de 1/3 nos limites mínimos de visibilidade na aproximação para os aviões da Aviação Geral equipados com EVS, fixando o teto para uma aproximação direta de modo que, na altura de decisão de 61m (200'), e

com a pista visível no HUD, possa continuar a descida até à altura de 30m (100'). A EASA (European Aviation Safety Agency) pretende fixar também os mesmos mínimos para as aeronaves comerciais no próximo ano. A empresa norte-americana de transporte de carga FedEx testa o sistema EVS II em aviões Douglas MD-10 cargueiros, com sensores Kollsman e HUD da Honeywell/Kollsman, esperando a autorização de uso para o ano de 2007, e permissão para reduzir para 150m (500') o mínimo de visibilidade para a decolagem (RVR). Como exemplos dos resultados do emprego de sistemas EVS, a foto abaixo do sistema da Kollsman mostra claramente os bons resultados, sob o ponto de vista de visibilidade para os pilotos, numa aproximação para o pouso. Hoje em dia, já se usa o EVS para táxi e decolagem na Aviação Geral e os sistemas EVS I têm desempenho satisfatório em RVR de 400m (1.200'). A Boeing, com a seleção de sensores Max-Viz e HUD modelo HGS-4000, deseja ser autorizada a operar com teto de apenas 30m (100'), de acordo com as regras da FAA para aeronaves equipadas com sistemas EVS. Nos aviões BBJ da Boeing, os sensores da Max-Viz têm três câmeras: uma de CCD (*Charge-Coupled Device*), para reconhecer as lâmpadas LED usadas nas pistas de táxi e de pouso de alguns aeroportos modernos por sua economia; uma na

gama de infravermelho baixa, para a iluminação incandescente e, uma outra, na gama de infravermelho alta, para o reconhecimento térmico do terreno ao fundo (*“background”*). A foto abaixo mostra como essas informações são apresentadas ao piloto através do HUD.

Regulamentação

Ainda não existem, para a FAA, os padrões para os certificados de aeronavegabilidade de sistemas EVS, sendo as certificações estudadas caso a caso, devendo cada fabricante demonstrar que o sistema apresenta os resultados esperados. Também não existem ainda especificações para o desempenho dos sensores. O mesmo ocorre na Europa, na EASA.

Gama de preços

Os sistemas HUD/EVS, com sensores refrigerados a temperaturas muito baixas e já certificados, representam a ordem máxima de preço, chegando a US\$ 500.000 (quinhentos mil dólares) cada um. A gama inferior de preços, a qual se expande muito com os sensores não-refrigerados, tem sistemas EVS disponíveis por menos de US\$ 15.000 (quinze mil dólares) cada, usam uma tecnologia de infravermelho diferente e, até agora, só estão aprovados para uso nos indicadores de painel em LCD, com as informações relevantes da situação do avião (*“head-down situational awareness”*) ■

Fontes de consulta

- Revista Flight International de 23 a 29 nov. 2006, p. 44.
- Revista Flight International de 28 nov. a 4 dez. 2006, p. 26-28.
- Revista Flight International de 13 a 22 jan. 2007, p. 19.



Amazônia

Centro de
Comunicação Social
do Exército

Pelotões especiais de fronteira

O Comando Militar da Amazônia (CMA) é singular entre os Comandos Militares de Área. Ele tem sob sua responsabilidade cerca de 60% do território nacional.

O Comando do CMA trabalha diuturnamente na coordenação das ações operacionais e logísticas na sua área de atuação, provendo as condições necessárias para o bom cumprimento da missão pelos seus escalões subordinados.



2º PEF
Querari, São Gabriel
da Cachoeira (AM)

Fotos: Sargento Machado/Cia C CMA



Destacamento São Salvador (AC)



Introdução

O Pelotão Especial de Fronteira (PEF) é uma Organização Militar (OM) com características verdadeiramente diferenciadas, uma vez que nele o Comandante tem responsabilidades que ultrapassam as lides normais da caserna.

Ali a liderança é uma ferramenta essencial, apoiada em um adequado conhecimento da natureza humana. Além des-

se aspecto, um PEF materializa a Estratégia da Presença na Amazônia, fundamental para a preservação da Região Norte do território brasileiro, conquistada por **Pedro Teixeira**.

Na análise da estratégia portuguesa, conhecida e valorizada pelos seus resultados, salta aos olhos a verdade contida nas célebres palavras do General **Rodrigo Otávio**: “*Árdua é a missão de defender e desenvolver a Amazônia. Muito mais árdua, porém, foi a de nossos antepassados em conquistá-la e mantê-la*”.

Hoje, essas palavras motivam aqueles que servem na Amazônia, desde as capitais até seus limites mais remotos. Pessoas simples vivem nas proximidades ou dentro de um PEF e se entusiasma com os desafios do dia-a-dia. Esses brasileiros, militares e civis, guarnecem as fronteiras e fortalecem a soberania brasileira na região, a despeito de todas as dificuldades.

A vida em um PEF por quem vive lá

No passado, o militar destacado para a fronteira não era recrutado entre voluntários. As condições de vida e o isolamento desencorajavam qualquer um a servir nessas terras longínquas.

Hoje, a situação é outra. Além de voluntários, os militares do PEF contam com o apoio da Força Aérea Brasileira e da Aviação do Exército para atender às suas necessidades, principalmente as de apoio logístico.

Com o desenvolvimento da Tecnologia da Informação, o advento da Internet e a conseqüente utilização da telefonia por satélite, a sensação de isolamento foi bastante atenuada.

Segundo o Tenente **Euler**, Comandante do 3º PEF/5º Batalhão de Infantaria de Selva (BIS), em São Joaquim, no noroeste do Estado do Amazonas, em seu segundo ano de comando, o “*dia-a-dia do PEF é bem diferente daquele de outras OM. O trabalho é muito diferente e a experiência é maravilhosa. Aqui você consolida e aplica todos os seus conheci-*



3º PEF – São Joaquim (AM)

mentos e tem uma convivência muito próxima com os subordinados e as comunidades indígenas”.

Para o Sargento **Laguardia**, de Plácido de Castro, no Acre, foi na Amazônia que sentiu seu coração de soldado bater mais forte. “*Fui voluntário para vir e sou voluntário para ficar. Aqui, como dizem em outros PEF, o pôr-do-sol não significa o término de uma jornada de trabalho, mas sim o início de outra. É uma aventura que todo dia recomeça*”.

A esposa do Tenente **Azevedo** nem sabia o que era um PEF quando se casou com o oficial. Saiu de Porto Alegre para Boa Vista e, dali, para Surucucu. Advogada, recém-formada, não podia exercer sua profissão, pois não havia clientes a serem defendidos nem querelas judiciais. “*Aqui, se alguém reclamar, o cacique ou meu marido resolvem e, com o respeito que as pessoas têm pelo Exército, logo tudo se ajeita*”.

O General **Cerqueira**, Comandante Militar da Amazônia, tem destacado o valor profissional dos militares dos PEF: “*Sinto-me orgulhoso em ver o trabalho abnegado desses jovens em defesa da nossa soberania e do nosso patrimônio na Amazônia. Apesar da pouca experiência, eles têm demonstrado possuir competência à altura da responsabilidade que a Nação lhes confia*”.

Os tipos de PEF

Atualmente, o CMA dispõe de três ti-

pos de OM especiais de fronteira – o Destacamento, o Pelotão e a Companhia.

O Destacamento Especial de Fronteira é o núcleo inicial de um futuro Pelotão ou Companhia. Seus homens permanecem em instalações provisórias, sem familiares. O efetivo varia entre 10 e 20 homens. Há seis Destacamentos na Região Amazônica.

O segundo tipo é o PEF propriamente dito, com 66 homens comandados por um tenente e todas as instalações comuns a qualquer aquartelamento: alojamentos, próprios nacionais residenciais, salas de instrução etc. Além dessas, há outras instalações peculiares, como carpintaria, padaria, horta, currais, pomares, igreja; enfim, tudo aquilo que é necessário para a sobrevivência de uma pequena comunidade. Nele vivem, em média, 15 dependentes de militares. O CMA possui 28 PEF.

O terceiro tipo são as Companhias Especiais de Fronteira (CEF), comandadas por capitães que já concluíram a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais. O CMA possui duas CEF, cada uma delas com um efetivo de cerca de 250 homens, que ocupam instalações maiores e em maior número do que aquelas destinadas aos pelotões. O número de dependentes é variável.

No total, cerca de 5% do efetivo do CMA, ou seja, aproximadamente 1.400 homens, guarnecem organizações militares especiais de fronteira. A soma dos dependentes desses militares totaliza mais

de mil pessoas, entre esposas e filhos, que habitam as localidades.

É interessante observar que, em torno dos PEF, vive um grande número de civis. Muitos deles nasceram e cresceram sem jamais terem saído dali. Essas pessoas têm fortes ligações com o Exército e, na maioria das vezes, sobrevivem graças à Força Terrestre. Tanto que, na última contagem realizada pelo CMA, em fevereiro de 2006, chegou-se ao total aproximado de 73.000 civis que vivem no entorno dos PEF e que sobrevivem em função do apoio oferecido pelo Exército, principalmente na área de saúde.

É difícil a avaliação do Índice de Desenvolvimento Humano dos civis, mas, no geral, é baixo, grandemente influenciado pelo quesito renda, como na maioria das pequenas comunidades. No que diz respeito à Educação, o Exército, por meio do Colégio Militar de Manaus, tem levado a modalidade de Ensino a Distância a todas essas áreas. Hoje, cerca de 250 alunos em toda a Amazônia estão recebendo ensino de qualidade. Há também cursos à distância de graduação e de pós-graduação de universidades brasileiras. Os governos estaduais participam desse processo. É uma ampla iniciativa que prioriza a educação das crianças e também atende aos adultos.

Finalmente, vale ressaltar que a Internet está presente em 100% dos PEF, assim como o telefone. A eletricidade, porém, é uma carência. Grande parte das OM utiliza geradores a diesel.

Macroprojeto PEF e a tríade da soberania

No ritmo da Excelência Gerencial, o CMA vem arquitetando seu macroprojeto para as OM de fronteira. A gestão do projeto é tarefa hercúlea, pois envolve aplicação de recursos volumosos em curto e médio prazo, grande número de pessoas, ações concorrentes de diversos órgãos públicos, deslocamentos aéreo, fluvial e terrestre de difícil execução em um território de quase quatro milhões de km² e visão prospectiva que permita conver-

gir interesses de toda ordem em benefício das gerações futuras. É um desafio enorme, tipicamente amazônico.

Sob a ótica militar, ao visualizar o futuro, a reflexão dos estados-maiores em todo o CMA, no que diz respeito à faixa de fronteira, considera a tríade Vida, Combate e Trabalho. Em síntese, a soberania brasileira na região sustenta-se nesses pilares que compõem a chamada Tríade da Soberania.

Em um PEF, a tríade se torna muito evidente. Alimentar a tropa é atividade logística de Combate, que dá suporte à Vida. A horta e a pocilga do Pelotão exigem mão-de-obra dos integrantes da própria OM, uma vez que os alimentos não chegam a preços acessíveis às áreas mais distantes da fronteira.

Na área de saúde, as ações vão da vacinação à telemedicina. Na agropecuária, no ano de 2005, 15 PEF receberam tratores com carretas e roçadeiras. Alguns receberam também o arado. Em 2006, há previsão de distribuição de mais maquinário.

Na área militar, o estado de prontidão dos militares que servem nessas áreas tem confirmado, ao longo dos anos, a

eficácia daquela que é a 1ª Linha de Vigilância Terrestre na Região Norte.

As fontes de recursos para a condução desse macroprojeto são as mais diversificadas. As principais, entretanto, são o orçamento militar e os recursos oriundos de convênios com órgãos públicos. Deve-se ressaltar, também, o próprio trabalho de militares e civis, uma fonte relevante de recursos e de produção de riquezas de toda ordem.

Conclusão

Viver em um PEF é um grande desafio. Os problemas se multiplicam em proporções amazônicas. O simples ato de estudar exige uma coordenação complexa que envolve muitos organismos e recursos. Mas desistir do conhecimento é hipótese não considerada pelo Exército.

Os militares do CMA encaram a questão da defesa do território como missão primordial, que exige uma responsabilidade incomum da juventude que guarnece os PEF. Impressiona a seriedade dos jovens verde-oliva no cumprimento de suas missões, demonstrando que as Escolas Militares estão de fato formando líderes à altura dos desafios do Exército do século XXI ■

VIDA	COMBATE	TRABALHO
Saúde	Vigilância	Agropecuária
Educação	Guarda	Tecnologia
Lazer	Reconhecimento de fronteira	Serviços
Alimentação	Adestramento	Construção

4º PEF
Surucucu(AM)



O título da matéria foi extraído de uma dubiedade que vem sendo sorrateira e sordidamente “*vendida*” pela “*engenharia*” dos fabricantes e integradores de sofisticados equipamentos/aviônicos de bordo aos nossos aviadores, induzindo-os a aceitar uma nova forma, na arte de “*aprender a voar*” as máquinas aéreas (atuais) e futuras. Principalmente, as de combate... E, pior: aqueles que não a aceitam tacitamente são escorraçados da conversa e compelidos a volver ao território do “*pé e mão*”, como se desajustados e “*fora de moda*” fossem: há que estar no compasso da tese... Ou então, compelidos a aceitar uma realidade inquestionável (?): voar é **gerenciar** e não **comandar** a máquina de guerra, pois a arte de pilotar, dizem eles, “*até um símio bem adestrado chega lá...*” o que realmente, precisamos, dizem esses advogados das maquininhas, é de pilotos da **geração NINTENDO**: para os F5 MoD, os ALX, os AMX, os JSF (*Joint Strike Fighters*)... e para o futuro FX!

Para nós, os antigos (não velhos) e atentos profissionais da Arma Aérea, com extensa carreira voltada para a formação de centenas de pilotos para o combate, cabe – de imediato – um brado de alerta: a dependência, cada vez maior, dos elementos computacionais de bordo vem reduzindo a habilidade de dominar manualmente a plataforma aérea (algo que se obtém antes de qualquer qualificação) e, ainda, interfere profundamente na transformação e na acomodação do terráqueo em aeróbata; e mais, poderá induzir (se é que já não o fez) o surgimento de ofensa à segurança do vôo por excesso (indevido) de confiabilidade que a engenharia dos sistemas de bordo automatizados vem tentando nos impingir, minimizando dons, dotes, vocações e habilidades. E capacidade de decisão. Tudo para vender caixas pretas, incapazes de fazer opções de “*causa e efeito*”, quando é necessário decidir em face de uma situação na arena da luta aérea, não prevista no *soft*. Cabe todo e qualquer arrazoado, para tanto... Existem, dizem, Empresas Aéreas que “*desestimulam seus pilotos a voarem manualmente*”. Anotem: Empresas Aéreas e **não** Forças Aéreas...

O título, por si só, é também um repto, uma provocação. Porém aqueles que viveram e vivem a dignificante tarefa de transfor-

mar um ser vivente normal em profissional da ARMA AÉREA (e não do lazer, do aerodesporto, da indústria do transporte aéreo, dos vôos de comércio) saberão interpretar adequadamente nossa indignação e postura.

A escolha da resposta colocada pelo título, por si só, demanda extrema largueza e profundidade para sua abordagem. Humildemente, não será a um simples piloto, formado pela antiga seleção do “*pé-e-mão*”, que caberá lançar a batalha pela “*humanização*” de nossa profissão. Há que se socorrer daqueles também preocupados com a simplificação do processo de acomodação psicológica/fisiológica do combatente: os psiquiatras, os psicólogos, os estudiosos da ciência do comportamento humano na liça do combate aéreo e da engenharia humana sob o *stress* do combate, os médicos de Aviação e... evidentemente, os instrutores de vôo (elementar e de Caça). E pior: essa “*engenharia*” não oferece conclusões e, sim, questões ainda sem respostas, nesses domínios, já que o que está em pauta é o **ser humano**, seu comportamento, suas reações, seu ego na arena do combate. Enfim, a máquina(?) mais complexa (do que as próprias maquininhas) que habita nossa galáxia... e que tenta adentrar o espaço aéreo, mantendo o vôo sob seu comando e sua decisão como soldado do ar, e não como um estático supervisor... Questões que a própria “*engenharia*” desconhece. Ou finge ignorar.

No ponto de vista de um Comandante militar, o balanço entre as “*fraquezas e as fortalezas*” do ser humano deve estar perfeitamente afinado. É sabido que, como máquina, o homem é paupérrimo: baixa capacidade às fadigas (mental e física), reduzida capacidade de tolerar mudanças de temperatura ambiente e, embora seja um ser vivente que está em desenvolvimento há milênios, ainda enxerga limitadamente à noite, apesar de viver no escuro a metade de sua existência. Necessita alimentar-se permanentemente, e sua resistência e debilidade são dependentes da falta de nutrição e, nisso, é mais frágil que qualquer dos animais que habitam o planeta. Seus humores e ânimos são imprevisíveis e, quando em grupo, pode reagir de forma hostil ou depressiva, exuberante ou passiva...

O homem pode também ser um animal agressivo, e é uma das poucas criaturas

criadas pela Divina Providência que mata sem que seja para alimentar-se. Às vezes o faz até como entretenimento. Sua inteligência, diferentemente dos outros animais, lhe assegura a compreensão do conceito de morte: o que – em contrapartida – gera o medo. Apesar disso, a História da Humanidade está inundada de inúmeros atos humanos desafiando o medo e a morte: coragem, superando seus instintos naturais da sobrevivência e de sua racionalidade.

O homem pode ser piedoso, porém, no combate pode colocar sua própria sobrevivência em risco, desde que convicto de uma causa. Pode ter picos de ódio e, em um lapso diminuto de tempo, inverter seu comportamento e agir com benevolência. Pode partir para um ataque mortal e, em seguida, controlar sua natureza de agressor. Essas reações ocorrem sem previsão ou tempística: são variantes de sua própria natureza. Individualmente, ou (pior) em massa, é capaz de causar enorme destruição e só sua inteligência regula a dosagem desses atos.

Apesar disso tudo, nenhum ser que habita a superfície terráquea domina o mundo, como homem. O ser humano é, portanto, uma criatura fascinante e impressionante e – a despeito dos *chips*, *pixels*, *modems*, telas, *mouses* e programas – forma a espinha dorsal das tropas de combate de todo o mundo. E só usa as “*maquininhas*” para aumentar ou complementar sua eficácia ou deficiências. Principalmente, quando em combate...

Que tal se, com as considerações acima, tentássemos formatar a “*arte e o jeito*” de fabricar os líderes que conduzem esses bípedes eretos inteligentes para o Sacrifício Supremo e a sua contribuição aos cenários de automação?

O que os Comandantes Militares (e não os Presidentes das Empresas Aéreas) querem é saber: o que é o líder, o combatente e a liderança? Tratados e mais tratados, estudos e “*wokshops*” (para ficar na moda), mergulharam na psiquê humana, desde o nascedouro da Aviação Militar. Todos poderão definir como **deve** ser o combatente e o líder e do **que se trata** a liderança. Entretanto a magia do **ser** e do **fazer** tem escapado do papel e da tinta...

O que faz um ser humano (fala-se aqui sempre de um combatente) conduzir – às

vezes sem nenhuma racionalidade – e amalgamar um grupo de outros, também inteligentes, conduzindo-os além de seus limites, até ao ponto de ignorar a existência do medo e da morte? Tudo para cumprir missão... de soldado do ar?

Crença na causa, inspiração, reconhecimento, magia? Qual é o segredo? E, vemos, tratamos só, pura e simplesmente, do **ser humano**... que não é programável.

Mas voltemos aos pilotos militares em comando e... aos gestores de sistemas de bordo. Tratemos dos pilotos de guerra, do combate no ar, do emprego das suas armas aéreas e da sua iniciativa no cumprimento das missões e do uso de sua panoplia letal, e não daqueles que decolam, sobem, voam na reta, descem, controladamente, e enquadram os sinais provenientes de emissores no solo e dos controles de tráfego e pousam macio. Tudo de forma automatizada... (será?)

Reportemo-nos, aos resultados de pesquisas coletadas com especialistas, nas áreas de formação dos combatentes, na documentação correlata e na nossa cultura pessoal acumulada no *“on job training”*: muita hora de vôo na cabine traseira de uma máquina simples de voar ou de uma aeronave biplace supersônica. Muito *“debriefing”* e análise de reações, feições, gestos, comportamento e expressões que só a intimidade dos postos de pilotagem permite, e que os tais *chips*, não... Muito duplo-comando voando pelos *“fundilhos do macacão”*, antes que o *“bip bip”* alerte a emergência... Muito *“G”*, manobras, evolução, ataques simulados e operações conjuntas. Formaturas de combate, defensiva e ofensiva...

Sejamos práticos... ou esnobes: encontraremos, no mundo, *“melhores divãs para as entrevistas psicanalíticas e comportamentais (aluno e/ou mestre)”* do que as cadeiras de ejeção das aeronaves para treinamento? Já dizia Saint-Exupéry em *“Terra dos Homens”*: o avião, que máquina para auto-análise do homem!

Nos últimos anos houve um significativo aumento no interesse em aplicar a ciência do comportamento humano para as soluções de projetos e de problemas operacionais, envolvendo a interface entre homem e a máquina nos veículos aeroespaciais, visando à automação, porém sempre direcionada para o vôo comercial.

Não há dúvida de que, neste caso, a automação deve ser, ao mesmo tempo, eficaz e eficiente, mas é imprescindível, primeiramente entender como o cérebro do piloto **percebe e processa** as informações audiovisuais. Sem esse entendimento, o projeto das aeronaves não proporcionará a desejada interface ideal piloto/máquina. Parte deste entendimento trata da natural característica comportamental do operador humano ao *“montar”* o seu banco de dados (graça divina?) a ser utilizado para interpretar e processar as informações que intervem no vôo militar. Esse banco de dados mental, aqui definido como Sistema Central de Processamento – SCP é *“um computador interno altamente subutilizado”*. Dentro do SCP há uma capacidade adicional definida como *“Elasticidade Mental Humana”* (EMH), que é a parte do cérebro que possui capacidade para criatividade e áreas seletivas programáveis, formando a matriz de parâmetros vitais do desenvolvimento da atividade mental do homem.

De fato, o pensamento corrente levou alguns projetistas a acreditar que a **automação total** seria a meta a perseguir para obter a integração homem/máquina completa, e **sem** erros. Isto feito, o piloto teria a função única de monitorar os sistemas, em lugar de tomar decisões, diferentemente de como fizera até então. A questão, portanto, seria: **“PODEMOS E/OU DEVEMOS TIRAR O PILOTO DO ENCARGO DE COMANDO E REBAIXÁ-LO PARA O NÍVEL DE MONITORAÇÃO?”** Pergunte-se: mesmo, e principalmente, em combate?...

Primeiramente, deve-se considerar o que o piloto e o computador fazem me-

lhor, para otimizar o seu interfaceamento. Para isto, é fundamental definir os objetivos dos sistemas automáticos em avaliação. No entender de diversos pesquisadores, estes objetivos são: *“Projetar uma automação para que, o comportamento natural do piloto ao processar e interpretar as informações, permita aprimorar o DESEMPENHO HUMANO”*. Para a automação atingir seu valor total, é necessário estruturar o sistema homem/máquina, de forma a tirar o máximo partido das capacidades únicas do ser humano, de modo a possibilitar uma operação eficaz e eficiente, em um ambiente dinamicamente variável. A arena do combate estará aqui incluída?

O axioma básico é, portanto, ao contrário do que propõe a *“engenheirança”*:

“NA INTERFACE HOMEM-MÁQUINA O OBJETIVO DA AUTOMAÇÃO É FAZER DA MÁQUINA UMA EXTENSÃO DO HOMEM, NÃO O HOMEM UMA EXTENSÃO ARTIFICIAL DA MÁQUINA”.

Um projeto correto otimiza os ca-

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

Pilotos de combate em comando ou gerentes de sistemas de bordo?

nais homem-máquina aumentando, portanto, o tempo disponível para tomada de decisões! E na arena hostil e habitada por “*mata-dores*”?

O estado da arte na tecnologia aeronáutica avançou rapidamente, graças à qualidade e ao surgimento dos micro e nanocircuitos, dando a impressão que o erro humano pode vir a ser “*plenamente eliminado*” pelos sistemas. Entretanto, a retroalimentação indica que a razão de erros, tanto cognitivos como psicomotores, está de fato aumentada. A área mais evidente é a perda de proficiência quando o controle manual da aeronave é requerido. Além disso, quando o piloto confia muito na automação, há uma notável diminuição da “*capacidade de durar*” mental. Tal e qual um atleta, a tripulação deve treinar para sustentar os graus de concentração e alerta requeridos pelas tarefas múltiplas do processo de decisão. Portanto, em lugar de eliminar os erros, existe ainda a possibilidade de introduzi-los no sistema, gerando “*infidelidade sistêmica induzida*”...

Deve ainda ser aceito o fato de que o homem é um monitor **não** totalmente eficaz. Além disso, forçá-lo a executar essa tarefa **além** de seus limites (leia-se “*no combate*”), pode resultar em apatia física e mental. Ele deve estar ativamente integrado no “*ambiente de trabalho*” (arena?) e motivado para executar as suas tarefas (de combatente). Podemos dividir o “*envelope de trabalho no ar*”, em três áreas: PSICOLÓGICA, FISIOLÓGICA E AMBIENTAL. Todas as três áreas são dinâmicas e demandam flexibilidade, não só do homem como da máquina.

A maior dessas áreas (Psicologia de Aviação) diz respeito aos aspectos da atitude do homem e da integridade estrutural da interface homem/máquina. A confiabilidade do sistema é governada pela atitude dos indivíduos que o controlam e operam dentro da estática do voo e de suas limitações (voo comercial). Um piloto (civil ou militar) deve estar sempre ciente de que ele é **único** e **último** elemento do sistema, capaz de interromper uma discrepância que possa causar resultados catastróficos. Encapsulado em uma aeronave altamente complexa está este elemento, não menos complexo, que pode ser ou não frágil, dependendo do seu estado mental e físico. Infelizmente, o homem não possui um “*Bullt in Test Equipment*

(*BITE*)” que possa medir sua fragilidade (principalmente na arena de combate). Portanto, é de suma importância a atitude mental de cada indivíduo, pois é esta que vai determinar sua razão de sucesso ou fracasso, principalmente na sua tarefa de guerreiro.

Há inúmeros elementos psicológicos que afetam o desempenho do homem, a ponto de vir a torná-lo indeciso, disto resultando problemas difíceis de avaliar previamente. Um fato novo, que está atraindo a atenção dos técnicos, é o chamado fenômeno do “*suor imperceptível*” que, aparentemente, acelera a desidratação humana. O problema é causado pelo cérebro que é “*enganado*” em voo de altitude, pela mudança do nível de nitrogênio disponível na cabine. No solo, o cérebro percebe a mudança eletrolítica no corpo e provoca a sede. Entretanto em altitude, devido à variação do nível de nitrogênio, esta variação eletrolítica não é percebida, não havendo daí a provocação da sede, o que é crítico para o desempenho cerebral. Esta desidratação, não percebida pelo homem, causa uma silenciosa degradação psicológica, de difícil percepção, e que acelera a fadiga, com conseqüentes erros no processo decisório, cujos resultados podem representar a sobrevivência do próprio homem.

É, pois, mandatário entender que o piloto militar opera em ambiente extremamente mutável e que é, ao mesmo tempo, externo e interno. O ambiente externo inclui a atmosfera, o controle de tráfego aéreo e as comunicações e o (maior e/ou melhor) desempenho do inimigo e a eficácia das armas oponentes. O ambiente interno inclui a cabine de pilotagem e suas interfaces com os sistemas da aeronave. Pergunta-se: como o operador humano interage com os ambientes externos hostis e internos complexos em face da **abusiva** e **aumentativa** quantidade de informações disponíveis que lhe é apresentada? Será a instrumentação, atualmente disponível, suficiente e adequada para representação dos dados, e capaz de projetar uma imagem que transmita ao piloto, o que está **realmente** acontecendo para que se tomar decisões corretas e seguras? Estarão elas coerentes com o cenário de guerra que lhe é proposto? Estarão elas **além** da capacidade de supervisão do combatente? Estarão colaborando ou deslizando (selecionando) sua atenção?

Em segundo lugar, será que é compreendida, realmente, a carga de trabalho existente para o piloto em uma aeronave de combate sistemizada? Será que a tripulação entende as suas capacidades e limitações e as do computador? O projetista, ao “*engenheirar*”, compreende a capacidade da tripulação no ambiente de conflito? Como definir “*carga de trabalho*”? Como definir “*atenção seletiva*”? Como definir “*transparência de informações*”?

A cabine de pilotagem é o ambiente de coleta de dados, que serão processados e transmitidos ao cérebro humano para que a tripulação tome decisões, permita a criatividade para superar a de seu oponente. Principalmente, manobrando no combate.

A engenharia está produzindo excelentes *displays* que fornecem dois tipos de elementos: INFORMATIVO e DECISÓRIO. O piloto age como um processador que, ao ser confrontado com esses dois tipos de informação, ativa um processo de seleção. Esse processo de seleção, ou desativa um canal de percepção ou se confronta com uma situação de sobrecarga de trabalho. O resultado do conflito de percepção causa atrasos na tomada de decisão, permitindo o aparecimento de erros decisórios. Para tanto, é desejável juntarem-se Projetistas, Engenheiros, Psicólogos, Psiquiatras, Cientistas do Comportamento, Operadores e Instrutores de voo, a fim de se estabelecerem as linhas mestras para a definição das informações que são imprescindíveis, além de definir como obtê-las, quando necessário. É mandatário ter-se capacidade de coletar todas essas informações de forma simultânea, para organizá-las numa seqüência lógica, e, então, priorizá-las. Isto permitirá uma apresentação ordenada para que o Operador Humano, que só funciona em série, possa formular seu processo decisório de modo correto e oportuno. Como o ambiente de combate é dinâmico, ele irá requerer do operador uma **capacidade de improvisação**, que é privilégio único do **homem**. Esta flexibilidade é requerida mercê dos inevitáveis desvios dos procedimentos normais, que lhe serão necessários, compulsoriamente. Com o uso dos computadores, a capacidade de captação de informações é imensa. Entretanto um dos erros comuns da “*engenheirança*” no uso de computadores, para as aeronaves de combate, tem sido

a tendência de “inundar” o Operador Humano com um volume de dados que ele não é capaz de processar. E note-se que, muitas dessas informações são até mesmo supérfluas, do tipo conhecido “*nice to know but not really needed*”: vide o “excesso” de capacidade dos sistemas do ALX *versus* a simplicidade das missões a cumprir...

As informações ambientais são percebidas pelo homem e são por ele utilizadas de várias formas, podendo ser de uso **imediat**o ou para **uso futuro**. Algumas características comportamentais do ser humano merecem ser mencionadas: o homem tem uma excelente habilidade perceptiva com relação à visão e à audição, bem como a de reconhecer objetos. Além disso, o homem tem uma excelente capacidade mental para se ajustar a novas situações. Entretanto existem áreas necessitando melhorias: capacidade de memória e de processamento. O homem tem uma limitada velocidade de processamento e tende a cometer erros, quando sob pressão. Os receptores primários de informação são os olhos. Os receptores secundários são os ouvidos. Há já algum tempo que os especialistas em percepção aventam o uso dos outros sentidos para *inputs* paralelos, Isto significa dizer: melhor utilização dos canais de *input/output* do sistema perceptivo do homem. Um canal de *output* que tem sido bastante pesquisado é aquele que poderia ser obtido por meio da combinação dos **olhos** e das **mãos** com os **ouvidos** e a **boca**.

A razão para esta aproximação à **percepção em paralelo** é o resultado de testes que indicaram que, uma vez que o canal da visão é saturado, qualquer demanda posterior causa uma sobrecarga. Entretanto se esta demanda adicional puder ser transferida para outro canal de percepção, então uma capacidade adicional vem a existir sem criar nenhuma carga de trabalho extra. Uma dúvida que fica, para ser classificada, diz respeito à **saturação** de todos os canais de percepção. Será que nesta condição o homem irá desativar **todos** os canais, ou será que haverá uma “**desativação seletiva**”? É razoável assumir que haverá uma “**desativação seletiva**”. Normalmente, a audição será o primeiro canal a ser “**deseleccionado**”, porém isto não deve ser tomado como uma regra

absoluta, pois certamente, a “**deseleção**” dependerá grandemente do grau de estímulo de cada canal perceptivo, por si. Assim sendo, cada informação deve ser priorizada para prevenir conflitos que possam levar à saturação e, portanto, à deterioração do desempenho humano, quando tomando decisões para o combate.

Uma outra possibilidade é a paralelização das **informações e a transferência de informações** para Operador Humano. Isso poderia ser obtido por transmissões visuais e auditivas. De qualquer forma, a priorização de informações terá que ser feita para evitar saturação e conflito e, por consequência, a deterioração de desempenho.

Uma outra área onde pode haver alguma otimização para o exercício da transferência de informações é a simbologia. Entretanto podemos, de imediato, visualizar o problema de interpretação dos dados. Esta dificuldade está associada à diferença de interpretação do **mesmo** símbolo por indivíduos **diferentes**, e deve-se às diferentes perspectivas entre pilotos e projetistas. Basicamente, um SÍMBOLO DEVE TRANSMITIR TODA INFORMAÇÃO DESEJADA, DE FORMA SIMPLES E INTUITIVA. Deve-se, também, entender que os *displays* terão que transmitir a informação de forma precisa e oportuna. Isto pode ser obtido seja pelo símbolo, por cores, luzes, sons e/ou localização. Um outro aspecto a ser observado é a **padronização** dos símbolos, pois uma vez havido o aprendizado, as mudanças dão origem a muitas confusões e erros.

O desenvolvimento dos sistemas de “**comunicação e informação eletrônicos**” ultrapassou de muito o desenvolvimento de sistemas de formatação de informação compatíveis com o Operador Humano. Muita atenção foi dada à catalogação e à categorização de informação para **bancos de dados eletrônicos**. Entretanto, muito pouco foi feito para o **banco de dados humano**. Conforme já visto no passado, em toda evolução em direção a uma nova tecnologia que virá otimizar o desempenho humano, conclui-se que a priorização das informações, bem como do padrão de fluxo das informações, é de vital importância para aprimorar o desempenho humano. De fato, o que está sendo realmente procurado é a compatibilização entre **automação e carga de trabalho**. Em outras palavras, é

o equilíbrio entre o **operador** humano e o **computador** ou entre **piloto** e o **computador**, a **aeronave** e o **ambiente**. Se não houver um entendimento perfeito das técnicas de integração e de compatibilização para formatação da informação, de modo a criar uma simbiose perfeita entre o homem e o computador, esse equilíbrio não será possível obter.

A indústria aeroespacial já executou saltos imensos na direção do melhor entendimento do desempenho mecânico das aeronaves, e também desenvolveu métodos excelentes para os projetos que objetivavam a otimização desse desempenho. Infelizmente, o mesmo não aconteceu no campo do entendimento dos problemas do desempenho humano. Mais uma vez os sistemas eletro-eletrônico-mecânicos das aeronaves têm um desempenho cada vez melhor e uma confiabilidade maior, enquanto o desempenho humano torna-se cada vez mais crítico, fazendo com que a necessidade de aprimorá-lo adquira uma importância crucial. A via desse aprimoramento passa, sem dúvida, pelo treinamento formal, pois é o único meio disponível capaz de permitir a melhoria do desempenho humano, sem incorrer em aumento de carga de trabalho.

Até lá, e pelas razões que, tentativamente/superficialmente, tentamos fazer desabrochar, livremo-nos dessa pecha que a “**engenharia**” industrial, somente baseada no mecanismo industrial-comercial, tenta titular e nos impingir: **gestores de switches e botões**.

Nós não somos gestores nem gerentes de sistemas: somos **PILOTOS** em **COMANDO** e **PARA O COMBATE!**

Mantidas as devidas proporções, perguntemos aos ases do combate aéreo (ou mesmo aos nossos Veteranos), o que os conduzia a apertar o gatilho: o fliperama de bordo ou o *input* do combatente? O automatismo psicomotor proveniente do “**pé-e-mão ou de voar pelos fundilhos**”, ou os relógios, os visores etc. que à época (mantidas as proporções), também já povoavam os painéis e consoles... Hoje ocupados pelas telas dos computadores...

Aliás, em não sendo assim, melhor não seria criar um “**Parque de War Video Games**” e esquecer a Academia da Força Aérea? ■



Manoel Soriano Neto
Coronel de Infantaria e Estado-Maior

Uma análise sumária
de suas causas

A REVOLUÇÃO de 31 de MARÇO de 1964

1. CAUSA REMOTA (MEDIATA) *A Intentona Comunista de 1935.*

Este hediondo episódio de nossa História pode ser sintetizado por duas palavras: traição e covardia. O comunismo, após o “*intento diabólico*” de novembro de 1935, passou a ser ampla e profundamente repudiado pelos integrantes do Exército Brasileiro.

Não considero o “*Tenentismo*”, como querem muitos, uma das causas remotas do Movimento, apesar do patriotismo e idealismo (“*regeneração da Pátria*”) de jovens oficiais tais como Juarez Távora, Cordeiro de Farias, Eduardo Gomes e outros, que participaram ativamente da Revolução de 1964. É que houve uma ofensa violenta à hierarquia e à disciplina, quando vitoriosa a Revolução de 1930, ocasião em que os “*Tenentes*” passaram a chefiar superiores hierárquicos, por conta das funções que exerceram, como as de interventores em vários estados. Um dos objetivos da Re-

volução de 1964 era, em especial, a restauração da disciplina e da hierarquia, fortemente violentadas...

2. PRINCIPAIS CAUSAS RECENTES (IMEDIATAS)

a) A renúncia de Jânio Quadros.

O Presidente Jânio Quadros renunciou ao mandato em 25 de agosto de 1961. Tal atitude ocasionou uma grave crise político-militar, posto que os Ministros Militares eram contrários à posse do Vice-Presidente João Goulart.

O regime parlamentarista foi a solução encontrada para evitar-se uma guerra civil.

Em janeiro de 1963, realizado um plebiscito, João Goulart assume, plenamente, os poderes presidenciais, iniciando-se um perigoso período de instabilidade política, de inflação galopante, de agitações no campo, nas cidades, no meio estudantil, político, sindical e militar, de constantes e programadas greves de cunho ideológico etc.

Diga-se que o estado de caos daquela época teve o total repúdio da Imprensa, do Clero, de grande parte do Congresso Nacional, da imensa maioria da população ordeira e laboriosa e das Forças Armadas – à exceção de uma minoria atrelada ao fictício “*dispositivo militar*” do Governo Federal.

b) A fundação, em maio de 1962, da Associação de Marinheiros e Fuzileiros Navais do Brasil (AMFNB).

A criação dessa entidade, de cariz esquerdista, ocorreu à revelia dos regulamentos militares, dando início a um nocivo “*sindicalismo militar*”, assaz pernicioso às Instituições Militares.

c) A Revolta dos Sargentos em Brasília.

Em 12 de setembro de 1963, ocorreu uma rebelião em Brasília-DF, desencadeada por Sargentos da Marinha e da Aeronáutica e motivada por uma decisão do Supremo Tribunal Federal, que considerou ilegal a elegibilidade das Praças. Diga-se que, estranhamente, naquele dia, o Presidente da Repúbli-

ca ausentara-se da Capital Federal, só regressando depois de debelada a revolta.

d) O Comício de 13 de março de 1964.

Em 13 de março de 1964, realizou-se na Central do Brasil, no Rio de Janeiro, um monumental comício, com a presença do Presidente da República, de vários Ministros (inclusive o da Guerra) e de gradas autoridades da Nação. Foram prometidas as reformas, “na lei ou na marra”, e pronunciados diversos e incendiários discursos que pregavam a desobediência civil, a luta de classes, a subversão em todas as expressões do Poder Nacional etc.

e) A Circular Reservada do Chefe do EME, General-de-Exército Humberto de Alencar Castello Branco, datada de 20 de março de 1964.

Nessa Circular, o Chefe do EME prevenia seus subordinados para o acelerado processo de instauração de uma “*Constituinte como caminho para a consecução das reformas de base e o desenvolvimento em maior escala de agitações generalizadas do ilegal poder do CGT*”. Advertia que “*as Forças Armadas são invocadas em apoio a tais propósitos*”. E, adiante: “*A ambicionada Constituinte é um objetivo revolucionário pela violência com o fechamento do atual Congresso e a instituição de uma ditadura. A insurreição é um recurso legítimo do povo*”.

E mais à frente: “*Entraram as Forças Armadas numa revolução para entregar o Brasil a um grupo que quer dominá-lo para mandar e desmandar e mesmo para gozar o poder? Para garantir a plenitude do grupamento pseudo-sindical, cuja cúpula vive na agitação subversiva cada vez mais onerosa aos cofres públicos? Para talvez submeter a nação ao comunismo de Moscou? Isto, sim, é que seria antipátria, antinação e antipovo.*”

Como se observa, o General Castello Branco já vislumbrava uma iminente revolução comuno-sindicalista, pelo que são muito coerentes as afirmações de que a “*Revolução de 31 de março de 1964*” (o termo “*revolução*”, usado pelo jurista Francisco Campos, na caracterização do Movimento de 1964, era necessário, juridicamente, como veremos) foi, na realidade, uma “*Contra-Revolução*”.

O Coronel Jarbas Passarinho, em magistral artigo de título “*A História Revisada*”, in “*Correio Braziliense*”, de 3 de abril de 2001, afirma: “*O 31 de Março foi uma contra-revolução, maciçamente apoiada pela sociedade civil, a imprensa à testa, o Congresso por sua ampla maioria, a Igreja igualmente*”.

f) O Manifesto “Sentinelas Alertas”.

Em 22 de março de 1964, a Imprensa publicou um Manifesto de setenta e dois gerais da Reserva aos seus irmãos de armas, de título “*Sentinelas Alertas*”, em que os signatários alertavam a nação e as Forças Armadas, quanto às ações ilegais do Presidente da República, que extrapolava os “*limites da lei*” (esta expressão era da Constituição de 1946, como comentaremos ao depois), e estimulava a inversão de valores no meio militar.

g) O Motim dos Marinheiros.

Em 25 de março de 1964, 1.400 sócios da já mencionada Associação dos Marinheiros e Fuzileiros Navais do Brasil (AMFNB) amotinaram-se na sede do Sindicato dos Metalúrgicos, no Rio de Janeiro, gritando palavras-de-ordem e dando vivas a João Goulart e ao Almirante Aragão (Comandante do Corpo de Fuzileiros Navais). Os insurretos exigiam o reconhecimento da ilegal AMFNB; a anulação das punições impostas aos membros da diretoria da dita Associação; a imediata substituição do Ministro da Marinha; a modificação de regulamentos militares; a elegibilidade das praças das Forças Armadas; o aumento de vencimentos etc.

O Ministro da Marinha determinou, em 26 de março, que um contingente de Fuzileiros Navais cercasse os sublevados e os prendesse. Tal contingente se insubordina, abandona as armas em via pública e adere aos amotinados.

O Ministro da Marinha se demite e o Presidente da República nomeia para o Ministério, o Almirante da Reserva Paulo Mário, notoriamente esquerdista, e reconduz o Almirante Aragão para o Corpo de Fuzileiros Navais.

Na tarde de 27 de março, a marujada passa a comemorar as vitórias obtidas, deixa o Sindicato e sai em passeata pelas

ruas, carregando nos braços, o Almirante Aragão, ele fardado.

Em vista da perturbação da ordem, foi determinado o cerco e a prisão dos insurgentes, executados pelo Exército.

h) A reunião do Clube Naval.

Em 29 de março de 1964, centenas de oficiais da Marinha se reuniram no Clube Naval, no Rio de Janeiro, declarando-se contrários à “*destruição da Marinha e das Forças Armadas pela quebra da disciplina e da hierarquia*”. A reunião redundou em um manifesto ao povo brasileiro, da parte de 1.500 oficiais daquela Força, em que afirmavam “*ter chegado a hora de o Brasil defender-se*”. A Imprensa apoiou o manifesto, que teve grande repercussão no Congresso Nacional e nas duas outras Forças.

i) A Reunião no Automóvel Clube.

Em 30 de março de 1964, realizou-se uma megareunião com o Presidente da República no Automóvel Clube do Rio de Janeiro, que congregou cerca de 2000 militares (a maioria Praças) das FFAA e Polícias Militares, com a destacada presença do Almirante Aragão. Como ocorrera no comício da Central do Brasil, no Rio de Janeiro, vários oradores usaram da palavra, inclusive o Presidente da República, proferindo discursos inflamados e atentatórios a princípios basilares das Forças Armadas, em defesa do “*sindicalismo militar*”, das “*reformas de base*” etc., com ameaças de sérias “*represálias do povo*” aos opositores dessas reivindicações. A televisão mostrou “*ao vivo*” aquelas cenas deploráveis. Era a gota d’água que faltava... Quem as viu, pôde sentir, sem dúvidas, que estava próxima a deposição de João Goulart. De fato, no dia seguinte, o “*Destacamento Tiradentes*”, de Minas Gerais, deslocava-se para o Rio de Janeiro...

j) As “Marchas da Família com Deus e pela Liberdade”.

Foram manifestações espontâneas, ocorridas nas principais Capitais do País. Era o povo nas ruas, aos milhares (em especial as mulheres, portando terços, imagens, velas, faixas etc.) num protesto cristão e democrático contra o que se passava no Brasil do início dos anos 60, do século passado. Tais marchas, de fortíssimo con-

teúdo emocional, muito influíram para o desencadeamento da Revolução de 1964.

3. ALGUMAS CONSIDERAÇÕES JURÍDICAS POUCO LEMBRADAS

a) O porquê do termo “Revolução”

1) Houve necessidade de se caracterizar o Movimento como de natureza revolucionária (implantação de uma Nova Ordem), tendo em vista o imprescindível respaldo jurídico para a investidura no exercício do Poder Constitucional.

2) O renomado jurista Francisco Campos foi o principal redator do Ato Institucional nº 1 e, neste documento que passou à História Política do Brasil, usou o termo “*revolução*”. Vejamos o preâmbulo do Ato: “*É indispensável fixar o conceito do movimento civil e militar que acaba de abrir no Brasil uma nova perspectiva sobre seu futuro. O que houve e continuará a haver neste momento, não só no espírito e no comportamento das classes armadas, como na opinião pública nacional, é uma autêntica revolução*”. No texto do precitado AI-1, encontra-se o seguinte: “*Assim, a revolução vitoriosa, como Poder Constituinte, se legitima por si mesma. Ela edita normas jurídicas, sem que nisto esteja limitada pela normatividade anterior à sua vitória*”. Ainda no preâmbulo do Ato ficou expresso: “*Fica, assim, bem claro, que a Revolução não procura legitimar-se através do Congresso. Este é que recebe deste Ato Institucional, resultante do exercício do Poder Constituinte, inerente a todas as revoluções, a sua legitimação*”.

3) Sob tais fundamentos, o Comando Supremo da Revolução manteve a Constituição Federal de 1946, com algumas modificações, e o Congresso Nacional.

Eis, portanto, o principal motivo por que o Movimento – civil e militar de 1964 – para usarmos expressão inculpada no Ato Institucional nº 1, é considerado uma “revolução”.

4) Repita-se o que já consignamos anteriormente. A Revolução de 31 de Março foi uma reação a uma muito provável e iminente revolução comuno-sindicalista (como alertou à Nação, em 20 de março de 1964, o

inesquecível General Castello Branco). Destarte, o histórico Movimento de 1964 pode ser tido, com muita propriedade, como uma revolução oposta a outra revolução, de cunho ideológico e sectário, que estava em avançado andamento. Uma “*contra-revolução*”, pois, como hoje afirmam vários estudiosos do assunto, o Coronel Jarbas Passarinho, o mais gigante deles.

b) A *infringência da ordem jurídica pelo Presidente da República*.

1) Quando da deflagração da Revolução de 1964, estava em vigor a Constituição de 1946.

A nossa “*Lex Legum*” de então continha preceitos muito claros e que foram indubitavelmente infringidos pelo Primeiro Mandatário da Nação e por gradas autoridades da República. Tal fato implicou, entre outras deletérias conseqüências, no solapamento dos princípios da autoridade, da disciplina e da hierarquia, em vários escalões da administração pública e máxime nas Forças Armadas, como poderemos demonstrar.

2) Tais preceitos constavam da CF/46. O parágrafo único do artigo 83 explicitava o compromisso do Presidente da República, no ato da posse: “*Prometo manter, defender e cumprir a Constituição da República e observar as suas leis*”. O artigo 176 primava por sua clareza: “*As Forças Armadas, constituídas essencialmente pelo Exército, Marinha e Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República e dentro dos limites da Lei*”.

O artigo 177 também era bastante cristalino: “*Destinam-se as Forças Armadas a defender a Pátria e a garantir os poderes constitucionais, a lei e a ordem*”.

Ora: se o Presidente ao pregar abertamente a quebra da constitucionalidade e a subversão, estimulando a luta de classes nas Forças Armadas, com flagrante ofensa, torne-se a frisar, à hierarquia e à disciplina (comício de 13 de março de 1964, apoio a marujos sublevados e reunião de confraternização com Sargentos das FFAA e Polícias Militares, em 30 de março de 1964) agia fora dos “*limites da lei*” (ver artigo 176, da

CF/46), em frontal testilha com as normas constitucionais, normas essas que as Forças Armadas eram obrigadas a garantir (artigo 177, CF/46)...

Daí o General Castello Branco ter alertado, repita-se, em 20 de março de 1964: “*A insurreição é um recurso legítimo do povo*”.

3) E mais: o Estatuto dos Militares e o Código Penal Militar, vigentes à época, impunham ao militar a obrigação do cumprimento de ordens, tão-somente se elas fossem estritamente legais. Vejamos:

a) o *Estatuto dos Militares (Decreto-Lei nº 9.698, de 2 de setembro de 1946) prescrevia, “in verbis”*: “*Art 31. Cabe aos militares a responsabilidade integral das decisões que tomam ou dos atos que praticam, inclusive na execução das missões e ordens por eles taxativamente determinadas*”.

Parágrafo Único. No cumprimento de ordem emanada de autoridade superior, o executante não fica exonerado de responsabilidade prática de qualquer crime”.

b) O *Código Penal Militar (CPM) – Decreto-Lei nº 6.227, de 24 de janeiro de 1944 asseverava, “ipsis litteris”, em seu artigo 28 e parágrafo 10*: “*Art 28. Se o crime é cometido sob coação irresistível ou em estrita obediência à ordem de superior hierárquico, em matéria de serviço, só é punível o autor da coação ou da ordem*”.

§ 1º *Se a ordem do superior tem por objeto a prática de ato manifestamente criminoso, ou há excesso nos atos ou na forma da execução, é punível também o inferior*”.

Do exposto, conclui-se que aos militares era defeso, sob pena de cometerem crime, o cumprimento de ordens flagrantemente atentatórias à lei e à ordem, que pusessem em risco, por exemplo, a autoridade, a disciplina e a hierarquia, pilares constitucionais das Forças Armadas. Tais ordens eram dadas, costumeiramente, pela cúpula do chamado “*dispositivo militar*” do governo deposto em 1964. Não foram cumpridas pela imensa maioria das tropas enviadas para barrar, em 31 de março de 1964, os deslocamentos da 4ª Divisão de Infantaria (Minas Gerais) e do II Exército (São Paulo) na direção da cidade do Rio de Janeiro... Tudo de acordo com os ditames

da CF/46, do Estatuto dos Militares e do Código Penal Militar (CPM).

4. APRECIÇÕES FINAIS

A finalidade deste desprezioso trabalho foi a de apresentar, de escantilhão, algumas considerações acerca do vitorioso Movimento de 31 de março de 1964, pouco abordadas, tais como as de cunho jurídico-constitucionais.

Em apertada síntese, pode-se afirmar que a Revolução Brasileira de 31 de março 1964 foi, basicamente, uma reação inevitável do povo contra os propósitos antidemocráticos do Governo João Goulart para a implantação de uma “*República Sindicalista*” com forte viés comunista. Mas, principalmente, foi uma reação de autodefesa das Forças Armadas contra a sua manifesta destruição, em vista de constantes e criminosos (por isso, inadmissíveis!) atentados à disciplina e à hierarquia, fundamentos de quaisquer Instituições Militares, em qualquer lugar do mundo. Era evidente que as altivas, gloriosas e invictas Forças Armadas brasileiras não tinham, como não têm, a vocação de monges bizantinos, que cavavam discutindo “*sexo dos anjos*”, enquanto os seus inimigos atacavam Bizâncio; assim, não iriam deixar-se abater, como indefesos cordeiros...

Alguns conceitos são paradigmáticos e imutáveis para os militares, em que pese o sabor da época, e deveriam ser bem compreendidos pela sociedade. O acatamento à disciplina e à hierarquia é um verdadeiro totem para a classe militar que, apesar de ser uma só, é estratificada em vários círculos hierárquicos.

Aprende-se nas casernas e nas escolas militares, que a profissão militar é um sacerdócio. Aprende-se, outrossim, a obedecer; no pátio da Academia Militar das Agulhas Negras é exibida, há mais de sessenta anos, uma frase lapidar: “*Cadete: Ides Comandar, Aprendei a Obedecer*”.

Os verdadeiros Soldados pautam a sua conduta por princípios fundamentais como a Honra, o Dever, a Lealdade, a Disciplina, a Hierarquia e o Patriotismo. A esse respeito, convém lembrar os sábios ensinamen-

tos de Santo Tomás de Aquino, o “*Doutor Angélico*”, ao condenar a inveja e o igualitarismo e ao se referir à obediência devida aos superiores por parte dos subordinados, à hierarquia, enfim.

“É mais merecedor o Mestre, que sabe para si e para transmitir, do que o discípulo mais capaz de aprender; aquele que projeta, do que o artífice mais capaz de executar; o capitão que traça os planos do que o soldado mais afoito que o segue. É maior, portanto, o mérito do bom e justo Chefe do que o de seus subordinados mais aptos; e maiores hão de ser os seus merecimentos e crescerá a sua recompensa, pois o Chefe é o Mestre de seus súditos, o arquiteto dos grandes planos e o Capitão das grandes pelejas”...

5. CONCLUSÃO

Passaram-se os anos. Houve erros, evidentemente, durante os governos revolucionários, talvez o maior deles, a perda da “*batalha da comunicação social*”.

Tais erros merecem ser perquiridos e criticados, mas não de forma arrasadora. É importante e necessário o revisionismo histórico, isento, fidedigno, amoral no sentido sociológico – olímpico, distanciado das paixões, para que historiadores, pesquisadores, sociólogos e outros cientistas sociais possam realizar uma análise correta da História.

Quanto à Revolução de 1964, é imperioso que se ressalte o fato de que após os governos dos cinco Generais, o Brasil ficou aparelhado, mormente em sua infra-estrutura econômica (energia, transportes e telecomunicações), para dar o grande salto de qualidade, o que, desafortunadamente, não ocorreu... Éramos a 43ª economia mundial em 1964 e, ao término do ciclo dos governos linhas atrás referidos, alcançamos o patamar de 8ª economia do mundo! Porém, a análise daquele período foge ao escopo deste trabalho.

Nos dias de hoje, com o fim da bipolaridade e a queda do Muro de Berlim, somos de parecer que deve ser exacerbado o sentimento de patriotismo, de brasilidade. Tal sentimento deveria pairar acima dos partidarismos e das ideologias e ser-

vir de motivação, em particular para a juventude de nosso País.

É consabida, hodiernamente, a existência da cobiça internacional sobre a Amazônia brasileira e a Base Aérea de Alcântara-MA (base, aliás, localizada na “*Amazônia Legal Brasileira*”).

Por isso, a nossa Amazônia deve ser muito bem guardada e defendida, por meio, inclusive, da estratégia dissuasória da “*resistência*”, estudada pelo Exército Brasileiro, já faz dez anos.

Também, nesse preocupante cenário, não esqueçamos da “*Amazônia Azul*”, feliz expressão consagrada pelo atual Comandante da Marinha, para caracterizar o aumento do espaço marítimo e econômico brasileiro com a recente e grande expansão da “*Zona Econômica Exclusiva*” (ZEE), que somada à plataforma continental, totalizará uma extensão de 4,2 milhões de km² (!), ou seja, cerca de metade do vasto território nacional (uma outra “*Amazônia*”, não “*Verde*”, mas “*Azul*”).

Esse desiderato com relação à Amazônia Brasileira somente será atingido quando muito robustas forem a Vontade Nacional e a Coesão dos brasileiros, ultrapassadas as mazelas e seqüelas que nos dividiram nos idos dos anos 60 do século passado. Utopia? Claro que não, pois quem estudou com percuência o caráter nacional, conhece a generosidade da “*alma brasileira*”.

Fato digno de nota foi a edição recente pela Biblioteca do Exército, do “*Projeto História Oral do Exército*”, a respeito da Revolução de 31 de março de 1964. Já foram publicados 12 tomos, estando mais dois no prelo. É a Força Terrestre preservando a sua história, os seus valores, as suas tradições.

Aduza-se, por derradeiro, que a Revolução (ou Contra-Revolução) de 1964 é um fato histórico que não deveria ser deturpado, como sói acontecer na atualidade, porquanto História é verdade e justiça.

Que os seus ensinamentos sirvam para fortalecer a nossa união, pois se nos desavirmos de forma inapelável, disso se valerá a cobiça internacional, hoje uma triste realidade sobre este nosso “*país tropical, abençoado por Deus*”... ■

A verdade sobre o

Durante mais de 20 anos, diversos historiadores, e uma série enorme de reportagens publicadas pela imprensa, no Brasil e no exterior, e versões levadas ao ar em programas de TV, abordaram, de forma distorcida e mentirosa, o chamado “*Caso Parasar*”, massacrando (esse é o verbo correto) o Brigadeiro João Paulo Moreira Burnier, sob a alegação de que teria dado ordens, em 1968, para que militares da 1ª Esquadilha Aeroterrestre de Salvamento, conhecida como “*Parasar*” participassem da repressão às passeatas estudantis, naquele ano, no Rio de Janeiro, bem como *ordens* para que políticos da oposição fossem mortos e o gasômetro, no Rio de Janeiro, fosse explodido.

Um desses historiadores, Jacob Gorder (que foi membro do Comitê Central do Partido Comunista Brasileiro e, depois da Revolução de 1964, um dos fundadores do Partido Comunista Brasileiro Revolucionário, organização que priorizava a luta armada) escreveu na página 164, capítulo “*Turbulências de 68 e Fechamento Ditatorial*”, livro “*Combate nas Trevas*”, que “*o Brigadeiro João Paulo Burnier havia ordenado, em abril, a um grupo de 40 homens do Parasar (Unidade de Busca e Salvamento da Aeronáutica), a execução de um plano de terrorismo em vasta escala. O Capitão-Aviador Sérgio Miranda de Carvalho recusou-se a obedecer as ordens do Brigadeiro Burnier, Chefe do Gabinete do Ministro da Aeronáutica Márcio de Souza e Mello. A posição do capitão-aviador (sic), apoiado por colegas, frustrou o plano terrorista, mas lhe custou a reforma e o afastamento definitivo da Força Aérea, em 1969*”.

Não é verdade.

Sobre o assunto, o Brigadeiro João Paulo Moreira Burnier fez o que poderia

fazer na esfera militar, requerendo, sucessivamente, a diversos ministros, ser submetido a um Conselho de Justificação, processo previsto na legislação militar, para defender-se das acusações que lhe eram imputadas e das quais tomava conhecimento por meio da imprensa escrita, da TV e de livros publicados.

Em todo esse tempo, a imprensa e os historiadores, de modo geral, ao se referirem ao “*Caso Parasar*”, muitas vezes fazendo referência e, até, tornando públicos documentos sigilosos, nunca mencionaram os seguintes fatos:

– que, em 11 de setembro de 1968, o Ministro da Aeronáutica, Márcio de Souza e Mello, determinou a expedição de um documento a toda a Força Aérea isentando o Brigadeiro Burnier de qualquer responsabilidade, ante as alegações tornadas públicas pelo Capitão Sérgio Miranda de Carvalho;

– que 10 anos depois, em abril de 1978, o Ministro da Aeronáutica, Joelmir Campos de Araripe Macedo, mandou divulgar uma informação destinada ao conhecimento de todos os oficiais da Força Aérea, reiterando que o Brigadeiro Burnier nenhuma participação tivera nos fatos que, periodicamente, vinham sendo publicados pela imprensa, relacionados com o “*Caso Parasar*”;

– que, em 29 de maio de 1980, o Ministro da Aeronáutica, Delio Jardim de Mattos, indeferiu um requerimento de novembro de 1979 – época em que se desencadeara uma nova fase da campanha de inverdades sobre o chamado “*Caso Parasar*” – no qual o Brigadeiro Burnier solicitava a instauração de um Conselho de Justificação para que fosse julgado das acusações a si imputadas.

O Ministro Delio despachou o requerimento afirmando ser desnecessária a designação de um Conselho de Justifi-

cação, porque “*as acusações relacionadas com o Caso Parasar eram inadmissíveis, após análise da documentação pertinente, bem como dos registros da época*”. O Despacho continha também um elogio ao Brigadeiro Burnier: “*Oficial vibrante, de extrema dedicação à carreira, patriota sobejamente comprovado, de conduta digna, notável responsabilidade no cumprimento do dever e possuidor de elevado conceito entre seus superiores, pares e subordinados*”.

Em 1985, ano eleitoral, no qual muitos políticos cediam às pressões dos militares punidos pela Revolução de Março de 1964, com aspirações de anulação das punições sofridas, com promoções e ressarcimentos pecuniários, como viria a acontecer após a Constituição de 1988, o chamado “*Caso Parasar*” voltou aos jornais. Novamente o Brigadeiro Burnier requereu um Conselho de Justificação, e o então Ministro da Aeronáutica, Octávio Júlio Moreira Lima, assim como seus antecessores haviam decidido, indeferiu o pedido. Em seu Despacho, escreveu o Ministro: “*Toda a documentação do caso foi pormenorizadamente reexaminada, nada se encontrando capaz de ensejar um Conselho de Justificação*”. Isso significou, em outras palavras, que nada existia de que o Brigadeiro Burnier tivesse de justificar-se.

Além dessas manifestações de quatro diferentes e consecutivos Ministros da Aeronáutica, o Capitão Sérgio Miranda, mais conhecido como “*Sérgio Macaco*”, ao longo dos anos, tentou conseguir que sua situação de militar reformado pelo Ato Institucional nº 5 fosse revista por quatro presidentes da República, valendo-se, para tanto, de amigos e padrinhos. Não foi atendido por nenhum deles.

Em todos esses anos, uma única reportagem contou a verdadeira história do

CASO PARASAR

“*Caso Parasar*”. Ela foi publicada no jornal “*O Estado de São Paulo*” de 20 de outubro de 1985, assinada pelo Jornalista Flávio Galvão. Como – já dizia Trotsky – “*a verdade é revolucionária*”, optamos por transcrevê-la a seguir:

Da mesma natureza que as histórias do Monstro do Loch Ness e do Abominável Homem das Neves, frutos dos delírios da imaginação exclusivamente, o impropriamente chamado “*Caso Parasar*”, desde 1968, freqüenta as colunas de jornais e revistas brasileiros, periodicamente, nos momentos em que escasseiam os assuntos do gosto do público, ávido de sensacionalismo barato, ou então de efervescência política, como o atual, em que abundam os pescadores de águas turvas.

Falar em Parasar, decorridos 18 anos, torna obrigatório que se faça um retrospecto, pois somente hoje os que contam trinta ou mais anos de idade é que poderão ter alguma informação – e, ainda assim, nem se sabe se correta – sobre o assunto.

Derrotados em 1964, quando já se julgavam muito próximos da tomada do poder, os esquerdistas – e sob essa denominação se incluem todos os grupos e matizes, do vermelho ao róseo, dos de obediência moscovita aos cubanheiros, maoístas, albaneses etc. – decorrido o primeiro impacto, passaram a organizar-se para o que hoje, eufemisticamente, chamam de “*luta armada*”, expressão que deve ser entendida como guerrilha e terrorismo.

Em livro recentemente publicado, um ex-terrorista explicita clara e expressamente os objetivos desses grupos esquerdistas: “*a destruição das instituições burguesas, das forças de representação políticas tradicionais, do aparelho judiciário e das Forças Armadas*”. Como

se vê, não estava a esquerda interessada na restauração da plenitude democrática, muito ao contrário...

O ano de 1968 marca o início dos choques entre estudantes, manipulados pelos ativistas da minoria esquerdista, e as forças encarregadas, constitucionalmente – ainda não fora instituído o AI-5 – de manter a Lei e a Ordem.

Em um desses choques, no Rio, morreu um estudante, o que levou a esquerda a promover uma manifestação contra o Governo e contra o regime, no dia 4 de abril de 1968. Para evitar perturbações da ordem pública mais graves, as autoridades montaram uma operação de policiamento preventivo, a ser executada pelas três Forças Armadas, sob o comando do Exército, mais precisamente do Comandante da Divisão Blindada. Esse Comandante era o General Ramiro Tavares Gonçalves, velho conhecido dos paulistas, pois aqui serviu durante largo período e já há muito na Reserva, depois de ter atingido o mais alto posto da hierarquia.

A participação da Aeronáutica nessa operação de policiamento foi quase simbólica, pois, como ninguém ignora, é pequeno o seu contingente de terra, representado pela Infantaria de Guarda. A pedido do Exército, a 3ª Zona Aérea (hoje 3º COMAR) pôs, à disposição do Comandante da Divisão Blindada, uma minúscula Unidade: a 1ª Esquadrilha Aeroterrestre de Salvamento, comumente conhecida por Parasar.

Em face de maliciosas distorções ou de generalizada ignorância, é de se esclarecer, desde logo, que o Parasar é uma Unidade militar, não um grupo do Exército da Salvação, nem de escoteiros ou de bombeiros amadores. Suas funções foram definidas por Portaria expedida durante o governo de João Goulart e compreendem prestar socorro às vítimas de

acidentes aeronáuticos, assegurar a sobrevivência e o resgate de aeronaves acidentadas e executar **missões especiais** (grifo do autor) compatíveis com o preparo de seu pessoal. Militares profissionais, treinados para atuação em situações especiais de risco, os homens do PARASAR estavam adrede recomendados para trabalhos como seria o de policiamento preventivo, no dia 4 de abril de 1968, que poderia exigir rápida capacidade de avaliação, de decisão e de execução.

O Comandante do Parasar era o então Major Gil Lessa de Carvalho, da Infantaria de Guarda da Aeronáutica. Foi ele quem chefiou os **14 homens** (grifo do autor) do Parasar (dois oficiais e 12 graduados) que, divididos em três grupos, participaram da operação de policiamento preventivo. Recebeu ele, juntamente com os outros dois oficiais – Capitão Loris Arêas Cordovil e Primeiro-Tenente João Batista Magalhães – as necessárias instruções do General Ramiro Tavares Gonçalves que, em resposta a uma pergunta, esclareceu que se fossem agredidos ou atacados por perturbadores da ordem, os homens do Parasar, que estavam armados, deveriam defender-se. Ponto final.

A operação decorreu, felizmente, sem quaisquer incidentes.

Registre-se, logo, que nada teve a ver o Brigadeiro-do-Ar João Paulo Moreira Burnier com essa operação. Aliás, ele acabara de ser elevado ao generalato, recebendo suas primeiras estrelas e, aguardando designação, encontrava-se à disposição do Gabinete do Ministro da Aeronáutica, o então Marechal-do-Ar Márcio de Souza e Mello.

Àquela época, servia no Parasar, embora não fosse oficial combatente, mas intendente, um capitão que, por ocasião da operação de policiamento realizada,

no dia 4 de abril, nem sequer estava no Rio, mas em Manaus, em gozo de férias.

Retornando ao Rio, esse capitão soube da participação do Parasar, por comentários de terceiros, não tendo qualquer informação direta pela simples razão de sua ausência do Rio. Apesar disso, e como se fosse competente para decidir o que as Unidades da Aeronáutica devem ou não fazer, passou a tecer críticas sobre a participação do Parasar, afirmando – é de pasmar – que os seus homens só poderiam ser escalados para “missões humanitárias”...

Essa é a base factual do chamado “Caso Parasar”. Nessa linha de comportamento que configurava transgressão disciplinar, o capitão intendente, por motivos que objetivamente se ignoram, mas que se pode imaginar, licitamente, tivessem bases pessoais, ideológicas e políticas, passou a promover sub-reptícia campanha contra o Brigadeiro João Paulo Moreira Burnier, um dos mais prestigiosos militares da FAB, chefe de família modelar, profissional de sólida reputação, democrata provado, anticomunista convicto e um dos articuladores da Revolução de 1964.

Obviamente, as críticas e insinuações do capitão intendente, propaladas à sorrelfa, à socapa, não poderiam passar *in albis* para os escalões superiores da FAB e para o próprio Ministro da Aeronáutica. Descobriu-se que as “idéias” dele a respeito da atuação do Parasar – as quais configuravam erronias e heresias do ponto de vista militar – estavam infeccionando aquela pequena Unidade, sendo que a infecção já contaminava algumas outras, como, por exemplo, o 1º Esquadrão de Reconhecimento Fotográfico, com sede no Campo de Marte, em São Paulo.

O Ministro da Aeronáutica entendeu que era preciso pôr fim a isso, por meio de instrução a tais Unidades. Foi assim que designou o Brigadeiro Burnier, que então respondia interinamente pela chefia de seu gabinete, para fazer uma palestra para os homens do Parasar.

Tal palestra foi realizada no dia 14 de junho de 1968. Nela, Burnier deixou claro que o Parasar era uma Unidade militar e, como tal, podia ser empregada não apenas em missões específicas de rotina, mas também em missões especiais, à vista do treinamento especializado de seus homens.

Exemplificando, para fins didáticos, lembrou, a propósito, a atuação de Unidades semelhantes dos Estados Unidos na Guerra do Vietnã: para resgatar feridos e acidentados, com frequência elas tinham de combater como qualquer outra Unidade – o que, aliás, o cinema tem mostrado à farta. Por outras palavras, o Parasar podia – e pode – ser empregado e missões propriamente militares, até de combate, além de suas tarefas de busca e salvamento.

Por outro lado, Burnier procurou explicar o que são missões especiais, determinadas pela cadeia hierárquica de comando, e acentuou que elas não se confundem com o que, impropriamente sob essa denominação, se realizara durante o governo de João Goulart, com o objetivo de assassinar o Governador da Guanabara, Carlos Lacerda, missão comandada – como se recorda – por um general, “O Faz Tudo”, e que terminou em rotundo fracasso.

Dos sete oficiais do Parasar que assistiram à palestra de Burnier, seis entenderam-na perfeitamente e sempre declararam, confirmaram e corroboraram que, em síntese, esse fora o cerne dela. Somente um oficial – aquele mesmo capitão intendente – nada entendeu ou entendeu às avessas.

Nada tendo entendido, como se pode perfeitamente concluir, isso não o impediu de passar a propalar uma versão, por ele fabulada, de que o Brigadeiro Burnier pregara o emprego do Parasar na liquidação de adversários do regime e do Governo e na prática de atentados, como explosão de gasômetros, postos de gasolina etc., do que se culpariam, depois, os comunistas. Atente-se para

o fato de que, inicialmente, se acusava Burnier de somente preconizar o emprego do Parasar para isso. Ao longo de 18 anos, a fabulação se foi ampliando e já se chegou a dizer que o tal capitão impediu a execução desses crimes e atentados, como se realmente, em algum momento, tivesse sido dada alguma ordem nesse sentido.

O capitão intendente veio a sofrer penalidades disciplinares pelas transgressões que insistia em cometer. Mas tantas pintou e bordou, que contra ele se instaurou um processo final, nos termos da legislação então vigente, que englobou tudo e que terminou com a proposta de seu alijamento da Força Aérea Brasileira e de cassação de seus direitos políticos por 10 anos.

Esse processo foi presidido pelo Coronel Evandro Lima Araújo, hoje major-brigadeiro da Reserva, e a proposta de punição acolhida pela Junta Militar, que exerceu o Poder Executivo no impedimento, por moléstia, do Marechal Costa e Silva. Entre os episódios iniciais e a punição mediou mais de um ano, evidenciando que não foi uma decisão tomada de afogadilho, mas sim uma decisão que resultou de investigações e da coleta de provas.

Tudo isso foi narrado, minudentemente, pelo jornal “O Estado de São Paulo”, cuja isenção e responsabilidade são notórias, em suas edições de 5 de outubro de 1968 e em 12 de março de 1978, relatos esses jamais contestados. E foi, à luz da apuração dos fatos realizada pelo jornal, que o campeão da luta pelas liberdades democráticas, Júlio de Mesquita Filho, em editorial publicado no seu jornal, em 6 de outubro de 1968, fez o diagnóstico do chamado “Caso Parasar”:

“Estamos, portanto, diante de um novo episódio da campanha sub-reptícia que os derrotados de março de 1964 desenvolvem na área militar para quebrar, primeiro, a unidade de cada Arma e, depois, a união das três Forças Singulares” ■

General Meira Mattos

23 jul. 1913 26 jan. 2007

Veterano da FEB

Israel Blajberg

Engenheiro e Professor da UFF

A Capela do Cemitério São João Baptista era pequena para todos que vieram dar o último adeus. Espalhando-se pelo corredor, antigos camaradas da Força Expedicionária Brasileira (FEB), da Escola Superior de Guerra (ESG), do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB) e da AHMTB. Alguns foram ministros, outros tantos governadores, empresários, outros ainda soldados, irmãos de Armas, amigos, admiradores, alunos.

Todos expressando um sentimento único. Foi uma grande perda, não só para o Exército, mas para o Brasil.

Ao longo de seus quase 94 anos, a trajetória do Cadete do Realengo nascido em São Carlos, em 1913, foi extensa e relevante, destacando-se a sua contribuição, das mais expressivas, à Geopolítica, levando ao coroamento de sua carreira profícua.

Nela, desincumbiu-se com esmero, das mais diversas lides castrenses, seja em ação na FEB, nas Forças de Paz em São Domingos, seja no ensino na Academia Militar de Agulhas Negras (AMAN), na ESG, seja em funções de Governo na Presidência da República e no Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), entre tantas missões sempre bem cumpridas.

Aos 70 anos, doutorou-se em Ciência Política pela Universidade Mackenzie, onde teve Gilberto Freyre como examinador de sua tese.

Paladino das idéias do Brasil Potência, da Civilização nos Trópicos, da Herança, do Destino, do Projeto Nacional, sua palavra ponderada e sua opinião esclarecida eram ouvidas com atenção nos diversos fóruns a que comparecia, quer pessoalmente, quer na mídia, onde, ainda há poucos dias, publicou uma última contribuição na *"Folha de São Paulo"*, sobre os destinos da Amazônia, na qual, com grande lucidez, preconizava a necessária postura nacional.

Pontualmente às 17 horas, Cadetes da AMAN que o General comandara conduziram o caixão envolto na Bandeira Nacio-

nal, seguidos, em cortejo, pelos presentes, formando extensa fila ao longo das aléias do São João Batista.

A tarde não foi tão quente como prenunciava. O Sol escondeu-se atrás das nuvens, como que desejando permitir também aos velhos soldados, ex-combatentes dos campos da Itália, acompanhar o General até o Mausoléu da FEB, onde seria sepultado, conforme sua vontade.

No Mausoléu, inaugurado em 13 de novembro de 1982, repousam, para sempre, o Comandante da FEB, Marechal Mascarenhas de Moraes, e sua digníssima esposa, D. Adda Brandão, cujos restos mortais para lá foram trasladados ao cumprir-se o Centenário de Nascimento do Marechal.

Como Oficial de Ligação do QG/I DIE, o então capitão iniciou uma amizade com o Comandante da FEB, que duraria muitas décadas.

Aquele Capitão do 6º Regimento de Infantaria destacar-se-ia, ainda, em Monte Castelo, tendo sido agraciado com a *"Bronze Star"*, nesta que foi a maior epopéia das Forças brasileiras no Teatro de Operações italiano.

Uma Companhia do 1º Batalhão da PE, Batalhão Zenóbio da Costa, Unidade FEBiana, cuja denominação reverencia o Comandante da Infantaria da FEB, desincumbiu-se das honras fúnebres, ao longo do trajeto que levava ao Mausoléu.

As vozes de comando entrecortadas pelas salvas regulamentares de mossa-tão trouxeram um pouco para perto dos presentes os sons da guerra, ao percorrerem a alameda ao longo da fileira de soldados.

Nesses breves momentos, aos veteranos veio a lembrança daquele dia cinzento em Monte Castelo, quando superando Forças mais experientes entrincheiradas nas alturas e arrostando o frio inclemente e as chuvas torrenciais que impediam o avanço mecanizado e o apoio aéreo, nossos bravos pracinhas colheram brilhantes vitórias na dureza daqueles combates.

Se, hoje, temos a Democracia sob este sol tropical, certamente, o devemos, também, àqueles valentes soldados, dos



quais os derradeiros remanescentes, agora, levam, para a última morada, um de seus grandes expoentes.

À beira da sepultura, um amigo de longa data faz a última saudação. A voz do General Octavio Costa ecoa na amplidão do campo santo, destacando o patriotismo lúcido e o carinho do companheiro que partiu. Em palavras candentes e emotivas, diante das dezenas de assistentes, afirma o exemplo do General, carreira digna de servir como paradigma às futuras gerações.

Dois soldados descobrem a Bandeira Nacional do caixão, dobram-na e entregam-na aos parentes. O corneteiro executa o Toque de Silêncio. É um toque pungente que envolve a todos, especialmente aos familiares, cujas lágrimas refletem a dor daquele momento.

Destacando-se contra o céu azul, a estrutura do Mausoléu associa-se à silhueta do Cristo, no Corcovado, como se Ele, contemplando-o do alto, enviasse eternamente sua benção aos heróis que nele repousam.

Ao final da cerimônia, o céu, agora, assumiu um tom metálico brilhante, graças aos reflexos do Sol por trás das nuvens brancas, como a querer, também, prestar uma derradeira e significativa homenagem ao velho General.

Deus disse a Adão: *"Retornarás ao solo, pois é do solo que foste feito"* (Bereshit 3: 19). Dizem nossos sábios: a alma é eterna, apenas migra para outra dimensão e, assim, eleva-se aos Jardins do Éden, atravessando o Portal do Paraíso. Os presentes se vão dispersando, até que mais ninguém está por ali.

Apenas restou a sepultura, recoberta por inúmeras corbelhas. Mas, para sempre, perdurarão as boas e valiosas lições que o irmão Carlos de Meira Mattos nos ensinou, antes de passar para o Olam HaEmet (Mundo da Verdade) ■



Rubens
Detalhe de "A Apoteose de
Henrique IV e a Proclamação
da Regência", 1625.
391x727cm

A Democracia, como forma de governo, é voltada para os direitos individuais, a liberdade em particular. Devido à natural indefinição sobre os limites da liberdade de cada um e ao mau uso que dela pode ser feito por parcelas influentes da sociedade, especialmente pelos governantes em todos os níveis e setores do Poder, com propósitos pouco edificantes, surgem na prática as distorções cometidas no exercício dos

mandatos conferidos pelo povo para gerir os seus destinos, as quais devem ser combatidas pelos próprios membros do corpo social.

Razão tinha Aristóteles ao classificar as formas de governo e, usando um critério moral, qualificar de "impuras" aquelas que resultavam de procedimentos ímprobos de maus governantes. O fenômeno já vem de longe, como se vê.

A verdade é que a Democracia tem as suas vulnerabilidades, conseqüência de fatores que lhe são inerentes, como as incertezas e a heterogeneidade das sociedades, bem como a quantidade e variedade de interesses permanentemente em jogo, muitos conflitantes, além, e principalmente, das próprias debilidades do ser

humano. Nela, o Poder é exercido por homens e mulheres com todas as suas possíveis imperfeições, às vezes só reveladas quando investidos em cargos públicos. Como, por exemplo, a ambição desmedida

pondo, não raro, até mesmo de pequenas milícias paramilitares, que controla, pela coação e pelo assistencialismo, as eleições na sua área, elegendo-se, e aos seus protegidos, repetidamente. O caudilhismo,

liderança, dominando e manipulando a vida partidária em benefício próprio ou do seu grupo e, no exercício do mandato parlamentar, comandando esse mesmo grupo que lhe é fiel, podendo mui-



As distorções da DEMOCRACIA

Maj.-Brig.-do-Ar
Umberto de Campos
Carvalho Netto

da por bens materiais, a vaidade e o fascínio pela reverência dos semelhantes, a carência de princípios morais e espírito público, a sede de Poder e a tendência ao abuso quando no seu exercício, e outros caracteres não éticos facilmente encontráveis nos indivíduos, isoladamente ou em conjunto. É, enfim, algo como a “*retorcida natureza humana*” mencionada por Immanuel Kant, a partir da qual, segundo o notável filósofo, não se pode esperar qualquer coisa perfeita.

Os Atores da Arena Política

As possibilidades de desvirtuamento dos princípios democráticos são inúmeras e suas origem e ocorrência são variáveis.

Tomando como espelho o Brasil e enfatizando, desde logo, que não são exclusividade nossa, pois as anomalias podem aparecer com maior assiduidade e ímpeto em muitos outros países democráticos, começemos com as distorções referentes aos personagens que povoam o universo do Poder: os políticos. Eles que se submetem a eleições em busca de um mandato que lhes proporcione participar do exercício do mando e de todas as vantagens – éticas ou não éticas, segundo os princípios de cada um – advindas dessa participação.

Um primeiro personagem é o Caudilho, normalmente liderança local autoritária, muitas vezes arbitrária e violenta, dis-

ta vez barganhar apoio ao governo por dinheiro ou cargos públicos.

no Brasil, foi anomalia política herdada do Império e ainda atuante na Primeira República, mas hoje está praticamente abolido entre nós, o que é bom sinal de evolução política. Sabe-se, porém, que persiste em outros países, não poucos.

Primo-irmão do Caudilho é o “*Coronel*”, (nome com origem na tradição cultural dos grotões, que nada tem a ver com o homônimo das Forças Armadas), liderança regional com forte capacidade de persuasão ou coação, formando os chamados “*currais eleitorais*”, que lhe garantem os resultados nos pleitos, e proporcionam significativo poder de barganha. O coronelismo já teve maior presença nos cenários políticos regionais brasileiros, mas, hoje, está restrito a áreas mais remotas do território, onde o eleitorado é menos esclarecido e mais dependente dos figurões locais. Mas sua involução também é bom sinal.

Da mesma família de procedimentos é o “*Caciquismo*”, este ainda bastante atuante na vida política brasileira, sem distinção de região. Os “*Caciques*” são líderes partidários que dispõem de votação elevada e, portanto, no sistema eleitoral proporcional, são “*puxadores de votos*”, com o poder de eleger outros correligionários, criando uma forte relação de dependência. A rigor, até aí nada de improvável, já que a política vive em função de líderes. O problema começa se o personagem extrapola a esfera da sua

As Fraudes no Processo Eleitoral

Outra fonte de distorções dos princípios democráticos pode estar presente em qualquer das fases da dinâmica eleitoral, desde as campanhas com a compra de votos, passando pela coação do eleitor, até à fraude na apuração das urnas. Esses vícios, no Brasil, vieram desde o tempo do voto não secreto e hoje parecem estar bastante reduzidos, com a melhoria do nível da consciência política do povo e a votação informatizada, embora ainda não se possa afirmar com certeza que esse processo é imune a fraudes.

Mais grave, porém, no processo eleitoral, é a questão do financiamento das campanhas, fonte inesgotável de corrupção, dando margem a uma imensa variedade de ilícitos, todos girando em torno da origem dos recursos e da sua aplicação. Essas práticas não primam pela raridade, aqui e alhures. No Brasil, o impedimento de um Presidente e a crise de 2005 falam por si sós. Mas os exemplos pontilham o mapa do Planeta. Há pouco tempo, rumorosos escândalos semelhantes abalaram os meios políticos da França e da Alemanha. Mais recentemente, crise do mesmo tipo assumiu tais proporções no Canadá, que provocou a queda do Primeiro-Ministro e de seu gabinete. Percebe-se, assim, com três exem-

plos recentes, que os procedimentos reprováveis têm lugar, também, em países democráticos do Primeiro Mundo. Mas nada justifica que não sejam combatidos como ilegais e imorais.

Os fundos, obtidos ao arrepio da lei, constituem os chamados “*recursos não contabilizados*”, vulgarmente mais conhecidos como “*caixa dois*”, que caracterizam o abuso do poder econômico, no Brasil, combatido pela legislação eleitoral.

A Multiplicação dos Partidos

Existem distorções de princípios consagrados da Democracia que, de tão corriqueiros, acabam sendo aceitos como normais. Um exemplo é o princípio do pluralismo político, de que resulta o pluripartidarismo, perfeitamente observável no Brasil. Na verdade, uma das finalidades de um partido político é congregar os seguidores de determinada linha ideológica. Diante dessa verdade, não se pode fugir a uma conclusão: as vinte e nove siglas existentes na atualidade (dezessete com representação no Congresso) constituem uma overdose injustificável, à luz da teoria política. É evidente que não existe no País um número tão elevado de correntes ideológicas – e talvez em lugar algum do mundo. A situação é ainda mais grave quando se sabe que a maioria, se não a totalidade dos “*partidos nanicos*”, também conhecidos como “*legendas de aluguel*”, foi criada com finalidades pouco éticas: esses partidos coligam-se com os maiores, inicialmente para vender alguns preciosos minutos de propaganda eleitoral gratuita na TV. Depois de eleitos, os seus candidatos trocam o apoio no Congresso (ou nas Assembléias Legislativas ou Câmaras de Vereadores) por benefícios, como a indicação de apadrinhados para cargos públicos ou, até mesmo, por dinheiro vivo, sob a forma de propina, como ficou evidenciado à farta, na Crise de 2005.

Felizmente, essa anomalia tende a desaparecer nas eleições de 2006, com a entrada em vigor da regra alcunhada de “*cláusula de barreira*”, que aumenta a exigência de votação mínima para a sobrevi-

vência dos partidos (5% do total de votos no País e, no mínimo, 2% em nove estados, na eleição proporcional). Segundo analistas políticos, a exigência poderá reduzir o universo partidário brasileiro a não mais do que sete partidos com representação no Congresso.



A Formação da Base de Apoio do Governo

É inerente ao processo democrático a necessidade premente de todos os governantes, particularmente do Presidente eleito, de formar uma base de sustentação sólida e confiável nas respectivas Câmaras Legislativas. Tomar as providências para estruturá-la é procedimento legítimo, já que proporcionará ao Executivo a tranqüilidade para aprovação das medidas, que pretende adotar de acordo com o seu programa de governo, dependentes do crivo parlamentar.

O grande problema, que é, talvez, a maior debilidade da Democracia, são os métodos eventualmente utilizados para alcançar o propósito, que não se resume em formar uma base inicial. O esforço poderá ter de se repetir a cada votação importante em que está em jogo a força política do governo.

A estratégia de estruturação do governo começa na fase pré-eleitoral, quando são feitas as coligações que têm o objetivo imediato de reforçar o potencial de votos do candidato de um partido, ao mesmo tempo preparando a base parlamentar aliada, caso ele seja vencedor. Nessa fase, já entram nas negociações as chamadas “*moedas de troca*”: normalmente, é feito o loteamento dos vários escalões dos órgãos públicos das administrações direta e indireta, começando pela distribuição dos ministérios; trata-se, também, das despesas de campanha, via de regra ficando como provedor o partido mais forte, que lançou o candidato, já tendo em vista ajudar na eleição do maior número de parlamentares da coligação, para constituir a maioria do governo.

Terminada a fase eleitoral, o vencedor

faz o balanço de sua força parlamentar. Se não conseguiu uma maioria sólida (o que é mais comum), começa o complicado processo de formação definitiva da bancada governista. É nesse ponto que o esforço pode, freqüentemente, descambar para atitudes inescrupulosas. No Brasil, mais uma vez, é a Crise de 2005 que mostra como isso pode ocorrer.

Inicialmente, procura-se buscar adesão de partidos que não fizeram parte da coligação pré-eleitoral, geralmente, mas não exclusivamente, os pequenos. Ainda que o procedimento seja normal e aceitável, os métodos utilizados é que podem comprometer a sua moralidade. As moedas de troca são o tradicional loteamento (aceitável desde que não implique na criação de cargos desnecessários, inchando a máquina pública, unicamente para atender ao objetivo) e, eventualmente, a doação de recursos financeiros ilegais ao partido ou aos seus membros. Iniciado o período dos embates políticos, governo e oposição digladiando-se na discussão dos assuntos de interesse público, duas estratégias são mais comuns por parte do Executivo: a co-optação de parlamentares de partidos adversários para emigrarem para outra agremiação que já seja governista, e a persuasão de oposicionistas (ou aliados subitamente rebeldes, para vender caro o seu voto) para votações eventuais de alto interesse para o governo, quando este não se sinta seguro de um resultado favorável.

O Troca-Troca de Partido

No primeiro caso mencionado, a migração ocorre, normalmente, no início da Legislatura, caracterizando, no Brasil, a já tão banalizada “*infidelidade partidária*”. Esta prática, ainda que não ilegal, sempre deixa a moralidade sob forte suspeita, dependendo da moeda de troca. Independentemente desse detalhe, e bem analisada com base na teoria política, a migração constitui flagrante estelionato eleitoral, por se tratar de clara traição aos eleitores do migrante. A eleição proporcional, sistema em uso no Brasil e em muitos outros países, existe para preservar o princípio do pluralismo político.

co na Representação Congressual: o eleitor, ao votar para o Legislativo em qualquer dos três níveis, ainda que indique um nome (podendo omiti-lo, restringindo-se ao voto na legenda), a rigor está optando pela corrente de pensamento congregada pelo partido. Portanto, se o candidato se transfere após a eleição, está burlando a expressão da vontade das urnas.

As Emendas Parlamentares ao Orçamento

Durante a Legislatura, prossegue a luta do Executivo, quando ocorre a necessidade de apoio para votações eventuais: se o assunto é da maior importância para os interesses do País, porém polêmico, as vitórias do governo frequentemente são evadidas de suspeição, o que, no Brasil, tem ocorrido em vários episódios. Dentre eles, um, particularmente, tem chamado a atenção pela persistência e pelo vulto. Trata-se da liberação do numerário relativo a emendas ao Orçamento da União, apresentadas por parlamentares. Explica-se o processo:

— Anualmente, dentro de um prazo determinado por lei, o Executivo encaminha à Câmara dos Deputados a sua proposta orçamentária para o ano seguinte. Na Câmara, a proposta passa inicialmente pela Comissão Mista do Orçamento (Deputados e Senadores), órgão permanente que tem a atribuição de examinar, tecnicamente, o documento e apresentar relatório com parecer para a votação em plenário. É no âmbito da Comissão que se apresentam e são apreciadas as emendas dos parlamentares, já que todos têm possibilidades, considerando-se critérios estabelecidos, individualmente ou por partido, de acrescentar alocação de verba, obviamente voltada para algum benefício, geralmente obras para o seu reduto eleitoral. Aprovado o orçamento e já vigorando no período a que se refere, o procedimento que tem sido observado nos últimos anos é o governo contingenciar verbas, segurando a sua liberação, valendo-se do princípio segundo o qual a Lei Orçamentária não é impositiva, mas apenas indicativa. É quan-

do o governo tem necessidade de arrebanhar votos para determinados projetos polêmicos que acontecem as mencionadas “coincidências”: a liberação de emendas parlamentares estranhamente coincide em número com o dos votos de rebeldes necessários para aprovação do tal projeto. Em outras palavras: o governo pode ter usado um artifício imoral para cooptar votos; e o parlamentar deixa de votar com a sua consciência, como é lícito esperar-se de um representante do povo, para beneficiar-se politicamente, “adubando” o seu reduto eleitoral (quando não o próprio bolso...) com dinheiro público.

O Papel da Sociedade



A quantidade e a variedade das distorções das práticas democráticas é grande, assim como a possibilidade da sua ocorrência no espaço e no tempo. Algumas se exauram ao longo dos anos, pelo aperfeiçoamento das leis e pelo amadurecimento da consciência cívica das populações. Outras se perpetuam, sua existência é notória e podem provocar o conformismo da sociedade quanto à convivência com as anomalias. Pode passar a haver quase que uma convivência apática com relação aos procedimentos danosos ao bem público, tais como o fisiologismo, corporativismo, o clientelismo, nepotismo, o assistencialismo, o populismo e outros “ismos”, tão comuns e, em alguns casos, assimilados como inevitáveis e corriqueiros, frequentemente descambando para a demagogia, a corrupção e a impunidade.

Todas essas práticas condenáveis estão indubitavelmente ligadas ao fator humano: a ausência de espírito público de muitos daqueles a quem a sociedade delega poderes para governar em seu nome, mas que não se pejam em trair a confiança do povo para servir-se do Poder em benefício próprio ou de grupos. Os procedimentos imorais se repetem com tal intensidade, que podem gerar a apatia do povo e a descrença nas instituições e no regime. E pior do que os prejuízos materiais que possam

causar as atitudes desonestas de maus homens públicos é esse desserviço que prestam à Democracia: inocular na Sociedade o veneno da descrença.

É contra esse quadro que deve reagir a Sociedade, conscientizando-se da sua importância pelo papel que representa no processo e reivindicando cada vez mais os seus direitos de cidadania; e não se limitando ao simples comparecimento às urnas periodicamente para exercer o direito do voto, este que desde os primórdios da Democracia é considerado como a grande arma do cidadão para corrigir as vulnerabilidades do Regime. Realmente, o voto é uma arma, porém não é a única e, sozinha, a História tem demonstrado que não tem a eficiência imaginada pelos primeiros teóricos democratas. Além das eleições, o importante é não se acomodar, aceitando as irregularidades como incontroláveis.

A Sociedade precisa assumir com decisão o seu grande papel, que é o de fiscalizar o Estado. E fazê-lo, não só por meio das instituições que, para isso, existem e devem ser fortalecidas, mas cobrando-lhes a prestação de contas dos seus atos. Como a Justiça, por exemplo, peça essencial no mecanismo democrático que, independentemente do fato de não ser politizada, por prescindir do voto popular, não está isenta de agir com transparência. E deve cumprir a sua função com imparcialidade e presteza.

O povo deve ter sempre em mente que a Democracia não é e jamais será um produto acabado. Sempre haverá a necessidade de aperfeiçoá-la. Ela é como uma planta tenra que deve ser regada todos os dias e dela afastadas as ervas daninhas, que a ameaçam de fenecimento. Não custa lembrar um velho pensamento, bastante conhecido, expresso com sabedoria por Winston Churchill, quando disse que a Democracia é a pior forma de governo... depois de todas as outras que já foram experimentadas. Ou um outro pensamento, também célebre, tão ao gosto do Brigadeiro Eduardo Gomes, nas suas campanhas presidenciais: “o preço da liberdade é a eterna vigilância” ■

A imposição da

Membro do Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil

A promoção da Democracia no mundo, pedra angular da atual doutrina neoconservadora estadunidense, transformou-se em prioridade absoluta para a política externa do Presidente George W. Bush. As bases conceituais dessa política estariam calcadas nas idéias esposadas por Woodrow Wilson e Leo Strauss.

O Presidente Wilson, que governou os Estados Unidos durante a Primeira Guerra Mundial, e que tentou desenhar uma nova ordem mundial que pudesse ser posta em prática após o grande conflito, acreditava piamente na missão de difundir pelo mundo os valores democráticos que tornavam os Estados Unidos uma nação de características excepcionais.

Strauss, um imigrante da Alemanha nazista, transformado em professor de Política na Universidade de Chicago, depreciava a neutralidade e o relativismo na Política e insistia na necessidade de assumir posições mais radicais a serviço dos valores democráticos. Isto incluía a noção de “*mudança de regime*” como modo de livrar-se de governos de distinta natureza.

Para ambos, entretanto, os Estados Unidos estavam destinados a jogar um papel determinante na difusão da Democracia em nível mundial. George W. Bush, totalmente convencido do papel que a providência divina lhe outorgara, acolheu a filosofia política neoconservadora na missão sagrada de projetar



os valores da “*Nova Jerusalém*” sobre os quatro pontos cardeais.

Entretanto, mais além dos mitos, o realismo político exige respostas a muitos questionamentos. O que fazer com aquelas culturas islâmicas ou confucianas que enfatizam a solidariedade e a coesão grupal acima da liberdade individual?

São culturas milenares, que visualizam as idéias liberais ocidentais como sendo tremendamente estranhas, perigosas e agressivas, em que o princípio da autoridade muitas vezes se identifica com a figura do “*pater famílias*” e onde a obediência social se assenta basicamente na tradição.

O que fazer para evitar que no cami-

democracia no mundo



Walton Hoffmann
Memory Game
Objetos em dimensões variadas.
Tinta acrílica sobre madeira - 2001

no que conduz aos anjos não se resvale para o terreno destinado aos diabos? O Iraque é um bom exemplo de como, na busca da Democracia, pode cair-se na violência, no caos social e no risco de desmembramento estatal.

O país mesopotâmico é, também, um bom exemplo do que poderia chegar a ocorrer em grande escala em uma

região dominada por fronteiras artificiais, controvérsias territoriais, populações e etnias irreduzíveis e arraigadas em suas crenças, além da presença de um Islã radical, fervorosamente militante e enfaticamente ideologizado.

Como garantir que a Democracia traga consigo regimes que estejam de acordo com os desejos dos norte-ame-

ricanos? Da mesma maneira que Slobodan Milosevic assentou seu poder nos votos do ultranacionalismo sérvio, e os fundamentalistas estiveram a ponto de chegar ao poder na Argélia, pela via eleitoral, é impossível prever para onde conduzirá esse tortuoso caminho. Somente é possível supor que o antiamericanismo prevalecente no mundo muçulmano certamente não augura nada de bom aos interesses de Washington.

Sobre que bases julgar o tipo de Democracia desejável para o mosaico de crenças de cada país? É aquela que respeita as formas às expensas de um maior grau de anarquia ou é aquela para a qual o resgate do princípio da autoridade pode impor limitações nas formas?

O Presidente da Rússia, Vladimir Putin, tem sido criticado frequentemente pelos Estados Unidos por suas tendências autoritárias. Entretanto isso parece satisfazer as exigências dos cidadãos russos, na busca por um grau maior de ordem em seu país.

Woodrow Wilson invocava a Democracia como a melhor forma de livrar-se dos impérios. O atual governo estadunidense, entretanto, busca propagar a Democracia pelo mundo a partir da capacidade coercitiva que deriva de seu poder imperial. Não é à toa que os neoconservadores se autodenominam de imperialistas democráticos.

Estranha maneira essa de conceber a Democracia ■



Mais do

seada no pressuposto da continuidade do “*milagre econômico*” que agora já não mais existe.

De um momento para outro, foram jogados na lata de lixo da História não tão-somente as teorias keynesianas, mas as conquistas sociais duramente alcançadas dos finais do século XIX, na Europa. Como que por encanto, a Depressão de 30 e suas conseqüências são esquecidas.

É importante assinalar que os países que já emergiam e aqueles que viriam a emergir não eram tão “*liberais*” assim. Desde a Coréia, passando pela Índia e chegando ao mais importante, a China.

O “*assanhamento liberal*” chegaria ao seu auge, quando da queda do “*Muro de Berlim*”. Várias confusões conceituais foram estabelecidas. Vai uma diferença muito grande entre regimes brutalmente estatizados, manietados e incompetentes, as democracias abertas, com um certo nível de regulamentação governamental, e os países nórdicos não passariam de ditaduras disfarçadas.

O fim da “*Guerra Fria*” gerou uma perda do que, mal ou bem, havia em termos de competitividade entre os sistemas capitalistas e socialistas, gerando um vácuo, pela perda de um contraponto.

Os desdobramentos foram facilmente previsíveis, hoje, já bastante conhecidos, aos quais denominamos de “*doutrina única*”, incluindo-se aí o “*Consenso de Washington*” e, sobretudo, o descompromisso do Sistema Capitalista, com uma agenda de cunho social.

Estranho mundo este, sem empregos para jovens de qualquer latitude. Não estamos falando apenas dos “*roedores de beira de penico*”, mas

Ralph Miguel Zerkowski
Professor aposentado da UFF
e da UERJ

Quando o Presidente Lula reuniu a sua Equipe Econômica, sabia o que estava fazendo, quando ficou bastante frustrado com os resultados.

O que estava acontecendo reflete, bastante, o “*estado das artes*” por que passa o nosso conhecimento dos fenômenos econômicos.

O mundo do pré e do pós-Segunda Guerra Mundial conheceu o alvorecer do “*keynesianismo*”, sua maturidade e, em dado momento, a sua queda.

Tudo ia muito bem, navegavam num mar de tranqüilidade, desenvolvidos e subdesenvolvidos. Alguns mais e outros menos, mas, sobretudo, havia esperança no ar. Nos meios acadêmicos e nos editoriais, pontificavam os compêndios de desenvolvimento econômico. As projeções para o Brasil situavam-no como relativamente desenvolvido ali pelos meados dos anos 80, alguma coisa como a Espanha.

Essas idéias foram muito populares nos anos Kubitschek e foram, pela primeira vez, apelidadas de “*desenvolvimentistas*”.

O “*keynesianismo ortodoxo*” associava os instrumentos analíticos multiplicadores e aceleradores como fa-

tores legitimadores desta assertiva: algo como um moto contínuo.

Nos anos 70, no seu quase início, em virtude da crise do petróleo, os preços dispararam, e também, a inflação mundial. Logo, surgem os petrodólares, que são reciclados rapidamente pelo mundo, engordando um já nutrido setor de intermediação financeira. Data desta época o aumento na velocidade com que os capitais circulam pelo mundo, fazendo com que o Sistema Financeiro Internacional se tornasse, em boa parte, intensamente especulativo.

Em outras palavras, o sistema adquire certa autonomia, não se lastreia, necessariamente, no crescimento do PNB, mas em ativos financeiros; dependendo, por conseguinte, de um acordo tácito entre os protagonistas, na “*confiança*” que eles tenham entre si. Os lucros dos bancos são importantes e, por causa disto, dão impressão ao “*mercado*” de que o Sistema funciona e é absolutamente seguro.

Mas, naquela década de transição, outro fenômeno ocorre: a descoberta de que o Estado tinha-se tornado gigante e, concomitantemente, decretou-se a falência do “*Estado Providência*”, como conseqüência da queda de receitas fiscais e de uma legislação, às vezes, extremamente liberal, ba-

Mesmo

dos PHD desempregados deste planeta de alguns países ricos.

O escriba destas linhas foi, durante muitos anos, professor de História do Pensamento Econômico e sempre proclamou a *"indiscutível supremacia da Ciência Econômica sobre as demais Ciências Sociais"*. Ledo engano este.

Há uma acumulação de conhecimentos em Economia de mais de trezentos anos. Entoamos os hinos do liberalismo em doses, às vezes, superiores àquelas que, até os seus pregadores, propunham (fala-se muito pouco em Adam Smith, por exemplo), Curiosamente, o comportamento dos liberais, no seu fanatismo, é exatamente o mesmo da esquerda, nos anos pós-guerra até à *"queda do Muro"*, isto é, o marxismo de sinal trocado, ambos muito mais religião do que ciência.

É evidente que existem certas distorções na carga tributária quantitativa e qualitativamente inadequada. Em certos segmentos empresariais, legislação social mais branda deve ser introduzida, a corrupção pública (e a privada), as despesas irracionais, o *"aparelhamento estatal"*, dentre outras mazelas, devem ser evitados. Nada que reformas Tributárias, Administrativas e Políticas não possam resolver.

O problema é que reformas e que respostas são difíceis de implantar e dar. E estas poderão ser decepcionantes. Talvez não produzam todos os frutos que delas se esperam. E aí o que farão? Procurarão *"tirar mais pele de ovo"*, ou seja, ainda maior diminuição do Estado, diminuição das despesas sociais e educacionais, entre outras. Isso não é sonho, é só observar a História recente.

Não poderia encerrar este discurso sem mencionar o grande *"belzebu"* do



momento que é a *"Reforma da Previdência"*, incentivada, sobretudo, pelos arautos da Intermediação Financeira *"et pour cause"*, tudo em nome da pureza doutrinária.

O grande argumento do momento (houve outros, no passado) é a comparação entre a população aposentada no Brasil e nos países da União Européia. Estes têm uma população idosa maior e gastam menos em relação ao seu PIB, enquanto que *"nosotros"* gastamos mais com uma massa de aposentados menor. Na verdade, há uma tautologia matemática que precisa ser esclarecida. Depois de ¼ de século sem crescimento do PIB e com a população *"envelhecendo"* vegetativamente, o que é que se poderia esperar? Evidentemente, a carga sobre o PIB só poderia aumentar; quanto menor a taxa de crescimento deste, tanto maior se torna o coeficiente. No fundo, é o velho problema: quem nasceu primeiro o ovo ou a galinha?

Durante anos, houve um *"sucateamento"* da Previdência Governamental, a qual foi criada com financiamento tripartite: empresas, segurados e governo. Este nunca aportou os seus recursos. Vieram as nomeações dos pelegos janguistas e o grande saque, avançaram nos recursos previdenciários

para construir Brasília. Muitas aposentadorias e pensões estão hoje enterradas em algum edifício da Capital, ou seja, dilapidaram as reservas financeiras dos Institutos e, agora, os aposentados que paguem o *"pato"*.

Não menos interessante é a forma de construção do *"déficit"* mediante um batimento entre Despesas e Receitas Previdenciárias apropriadas mensal e anualmente. Por este mesmo critério, qualquer Fundo de Pensão sério estaria falido. É impossível que as despesas com segurados no mês e no ano cubram as contribuições de empregados e empregadores. Evidentemente que estas despesas são financiadas por reservas anteriormente acumuladas.

Isto não quer dizer que se vá irresponsavelmente aumentando as despesas previdenciárias. É perfeitamente factível reajustar os benefícios por meio do índice de custo de vida, por exemplo, e não pelo salário mínimo, incidir a contribuição empresarial sobre o valor agregado etc. Mas isso não está dentro dos cânones da doutrina oficial, do *"politicamente correto"*. O objetivo é a diminuição a um mínimo da Previdência Oficial, cujo vácuo seria preenchido por instituições *"mais eficientes"* ■

Escolha entre Pais e Filhos



Um falso

Luís Mauro - Cel. -Av.

Um jornal do Rio de Janeiro que acabo de ler publicou entrevista com o Economista Fábio Giambiagi, feita pela Jornalista Mariza Louven, sob o título “*Difícil Escolha entre Pais e Filhos*”. Segundo a matéria, o referido economista escreveu um livro, “*A Reforma da Previdência*”, em que diz que a sociedade está gastando muito com os idosos e que, mais cedo ou mais tarde, terá de fazer a tal “*escolha entre pais e filhos*”. E ele propõe, impiedosamente, a opção pelos últimos.

Ao ler o texto, lembrei-me muito de duas fábulas modernas que circularam na “*internet*”, infelizmente, atribuídas a autor desconhecido, como costuma acontecer.

A primeira se passava nas terras de uma tribo primitiva, onde era costume descartar os idosos, quando não mais podiam prover a própria subsistência nem serviam mais para tomar conta das crianças.

Certo dia, seguindo as tradições tribais, um filho leva seu velho pai para abandoná-lo nas montanhas, onde morreria de frio ou de fome, se não fosse, antes, devorado por alguma fera, cumprindo, assim, o destino natural de quem perdeu a utilidade: servir de matéria-prima para novas vidas.

Ao chegarem lá, o jovem generoso oferece a seu pai um cobertor que lhe amenizasse o frio intenso. O ancião corta o cobertor em dois e devolve uma das

partes ao rapaz. Sem entender, este pergunta o porquê daquilo. O sábio velho lhe diz: – *Meu filho, guarde esta manta para usar, se o seu não lhe der uma, quando o trouxer aqui.*

A segunda conta a história de outro filho que, cansado de ver o pai, já descoordenado e quase cego, derramar sopa e espalhar migalhas sobre a mesa, além de quebrar os pratos de louça, lhe deu uma tigela de barro e o colocou para comer isolado, em um canto da cozinha.

Por óbvio, isso não passou despercebido pelo neto de cerca de quatro anos. Depois dos vários dias sem que houvesse qualquer mudança nessa rotina, o filho observa o garoto que brincava de amassar barro. O jovem lhe in-

Ron Mueck
In Bed, 2005
Escultura, 162x650x395cm

dilema

daga:– *Meu filho, o que você está fazendo?* E o menino responde: – *Papai, estou preparando uma tigela de barro para você comer na cozinha, quando eu crescer.*

Estes dois relatos poderiam ter um final feliz, se os filhos, emocionados com os acontecimentos, trouxessem seus pais, respectivamente, de volta para a casa e para a mesa da família, e todos vivessem felizes para sempre.

Infelizmente, não é o que acontecerá, se depender de alguns economistas e políticos insensíveis, ingratos, desumanos e estupidamente cruéis.

Não existe dilema na escolha entre nossos pais e nossos filhos. Devemos ficar com os dois, pela simples razão

de que somos civilizados. A sociedade se organizou, justamente, para que todos, fortes e fracos, possam sobreviver. No Estado de Direito, não pode haver cidadãos descartáveis. Se assim não for, melhor viver sem Estado: sai muito mais barato.

Só pensam de outra forma, os tolos que se supõem imortais e acham que jamais envelhecerão ou se tornarão frágeis.

São indivíduos sem escrúpulos, sem valores, sem moral e sem ética, que vivem em um mundo no qual ser mentiroso, corrupto ou terrorista virou virtude na biografia dos que postulam o voto dos eleitores ou pleiteiam cargos públicos.

Como alguns que exigem o direito

de abortar os filhos incômodos, eles, simplesmente, querem livrar-se dos pais incômodos que tiveram a abusada ousadia e o enorme egoísmo de viver demais.

Meu Deus, para onde nos querem levar?

Será que os nossos governantes são tão incompetentes que precisem matar os velhos para que os jovens possam viver?

Pensando bem, pelo que está acontecendo no Brasil, devem ser, mesmo.

Se não reagirmos enquanto é tempo, os maus herdarão o País e não haverá mais lugar para nós aqui.

Para sobrevivermos, é preciso bani-los da vida pública, antes que nos abor-tem da cidadania e da Humanidade.

Façamo-lo! ■

nosso de cada

CONSUMISMO



Duane Hanson
Young Shopper, 1973
Escultura em
tamanho natural

DIA

Severo Hryniewicz
Professor de Filosofia da
Faculdade João Paulo II

Não é preciso muito espírito crítico para perceber que vivemos numa sociedade altamente consumista. Massacrados pela propaganda, com seus encantos cada vez mais envolventes, somos facilmente levados a transformar o supérfluo, em necessário; o fútil, em indispensável; o secundário, em insubstituível, e a consumir de todas as maneiras. Para poder consumir, precisamos trabalhar mais, sempre mais, produzir mais, atingir metas cada vez mais ousadas!

Com isso, instalou-se um novo paradigma na relação do homem com o seu trabalho: é o do “*viver para trabalhar*”. É a isso que nos condena esse modelo econômico repleto de sentido consumista: trabalhar sempre mais, para poder consumir sempre mais. Assim, acabamos nos tornando verdadeiros “*tubos digestivos*”, acossados pelo “*stress*”, na doce expectativa de que algum fármaco-químico resolva o nosso sentimento de mal-estar no mundo.

Contudo, o consumo não é somente de mercadorias e serviços tradicionalmente vinculados às práticas consumistas, do relógio ao carro, do aparelho de som ao iate, do perfume à viagem. Há outras formas de consumismo que invadem o nosso cotidiano.

É o caso do consumismo do “*saber*”. Nesta sua nova forma, o consumismo anda arruinando a verdadeira cultura – aquela sistemática e reflexiva – substituindo-a por uma opinião de ocasião, que não resiste a dois dedos de crítica. Estamos falando do “*saber*” reportado pela televisão, acessado via Internet, picotado nos jornais e nas revistas e marcado pela superficialidade. Sobretudo porque está associado a uma profunda incapacidade, do receptor, em articular meia dúzia de raciocínios. Trata-se do corta e cola, sem saber muito bem como se “*corta*” e onde se “*cola*”.

Notícias rápidas, frases breves, chistes sem raciocínio completo, a “*videomusic*”, os *pop-ups* e toda sorte de biscoitos informativos são fatores que impedem um pensar de maneira mais profunda. Na ânsia de satisfazer uma curiosidade doentia, procuramos avidamente dados, informações, notícias, mas não sabemos muito bem o que fazer com a maioria delas.

Conforme diz o filósofo alemão Martin Heidegger, no estado de decadência e alienação, procuramos disfarçar a falta de sentido de nossas existências através da curiosidade pelo “*novo*”. Não se trata, porém, de estarmos preocupados com o conteúdo da novidade, mas com a sensação de saciedade passageira por ela provocada.

Não nos preocupamos, de fato, com o sofrimento dos familiares do falecido, com o destino dos atingidos pela guerra, mas com a novidade do falecimento de alguém ou de um bombardeio qualquer, que pode ser repassada a alguém outro também ávido de novidade. Usando, talvez, de um meio virtual. E a novidade morre ali. O “*saber*” presente cristaliza-se num fugidio momento de “*curtição*” da novidade. A reflexão sobre as motivações, as consequências, os mecanismos de ação e a mensagem para a vida que determinada notícia pode provocar não é sequer ensaiada.

Ao lado do consumismo do saber, também encontramos a prática do consumismo da fé, entendida como produto. Há uma preocupação de muitas instituições e seitas religiosas em embalar seus produtos e serviços de modo que seus fiéis os possam consumir sem perderem a “*classe*” e parecerem “*in*”. Não há preocupação com o sentimento religioso, mas com a celebração-espetáculo, o rito, com o “*aparecer*”. Assim, o importante passa a ser não mais a qualidade da fé, mas o “*status*” e a quantidade de fiéis.

Frequentar um determinado templo significa melhor posição social. Assim, de um lado, temos as instituições religiosas que oferecem produtos e serviços de acordo com as leis do mercado de consumo: quanto mais luxo, tanto mais caro; e, de outro, os fiéis que acabam por consumir os produtos e serviços religiosos de acordo com o poder de remuneração de que dispõem.

Até mesmo nesse âmbito, onde o cultivo da espiritualidade e da interioridade deveria ser elevado ao grau máximo, corremos o risco de sermos tomados pelo vírus do consumismo.

Na verdade, para onde lançarmos o olhar, encontraremos marcas do espírito consumista que nos invade: da mercadoria ao saber, do saber à fé, da fé ao fazer, do fazer ao lazer, e, assim, num ciclo que parece não ter fim.

Em meio a esse bombardeio de tentações ao consumismo, não parece haver outra saída senão a do resgate de si mesmo, mediante um esforço doloroso de autocrítica, de reconquista de si mesmo, impossível de acontecer sem certa dose de “*orgulho*” por se sentir um ser livre e especial no mundo, não redutível à condição de “*jogete*” nas mãos dos que nos encantam e conclamam ao consumo ■

FRONTEIRAS e LIMITES

Wilson R.M.
Kukoski
Cel. -Av.



Aprendemos que são os seguintes os elementos básicos formadores de uma nação: “Povo”, “Governo” e “Território”.

As presentes considerações enfocarão, mais especificamente, este último elemento. “Território” é a superfície delimitada por divisas, onde uma nação exerce sua soberania.

“A primeira divisa foi riscada no terreno pelo primeiro ser que compreendeu sua posição em face do semelhante mais próximo. Da propriedade individual, passou à soberania coletiva, isto é, à casa, à cidade, da cidade à província e desta ao país. Tudo tem limites, raias, lindes, cercas, muros ou designação outra que vise às características das posses materiais de alguém, homem ou entidade social.” (Castilhos Goycochea)

Fazendo uma análise retrospectiva ao longo da História, podemos verificar que o conceito ligado a Território, tal como o entendemos hoje, só veio a ser usado há pouco mais de trezentos anos. Até então, as nações tinham seus territórios definidos até onde os respectivos governos tinham capacidade de exercer sua soberania.

A concepção de nação era, então, ligada a um centro comunitário, uma cidade com seu governo, seu povo e sua cultura, influenciando as regiões circunvizinhas. Assim é que estudamos, com escassa definição geográfica, a localização e os contornos do Império Romano, os domínios de Carlos Magno, o Império Otomano etc.

A materialização no terreno, com monumentos definidores dos limites de um território, passou a ser feita normalmente a partir do século XVIII. Assim, encontramos as primeiras tentativas de demarcação no continente sul-americano, a partir dos tratados de Madri (1750) e Santo Ildefonso (1777), que visavam separar a terra dos espanhóis da dos portugueses.

Buscou-se ter, inicialmente, por fronteira, uma região inóspita ou um obstáculo difícil de ser transposto. Ou, dito de outra maneira: era o lugar mais longe aonde po-

diam chegar as influências de um povo. Geralmente, constituía-se de um rio, uma montanha, um deserto, que serviam de parapeito, ou separação. A intenção era, realmente, separar as nações. Nos tempos modernos, a conceituação “de separar” mudou inteiramente.

Uma fronteira não é um parágrafo de um Tratado, nem uma linha num mapa, mas uma estrutura complexa e funcional na face da Terra.

Devemos, desde logo, distinguir dois termos, muitas vezes, impropriamente usados como sinônimos: Fronteira e Limite.

O termo “Fronteira” é mais abrangente e se refere a uma região ou faixa, enquanto o termo “Limite” está ligado a uma concepção precisa, linear e perfeitamente definida no terreno.

Ao focar, com objetividade, a implantação dos limites, os estudiosos assim dividiram as fases em que a mesma se processa: “**Precedentes Históricos**”, “**Delimitação**”, “**Demarcação**” e “**Caracterização**”.

Na fase dos “Precedentes Históricos”, são estudadas as características culturais dos povos ocupantes das diversas regiões, assim como eventuais tentativas anteriores (fracassadas ou anuladas) para o estabelecimento da fronteira.

É flagrante o conceito de que grande parte dos problemas africanos decorre da inobservância desses precedentes, por ocasião da sua divisão política.

Considera-se, como fase de “**Delimitação**”, o estabelecimento e a ratificação dos Tratados que versam sobre o assunto.

Nessa fase, os negociadores de um e outro país decidem, à vista da documentação disponível, como deve ser traçada a linha delimitadora dos territórios que estão sendo definidos. É um processo essencialmente político.

Em seguida, passa-se à fase da “**Demarcação**”, quando os demarcadores procuram interpretar, no terreno, as intenções dos delimitadores. Esta é uma fase técnica, que, no entanto, pode oferecer dificuldades de interpretação para achar, no terreno, o rio, a lagoa, a montanha ou outro acidente

geográfico que tenha servido de base para a delimitação.

Nessa fase são implantados os “marcos demarcadores” ou “marcos principais”, definidores das grandes linhas do contorno do território do país em foco.

Finalmente, temos a “**Caracterização**”, fase estritamente técnica, na qual se procura, à medida que as necessidades consequentes das ocupações populacionais ao longo das fronteiras aumentam, colocar novos marcos definidores da linha de limite, rigorosamente, dentro do espírito estabelecido pelos demarcadores.

Tanto a “Demarcação”, como a “Caracterização”, são realizadas através de Comissões Mistas, formadas por técnicos dos países limítrofes.

Obedecendo a uma hierarquia lógica, cada fase não pode alterar a fase precedente. Assim, os técnicos que estão providenciando a melhoria da caracterização em uma fronteira, têm de levar em conta o anteriormente estabelecido pelos demarcadores, da mesma maneira que os demarcadores procuraram ater-se ao espírito do tratado que estabeleceu a delimitação.

Existem, ainda, nações com suas fronteiras nas diversas fases, anteriormente, citadas. Na grande maioria, já passaram da Delimitação e Demarcação, estando em processo de Caracterização, que é um processo contínuo, praticamente interminável, sempre sujeito a melhores definições.

Temos, também, nações que estão surgindo. A ONU, quando foi criada, contava com meia centena de nações. Hoje, ela é composta de quase duas centenas de Estados independentes.

Em diversos problemas internacionais da atualidade, poderemos identificar casos em que uma revisão, desde os precedentes históricos, é uma necessidade para que sejam atingidas, com sucesso, as fases de Delimitação e Demarcação.

Nos processos de secessão do Leste Europeu, o surgimento de novas nações é um fato presumível. As providências para o estabelecimento de seus territórios decor-

rerão, naturalmente, dentro do escalonamento das fases anteriormente citadas.

Focalizaremos, a seguir, os diversos tipos de limites. Uma maneira usada para distinguir os limites é dividi-los em dois tipos: Limites **Naturais** e Limites Geométricos ou **Artificiais**.

Entre os primeiros, estão os limites **Hídricos** ou cursos d' água e os **Orográficos** ou secos, que são representados, geralmente, por divisores de águas, montanhas ou outros acidentes geográficos.

Entre os "**Limites Geométricos**", estão as Linhas **Geodésicas** (algumas vezes equivocadamente tratadas como "retas") e as Linhas **Geográficas (Meridianos e Paralelos)**.

Vamos, agora, observar os diversos monumentos, que, geralmente, são colocados nas fronteiras, para assinalar, exatamente, os locais por onde passam as linhas de limites.

Temos os Marcos de Limite colocados, precisamente, onde corre a linha, e temos os Marcos de Referência, posicionados próximo à linha de limite; é o caso em que a linha segue um rio, quando, então, colocamos marcos nas suas margens.

Também usamos chamar os marcos, em função de sua importância, assim temos Marcos Principais, Marcos Secundários, Intercalados ou Intermédios, conforme sejam os marcos colocados inicialmente, quando por ocasião do processo inicial de "Demarcação" (os primeiros), ou em continuação, nos trabalhos de "Caracterização".

Existem, ainda, os Marcos de Deslinde.

São assim chamados os marcos colocados para indicar a linha de limite, quando esta linha não segue, rigorosamente, o que estava previsto no documento básico de "Delimitação". É o caso das localidades junto à fronteira, que, ao se acentuar a "Caracterização", têm que ser colocados um pouco fora de um divisor de águas (normalmente

fazendo uma compensação de áreas), para facilitar a caracterização, seguindo o desenvolvimento urbano antes existente.

Dissemos, antes, que as fronteiras e os limites eram estabelecidos, antigamente, para separar povos. Atualmente, é nas faixas de fronteira, que se dão os melhores intercâmbios das nações modernas. São as chamadas "Fronteiras Vivas", visto que as fronteiras-obstáculos receberam os benefícios da civilização e passaram a se unir.

Com a moderna aproximação dos países, e o aparecimento das Comunidades de Nações, poder-se-ia achar que as fronteiras estariam condenadas, no futuro, a desaparecer. Acreditamos que não. Mudou a maneira de serem tratadas, mas jamais poderão ser dispensadas. Poderíamos comparar com o caso da divisa entre moradores do campo, onde uma cerca velha ou um banhado é suficiente para separar as propriedades; em contraste com a delimitação de terrenos numa cidade, onde os lotes, altamente valorizados, são definidos dentro do milímetro, e há necessidade de um perfeito cadastramento e uma precisa monumentalização.

É sempre oportuna a lembrança de que "boas cercas fazem bons vizinhos".

Vamos olhar agora para o Brasil. Entendemos que toda a fase de Delimitação já foi realizada e, praticamente, toda a fase de Demarcação está completada. Estamos em todas as nossas fronteiras levando a cabo a fase de Caracterização.

No Ministério das Relações Exteriores do Brasil, os assuntos de fronteiras e limites já foram fundamentais. Veja-se a era de Rio Branco, que soube tão bem tratar de nossas lindes fronteiriças com excepcional estratégia político-diplomática. Acreditar, entretanto, que não persistem, ainda, problemas e trabalhos de fronteiras e limites seria um grave erro. Esses trabalhos nunca terminam, porque tais assuntos, tipicamente de âmbito binacional, só podem ser tratados por comissões mistas, em um trabalho continuado bastante especializado.

Além das atividades consulares de fronteira, sempre persistem detalhes específicos, próprios da fase de Caracterização, os quais são realizados, no Brasil, por meio do trabalho contínuo de duas Comissões Técnicas do Ministério das Relações Exteriores, uma sediada no Rio de Janeiro, encarregada dos limites brasileiros da Bolívia até ao Uruguai, e outra, sediada em Belém, que se atém aos problemas de limites do Peru para o norte. Estas atividades são coordenadas pela Divisão de Fronteiras do Ministério das Relações Exteriores, em Brasília.

Finalizando, vale observar que o assunto aqui tratado, ainda que visando ao aspecto de limites internacionais, é aplicável, também, dentro do país, com vistas às divisas Estaduais e Municipais.

A posse e a propriedade de uma terra são lastreadas, basicamente, no conceito fundamental da soberania.

Definindo-se "Posse" como a capacidade de dispor, e "Propriedade" como o

direito de dispor da coisa, temos a "Soberania" como o direito e a capacidade de decidir sobre a propriedade e a posse. A soberania, entretanto, em uma região, somente é estabelecida perfeitamente pela precisa definição desse território, o que somente é possível por intermédio do estabelecimento de seus limites ■



A vida de um infante da Aeronáutica

Após alguns escritos que apresentei, fui convidado a uma nova tarefa, pois o agrado de parentes, colegas e amigos foi bastante intenso.

Assim, tomei a pulso tal missão, fazer um balanço da minha carreira militar, o que me pareceu muito agradável. Começarei com o grande amor de minha vida, isto é, a Aviação, o avião como pedra fundamental, e, assim, resolvi iniciar pelo meu primeiro vôo, no monomotor Fairchild, de asa baixa, pilotado pelo Segundo-Tenente-Aviador Mário Thompson, no mês de outubro de 1945, no Campo dos Afonsos, perante uma platéia de oficiais ansiosos para ver o desempenho do tenente de Infantaria de Guarda Costa Mattos, que logo tomou o apelido de IG-Av. Assim foi, também, com outros vôos de que participei, em outros aviões, mas este foi tão empolgante, que, até hoje, não esqueci o detalhamento da missão.

Foi o meu primeiro vôo na Aeronáutica com um só piloto, e a festa foi tão grande, que me jogaram na piscina da Escola de Aeronáutica, com botas e todos os ingredientes.

Dá para a frente, tornou-se comum ver o novo aeronauta em outros aviões, aos quais chamaria de garça, pela intimidade que passei a ter com eles.

Um excelente incentivador foi, na época, o Major-Aviador Wilson Arinelli Espindola, que me estimulava a “peruar” os vôos. Quando possível, era atendido com o maior respeito e alegria e, assim, um belo dia, tive a oportunidade de voar num bimotor e, de cima, ver os soldados marchando, em treinamento. O Major-Aviador Jorge de Arruda Proença, quando assistia, elogiava, com eco em todo o Parque de Aeronáutica dos Afonsos.

No final, até mesmo os majores se orgulhavam de ter-me ajudado a sair nesses vôos. Após três anos de Parque de Aeronáutica, segui para o Destacamento da Base Aérea de Curitiba, em Bacacheri, Unidade que se preparava para ser o grande fundamento da futura Base Aérea, o que terminou por acontecer, com o comando do exemplar Major-Aviador Arthur Carlos Peralta, que a desenvolveu de tal maneira, que acabou transformando-a, de um Destacamento de Base, em Base Secreta de grande interesse estratégico para a Força Aérea Brasileira. Foi lá que encontrei brilhantes oficiais de Infantaria da Aeronáutica, como o Major-IG Orlando Contim, recentemente falecido, que deixou inúmeros trabalhos relevantes para o Quadro. Também foi ele o incentivador da preparação de oficiais e de sargentos, para transformá-los em atletas e competidores de tiro ao alvo, incluindo o Tenente Costa Mattos.

No tocante ao vôo, tivemos Richet, Guilherme, Paes de Barros e o excelente Capitão-Aviador Moacyr Domingues. As vitórias esportivas e de exercício de tiro ao alvo, assim como as competições aéreas, muito nos alegravam e serviram para subsidiar a formação de equipes em outras Unidades.

O progresso foi tanto, que evoluímos, de simples Destacamento, para Escola de Infantaria da Aeronáutica, com bagagem suficiente para fazer, juntamente com os aviadores, todos os outros cursos, o que muito desenvolveu o Quadro, que, hoje, tem a possibilidade de ascensão na carreira, até ao posto de coronel.

Em 1951, nova movimentação, agora para o Nordeste – Recife (Pernambuco) e, logo, devido ao treinamento anteriormente recebido, fui encarregado de preparar a já treinada Companhia de Guarda da Base de Recife, recebendo todo o apoio de que precisava, tanto na parte terrestre, como na aérea. Nesse empreendimento, fui fortemente motivado pelo grande entusiasmo do Comandante, o Coronel-Aviador Roberto Faria Lima, e do Tenente-Coronel-Aviador Nilton Lagares da Silva, este último, piloto do então Presidente da República, o Doutor Getúlio Dornelles Vargas. E não há dúvida de que a ordem era colocar a Companhia em condições excepcionais, para a defesa das visitas estrangeiras, que eram constantes. Todos gostaram do desempenho dos diferentes setores e eu, particularmente, fiquei muito feliz.

Atingi o ponto mais alto da minha carreira, quando fui convidado, pelo exemplar homem público, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Gabriel Grüm Moss, para compor o Gabinete do Ministro da Aeronáutica, no Governo do Doutor Jânio Quadros. A glória foi imensa, a vitória e o sucesso constituíram o máximo do brilho para um oficial de 41 anos. Mas o entusiasmo, o garbo e tudo de bom se consolidaram nas conquistas de quem ama sua Arma de Infantaria de Guarda. Assim aconteceu, e brilhamos na instrução terrestre, na aérea, no vôo, no serviço social, dando um encantamento compatível com o do jovem coração de um capitão, que tudo de bom queria para sua Unidade.

Até competição de tiro de revólver, pistola rápida e fuzil vencemos, elevando, ao mais alto ponto, o desejo de superação. Assim, atingimos, juntamente com outros colegas, todos os objetivos desejados, até terminarmos uma missão, bem longe de onde tínhamos partido. Atingimos o que mais desejávamos, isto é, vencer. Vencemos com a nossa amada baratéia, suado, mas, com o dever cumprido, até aquela parte de uma carreira, que se esticou aos últimos dias antes da transferência para a Reserva, guardando, ainda, as últimas energias para poder falar alto e gritar: – *Brasil – FAB!* Sem esquecer de falar nas ocasiões tristes que, no conjunto das ações, transformou o humilde trabalho em obra de alcance para muitos, para a alegria e a honra dos protagonistas.

Sinto-me realizado, por ter feito parte ativa de uma equipe chefiada pelo Brigadeiro Gabriel Grüm Moss. Estou dignificado pelo amor que tenho ao venturoso azul-baratéia ■

VIVA A FORÇA AÉREA BRASILEIRA! VIVA A INFANTARIA DE GUARDA!



Adeus ao

Luiz Carlos Fernandes de Souza Filho
Historiador

O final do ano de 2006 assistiu ao encerramento das atividades de uma das mais significativas aeronaves utilizadas pela Força Aérea Brasileira. Após 38 anos de operação ininterrupta, os De Havilland Canadá C-115 Buffalo, que tantos serviços prestaram à FAB e ao Brasil, começaram a ser desativados.

O projeto do Buffalo é originário do DHC-4 Caribou, um bimotor a pistão, “STOL”, capaz de transportar até três toneladas de carga e pousar e decolar, respectivamente, em 204 e 221 metros. Este foi o principal transporte tático da década de 60.

Impressionado com o desempenho de seus Caribou, o “US ARMY” abriu concorrência para um novo avião dessa classe, com maior capacidade de carga e desem-

penho. A DHC foi novamente selecionada em 1963, para construir seu protótipo, designado DHC-5 Buffalo, que voou pela primeira vez em 1964, e que seria submetido à extensa e rigorosa avaliação operacional sob as mais diversas condições.

O avião era similar ao Caribou, mas possuía fuselagem mais ampla, nova asa “alta” provida de novos dispositivos hiper-sustentadores (“flaps” e “spoilers”), possuindo cauda e profundor em “T”. A inovação mais importante eram os motores: dois turboélices General Electric T-64-10 de 2.850 SHP.

Logo o avião comprovou suas excepcionais qualidades, inclusive realizando durante os testes um deslocamento dos EUA ao Vietnã, sem escalas, com tanques suplementares no compartimento de carga.

Depois de uma acirrada disputa entre a USAF e o US ARMY sobre a posse de aviões de transporte tático, que foi vencida pela Força Aérea, esta decidiu não adquirir outros exemplares do Buffalo, já que operava

os C-123 Provider e receberia os C-7 Caribou do Exército. Assim, os quatro protótipos adquiridos do Buffalo foram destinados para funções de teste e apoio.

A decisão americana colocou a DHC em uma séria crise financeira, e a fábrica só foi salva graças a uma encomenda de 15 unidades feita pela Real Força Aérea Canadense. Essa versão recebeu motores de 3.060 SHP, e radar meteorológico no nariz.

As versões seguintes foram o DHC-5B, dos quais o Brasil comprou 24; o DHC-5C, que poderia receber motores Rolls Royce Datr; o DHC-5D com motores T-64 DE 3.300 SHP; e o DHC-5E Transporter, uma versão civil para transporte de passageiros, dos quais apenas três foram produzidos. Algumas subvariantes, com dois ou quatro motores turbofan e uma outra para pousar sobre um colchão de ar, foram desenvolvidas para testes.

A chegada dos Buffalo ao Brasil, em 1968, deu uma nova dimensão à nossa Aviação de Transporte. Capaz de decolar em

BUFFALO

Agradecimentos: Ao Cel.-Av. Ayrton José Schultze, Comandante do CINDACTA II e piloto de Buffalo, pela assistência na preparação deste artigo; e, também, ao Ten.-Cel.-Av. Canzi e ao Cap.-Av. Lester, do PAMA-SP, também pilotos da aeronave, pelas informações prestadas.

347 metros e pousar em 168 metros com peso normal de pouso, em pistas despreparadas ou de grama, e podendo transportar até 6.279 kg de carga, o avião granjeou grande admiração entre seus tripulantes e as comunidades carentes e indígenas nas regiões Amazônica, Norte e Centro-Oeste.

A FAB manteve a designação canadense de “C-115”. A primeira Unidade a recebê-lo foi o 1º Grupo de Transporte de Tropa, na Base Aérea dos Afonsos, que o empregou no lançamento de pára-quedistas e no transporte de tropas e cargas de nossas três Forças Armadas. A seguinte, foi o 1º/9º Grupo de Aviação, da Base Aérea de Campo Grande, que foi transferido, posteriormente, para Manaus. Há alguns anos, visando um melhor aproveitamento das horas de voo remanescentes, os aviões do 1º GTT também foram transferidos para o 1º/9º GAV. Outro operador é o PAMA-SP, que utiliza o FAB 2365 para missões de apoio.

Quando chegou ao Brasil, as características do avião foram imediatamente colocadas à prova, destacando-se seu elevado índice operacional, sua versatilidade e sua potência. Um grande número de localidades, guarnições de fronteira do Exército, tribos indígenas e a Comissão de Aeroportos da Amazônia, que dispunham de apenas uma faixa de terra de não mais de 300 metros para pouso, passaram a ter suas necessidades atendidas graças ao novo avião. As missões de “Misericórdia” e assistência médica também se intensificaram, trazendo maior conforto às populações isoladas. Os aviões transportaram todos os tipos de carga imagináveis.

Ainda na década de oitenta, as condições de operação na Amazônia eram marginais, exigindo o máximo do Buffalo e de seus tripulantes. A principal dificuldade era a navegação, feita apenas por cartas, sem referências no solo ou auxílios-rádio disponíveis. Não havia salas AIS, previsões me-

teorológicas e havia também dificuldades para se localizar o aeródromo de destino, no qual sempre se fazia um rasante antes do pouso para afastar animais, pessoas e identificar as condições da pista.

Uma das piores pistas era a da Base do Exército em Surucucu (RO). Não possuindo “NDB”, cercada por montanhas, era uma rampa de menos de 500 metros. O pouso era “subindo”, e a decolagem, “descendo”. A única energia disponível era a solar. Uma aldeia indígena em Aoariz, também em Rondônia, era outra localidade que impunha uma operação extremamente perigosa, e que demandava grande cautela.

O único rádio disponível era o “HF”, que raramente se conseguia utilizar, e a única segurança era a frequência tática do Esquadrão. As tripulações eram compostas por 1P, 2P, mecânico de voo e radiotelegrafista. O 2P era o responsável pela navegação.

As missões na Amazônia eram exclusivamente visuais, sendo proibido o voo noturno, já que na época os auxílios à navegação eram praticamente inexistentes. A maioria dos vôos tinha uma hora de duração, mas havia alguns de até três horas, como Manaus-Tabatinga.

Deve-se enfatizar, porém, que a versatilidade dos Buffalo é resultado do excepcional trabalho realizado pelos Especialistas da FAB, pelo Parque de Material de Aeronáutica de São Paulo, que sempre realizou quase a totalidade das inspeções e servi-

ços necessários na aeronave e à proficiência de seus pilotos.

Sendo um avião com muitos sistemas, exige operação rigorosa dentro dos padrões estabelecidos, não se admitindo falhas mecânicas. O sistema elétrico, que controla muitos dispositivos, entre eles os passos das hélices, que no modo “*approach*” possibilitam a operação “*STOL*”, deve ser constantemente verificado, pois é vital para a segurança dos pousos.

E faltando poucas semanas para sua retirada de uso, o Buffalo se destacou novamente. Em fevereiro último, um C-115 transportou, em dois dias, 7.000 livros escolares para estudantes de seis cidades do Acre, isoladas por fortes chuvas que impossibilitavam o transporte terrestre. De Rio Branco a Taurauaca, uma das cidades servidas, os livros levariam 45 dias para chegar por terra. No C-115, chegaram em uma hora!

Esta foi uma das importantíssimas ações cívico-sociais desempenhadas por essa esplêndida aeronave e suas dedicadas tripulações, que estão finalizando uma das mais gloriosas páginas da História de nossa Força Aérea, conferindo ao C-115 a justa e permanente posição de “*único substituto do Douglas DC-3/C-47*”.

O substituto do Buffalo na FAB será o CASA-295, (C-105 Amazonas), uma aeronave de concepção diferente, e que sem dúvida terá muito trabalho até se equiparar ou superar a versatilidade do C-115 ■

CARACTERÍSTICAS DO C-115 BUFFALO: Motores: dois turboélices GE T-64-820-1, de 3.055 SHP; Velocidade Máxima: 435 km/h; Velocidade de Decolagem: 80 kt; Velocidade na Final: 85 kt; Alcance: 1.112 km; Pesos: Vazio – 10.505 kg; Máximo de Decolagem: 18.595 kg; Envergadura: 29,26 m; Comprimento: 24,08 m; Altura: 8,73 m; Área Alar: 87,8 m²; Tripulação: quatro; Capacidade: 41 soldados ou 34 pára-quedistas ou 24 pacientes e seis médicos ou até 6.279 kg de carga. Operadores: (desde a entrada em operação) Brasil, Birmânia, Camarões, Egito, Equador, Estados Unidos, Etiópia, México, Peru, Sudão, Tanzânia, Zaire, Zâmbia, Quênia, Oman, Maurício, Emirados Árabes Unidos, ONU e alguns operadores particulares.

1º de dezembro

Dia mundial de combate à

AIDS

Antonio Augusto Masson
Ten.-Cel.-Méd.
Especialista em HIV/AIDS pela UFRJ
Subdiretoria Técnica da DIRSA

Dez questões importantes para refletirmos após um quarto de século de eclosão da Epidemia de HIV/AIDS (1981-2006)

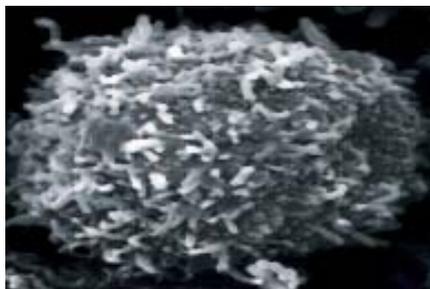
1 Qual é a principal teoria sobre o surgimento da doença?

Dentre as várias hipóteses, uma se destaca, apesar da literatura científica indicar que o surgimento e a disseminação da epidemia de HIV/AIDS ocorreu pelo somatório de eventos ocorridos, por todo o século XX. Trata-se da origem simia, um vírus circunscrito a macacos verdes da África Ocidental, que ultrapassou a barreira das espécies e, por intermédio dos nativos caçadores, modificou-se e transformou-se no agente causador da doença. Outro fator agravante considerado diz respeito às condições sanitárias precárias dos postos de vacinação de varíola africanos, na década de 50, em que uma seringa era utilizada para várias doses vacinais. O transporte aéreo mundial de pessoal é também considerado grande fator de difusão do vírus para outros continentes.

2 Como é o agente causador?

O agente causal é um retrovírus envelopado, esférico, de 100 nanômetros de diâmetro (milionésima parte do milí-

metro), conhecido como HIV (sigla originada do inglês Human Immunodeficiency Virus), que necessita utilizar a estrutura da célula humana hospedeira para multiplicar-se, incorporando-se ao genoma da mesma, que se torna “*escravizada*” até à exaustão. Ele age no interior das células do sistema de defesa humano, ou imunológicas, que se tornam debilitadas, proporcionando o aparecimento de vários tipos de infecções e cânceres. Os sintomas da doença surgem, geralmente, muitos anos após a entrada do agente infeccioso no organismo (em média 10 anos).



Micrografia eletrônica com linfócito humano infectado, dando saída a centenas de virions (formas jovens do HIV que irão infectar outras células)

3 Quais são as formas de prevenção?

As principais formas de prevenção são:

- A prática do sexo seguro, uma vez que o vírus é transmitido por todas as secreções genitais. Dessa forma, o preservativo é considerado bastante eficaz;
- A devida proteção com equipamentos de proteção individual, especialmente luvas, para aqueles que lidam com sangue e outras secreções humanas, como os profissionais de saúde;
- Estar sempre atento para as lesões genitais decorrentes de outras DST (doenças sexualmente transmissíveis), pois estas causam ulcerações que servem como porta de entrada do vírus, fato que facilita bastante o contágio;
- É conveniente lembrar que pessoas de ambos os sexos podem transmitir o HIV, pois muitos pensam, erroneamente, que as mulheres infectadas não são transmissoras;
- As gestantes devem fazer a testagem sorológica. Em caso positivo, de-

vem receber medicação para prevenir a contaminação do embrião;

● Tem um grande peso a conscientização de cada um para essa ameaça real, que deve concretizar-se em comportamento socialmente responsável. O trabalho educativo na infância e na adolescência também é considerado crucial para se reduzirem os novos casos.

4 Como ocorreu a propagação mundial?

São cerca de 40 milhões de pessoas infectadas, sendo 80% no continente africano. A epidemia vem crescendo em áreas até então poupadas, como a Ásia e o Leste europeu. Em alguns países da antiga União Soviética, a epidemia avança em decorrência da degradação econômica e da prostituição. Nos Estados Unidos são contabilizados um milhão de portadores.

5 Qual é a situação epidemiológica atual no mundo?

Em nosso País, são 400.000 casos notificados desde 1982. Atualmente estima-se que haja 650.000 portadores do vírus, a maioria deles assintomática, por isso apenas 30% destes têm consciência do seu estado. O Ministério da Saúde estimula a testagem voluntária para propiciar o diagnóstico e o tratamento precoces, ações que podem aumentar a sobrevivência. A epidemia está apresentando certo controle no Brasil, entretanto, em alguns grupos específicos, como o de usuários de drogas venosas e em mulheres, percebe-se um aumento dos casos. Além disso, os idosos, são o novo grupo, fato demonstrado pelas estatísticas recentes do Ministério da Saúde, que apontam o crescimento dos casos nessa faixa etária.

6 Qual é a situação epidemiológica atual no Brasil?

O tratamento está disponível com drogas anti-retrovirais em combinação (popularmente conhecido como coquetel), que bloqueiam as várias fases do desenvolvimento viral, retardando a progressão da doença. O Brasil é o único país a oferecer gratuitamente e de forma univer-

sal, o suporte medicamentoso, sendo também reconhecido pelos seus programas preventivos. Hoje, 150.000 pacientes recebem regularmente o coquetel de medicamentos e a correta assistência médica. Dessa forma, as internações hospitalares por complicações decorrentes da AIDS reduziram-se em mais de 80%. A qualidade de vida é alcançada quando o tratamento é seguido corretamente, sem interrupções.

6 Qual é a evolução clínica da infecção sem tratamento?

Hoje, já não se justifica a conduta conservadora ou de observação apenas, já que na maioria dos casos o progresso da doença é controlado com o uso regular da medicação antiviral específica (coquetel). Sem o devido controle, ela evolui inexoravelmente para a sua fase avançada e mortal: AIDS.

7 Como o Serviço de Saúde da Aeronáutica enfrenta a problemática?

A Diretoria de Saúde (DIRSA) promove no Hospital de Aeronáutica dos Afonsos (HAAF), anualmente, curso de capacitação de profissionais de saúde para melhor atender os portadores. Em outubro último, tivemos a décima primeira edição, com um total de 600 profissionais de saúde atualizados no tema desde 1996. O corpo de instrutores é composto de militares do HAAF e de civis da UERJ, da UFRJ, da Fiocruz e do Ministério da Saúde. Além disso, são feitas campanhas de esclarecimento a todo o efetivo do Comando da Aeronáutica (COMAER), em conjunto com o Departamento de Saúde e Assistência Social do Ministério da Defesa. Com sua Clínica de Infectologia, o HAAF é o centro de referência no âmbito do Sistema de Saúde da Aeronáutica.

8 É possível o portador do HIV/AIDS manter-se na atividade aérea e

prosseguir na carreira militar na Aeronáutica?

Sim, caso o militar apresente bom controle clínico. A legislação da Aeronáutica foi modernizada e adaptada, de forma a obter-se o máximo aproveitamento da capacidade de trabalho, o reforço da auto-estima e a inclusão social. A restrição somente atinge as atividades relacionadas ao vôo solo e à Aviação de alta performance. Em suma, com essas iniciativas, o preconceito e a estigmatização são combatidos em nosso meio. Entretanto, cabe a cada militar procurar informações que permitam a efetiva prevenção, tanto no ambiente de trabalho, quanto no plano pessoal e social. Além disso, a luta contra o preconceito aos portadores do HIV deve partir de cada um de nós, pois a postura preconceituosa não mais se justifica nos dias atuais.

9 Qual a situação da vacina para evitar ou controlar a doença?

Existem vários projetos de vacina, mas, infelizmente, nenhum está disponível para uso geral. Os resultados são promissores, porém, pela grande variação gênica do vírus, tem-se tornado difícil reunir, em única apresentação, recurso de imunização para os diversos tipos de vírus mutantes que surgem continuamente.

De qualquer modo, estima-se para daqui a pelo menos cinco anos, o advento de um produto vacinal eficaz que possa ser utilizado em grande escala populacional. Portanto, podemos concluir, ainda, que as melhores alternativas para o controle da infecção pelo HIV são, principalmente: o uso adequado de equipamentos de proteção individual pelos profissionais de saúde, a testagem regular sanguínea para a presença do HIV e a utilização sistemática de preservativo nas relações sexuais por todos ■

Para melhores informações, recomendamos os seguintes sítios na Internet:

www.aids.gov.br - Coordenação Nacional DST/AIDS do Ministério da Saúde

www.cdc.gov - Centro de Controle de Doenças de Atlanta – EUA

www.riscobiologico.org - ONG que disponibiliza, gratuitamente, informações sobre doenças infecciosas e risco profissional

O agente secreto

Maj. -Brig. -do-Ar Othon Chouin Monteiro

No inverno de 1964, logo após a Revolução, fomos escalados para uma Linha do Correio Aéreo Nacional (CAN), com destino a Montevideu, capital do Uruguai. Ao fazermos uma escala em Porto Alegre, nosso último pouso em território nacional, ainda na ida, o tempo estava bem ruim, com aquela chuvinha fria, típica do inverno por aquelas plagas.

Estacionamos o avião e providenciamos o reabastecimento, após havermos autorizado o desembarque dos passageiros.

Enquanto o avião era reabastecido, fui procurado por um coronel da Zona Aérea, que me informou haver um passageiro para Montevideu a ser embarcado. Ora, as normas do Comando de Transporte Aéreo (COMTA) são muito claras a esse respeito: “*é proibido o embarque de carga e de passageiros, em linhas internacionais, fora do ponto de origem da linha*”. Expliquei esse fato ao coronel, que declarou estar ciente da norma, mas que deveríamos abrir uma exceção nesse caso e que o brigadeiro, Comandante da Área, viria falar comigo, para explicar as razões desse pedido.

Fiquei aguardando, antevendo um problema, pois nem mesmo o Comandante Regional poderia autorizar a quebra daquela norma. Era uma coisa da exclusiva competência do COMTA.

Algum tempo depois, o brigadeiro veio falar comigo, portando uma mensagem rádio, com a necessária autorização do COMTA, para o transporte do passageiro. Explicou-me que se tratava de um coronel do Exército Brasileiro, que viajaria disfarçado, em missão secreta, para o Uruguai, e que, por isso, o COMTA abria essa exceção às normas vigentes.



Fiquei com uma cópia do documento e autorizei a ida do passageiro, que deveria, antes do embarque, cumprir as exigências policiais e alfandegárias.

Terminado o reabastecimento, a equipagem a postos, autorizamos o reembarque dos passageiros e nos preparamos para a partida dos motores.

Normalmente, o procedimento do mecânico de bordo é ficar na porta do avião para trancá-la após o embarque do último passageiro. Depois disso, ele assume seu posto na cabine de comando para auxiliar os pilotos durante a decolagem.

Como ele estivesse demorando a se apresentar na cabine, olhei para trás e o vi, de pé, na porta dos fundos do avião, que ainda estava aberta, embora os passageiros já estivessem todos em seus lugares.

A distância entre a porta e a cabine é grande e, para me fazer ouvir, tive de gritar, perguntando-lhe se havia algum

problema, para podermos iniciar os procedimentos da partida.

Lá mesmo, da porta onde se encontrava, usando o mesmo tom de voz que eu usara para perguntar, respondeu em alto e bom som:

– *Só falta o coronel do Exército.*

Olhando pela janela, vi que se aproximava, em passo acelerado, um indivíduo com poncho de gaúcho, chapéu de vaqueiro e botas enlameadas. Para completar o disfarce, só faltavam o laço e a cuia de chimarrão, já que um cavalo não nos seria possível embarcar.

Quando subiu a bordo, todos que estavam no avião ficaram sabendo quem era aquele gaúcho.

E o coronel que, em cumprimento de missão secreta, embarcava para Montevideu, teve, ali mesmo, revelado seu disfarce.

E a missão, que dependia de que ele viajasse incógnito, abortou, antes mesmo de se iniciar ■

Agradecemos ao Cel. -Av. Euro Campos Duncan, pela elaboração do texto explicativo da imagem ao lado, que compõe o Folclore da Força Aérea Brasileira.

22 de abril

Dia da Aviação de Caça

Versão sobre a história da foto da “Maria Boa”

Na década de 40, alguém da Base Aérea de Natal conseguiu uma foto (“poster”) de uma linda mulher nua olhando por cima de um muro e a escondeu no Esquadrão (provavelmente o 1º/4º GAV).

Se tentarmos nos transportar para a época e para os “costumes”, podemos avaliar o quilate da foto (a revista “Playboy” somente surgiu, em 1953, nos Estados Unidos, e, em 1975, no Brasil). A precisidade foi colada em uma “madeira compensada” e passou a ser fonte de cobiça dos demais Esquadrões de Caça da FAB. Volta e meia era roubada e tida como um troféu pela Unidade detentora.

No ano de 1964, o então Comandante do Esquadrão Tetéu, em Fortaleza, a “chumbou” na estrutura da parede da sala de estar dos pilotos, onde ficava escondida atrás de um outro quadro. Mesmo assim, acabou sendo roubada quando fizeram obras no local. Com o passar dos anos, a foto foi batizada de “Maria Boa”, em alusão à famosa cafetina de um bordel de Natal.

Recentemente, a Associação de Pilotos de Caça mandou fazer um adesivo com arte similar às pinturas dos narizes dos aviões durante a Segunda Guerra Mundial (“nose girl”). A finalidade do adesivo era a aposição na lateral dos “narizes” dos carros dos Tenentes Caçadores, os “potentes caças ALX”, da Fiat...

Tradicionalmente, a “reliquia histórica” ainda é “surrupjada” obedecendo a uma regra: o Esquadrão que a detém deve levá-la para disputa em gincana anual e não oficial, realizada paralelamente ao Torneio da Aviação de Caça (TAC).

O desenho colorido desta bonita ilustração foi feito pelo famoso desenhista José Luiz **Benício** da Fonseca ■





IVO BATALHA
MAR. 2007