Índice

2 Editorial
Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

4 Notas importantes do CAER
A Redação

6 Lapsos de soberania – As crateras do conflito
Luiz Cesar Faro
Jornalista

11 Departamento Cultural – Curso de Humanidades
Cine Asa
Opinião dos leitores
A Redação

12 "Petróleo é nosso" – Versão pré-sal
Alberto Machado Neto
M.Sc. Engenheiro Químico

14 Estados e conflitos étnicos
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

16 Mato Grosso do Sul em chamas: a quem interessa?
Maj Brig Ar Antonio Luiz Rodrigues Dias

20 Soberania
Paulo de Paula Mesiano
CMG AvN

23 Demanda versus capacidade – A grande questão aeroportuária e da circulação aérea
Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes

26 Aviação comercial é transporte
Ten Brig Ar Pedro Ivo Seixas

28 Tiro de abate – Impropriedades do decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004
João Batista Fagundes
Doutor em Direito Penal

34 A pista do Alto da Balança
Ten Brig Ar Ronald Eduardo Jaeckel

38 Cultura organizacional ética
Severo Hryniewicz
Professor de Filosofia da Faculdade João Paulo II

40 A nossa espiritualidade e o exemplo paulino
Helio Albuquerque
Professor de Teologia da FSB do Rio de Janeiro

42 Como apreciar uma obra de arte
Geraldo Edson de Andrade
Crítico de Arte

44 Quem plantou foi o Fontenelle!
Ivan Von Trompowsky Douat Taulois
Cel Av

46 Oficiais-Generais promovidos em 2008
Centro de Comunicação Social da Aeronáutica

48 Um ato de justiça e afeto
Renato de Paiva Lamounier
Cel Av

EDITORIAL

Muitas vezes me pergunto qual a razão de não termos nossa sede na Lagoa, junto aos clubes Naval e Militar. Acesso fácil, servido por variadas formas de transporte, entre o Centro da cidade e a Barra da Tijuca, eis a principal vantagem. No entanto, estou convencido de que mais uma vez nossos fundadores acertaram.

Senão, vejamos:

A Sede Social, aqui ao lado do Aeroporto Santos-Dumont, vizinha ao Quartel-General do COMAR III, recebendo do seu Comandante especial apoio e carinho, eis a principal vantagem. Conta com um razoável parque para estacionamento de viaturas, aumentado, sempre que necessário, pela área generosamente cedida no interior do quartel.

Presidir o Clube, revendo a todo o momento os associados que vêm desfrutar dos prazeres da piscina, da sauna, do "deck" e do restaurante ou bar, especialmente nos encontros das turmas, me tem causado enorme satisfação. Espero inaugurar, muito em breve, um novo espaço para os associados e seus convidados, que em muito se parecerá com nossas salas de pilotos existentes no 1º GpAvCa, no 1º GTT, no Galeão. Quero oferecer-lhes um local onde se reviva o "jogo da vida", na sinuca; um espaço para "home theater"; clube do whisky (pode ser da cachaça, se for da "Faísca" para cima); área de leitura e encontro para "Ximboca". Desfrutar de tudo isso, apreciando o movimento da Baía de Guanabara, de barcos e aeronaves, considero um privilégio à disposição de todos, não esquecendo a hospedagem no nosso Hotel. São 40 apartamentos que estão sendo reformados – agora com um elevador, colocado por meu antecessor, realizando um velhíssimo sonho dos mais alquebrados, que ainda mantêm a vontade de rever e de conviver com companheiros de tantas aventuras.

A Sede Campestre, ou Aerodesportiva, ou da Barra da Tijuca! Qual o clube que oferece tanta variedade de divertimentos ao seu quadro social? Temos um parque de tênis, já com duas quadras de saibro (meia hora depois da chuva já está seca), paint-ball, equitação, quadras poliesportivas, piscina, sauna, campo de futebol e churrasqueiras. Vamos ter o arborismo, em breve. O principal: o ultraleve. A forma pela qual nossas paixões do passado podem ser mantidas no presente! Creiam que lhes oferecemos, ali, um vôo absolutamente seguro e prazeroso, por um preço mínimo.

Tenho como desafio proporcionar hospedagem nesse local. Começaremos com algumas quitinetes, como existem na Base Aérea de Natal.

A Sede Lacustre, em Figueira, a cinco minutos de carro de Cabo Frio ou Arraial do Cabo, a 100 metros da praia (braba, é verdade), com uma piscina formidável, que nos proporciona saborear uma bela camarãozada, com muita cerveja, e sentado no bar, dentro da piscina. São quatro suítes à disposição dos associados, que estão sendo reformadas, sem prejuízo da hospedagem neste verão.

Deixei para o final o novo apêndice do Clube de Aeronáutica, fora do Rio de Janeiro. Até final deste ano estará construído o hotel no Morro do Cristo, em Salvador, local onde já esteve instalado o Comando Costeiro, um local verdadeiramente paradisíaco. Fomos convidados a administrá-lo, num contrato a ser formalizado com o Comando do COMAR II. Estive lá, recentemente, acompanhando o Comandante da Aeronáutica.

Atenção, associados! Em breve estaremos abrindo as reservas para ocupação, segundo regras que mais tarde divulgaremos.

Um apelo: consultem o *site* do Clube – www.caer.org.br – e acompanhem a nossa vida e as nossas iniciativas. Ensinem aos que desejam associar-se que basta acessar o local certo e extraírem uma cópia da proposta, encaminhado-a, devidamente preenchida, à nossa sede principal. Permanecemos, ainda, concedendo isenção de jóia, de acordo com autorização do nosso Conselho Deliberativo, mas somente por pouco tempo mais.

Recoloco os melhores votos de um Feliz 2009 a todos, com muita paz e saúde, e sucesso nas atividades profissionais e particulares.

Antigas istalações do Comando Costeiro

Morro do Cristo, Ondina, em Salvador (BA)

NOTAS IMPORTANTES

Eventos na pauta do CAER

Fotos Jocimar Pequeno

VISITA CORDIAL

Recepcionados pelo Presidente do Clube de Aeronáutica, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, pelo 1º Vice-Presidente, Brig Int Hélio Gonçalves, e pelo Presidente do Conselho Deliberativo, Ten Brig Ar João Felipe Sampaio de Lacerda Júnior, acompanhados do Diretor do INCAER, Ten Brig Ar Octávio Júlio Moreira Lima, reuniram-se, no dia 24 de julho de 2008, quinta-feira, em cordial visita às instalações da nossa Instituição, o Diretor de Intendência, Maj Brig Int Pedro Norival de Araújo, e o Subdiretor de Inativos e Pensionistas da Aeronáutica, Brig Int Wilson Nunes Vieira.

O Presidente do CAER, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, acompanhado pelo Assessor Especial da Presidência, Maj Brig Ar Márcio Callafange, distribui exemplares da Revista Aeronáutica e Arauto, editados pelo Departamento Cultural do Clube, além de Propostas para associação e um *folder* contendo descrições e fatos das diversas Sedes, aos Candidatos ao Concurso de Oficiais R2, a realizar-se no dia 27 de março, pelo COMAR III.

REUNIÃO INTERCLUBES

Realizou-se na Sede do CAER a primeira Reunião Plenária da Comissão Interclubes Militares de 2009. Ao auspicioso evento estiveram presentes os Presidentes e seus respectivos Assessores, aqui apresentados, da esquerda para a direita: Cel Tavares, Alte Esq Peixoto (representante do Alte Esq Pedrosa), Ten Brig Ar Baptista, Cel Renato, CMG Cuiabano, Cel Louzada, Cel Mesquita, CMG Azeredo, Cel Wall e Cel Gardel. Este último apresentou o relatório de 2008, que destacou os principais acontecimentos de sua gestão, transmitindo em seguida a Coodenadoria ao Assessor do Clube Naval, CMG Azeredo.

VISITANTES ILUSTRES

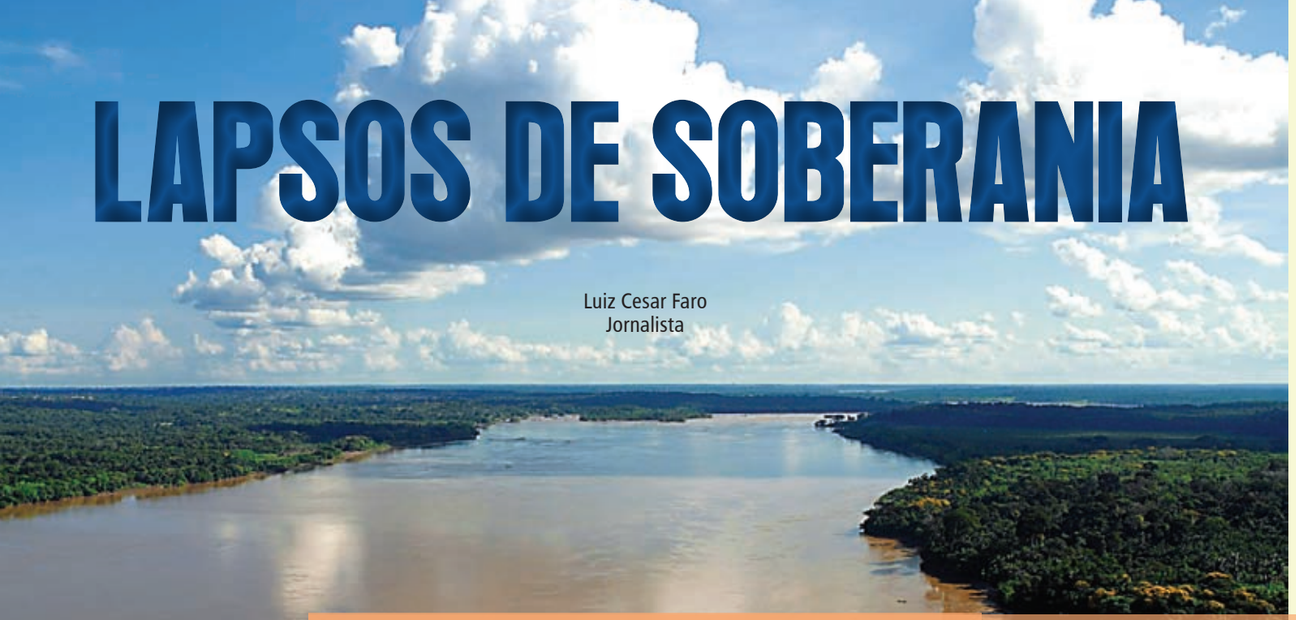
O Exmo. Ten Brig Ar Cherubin Rosa Filho, Ministro do STM e Conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER, acompanhado do Exmo. Ten Brig Ar Sócrates Monteiro, ex-Ministro da Aeronáutica, em visita à Presidência do Clube de Aeronáutica, foram recebidos pelo Exmo. Presidente do Clube, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista que, honrado com as presenças dos eminentes visitantes, formulou convite para um Almoço de Confraternização.

MELHORIAS NO CAER

O Comandante da Aeronáutica,Ten Brig Ar Juniti Saito teve a oportunidade de hospedar-se no Hotel de Trânsito do Clube de Aeronáutica e inaugurou uma das recentes melhorias implementadas: o **elevador social,** que transporta ao Hotel e ao Restaurante.

Foram construídos novos **banheiros** ao lado da piscina da Sede Social do Clube, propiciando mais comodidade aos Associados.

O **Deck** até o Salão Nobre e o Prédio da Administração está recebendo total reforma na sua estrutura e piso, e sendo cuidadosamente revestido com verniz marítimo, para preservação mais resistente aos efeitos da maresia ambiente.



LAPSOS DE SOBERANIA

Luiz Cesar Faro
Jornalista

AS CRATERAS DO CONFLITO

A Constituição da República Federativa do Brasil não é aplicável a cerca de 62 milhões de residentes (algo em torno de 32% da população total) – não incluídos neste contingente aqueles que sofrem a síndrome da desconstitucionalização devido à sua condição de indigência. Os residentes em questão são colonos, moradores de aglomerados subnormais (favelados), índios, garimpeiros, camponeses sem terra, quilombolas, estrangeiros clandestinos e falsos fazendeiros, segundo estimativa de agência de informações. Em mais de 70% do País, consideradas as terras devolutas, o território é árido em Estado e estatutos. Falamos de uma nação crescentemente à margem da Lei. Este é o relato de um Estado Nacional cada vez mais esgarçado, na medida exata em que se ampliam os lapsos e fossos de soberania.

Parece que tudo se restringe a som e fúria. Não é verdade. A aparente desordem que predomina no Brasil tem um componente harmônico. Assim como na teoria do caos, fatos diferentes, tais como a anomia nas favelas, nos garimpos, nas áreas de grilagem, nos desmatamentos, nas faixas de domínio de ferrovias e nas áreas indígenas, se conectam unindo corpos estranhos em torno de um denominador comum: a ilegalidade.

A narrativa a seguir não se detém sobre as motivações dos problemas relatados, nem se propõe a apresentar soluções, atitude de extrema pretensão em face da extensão da enfermidade institucional. Os órgãos de inteligência do governo não serão identificados por motivos óbvios. A única conclusão que pode ser extraída sem risco de contradita é a de que o Brasil é um espaço territorial com crescentes planos e altiplanos incorporados, ou conquistados pela ilegalidade. Agora, à história, nua e crua.

Apenas 42% das terras são tituladas no país. A falta de estrutura dos organismos de defesa para atender à faixa de fronteira, que se estende por 16 mil quilômetros, é tão reconhecida pelas Forças Armadas quanto a absoluta falta de condições materiais de combate ao crime nas favelas é admitida pelas polícias civil e militar. A Amazônia, concentrando mais da metade do território verde-amarelo, tem sido objeto de cobiça e exploração internacional. É nesta região e suas cercanias, com foco no arco de fronteiras que envolvem o Peru, a Colômbia e a Venezuela até ao Oiapoque, que tanto a mata verde e a floresta cerrada quanto as picadas e os clarões na terra, assim como os igarapés e as populações ribeirinhas, são engolfados, como disse Joseph Conrad, por um oceano de trevas.

A Presidência da República tem sido o estuário dos relatórios sobre o descontrole dessa extensa região de vazio institucional. Os principais pontos acusados por um dossiê da área de inteligência enviado ao mandatário-mor são: o vulnerável rareamento demográfico, a falta de preservação da maior floresta tropical do mundo, os fatores socioeconômicos negativos, excessivas terras indígenas – principalmente na fronteira e sobre jazidas minerais – conflitos étnicos artificialmente criados, uso do ambientalismo como pretexto para impedir o progresso, deficiente atuação de órgãos federais e extensa faixa de fronteira mal guarnecida. Alguns desses relatórios vazaram para a Imprensa.

O CALVÁRIO DA DESCONFIANÇA MILITAR

Primeiro problema quando se tratam de relatórios produzidos pela área militar: existe um descrédito em larga esfera da sociedade, influenciada pela mídia, com reflexo direto em diversas instâncias do próprio governo, com origem nos resquícios de rancor em relação às Forças Armadas, potenciais adversárias durante largo período da coalizão petista governante. Ou mesmo por considerar os "position papers" definitivamente desconstituídos de fundamento. Ou, finalmente, por ser conivente, por motivação ideológica, com o estado das coisas. O paradoxal é que nas diversas pesquisas de opinião (Latimbarômetro, Ipsos etc.) a credibilidade das Forças Armadas, em geral, é bastante alta. Em minha opinião, a visão tortuosa e viciada sobre as legítimas apreensões do estamento militar responde a uma perversão de época, um estigma que ocorre com determinadas instituições em determinados intervalos de tempo, nos quais toda a manifestação opinativa ou não é levada em consideração por absoluto preconceito ou é criticada tão-somente por ser considerada fora de moda.

Essa circunstância cria antagonismos justamente entre aqueles que seriam responsáveis por minorar o estado de anomia de parcela do território nacional. O brigadeiro Sérgio Xavier Ferola, ex-Ministro do Superior Tribunal Militar (STM) e ex-Comandante da Escola Superior de Guerra, reclama que não são ouvidos os recorrentes alertas sobre os riscos de desintegração da nacionalidade.

Segundo Ferola, "numa forma irracional e ignorante de oposição, as esquerdas da ocasião passaram a acusar o governo de estar militarizando a região. Hoje, esses mesmos desinformados reclamam providências para que se coloque o Estado na Amazônia e se protejam as nossas fronteiras, vulneráveis ao crime organizado transnacional, que envolve tráfico, contrabando, assassinatos, prostituição e conflitos fundiários. Apesar de não ter havido determinações no tocante a uma política de defesa para a região, as Forças Armadas tomaram a iniciativa de fazer a tarefa que consideravam prioritária para aquele cenário muito especial, e exigir novos equipamentos e conceitos de desdobramento no terreno, bem diversos dos predominantes na região", arremata o brigadeiro.

É nesse caldeirão que as ações públicas claudicam e um enxame de harpias esgarça a Constituição brasileira, quando muito uma biruta de aeroporto ao sabor dos ventos soprados pelos grupos de interesse. O governo coabita essa biruta. Em outro relatório dos órgãos de informação, acusa-se de baixa inteligência os representantes da FUNAI e também sua carência de estrutura compatível para fazer frente aos crimes realizados em terras indígenas. O IBAMA é igualmente um órgão presente, mas sua atuação sofre restrição das populações locais da Amazônia, tornando-o quase uma representação simbólica. "Os principais órgãos governamentais que representavam beneficamente o Estado brasileiro eram a SUCAM e a Força Aérea, a primeira combatendo a malária e a segunda com suas missões de misericórdia. Secundariamente, o Exército prestava algum auxílio médico às povoações da fronteira, nas proximidades das suas guarnições. A SUCAM foi substituída pela FUNASA, que, na ótica local, está mais preocupada com os índios. A FAB, por sua vez, restringiu, por falta de combustível, suas viagens e missões, de forma que os amazônidas, fora das capitais, ficaram desamparados pelo Estado. Isto foi formando ressentimentos, que levaram inclusive a idéias de separatismo".

No Governo Fernando Henrique Cardoso, foi inaugurado o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), braço operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), para integrar a ação dos diversos órgãos governamentais que atuam na região. O sistema tem caráter estratégico e a missão de fazer frente à monumental porosidade da região, por onde tudo passa em razão da falta de controle aéreo e fronteiriço. Mas há problemas comprovados de manutenção e alcance. Prova maior são as mais de 400 pistas de vôo clandestinas, estimadas pelos próprios organismos militares, em fazendas da Região Amazônica. Para que não se responsabilize injustamente o SIVAM, é bom dizer que na Região Sudeste as pistas de pouso clandestinas ultrapassariam a casa do milhar, sendo que somente em São Paulo existiria um número similar de 400 pistas clandestinas. No interior desse estado, a rigor, dispensa-se até a necessidade de um espaço delimitado para as aeronaves. Simples assim: as de pequeno e as de médio porte dão rasantes sobre as fazendas e arremessam pacotes de entorpecentes.

Quando falamos em aeroportos clandestinos, ingressamos, forçosamente, em uma área sensível, que são as missões religiosas norte-americanas que ficam no pé da Amazônia, motivo de urticária militar. Na avaliação do general José Luís Guedes, ex-diretor do Serviço de Proteção aos Índios (SPI), essas agremiações protestantes têm de tudo – geólogos, mineralogistas, químicos, físicos e outros especialistas – menos verdadeiros missionários. O general, na tentativa de entender tamanho interesse pelos silvícolas tropicais, realizou uma série de investigações, que depois receberam informações adicionais da Força Aérea Brasileira (FAB). O levantamento contabilizou nessas missões nada menos do que 140 aeroportos clandestinos, que servem ao contrabando de minerais raros, como areia monazítica, tendo sido, inclusive, apreendido um avião de prefixo norte-americano, para registro fotográfico aéreo.

ÍNDIO QUER APITO?

O índio é o verdadeiro dono do Brasil. Tornou-se um latifundiário babilônico, com o suporte de organizações internacionais a manobras de extensão do seu enorme patrimônio imobilizado. Os dados da FUNAI revelam uma imensidão de chão para uns poucos peles-vermelhas. São 615 terras indígenas para uma área em superfície de 106,9 milhões de hectares. São 41 terras declaradas, 23 homologadas, 399 regularizadas e, pasmem, 153 terras em estudo.

Os números da população indígena variam, e dependendo da estimativa, chegam de 400 mil a 480 mil. Nada que altere a monumental relação indígena/terra. Pense em algo como uma Niterói e meia para cada índio. Na última década o aparato indigenista conseguiu segregar 1,1 milhão de km², cerca de 13% do território nacional (para comparação, a Região Sudeste, com mais de 75 milhões de habitantes, não chega a 928 mil km²).

Problema à vista, os índios estão se tornando separatistas. Segundo informes reservados, a insidiosa catequese dos índios em direção à emancipação dos seus territórios, buscando constituir um Estado plurinacional em oposição ao conceito e às instituições do Estado nacional soberano, não passa de uma nova forma de colonialismo. Não fosse o índio inimputável pela legislação brasileira, muita coisa seria freada. Mas essa condição híbrida de posar de criancinha e agir como um adulto com interesses econômico-financeiros definidos tem permitido aos silvícolas optarem pelo papel que desejam representar: se, de dia, alunos de catequistas empenhados na independência de uma indianópolis; se, de noite, soldados prontos para uma verdadeira guerra étnica no País.

O temor dos militares é que os índios estão se tornando sócios do estrangeiro, primeiramente na exploração de recursos minerais (o diamante é o mais gritante deles) e, em segundo, na idéia de construção de república independente do território nacional, com passaporte e tudo, pelo jeito. Essa ameaça de fragmentação do país é inaceitável. Ela desemboca em uma visão etnonacionalista fascista e marcha para a praça de guerra, dividindo índios e brasileiros como se eles não fossem o mesmo povo. Quem diria que o maior risco de atentado à soberania nacional estaria sendo brandido pelos silvícolas como se fossem tacapes de mogno importado?

Um caso exemplar da escalada indigenista é o Mato Grosso, onde as reservas já demarcadas e com ampliação pretendida representam nada menos que 26% do território, com uma população indígena de 25 mil pessoas (menos de 1% do total estadual). Em Roraima, mais da metade do território encontra-se demarcado como reservas indígenas e ambientais, em um estado em que a maioria da população é de origem indígena, já devidamente aculturada.

Devida à sua extensão e alvo de cobiça, as terras de indígenas não são um éden onde Tupis e Guaranis passeiam nus, saltitantes no paraíso. Pelo contrário, o ambiente é de virtual guerra civil e conflito inter-étnico. Os índios se apegaram ao argumento alienígena de que a criação de grandes reservas indígenas e ambientais com áreas ainda muito superiores é o objetivo a ser perseguido. O resultado desse estado de compreensão tortuoso é que extorsão, seqüestro e mortes hediondas constituem a rotina de um povo que começa a se acostumar com o gosto de sangue na boca.

Os índios dizem que suas escopetas, pistolas e revólveres – machadinha virou objeto de museu indígena – são as últimas instâncias do protesto, na medida em que a ajuda governamental é pífia. Bem, a verdade é que o índio, não se sabe lá para que e por que, quer ganhar muito, mas muito mais do que um salário mínimo. Mas, digamos que seja uma legítima ambição. Só que o índio, mesmo aculturado, vendo novela da TV Globo e dançando "funk", quer direitos pecuniários fartos sem uma gota de suor com o trabalho. E se não derem a grana, o pau vai comer.

De acordo com um seminal trabalho do jornalista Claudio Fernandez, editor executivo de Insight Inteligência, é difícil ajudar o índio, porque "não se sabe nem mesmo a quem ajudar. O governo e os próprios antropólogos ainda se embolam nos critérios para definir quem é índio no Brasil e o que estabelece o pertencimento a uma determinada comunidade indígena. Na década de 70, em meio à implantação de uma nova geopolítica no país e ao processo de ocupação induzida da Amazônia, o governo militar idealizou um projeto de emancipação. O objetivo era criar um instrumento jurídico para responder à singela pergunta: quem era índio no Brasil? Desta forma, a ditadura pretendia tirar da responsabilidade tutelar do Estado os "ex-índios", indivíduos que já não apresentassem mais as características necessárias para o reconhecimento de seu regime especial de cidadania. Mais à frente, a Constituição de 1988 virou esta ampulheta e interrompeu qualquer tentativa de emancipação de índios, considerada pelos indiólogos apenas um eufemismo para perda de identidade e desindianização. Foi consagrado o princípio de que as comunidades indígenas constituem-se de sujeito com direitos coletivos. O índio, portanto, deu lugar à comunidade".

"Ainda assim – explica Claudio Fernandez – a bola continua dividida. Quem é o índio? O que é uma comunidade indígena? Podem parecer perguntas tolas, mas os próprios estudiosos do assunto acreditam que a dificuldade em respondê-las explica, em grande parte, a carência de políticas efetivas de apoio à população indígena e, conseqüentemente, o acirramento recente dos embates entre índios e entidades privadas. Afinal, índio é uma questão de ser ou de aparecer?"

AS CRATERAS DO CONFLITO

O professor de Antropologia do Museu Nacional Eduardo Viveiros de Castro responde na bucha à questão deixada de lambuja pelo jornalista: "Se tivermos de reconhecer como tal toda a comunidade que se reivindica como indígena perante o Estado, quem vai acabar se dando mal são os Yanomamis, Tucanos, Xavantes, todos índios de verdade. Poderá haver uma desvalorização da noção de índio. Se antes ser índio custava caro, sobretudo para quem o era, hoje ser índio está ficando barato demais. É fácil, basta dizer que é índio. Ninguém, principalmente o Estado, vai comprar essa. Pode se dizer que índio é como a definição dada a Lacan para o louco: "Não o é quem quer".

Seja lá quem for o índio, para as empresas privadas ele é o demônio, alguém que pode fazer traquinagens que vão da ocupação de instalações a surras e seqüestro de funcionários, sem qualquer conseqüência legal. Claudio Fernandez relata que as invasões indígenas a empresas se transformaram em uma prática recorrente nos últimos anos. Os casos mais recentes e emblemáticos envolveram a Companhia Vale do Rio Doce e a Aracruz. Em outubro de 2006, os índios Xikrins invadiram as instalações da CVRD em Carajás, no Pará. Em dezembro do mesmo ano, os tupiniquins e guaranis tomaram o Portocel, no Espírito Santo. As ações, como de hábito, tiveram precisão cirúrgica. Miraram na coronária da indústria de papel e celulose e do setor de mineração. Controlado por Aracruz e Cenibra, o Portocel é responsável por 90% de todas as exportações de celulose do país. Movimenta cerca de 4,5 milhões de toneladas do produto por ano. Carajás, por sua vez, é a maior jazida de minério de ferro do mundo, com reservas superiores a 17 bilhões de toneladas. Durante os dois dias de invasão dos Tupiniquins e Guaranis no porto capixaba, o país deixou de exportar cerca de US$ 14 milhões em celulose. Já a Vale deixou de produzir cerca de 250 mil toneladas de minério de ferro durante a ação dos Xikrins, equivalente a um prejuízo de US$ 12 milhões.

DIAMANTES E PEPITAS DE SANGUE

Inimputáveis, os indígenas são igualmente incoerentes e imprevisíveis nos seus negócios. Oscilam entre fazer "joint ventures" com os garimpeiros ou escalpelá-los sem qualquer remorso. O inferno quando se trata dessas relações escabrosas muda de lugar com facilidade naquelas terras. Atualmente, Cérbero morde quem pisa a área indígena (TI) de Roosevelt. Um informe do serviço de inteligência revela que aquele território tem sido invadido por garimpeiros, de modo sistemático, desde 1999. Diversas ações legais foram desencadeadas para expulsar os invasores e impedir a extração ilegal de diamantes por índios e não-índios. No entanto, as ações se revelaram apenas paliativas, uma vez que os garimpeiros sempre retornavam a TI depois de encerradas as operações do governo. Conforme relatos de policiais federais existem 14 pistas de pouso irregulares.

Atualmente, perto de três mil garimpeiros residem em Espigão D'Oeste (RO), o que configura um fator potencial para novas invasões da TI e de conflitos na região, principalmente se vierem a ser encontradas novas jazidas na TI Roosevelt. Segundo outro relato de uma agência de inteligência, as máquinas e equipamentos utilizados no garimpo têm entrado na TI por meio de caminhos, os quais, a princípio, deveriam estar sendo monitorados e vigiados pela FUNAI. Isso evidencia a conivência de funcionários desse órgão e de indígenas com garimpeiros. Os principais financiadores das máquinas localizadas atualmente no interior da TI estão domiciliados em Juina (MT).

Não custa lembrar que, quando da execução de 29 garimpeiros no interior da TI Roosevelt, em abril de 2004, confirmou-se, em nível regional, que a inimputabilidade indígena (Estatuto do Índio/73) poderá ser empregada como principal instrumento de defesa dos índios envolvidos, caso sejam indiciados. Garimpeiros têm afirmado que o servidor da FUNAI Walter Bloss seria conivente com a prática do garimpo no interior da TI, por ocasião das mortes.

A mão indígena que apunhala, conforme já se disse antes, é a mesma que afaga. Depois do banho de sangue com o garimpo, os índios de etnia cinta-larga fecharam uma sociedade informal com os garimpeiros para exploração dos diamantes da Reserva Roosevelt. Eles se aliaram também, segundo um grande jornal de São Paulo, com uma rede de sócios não índios, tidos como capitalistas de garimpo, para viabilizar o negócio. Como se fossem representantes comerciais da selva, informa o mesmo jornalão, esses intermediários fazem a ligação dos caciques das aldeias com os traficantes de pedras preciosas, na maior parte estrangeiros, os quais circulam na região. Mais de 90% dos diamantes extraídos na área saem do País ilegalmente rumo à Europa, ao Oriente Médio e aos Estados Unidos.

A título de ilustração, as jazidas da região dos cintas-largas, situadas ao sul de Rondônia, são mapeadas como as maiores do mundo. Informações do Ministério de Minas e Energia atestam que existem entre 15 e 20 formações rochosas de onde saem os diamantes. Essas jazidas já cubadas dão aos cintas-largas o título de donos da maior reserva de diamantes do mundo, com capacidade para produzir entre R$ 1 bilhão e R$ 2 bilhões ao ano. E ainda dizem que índio quer apito!

Os garimpeiros, que ora se associam e ora se estapeiam com os silvícolas, são um povo à parte em diáspora sangrenta pelo território nacional, notadamente o amazônico. São os grandes formadores de cidades ribeirinhas, atravessando igarapés e formando pequenos núcleos nos lugares mais ermos, que depois serão abandonados por eles. E por Deus, deixando como rastro resquícios de gente que se tornam uma espécie de homem-ninguém. Os garimpos funcionam com infra-estrutura precária, desbaratando o ambiente e liberando grandes quantidades de mercúrio nos rios. Atualmente existem na Amazônia cerca de 20 regiões de alta concentração de garimpos de ouro.

Os garimpeiros são trabalhadores braçais, com baixo grau de escolaridade, submetidos a condições de extremo desgaste físico e emocional. Assistência médica zero e total exposição aos agentes da natureza, sem falar em risco de desabamento de barrancos, são passaporte seguro para violência, dependência do álcool e de drogas e doenças como malária, leishmaniose, hanseníase, DSTs e as intoxicações produzidas pelo mercúrio. Pelos cálculos do Serviço Geológico do Brasil, existem hoje 192 garimpos ilegais em regiões indígenas, compondo uma produção sem controle e não computada nas contas nacionais. Já o Mapa da Geodiversidade do Brasil identificou 587 garimpos em áreas de proteção ambiental, o que, segundo a lei, é claro que não deveria ocorrer. Somente na terra dos lanomâmis atuam mais de mil garimpeiros. A palavra que jamais ouviram falar na vida é constitucionalização ■

AS CRATERAS DO CONFLITO

DEPARTAMENTO CULTURAL

CURSO DE HUMANIDADES 2009

Iniciam-se em março as aulas do Curso de Humanidades, que serão ministradas às terças-feiras, em dois tempos, nos seguintes horários: das 10h às 10h45 e das 11h às 11h45.

O Curso será ministrado no período de 3 de março a 24 de novembro, podendo os interessados, entretanto, freqüentar as aulas a qualquer momento, mesmo após o seu início. O Corpo Discente receberá como **Título**, o Certificado de Extensão avalizado pelo Clube de Aeronáutica, pela Academia Brasileira de Filosofia e pelo Instituto de Humanidades.

O investimento será de R$80,00 mensais com desconto de 50% para familiares. Os interessados poderão entrar em contato com o Departamento Cultural pelo tel.: (21) 2220-3691 ou pelo e-mail revista@caer.org.br, ou, ainda, diretamente na Praça Marechal Âncora nº 15, próximo à Praça XV, na Sede Social do Clube.

O Programa do Curso será o que segue:

Cultura Ocidental: *Ricardo Vélez* – Membro da Academia Brasileira de Filosofia e do Instituto de Humanidades; **Música:** *Ubirajara Carvalho da Cruz* – Graduado em piano pela Escola de Música da UFRJ; **Filosofia:** *João Ricardo Moderno* – Filósofo e Presidente da Academia Brasileira de Filosofia; **Ópera:** *Fernando Bicudo* – Presidente do Centro Cultural Ópera Brasil; **Metafísica:** *Carlos Frederico* – Titular de Filosofia da PUC – Petrópolis; **Filosofia da Religião:** *Marcela Maria* – Teóloga; **Cinema:** *Geraldo Edson Alves de Andrade* – Crítico de Arte e Presidente de Honra da Associação Brasileira de Críticos de Arte; **Ética:** *Marcela Maria* – Teóloga; Sentido da Vida: Geraldo Belocchio – Teólogo e Filósofo; **Filosofia Política:** *Francisco Martins de Souza* – Filósofo e Membro da Academia Brasileira de Filosofia; **Artes Plásticas:** *Araken Hipólito da Costa* – Artista; **Guerras:** Cutrim – Pesquisador; **Pensamento Econômico Brasileiro:** *Ralph Zerkowisk* – Professor na UFRJ; **Geopolítica:** *Roberto de Oliveira Mafra* – Conferencista Especial da ESG; **Poesia:** *Carlos Nejar* – Membro da ABL; **Pensamento Brasileiro:** *Francisco Martins de Souza* – Filósofo e Membro da Academia Brasileira de Filosofia.

CINE ASA

Em 2009, o Cine Asa intercalará exibições de conflitos, conteúdos culturais, atualidades, dentre as quais as político-econômicas. Durante os comentários ressaltar-se-ão aspectos filosóficos e humanísticos; consequências advindas de atos e ações. O objetivo é, ampliando um maior espectro cultural, permitir análises e reflexões sobre o momento mundial de hoje.

OPINIÃO dos leitores

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

Senador José Sarney – Agradece a gentileza do envio da Revista Aeronáutica.

Senador Álvaro Dias – Agradece a gentileza do envio da Revista Aeronáutica, afirmando que será de grande valia para o seu Gabinete.

Ministro Celso de Mello – Agradece o gentil encaminhamento da Revista Aeronáutica, assinalando que lhe será de extremo interesse, terminando com protestos de elevado apreço e consideração.

Senador Cristóvam Buarque – Acusando o recebimento da Revista Aeronáutica, agradecendo a gentileza e a atenciosa lembrança, além de manifestar votos de elevada estima e consideração.

Senhora Debra McKern – Diretora da Biblioteca do Congresso dos Estados Unidos – Agradece o envio da Revista Aeronáutica, prontificando-se a conceder as informações desejadas pelo Editor, por intermédio de contato com a Sra. Hanne Kristoffersen. Afirma, em seguida, que a Biblioteca daquela Organização tem grande interesse nas publicações da nossa Instituição, acrescentando que apreciariam recebê-las regularmente, agradecendo ainda e incluindo uma etiqueta para remessa ao Escritório do Consulado Americano, localizado no Rio de Janeiro.

Ministro Gilmar Mendes – Cumprimenta o Editor, comunicando o recebimento da Revista Aeronáutica e agradece, com satisfação, o envio, manifestando votos de continuado êxito ao Clube de Aeronáutica.

Alfredo Muradas Dapena – Mensagem do grande amigo do Clube de Aeronáutica e importante associado, cujo teor é o seguinte: "Entrei no 'site' do CAER e encontrei a mais nova sede do CAER: a SEDE VIRTUAL. Atualmente, a credibilidade de uma organização passa pela existência de um 'site', e de qualidade. Parabéns aos organizadores deste trabalho, à Presidência e a toda a equipe do CAER, pois o 'site' é resultado da colaboração de todos. Abraços".

Lic. Reinhold Johannes Steimberger – Cônsul Geral – ÖSTERREICHISCHES GENERALKONSULAT – CONSULADO GERAL DA ÁUSTRIA – Agradecendo o recebimento da Revista Aeronáutica e enviando cordiais cumprimentos.

NOTA DO EDITOR

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

“Petróleo é Nosso” VERSÃO PRÉ-SAL

Alberto Machado Neto
M.Sc.
Engenheiro Químico
Diretor Executivo - Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos
Coordenador do MBA Gestão de Negócios em Petróleo e Gás da Fundação Getúlio Vargas – FGV
amachado.arcplan@gmail.com

No começo da década de cinqüenta, a Campanha “O Petróleo é Nosso” teve como resultado a promulgação da Lei nº 2.004 e a criação da Petrobras.

À bem da verdade, o “slogan” da vitoriosa campanha deveria ter sido: “O petróleo, se houver, será nosso”, pois, àquela época, pouco se conhecia de nossas bacias sedimentares, o “offshore” se limitava à praia e o mundo dispunha de petróleo barato, em torno de um dólar e meio o barril.

Mesmo assim, a Petrobrás, ainda com acento agudo no “a”, mostrou a que veio. Na falta de reservas conhecidas de petróleo em nosso subsolo, optou por tornar o País auto-suficiente em processamento de petróleo, construindo um competitivo parque de refino e desenvolvendo um vasto knowhow em comércio exterior.

A excelência da estratégia então adotada livrou o Brasil dos sérios problemas de abastecimento vividos pela maioria dos países nos dois choques de petróleo ocorridos na década de setenta. Na ocasião, a maioria dos países industrializados passou por sério racionamento de combustíveis, praticamente não sentido no Brasil.

Ainda por ocasião do segundo choque do petróleo, a Petrobrás instrumentou e implantou o pró-álcool, único programa de substituição de petróleo por biomassa economicamente viável e sustentável.

Terminamos a década de setenta com um parque de refino adequado à nossa demanda, terminais, oleodutos e uma frota de petroleiros de porte internacional. Para completar a cadeia de valor faltava somente “O Petróleo ser Nosso”.

Tão importante quanto a manutenção do abastecimento do País, em paralelo, a Petrobrás ajudou a implantar no Brasil um parque fabril e de serviços sólido e competente, cuja sistemática de desenvolvimento serviu de modelo para diversos outros países. O que diferenciou o setor de petróleo dos demais setores foi a existência de uma entidade coordenadora, que “fazia” e “tocava” a política industrial do setor.

Com o passar do tempo, o petróleo brasileiro começou a dar o “ar de sua graça”, passando a alimentar o antigo sonho de o Brasil se tornar auto-suficiente nesse importante energético.

As descobertas no mar, primeiro em águas rasas, depois em águas profundas e, mais recentemente, em águas ultraprofundas, só ocorreram porque o Brasil investiu em desenvolvimento tecnológico e apostou em seus técnicos, que passaram a caminhar na vanguarda no setor, obtendo seguidos prêmios internacionais. O que seria de nossa economia se nós tivéssemos de importar algumas centenas de milhares de barris por dia, com o petróleo a cento e quarenta dólares, como chegou a ser cotado em 2008.

Mas os tempos mudaram. O monopólio da Petrobrás foi extinto e surgiram inúmeros outros players no mercado. A “Petrobrás” virou a internacional “Petrobras”, pois o acento agudo inexiste nos idiomas de vários dos países onde atua. Chegávamos a uma, embora precária e temporária, esperada auto-suficiência.

De repente, quando menos se esperava, surgiu o pré-sal, termo até então desconhecido, mas já tão comum no dia-a-dia dos brasileiros. É assunto de todos: do barbeiro ao motorista de táxi.

Com o pré-sal veio à tona o espírito que norteava a campanha da década de cinqüenta. Enfim, “O Petróleo que já era Nosso”, agora existe de fato, embora não saibamos ainda: a quantidade existente, quando será produzido, que recursos utilizar, que tecnologia será utilizada e nem quanto custará. Mas tudo isso é uma simples questão de tempo. Competência existe para encontrar as respostas a essas questões.

Do mesmo modo que, no passado, o Brasil soube gerenciar o abastecimento nacional, mesmo quando o óleo conhecido era bastante escasso e o mundo vivia severas restrições de oferta, é hora de atuarmos com a mesma competência neste novo cenário.

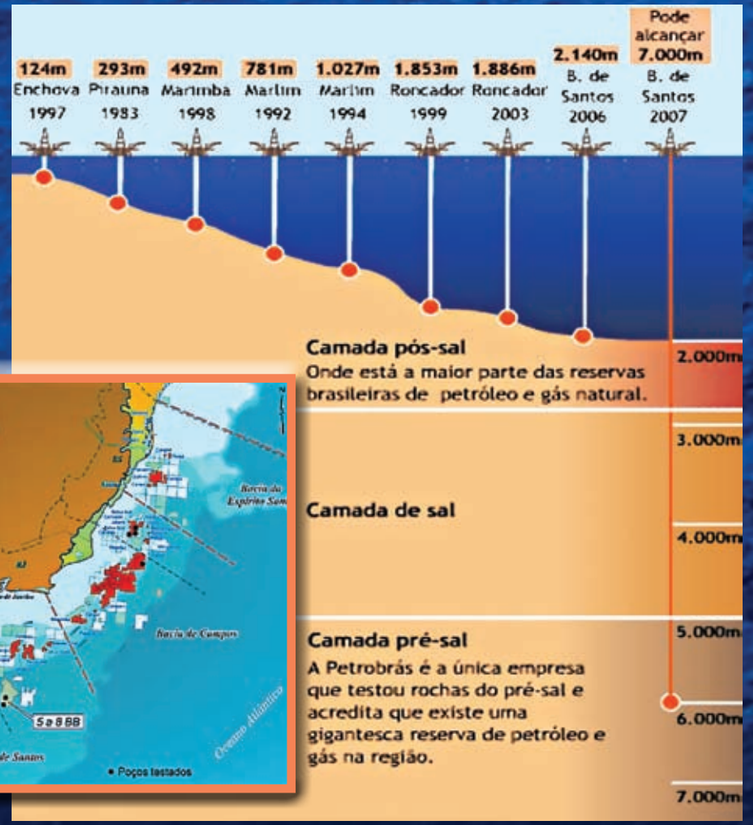
Os economistas nos ensinam que não é tarefa trivial para um País gerir um “bilhete premiado”. Se não administrada adequadamente, a resultante de todo processo de aproveitamento da riqueza, que a natureza generosamente nos destinou, pode ser negativa. No mundo há diversos exemplos de desenvolvimento inadequado: os países da OPEP, o México e a Holanda.

O Brasil possui a vantagem de ter uma economia bastante diversificada, de contar com um robusto parque fabril, de ter uma presença relativamente diversificada no mercado internacional e de possuir um setor de petróleo bem organizado. No entanto, agora corre o risco (apenas potencial por enquanto) de passar a País exportador de petróleo ou de seus derivados, tornando um único produto muito representativo em sua pauta de exportações.

Uma possível abundância de petróleo trouxe vários questionamentos, sendo que o mais importante foi a necessidade de definição de um novo marco regulatório.

Ideologias à parte, o que é mais prejudicial é o retardamento dos leilões da ANP, pois uma empresa de petróleo precisa ter investimentos em todas as fases de um processo, que por si só, é de longa maturação, haja vista que o famoso Campo de Tupi, recentemente descoberto, foi licitado em 2000. Com as interrupções dos leilões, os investimentos irão para outros países.

Assim, este não é um assunto para ser resolvido de maneira açodada nem considerando pontos de vista parciais. Merece, por sua importância e amplitude, um amplo debate nacional, mormente se considerarmos que em muitas vezes os interesses das partes são conflitantes. Temos de agir rápido.



Decisões como acelerar a produção, importar máquinas e equipamentos, fazer refinarias voltadas para exportação, formar pessoal especializado são pontos a discutir mais amplamente. Se, por conta de uma aceleração da produção, viermos a maximizar o uso de bens e serviços importados, estaremos copiando países como Angola, Nigéria e México, somente para citar alguns exemplos. E eles estão bem?

Lembro que o maior bem de um país é seu mercado consumidor, e uma população somente é um mercado consumidor real se for: economicamente ativa, tiver emprego, e for adequadamente remunerada.

Por outro lado, o petróleo e o gás natural, para se transformarem em bens econômicos, demandam investimentos em materiais, equipamentos e serviços, que vêm de um segmento da indústria que é intensivo em geração de emprego e renda.

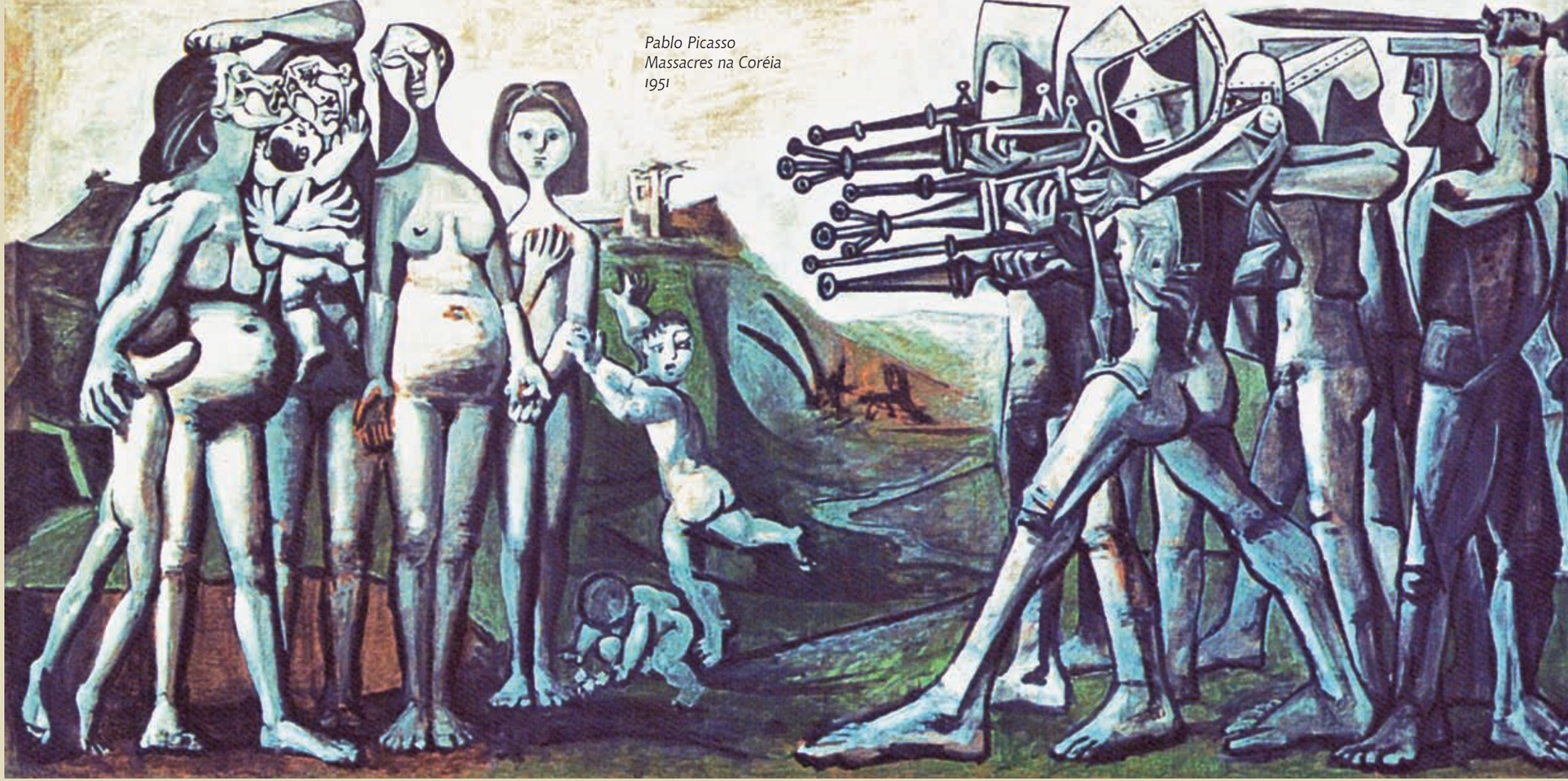
Dessa forma, se as reservas de petróleo e gás existentes forem exploradas de forma competente têm toda a condição de transformarem o recurso potencial em riqueza de fato e de direito para a sociedade, do único modo positivo: via geração de emprego e renda locais.

Mãos à obra, a hora é essa, pois, como diz o provérbio chinês: “Há três coisas que nunca voltam: a flecha lançada, a palavra pronunciada e a oportunidade perdida”, e não podemos perder esta oportunidade. A natureza já fez a sua parte e, finalmente, o Petróleo tem tudo para ser nosso ■

Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

Conferencista Especial da Escola Superior de Guerra. Membro Titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e Vice-Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)
mcambeses@yahoo.com.br

ESTADOS E CONFLITOS ÉTNICOS



Pablo Picasso
Massacres na Coréia
1951

Na nova realidade internacional que emergiu após o colapso do comunismo, o fenômeno étnico ocupa um lugar relevante. De fato, a ele corresponde uma cota de responsabilidade muito importante na crise que hoje vive o Estado. Muito antes que começassem a aparecer os sintomas da enfermidade que consumia o império soviético, diversos Estados encontravam-se desgarrados por conflitos étnicos. Entretanto, o desmembramento comunista, iniciado a partir de 1989, desatou uma efervescência do sentido étnico que conduziu ao questionamento de inumeráveis fronteiras estatais em vários locais do mundo. Numerosos grupos étnicos reclamam, na atualidade, seu direito a uma existência independente dos Estados aos quais formaram parte durante longo tempo. Contudo, observa-se que os massacres proliferam entre etnias obrigadas a conviver sob um mesmo teto estatal.

O exemplo dado pela reunificação alemã, seguida pelo esfacelamento da União Soviética, colocou em marcha um furacão político de grandes proporções. Ademais, o fato de que, após o final da Guerra Fria se proclamou a preeminência dos organismos supranacionais e coletivos como fundamento da nova ordem mundial, muito colaborou para o florescimento dos sentimentos de origem étnica. Isso estimulou muitos grupos étnicos a propugnar por uma existência independente, sem contar com o poder aglutinador e protetor de um Estado consolidado. Prevaleceu a impressão de que qualquer mini-Estado que emergisse no cenário internacional poderia encontrar viabilidade econômica, integrando-se a um mercado comum, e viabilidade política, graças ao guarda-chuva protetor dos mecanismos de segurança coletivos.

Os Estados assentados em uma identidade nacional sólida ficaram imunes à força dos ventos originados pela queda do Muro de Berlim. Não obstante, para aqueles que possuíam uma pluralidade de identidades étnicas, compartindo um mesmo espaço estatal, os problemas não pararam de crescer.

A Iugoslávia foi a primeira a sofrer o impacto dos novos tempos. Isso porque se tratava de um Estado integrado pelos despojos de dois grandes impérios (Austro-Húngaro e Turco), cuja diversidade étnica a convertia em um laboratório ideal para sofrer os rigores da nova realidade. Somente na Bósnia morreram 250 mil pessoas. A Rússia sofreu na própria carne os custos do desmembramento que a URSS lhe proporcionou. Na Chechênia, 30 mil mortos são o balanço dos intentos de Moscou para evitar a secessão.

Na antiga União Soviética, os enfrentamentos de origem étnica fizeram-se sentir na Moldávia, na Geórgia, no Azerbaijão, na Armênia e no Tadjiquistão. No Afeganistão, a retirada dos soviéticos deixou quatro grupos étnicos enfrentando-se entre si e sustentados por países vizinhos. Um pouco mais a oeste, na Turquia, o embate armado da população de origem curda prossegue de forma sangrenta.

Os Estados criados pela mão do colonialismo, que traçava fronteiras com total desconhecimento dos grupos étnicos subjacentes, se tornaram particularmente vulneráveis à força desestabilizadora deste fenômeno. A África e o mundo árabe são testemunhas altamente ilustrativas neste sentido. Curiosamente, com exceção do problema curdo no Iraque, o cenário árabe encontra-se à margem da crise dos etnicismos desatados. A razão disso, seguramente, pode encontrar-se na resposta internacional contra o Iraque após o desconhecimento das fronteiras kuwaitianas por parte de Saddan Hussein.

O problema ali é outro: o fundamentalismo, o qual tem em comum com o fenômeno étnico a busca de uma parcela própria do universo que permita viver de acordo com as raízes islâmicas. Na África, ao contrário, os problemas étnicos têm proliferado livremente. Ruanda e Borundi constituem casos extremos do potencial de violência que leva consigo o tema étnico. Entre 1993 e o final de 1995, mais de 100 mil pessoas morreram no Borundi, como resultado dos massacres gerados pelo ódio étnico.

Em Ruanda, 800 mil pessoas feneceram depois do assassinato do Presidente da República, em abril de 1994. Em ambos os casos, os enfrentamentos entre os grupos Tutsi e Hutu, comuns a ambos os países, têm sido a causa das matanças. Já se fala no desaparecimento das fronteiras artificiais de ambos os Estados, que antes da independência formavam a colônia belga de Ruanda-Urundi, para criar uma Tutsilândia e uma Hutulândia que permitam a integração dessas etnias em dois Estados homogêneos.

Na Libéria, uma sangrenta guerra civil enfrenta diversas facções que se assentam em grupamentos étnicos definidos. Verifica-se que, no continente africano, a identidade étnica se transformou em fonte de constante ameaça para a subsistência dos Estados herdados da era colonial. Poderíamos continuar enumerando exemplos de guerras civis e massacres no Hemisfério Sul, porém ocorre que também no Hemisfério Norte a sobrevivência de vários Estados encontra-se comprometida, como resultado deste mesmo fenômeno.

Canadá e Bélgica são dois exemplos particularmente representativos. No primeiro deles, a secessão de Quebec constitui-se em fonte de permanente preocupação para os canadenses. Na Bélgica, coração da Europa unitária, a ancestral rivalidade entre valões e flamengos projeta-se como uma espada de Dâmocles à subsistência desse rico Estado. A esse curioso cenário poderemos acrescentar a problemática do fenômeno autonomista que envolve galeses, escoceses, bretões, kosovares, tibetanos, corsos, catalães, bascos etc. ■

Mato Grosso do Sul em CHAMAS: A quem interessa?

Maj Brig Ar Antonio Luiz Rodrigues Dias
antonioluiz.dias@gmail.com

"Ah, quem escreverá a história do que poderia ter sido? Será essa, se alguém a escrever, A verdadeira história da Humanidade."
Fernando Pessoa, 7 de dezembro de 1933

No início do ano de 2006, estive em Mato Grosso do Sul, visitando a pequena, porém produtiva, cidade de Maracaju.

A primeira coisa que me chamou a atenção, durante a viagem, foi a quantidade de acampamentos do MST às margens da rodovia que une Campo Grande àquela localidade: em duas horas de chão, passamos por mais de dez agrupamentos de barracas de encerado de plástico preto. Em algumas havia pessoas, porém grande parte sem viva alma, em outras havia automóveis estacionados à frente, sem contar com os assentamentos já oficializados.

Marcou-me a memória, também, outra vivência que lá tive, por causa da maneira acintosa como os fatos se sucederam, à revelia dos dispositivos legais vigentes neste País.

Junto com meu genro e familiares, deslocávamo-nos entre as cidades de Ponta Porã e Maracaju, quando, nas proximidades da antiga Fazenda Itamarati, fomos parados por um bloqueio da estrada controlado por membros do MST. Um dos sem-terra, com um facão à mão, secundado por outros, que tratavam diretamente de abrir ou fechar a estrada, aproximou-se do nosso veículo e conversou com meu genro, que dirigia a camioneta em que viajávamos. Sem qualquer constrangimento, pediu-lhe uma "colaboração", que – explicou – seria empregada para financiar a viagem de membros do movimento ao estado de Santa Catarina. Meu genro, paciente, negociou com ele, mostrando-lhe estar com a família. Diante da insistência, porém, acabou propondo-lhe o valor de dez reais para a liberação da passagem, valor que não foi aceito, pois o mínimo deveria ser maior do que quinze reais. Não houve outro jeito: duas notas de dez reais foram entregues ao suposto campônio, e os galhos de árvore, retirados da estrada. Mais tarde, esclareceu-me que situações semelhantes vinham acontecendo regularmente nas estradas daquela região, com a visível omissão das autoridades do Governo do Estado.

Retornei a MS no início de agosto de 2008. As ocorrências com o MST aparentemente estavam sob controle, não havendo mais a repetição dos famigerados bloqueios, permitindo que os agropecuaristas respirassem em paz (e não somente aqueles, pois toda a cadeia produtiva do estado, considerando também a indústria e o setor de serviços, depende do sucesso da agropecuária). A quantidade de acampamentos à margem das estradas diminuiu sensivelmente, graças às ações tomadas pelo novo Governo, que, recadastrou os sem-terra, separando os oportunistas dos reais despossuídos, limitou o fornecimento de auxílio financeiro aos casos de real necessidade, e passou a empregar a força policial para reprimir as ações irregulares, com o suporte jurídico aplicável a cada caso.

Mato Grosso do Sul, com o arrefecimento da ação do MST, deveria estar em paz, mas o clima que encontrei foi o contrário: os ânimos estavam exaltados. O motivo para o desequilíbrio, desta vez, foram seis portarias da FUNAI (788, 789, 790, 791, 792 e 793), emitidas em dezembro de 2007, designando antropólogos para estudarem a demarcação de terras indígenas, localizadas numa área de três milhões de hectares, abrangendo 26 municípios, na fronteira SSO com o Paraguai: Amambaí, Antonio João, Aral Moreira, Bela Vista, Bonito, Caarapó, Caracol, Coronel Sapucaia, Douradina, Fátima do Sul, Iguatemi, Japorá, Jardim, Juti, Laguna Caarapá, Maracaju, Mundo Novo, Naviraí, Paranhos, Ponta Porã, Porto Murtinho, Rio Brilhante, Sete Quedas, Tacuru e Vicentina. A área alvo da FUNAI é responsável pelo maior índice de produtividade de Mato Grosso do Sul, tanto em termos de agricultura, quanto de pecuária. Abriga aproximadamente 650 mil moradores e conta com milhares de unidades agrópecuárias em plena produção, com os títulos de propriedade em dia, algumas desde o século XIX, época da ocupação do seu território pelos colonos procedentes de outras partes do Brasil. Seu subsolo contém, ainda, parte do denominado Aquífero Guarani, reserva estratégica de água potável.

A aplicação dos documentos da FUNAI começou a ser feita em julho de 2008, sem o conhecimento dos atuais donos das terras.

A reação foi imediata, com vistas à defesa dos direitos e interesses dos produtores, unindo os segmentos produtivos e político do estado, utilizando os meios legais disponíveis. A solução da pendência, a partir de agora, está nas mãos da Justiça.

Preocupa, entretanto, aos locais, o precedente da demarcação da terra indígena Raposa Serra do Sol em Roraima, recentemente em destaque na Imprensa, sob a apreciação do Supremo Tribunal Federal. Sem embargo o voto emitido pelo relator daquele processo, Ministro Carlos Ayres Britto, mesmo tendo sido interrompida a votação para maior análise do processo pelos demais ministros daquele Tribunal, não é animador, pois, em síntese, é favorável à demarcação contínua da área disputada.

O voto do relator, baseado no texto constitucional, antes de chegar à conclusão, faz uma análise teórica sobre a questão indígena no Brasil, tratando desde a legitimidade do processo administrativo de demarcação das terras pelo Poder Executivo, sem esquecer de ressaltar os aspectos importantes da CF que definem os marcos temporais de ocupação, o entendimento do que seja ocupação tradicional das terras pelos índios, a prevalência do direito original daqueles sobre qualquer tipo de título de propriedade emitido a posteriori aos não índios e a proporcionalidade na distribuiçaão da área demarcada, de modo a garantir aos aborígenes tudo para reproduzir o modo de vida primevo; da inclusão inassociável do macro-conjunto populacional aborígine na composição da nacionalidade brasileira; tampouco de frisar o esbulho histórico que as terras indígenas sofreram por parte de terceiros e, mesmo, pela ação do Estado, a impropriedade da ação do estado de Roraima, que concedeu títulos de propriedade a particulares, em áreas indevidamente consideradas devolutas, após a data de promulgação da Constituição Federal, e a omissão do Estado brasileiro em garantir o direito dos índios e evitar os riscos de interferência internacional nas áreas demarcadas; além de outros aspectos sócio-jurídicos, antes de concluir pela impropriedade da ação impetrada contra a demarcação da terra indígena em pauta.

Analisado constitucionalmente, o documento parece perfeito. No entanto, se considerarmos a realidade brasileira, o voto deixa o leitor – leigo nas particularidades legais e desconhecedor do conteúdo dos 51 volumes que compõem aquela ação, porém cioso dos malefícios que podem decorrer de qualquer decisão precipitada sobre o assunto – cheio de dúvidas quanto às conseqüências para o Brasil se o seu voto for seguido pelos demais ministros daquela Corte, abrindo

o precedente (ou jurisprudência) para sua transposição a situações semelhantes que venham a ocorrer em territórios de outros membros da Federação, como parece ser o contencioso que ora se instala em Mato Grosso do Sul.

Esta perspectiva de ampliação da ação da FUNAI por todo o território brasileiro, portanto, fez-me listar as dúvidas que me pareceram pertinentes após a leitura daquele documento, a despeito da lição magnífica de Direito Constitucional que proporciona.

O ponto principal refere-se ao casamento do marco temporal com o marco da tradicionalidade da ocupação das terras indígenas – o primeiro definido pela data de promulgação da CF; o segundo, pelos direitos originários dos índigenas sobre as terras que tradicionalmente ocupam, registrados na mesma Constituição, os quais, segundo aquele relator, criam uma situação jurídica que tem predominância sobre eventuais titulações de posse em favor de não índios – pois o próprio voto, nos seus argumentos, apresenta o processo de miscinegação entre nativos, brancos, negros e outros, ocorrido ao longo dos séculos, como marcante para "formar a realidade da nação brasileira, (...) linha imaginária que ata o presente, o passado e o futuro de nosso povo".

Ficam, pois, as questões seguintes:

1. Qual deveria ser o marco para a obtenção dos direitos de propriedade por parte dos não índios, já que fica difícil dizer quem não tem descendência índigena no Brasil?

2. O Brasil, no seu nascer, era composto por terras devolutas, ou todas as suas terras eram consideradas como pertencentes aos nativos? Quer dizer, a partir de que instante as terras indígenas (todo o território brasileiro originalmente) passaram, juridicamente, a ter o "status" de propriedade a ser usufruída por uma entidade política?

3. Como considerar, para efeito da temporariedade e da definição da ação política sobre o território, o fenômeno das Bandeiras, com o avanço dos limites portugueses além daqueles do Tratado de Tordesilhas?

4. Em que instante a base física da nacionalidade pôde ser instituída, permitindo a ação política nas partes conquistadas a duras penas pelos portugueses?

5. A partir de que instante o Estado brasileiro e os entes federativos adquiriram o direito de legitimar títulos de propriedade aos ocupantes de partes do território nacional?

6. Em que instante foram definidas as terras devolutas do Brasil e os seus limites com as áreas tradicionalmente ocupadas pelos índios?

7. Qual a divisão política a ser considerada para efeito de delimitação de territórios aos quais se aplica a ação política e aqueles que ficarão sobre a tutela da União?

Não me parece que o texto constitucional, conforme o definido no Capítulo VIII – Dos índios, do Título também de nº VIII – Ordem Social, inclua a certeza de que todos esses questionamentos possam ser desprezados. Não dá importância, enfim, o voto do Ministro do STF, aos interesses dos não índios e nem argumenta sobre a partir de que instante, no desenvolvimento da colonização do Brasil, já que houve a miscigenação entre índios, portugueses e negros, eles passariam a ter o direito de ocupar as terras que hoje ocupam.

O segundo aspecto de realce na argumentação do Ministro Carlos Ayres Britto é a facilidade com que cobra do Estado brasileiro a responsabilidade para tratar das coisas da União, em especial da garantia dos direitos dos indígenas nas terras demarcadas e da maneira como tais áreas poderão ser utilizadas sem risco à soberania nacional, mesmo reconhecendo-lhe a inoperância, e do papel que visualiza para as Forças Armadas em relação ao tema.

E, aqui, também, começo a questionar o escrito, já que a realidade que conheço, tanto da Amazônia, como a do Brasil, não coincide com as sugestões do insigne Ministro do STF:

1. Como fazer com que o Estado, num estalar de dedos, garanta o bem-estar dos índios e a exploração sustentada das terras demarcadas, se, hoje, com os recursos de que dispõe, não consegue marcar a sua presença nos imensos vazios do nosso território?

2. Como fazer para o Exército ocupar os indígenas, já que as Forças Armadas não recebem a devida prioridade na partição orçamentária do Poder Executivo (Afinal, são quantos os indígenas a "incorporar"?)?

3. Que fazer com aqueles produtores que já estão instalados na região e que deverão ser retirados, mediante indenização, nem sempre correspondente aos investimentos e ao sacrifício efetuados para tornar a terra produtiva?

Na verdade, hoje, o Estado brasileiro não consegue estabelecer as diretivas para que a coisa funcione como quer o Ministro-relator. A estrada entre Manaus e Caracaraí, por exemplo, em trecho que cruza terra indígena demarcada, não pode ser utilizada no período noturno, pois os índios não permitem.

O relator diz, ainda, que a Constituição é bastante para defender os indígenas e garantir a soberania da União sobre seus territórios, não sendo aceitável a interferência externa, como a da ONU, que emitiu a Declaração dos Povos Indígenas, reconhecida por algumas autoridades, porém ainda não aprovada pelo Congresso Nacional. Mas se o Congresso aprovar o documento, o Brasil terá de seguir as suas recomendações, ganhando os índios a possibilidade de atuar politicamente sobre os destinos das suas terras, que pertencem à União de fato, abrindo a brecha para a interferência estrangeira, que hoje já se faz presente por via de missionários e ONG's, com o apoio do CIMI (Conselho Indigenista Missionário). Para que se tenha idéia, a FAB já chegou a aldeias na Amazônia em que os missionários hasteavam a bandeira da Holanda diariamente, com a participação dos nativos em fase de catequese.

Aceitemos, apesar dos pesares, por uma questão de lógica, a hipótese de o STF aceitar o voto do Ministro Carlos Ayres Britto, ilustre relator da ação relativa à demarcação da terra indígena Raposa Serra do Sol. O Brasil tem cerca de 851 milhões de hectares, dos quais 107 milhões foram demarcadas como terras indígenas e se pretende demarcar mais outras áreas, como em Mato Grosso do Sul, do tamanho de três milhões de hectares, abrangendo os 26 municípios mais produtivos daquele estado, onde vivem cerca de 650 mil pessoas (equivale a 4.6 hectares por habitante) e 12 mil famílias indígenas (se cada família for composta por cinco índios, teremos 60 mil no total, cabendo a cada um 50 hectares, ou 250 hectares a cada família, tudo em terras já organizadas para a produção). Raciocinando que a população brasileira alcance 150 milhões de pessoas e que os índios não urbanizados alcancem 300 mil, caberia a cada não índio a fração de território brasileiro equivalente a 5.67 hectares e a cada índio 356.67 hectares. Se acrescentarmos a área pretendida no MS, teríamos um total de 110 milhões de hectares de áreas demarcadas,o que aumentaria a cota de cada índio para 366.67 hectares.

Será justa essa partição, apenas para preservar o direito de os índios manterem a sua cultura pré-colombiana e de serem nômades, explorando a caça, a pesca e as atividades de coleta, e , em instância um pouco mais avançada, a agricultura de subsistência, quando o fazem, até ao ponto em que o local utilizado se esgote, para passar a outro, distante dezenas ou centenas de quilômetros, e repetir a técnica? Ou, como escreveu o Ministro-relator em seu voto, para dar-se aos índios "tudo que for necessário e imprescindível para assegurar, contínua e cumulativamente: a dignidade das condições de vida material das suas gerações presentes e futuras; e a reprodução de toda a sua estrutura social primeva"?

A questão das terras indígenas é complexa e, se mal resolvida em Roraima, abrirá o precedente para a repetição de demarcações equivocadas em todo o território brasileiro, as quais serão seguidas por conflitos fundiários de conseqüências desastrosas para as regiões afetadas.

No caso de Mato Grosso do Sul, a ação da FUNAI já vem causando transtornos aos atuais proprietários de terra que poderão ter reflexos na produção agropecuária e, conseqüentemente, em toda a economia do estado. As chamas do conflito estão sendo alimentadas. Em agosto de 2008, um proprietário foi morto após a invasão das suas terras por indígenas, na região de Miranda. Diga-se, na verdade, que o objetivo não-explícito da intervenção da FUNAI no MS são os 12 milhões de hectares que constituem o seu território. Que poderá acontecer caso a possibilidade de a nação Guarani ocupar o território dos 26 municípios de MS fronteiriços ao Paraguai venha a ser viabilizada pela demarcação pretendida pelo Poder Executivo?

A conciliação de interesses parece-me a melhor saída para o processo de demarcação das terras que serão destinadas, na forma da Lei, aos índios brasileiros.

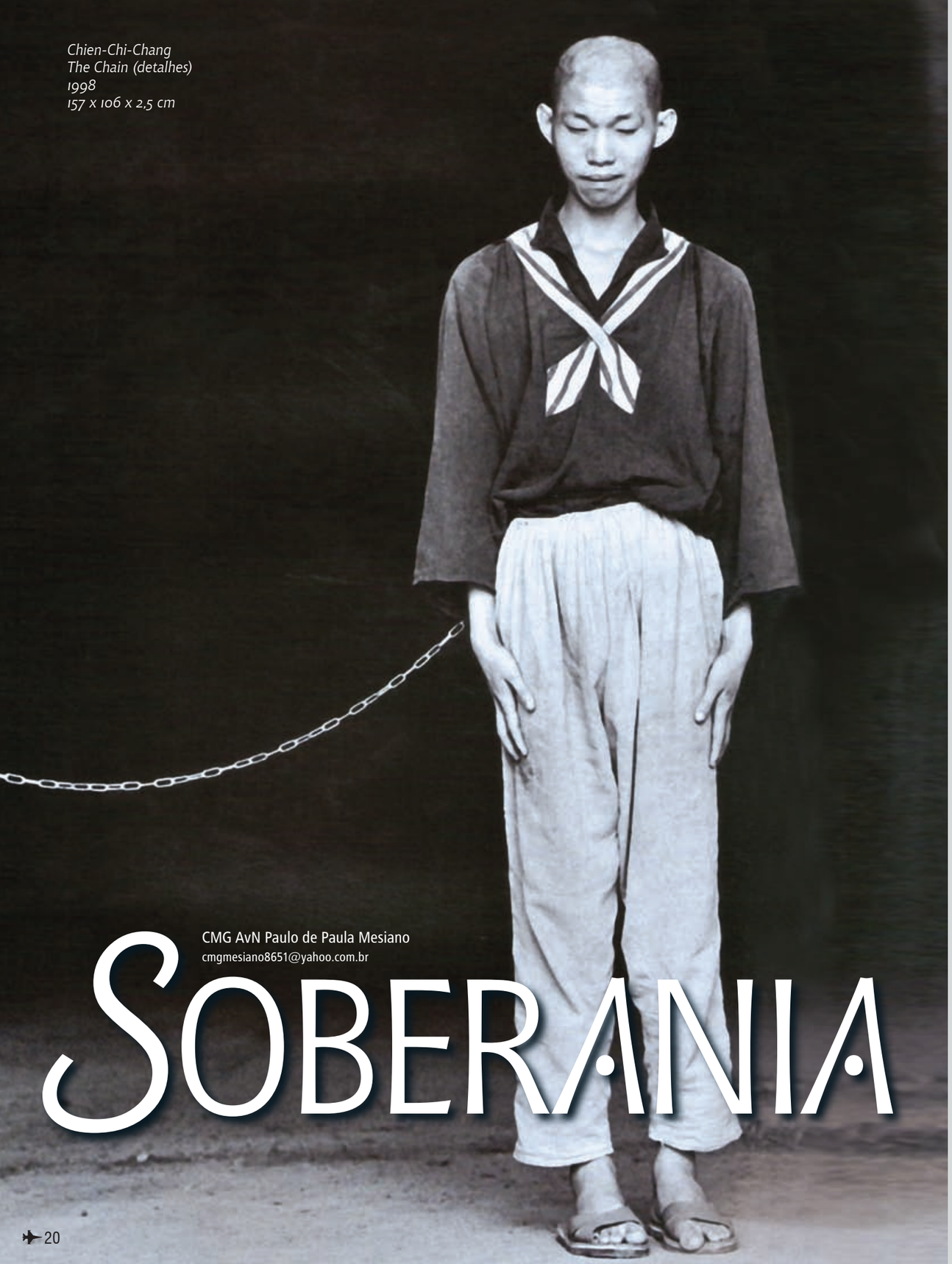
A Constituição Federal, se interpretada de acordo com os interesses maiores da nacionalidade, dá as condições para que os critérios da temporariedade, da tradição e da proporcionalidade sejam aplicados sem maiores prejuízos para as partes envolvidas. O seu Artigo 231, minuciosamente explicado no voto do Ministro Carlos Ayres Britto, trata do reconhecimento aos direitos originários dos índios sobre as terras que tradicionalmente ocupam, mas abre a possibilidade, com o seu parágrafo sexto, para atos de ocupação, domínio e posse das terras, ou a exploração do solo, dos rios e dos lagos nelas contidos, em caráter de excepcionalidade, havendo relevante interesse público da União, segundo o que dispuser Lei Complementar. Esse dispositivo, se considerado, levaria a questão ao Poder Legislativo, permitindo que os representantes do povo brasileiro se pronunciassem oficialmente sobre a questão. Não se pode negar a relevância da questão indígena para o interesse nacional, já que ela mexe profundamente com aspectos políticos, econômicos e psicossociais, e o grande prejudicado pelos seus desdobramentos é o povo brasileiro, composto de índios e não índios. Como a real extensão das terras indígenas é imprecisa, pela dificuldade em se comprovar os marcos da temporariedade, da tradição e também da proporcionalidade, seria justo considerar cada caso de maneira diversa. Para cada demarcação, portanto, caberia a elaboração de uma Lei específica, considerando o interesse de todos os envolvidos e estabelecendo os parâmetros para a ação do Poder Executivo.

Resta a questão final. No momento em que o mundo busca desesperadamente por recursos energéticos para alavancar o seu desenvolvimento, bem como para alimentar uma população que cresce de maneira desproporcional nos distintos continentes, dificultar a ação econômica daqueles que apresentam as condições para cobrir parte da demanda, como no caso brasileiro, deteriorando a sua estrutura produtiva, não parece solução racional e palatável. A quem interessa que isso ocorra?

Mato Grosso do Sul, estado que se destaca na produção agropecuária nacional, mais uma vez sofre as conseqüências da pressão fundiária, ora pela ação do MST, ora pelas reivindicações indígenas, que levam a intranqüilidade à classe produtora, à economia e aos habitantes do estado.

É preciso que o Brasil acorde para a ameaça que paira sobre aquele importante estado da Federação e que os representantes do povo no Congresso Nacional não se omitam neste momento.

Mato Grosso do Sul pede para trabalhar em paz ■



Chien-Chi-Chang
The Chain (detalhes)
1998
157 x 106 x 2,5 cm

CMG AvN Paulo de Paula Mesiano
cmgmesiano8651@yahoo.com.br

SOBERANIA

A **Soberania** não é o exercício do Poder, de um Rei ou de um Soberano, é uma atividade governamental ligada ao domínio dos mares e dos territórios, de uma Nação.

O exercício da **Soberania** é a prerrogativa dos Povos que adotam como regime político o Estado Democrático de Direito, que os caracteriza como Povos Livres e Independentes.

Soberania engloba os Poderes que formam uma nação independente e politicamente organizada.

A Constituinte em 5 de outubro de 1988, que prolatou a Constituição Vigente, estabeleceu no seu Artigo 1º que a República Federativa do Brasil seria formada pela união, indissolúvel, dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constituindo-se em um Estado Democrático de Direito. Ao fazer a Constituição e instituir esse regime político, os Constituintes ataram toda a Nação ao cumprimento da Lei.

Fundamentaram, constitucionalmente, que a Soberania (Artigo 1º; inciso I) caracterizaria o Poder do Estado acima de qualquer outro.

O Estado brasileiro exerce a sua Soberania na área geográfica do seu território, definida pela conquista do Colonizador português, que levou para além da linha do Tratado de Tordesilhas, para ser posteriormente fixado e homologada com engenho e arte pelo Chanceler, o Ministro das Relações Exteriores, Barão do Rio Branco.

ONG's

As Organizações Não Governamentais, também conhecidas pelo acrônimo ***ONG***, complementam as Ações do Estado quando o Governo se omite, ou atua de forma tênue, mas não o substituem; o Estado é onipresente, mesmo quando delega a alguma ***ONG*** funções de Estado, não está abrindo mão da sua Soberania.

Temos três tipos de ***ONG's*** amparadas pelo Código Civil: as ***Associações***, as ***Fundações*** e as ***Organizações Religiosas***.

Normalmente, a primeira providência de uma ***ONG*** é demarcar seus Limites, a sua Fronteira, mas existem imposições sobre essa demarcação – que não podia ser numa faixa de 150 quilômetros da Linha de Fronteira, que representa mais que uma mera divisão: determina a base, a área territorial precisa do Estado, que é a sua base física.

Fronteiras

As Fronteiras são faixas de terra que se estendem ao longo dos limites do País e podem ser terrestres ou marítimas. O Controle dos Nacionais e dos Estrangeiros que atravessam as Fronteiras é da responsabilidade da Polícia Federal (Ministério da Justiça), cabendo às Forças Armadas a sua Defesa. Às vezes, por necessidade do serviço, essas atribuições se superpõem.

Em sendo um País pacifico, que mantém um envolvimento com os Vizinhos, por raízes históricas e com interesses comerciais, as Forças Armadas, juntamente com a Polícia Federal e com outros Organismos Governamentais, exercem o Controle sem abrir mão do Domínio.

A atuação depende da Política de Dissuasão e de uma Estratégia de Deterrência.

Dissuasão

Disssuadir é a arte de convencer alguém a mudar de idéia. Dessa ***Dissuasão*** nasce a ***Deterrência***, que é a Estratégia Romana denominada de ***Deterree***, ou seja, ***Desviar de***, que passou a ser o Ato ou Efeito de impedir o ataque de um possível agressor, mediante Intimidação ou ameaça de Retaliação.

Nos Atos Hostis, que levam às Guerras, e que hoje são de 4ª geração, passou-se do posicionamento estático das guerras napoleônicas – em que a linha de Fuzileiros ajoelhados é superposta pelos que estão em pé – para chegarmos às Guerras em que não se enxerga o Inimigo e em que a arma mais importante é a Palavra, é o trato da Informação agilizada pela Informática, a qual processa com rapidez e precisão uma gama enorme de Informes. Isso propicia ao Político, ou àquele que dirige, atuar preventivamente; e aos Guerreiros, os combatentes, retaliarem, na hora certa e com o efetivo correto, de maneira a impedir o prosseguimento do ato insensato dos agressores: o ataque.

A condução da Prevenção da Guerra é desenvolvida pela sociedade, permanecendo os Militares como espectadores passivos – sob o comando dos Políticos – prontos para passarem a ser ativos ao menor vacilo, ou fraqueza dos Políticos.

O Território Nacional é imutável, e não se aplica a ele a Extraterritorialidade – como é o caso das Embaixadas e dos Navios de Guerra – não podendo ser seccionado, dado, vendido, isto é, tenha ele a condição que tiver, é uno, íntegro, e pertence aos brasileiros.

Os Estados Independentes e Soberanos se armam de Políticas e *Estratégias* em que se destaca a ***Estratégia da Dissuasão*** ou a ***Deterrência***.

A ***Deterrência*** consiste em desestimular o Inimigo Agressor, demonstrando que a Agressão impensada ou deficiente de Informações traz sempre inevitável e pesadas conseqüências; ela está centrada na capacidade de causar danos, não implicando necessariamente na Destruição do Inimigo, nem em uma efêmera vitória militar.

A ***Dissuasão*** funciona no sentido de levar o possível agressor à percepção de que, mesmo vindo a conquistar a Vitória

Final, os danos causados serão de tal ordem, que seria uma verdadeira Vitória de Pirro, tanto em função de gastos, custos, perdas materiais quanto, principalmente, em vidas humanas. Assim, a opção para o Ataque passa a ser desaconselhável.

Deve estabelecer-se uma Política de Governo, em nível nacional, centrada numa Estratégia de Deterrência, com uma Dissuasão Política conduzida pelo Ministério das Relações Exteriores, com um bom plano de "Marketing", fazendo, inclusive, a disseminação da retaliação possível.

Com a Política de Deterrência e o Plano de "Marketing", fazemos a Dissuasão Civil e Militar.

Para elaborar esse Plano de Deterrência, que identifique de onde vêm as ameaças e como podemos nos defender delas, temos de confiar na Rede de Informações existentes nas Embaixadas e nos Consulados.

Iniciam-se então três atividades que são o *Monitoramento,* o *Reconhecimento* e a estima da *Contramedida* adequada.

O *Monitoramento* e o *Reconhecimento* nos fornecem a ***Informação*** detalhada e, a *Contramedida*, o ***Procedimento*** a ser seguido, efetivando a Deterrência.

A *Dissuasão* é uma só, tanto Política como Militar, mas obriga a que se tenha duas atitudes concomitantes, que são:

– Estar em condições de combater, devidamente mobilizado com os conhecimentos geopolíticos, estar adestrado em Política Internacional;

– O desejo de combater, sem se deixar abater, pela influência de culturas alienígenas.

Essas duas atitudes, fundamentais na Deterrência, ainda são da área Urbano-policial e devem se contrapor ao Terrorismo, ao Tráfico de Drogas e ao Contrabando de Armas.

Ao efetuarmos uma coleta de Informações sem o conhecimento do país onde se está procurando efetuar um Monitoramento e/ou Reconhecimento, pode-se desencadear urna Crise, que se não for devidamente e diplomaticamente administrada poderá levar a atos hostis, deixando de ser uma Atividade Urbano-Policial, para ser um ato hostil de campo aberto, de combate com o uso das Forças Armadas, mesmo que seja iniciada em território nacional na área Urbana, Suburbana e/ou da Periferia das áreas metropolitanas.

*Crise vem do Grego – **Krisis** – que é uma ruptura ou descontinuidade que tem de ser administrada, entendendo-se essa administração como* o ***– Administratus*** *– dos Romanos, ou seja – **gerid**a – ou melhor, – **dirigida**.*

Ação de Presença

Já dizia SunTzu, que dispensa apresentação:

A Arte da Guerra é de uma importância vital para o *Estado, é uma questão de vida ou morte, um caminho para a Segurança como para a Ruína (...)*

As Guerras atuais, que são chamadas de quarta geração, começam usando a mais poderosa das armas: as Palavras, pois ditas e argumentadas de forma Inteligente, não existe linha de batalha por mais impermeável que seja que impeça essas armas de atuarem no seio do nosso território.

A guerra envolve toda a nação, é da responsabilidade de todos. Cada indivíduo, dentro de sua esfera de atuação, deve dar o seu quinhão para o bem da pátria.

Não podemos deixar de estar presentes. Se rememorarmos os folguedos infantis, vamos lembrar do brado do participante que, ao perder a posição para o novo ocupante, dizia: (...) *quem foi ao vento perdeu assento...* Essa frase sintetiza a melhor Ação de *Dissuasão* que se pode desenvolver, que é a Ação de Presença. Temos de estar presentes, ao mesmo tempo em que devemos vigiar e efetivar o controle. Para manter a Soberania há que estar sempre presentes. O Estado tem de desenvolver uma Política de ocupação dos espaços vazios, de forma racional, preservando a natureza, impedindo atividades predadoras, impedindo que se extinga a fauna e flora locais, respeitando a sua destinação e seguindo uma política de integração dos Indígenas, não se omitindo, nem se acomodando.

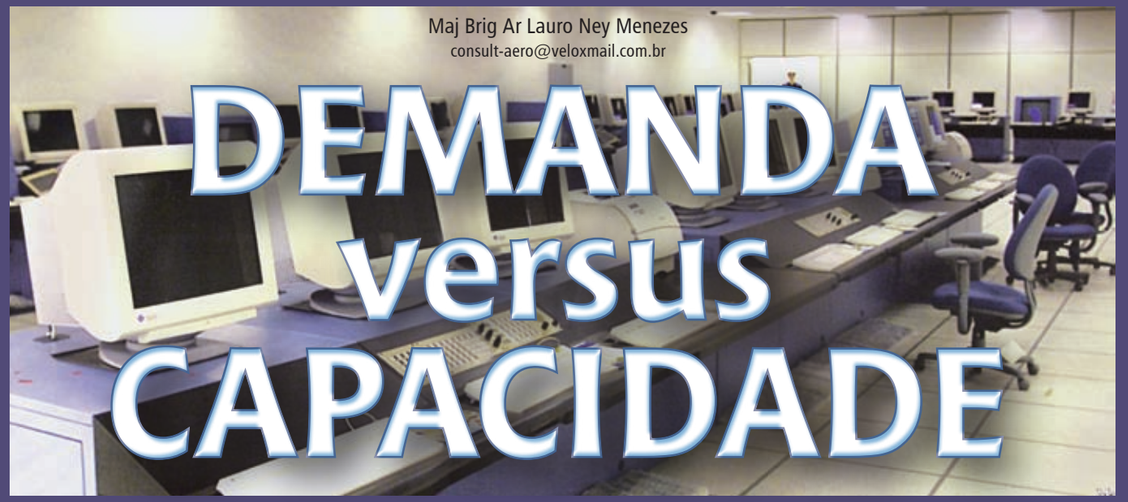
Ao delegar aos Estrangeiros do Primeiro Mundo, por questão de Economia, as atividades do Estado, estamos abrindo mão da nossa Soberania. Se vamos permitir que essas ONG's invistam na nossa terra, vamos vigiá-las e não vamos abrir mão do que é nosso.

Não vamos permitir que eles deixem de autorizar nossa entrada, em qualquer área de nosso País, a que pretexto seja, para que digam que estão preservando o que? Daquilo que já foi chamado de museu antropológico! Mantendo as nossas áreas em redomas, intocáveis! Em que áreas cognominadas de Reservas Indígenas fiquem paradas no tempo e no espaço, a fim de que Estrangeiros, que já exauriram os seus recursos naturais, façam uma explotação inicial, para num futuro não muito longínquo iniciar exploração desenfreada, até exaurir todos os nossos recursos ainda intocados, como fizeram em seus países de origem.

Concluindo, urge incluir na nacionalidade brasileira todos os rincões da nossa terra, elaborando e executando uma política social adequada, desmistificando a política até hoje desenvolvida, com uma Ação de Presença efetiva do Estado brasileiro.

Não se deve atropelar a cultura dos interioranos. Temos de apoiá-los e deixá-los viver em paz, quer sejam silvícolas quer sejam remanescentes dos antigos colonizadores, temos de oferecer a eles um mínimo de saúde, educação e segurança, considerando-se o que preconiza a nossa nação, permitindo que com autodeterminação progridam, sem a interferência de ONG's e de Empresas multinacionais interessadas na exploração das nossas riquezas ■

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



DEMANDA versus CAPACIDADE

A grande questão aeroportuária e da circulação aérea

Durante a última década, o tráfego aéreo regular mundial cresceu 72%, e a quantidade de carga transportada aumentou em 96%, nesse mesmo período. É o que reporta a "International Civil Aviation Organization" (ICAO), ao tornar público o movimento das empresas de transporte aéreo dos 162 países-membros daquela Organização.

Isto significa dizer que mais de um bilhão e 200 milhões de passageiros foram transportados por ano, fazendo prever que, ao final da década, mais de dois bilhões de passageiros/ano estarão sendo movimentados no mundo, com exceção feita aos números (desconhecidos) da Rússia e ex-Satélites.

É um crescimento dramático, resultado do crescimento econômico conquistado por todo o mundo livre e também motivado pela competição generalizada entre as transportadoras aéreas.

No momento em que as empresas de transporte aéreo aprendem com as lições concedidas pelo mercado e com as imposições do consumidor e da competição, e que os Governos, em diversos países, recuam do suporte às suas empresas nacionais (caso do Brasil?), verifica-se que os usuários (passageiros e transitários de carga aérea) reagem vigorosamente em busca de seus direitos, apoiados nos contratos de prestação de serviços (bilhetes aéreos e "air-way bills").

Na realidade, a competição somente não consegue dar respostas adequadas quando:

Há a liberalização dos transportes aéreos ("free skies");

Aparece em cena o poder maciço de comercialização que está nas mãos dos proprietários dos modernos sistemas de reservas automatizadas (grandes transportadoras);

3. Há o aumento dos transportes regionais (futuro do mercado brasileiro);

4. Existe o problema de limite da capacidade dos aeroportos e da saturação do controle de tráfego aéreo.

Na análise desses quatro pontos, é fácil concluir que a falta de CAPACIDADE (dos aeroportos e dos Sistemas de Controle de Tráfego Aéreo do mundo) se superpõe a todos os outros itens.

A previsão feita por um organismo internacional especializado em gestão aeronáutica/aeroportuária prevê que, para fazer frente à imposição da demanda crescente, somente nos EUA serão necessários mais de 30 bilhões de dólares de investimentos em novos terminais e pistas/pátios para o período 2006-2010, além de outras centenas de bilhões de dólares para manter o Sistema de Controle de Tráfego Aéreo adequado ao aumento da utilização do espaço transitável.

Dizem, ainda, os referidos analistas, que, além de a indústria de transporte aéreo ter sido mundialmente afetada pelo preço dos combustíveis, pelas novas legislações e normas tecnológicas, pela automação e pelas variáveis econômicas, a "inadequação da infra-estrutura" (aeropor-

tos e circulação aérea) representa a mais séria barreira para o crescimento do setor.

Evidentemente, antes de enfrentar a necessidade de investir grandes somas na implantação e adequação física de unidades aeroportuárias em serviço, cumpre implementar soluções intermediárias que permitam otimizar os atuais sistemas aeroportuários em operação. E isso somente é possível por meio do aproveitamento das áreas de expansão dos terminais, pistas e pátios, da adoção de novos procedimentos operacionais de circulação aérea, da expansão na automação da prestação de serviços etc. Entretanto essas ações têm um limite na sua aplicação, que é função da apropriação exata do balanço da economicidade dessas medidas paliativas versus os investimentos definitivos a serem realizados no aumento da capacidade instalada. Isso significa dizer que todos os aspectos devem ser medidos, apropriada e antecipadamente (na sua forma direta e indireta): real congestão e exaustão de áreas físicas (terminais e áreas operacionais), incidência repetitiva de atrasos em chegadas e partidas, conexões perdidas, perda da qualidade do serviço, redução na segurança operacional, redução na supervisão e proteção do patrimônio da Empresa e dos usuários, redução no controle da segurança física do usuário e, principalmente, capacidade na supervisão do tráfego aéreo... Tudo isso deve ser expresso em valores de moeda corrente antes de se decidir, pura e simplesmente, construir... construir aeroportos... e aumentar... aumentar frotas e linhas. E, nesta equação, não se insere a terrível imposição proveniente da formação e do treinamento dos operadores dos Sistemas Aeroportuários e de Controle de Tráfego Aéreo...

A EXPERIÊNCIA BRASILEIRA

Baseados na desagradável recente experiência (apagão aéreo), é possível fazer algumas conclusões e indicar alguns caminhos para a solução(?) da equação DEMANDA versus CAPACIDADE, sem esquecer que o "clima" criado pela Administração Pública foi o de praticar a "economia da escassez", por mais de quatro anos consecutivos, como foi o caso.

Em primeiro lugar, não parece ser técnica e (muito menos) econômico-financeiramente aconselhável planificar a solução desse binômio cedendo às "pressões" dos dados obtidos pelos levantamentos tomados nos "horários-picos" ou de demanda ocasional extrema (aeroportos e Sistema CTA). As distorções daí provenientes podem induzir a soluções episódicas e catastróficas, como foi o nosso caso, além de dispendiosas e "time consuming"...

Além disso (e no caso dos aeroportos), a utilização das áreas de expansão de aeroportos porventura existentes deve ser exercitada ao seu limite, no momento em que a demanda exigir uma solução de adequação, observados evidentemente os parâmetros de "economicidade" e não do "investimento", como antes mencionado. Aliás, a previsão de áreas de expansão de terminais deve ser mandatória nos projetos aeroportuários...

Outra forma é a de exercitar exaustivamente um trabalho de acompanhamento na ocupação das áreas operacionais (pátios, posições de estacionamento remoto, posições de "nose-in" etc.), a fim de traçar um perfil de saturação(?) por horário. Com a determinação desse perfil, trabalhar em conjunto com as autoridades aeronáuticas encarregadas do controle de circulação aérea antes de fixar linhas, horários, freqüências etc., com o fim de buscar um melhor "espalhamento" dessa ocupação de área em face dos horários disponíveis. Uma forma de "indução" dessa solução poderá ser a aplicação de tarifação diferenciada para os horários de saturação: "a escolha dos horários nobres corresponderá às maiores tarifas" é uma tese.

Outro ângulo que deve ser continuadamente observado e que pode, se convenientemente equacionado, representar solução palatável para o "aumento" de área útil de aeroportos em proveito dos usuários é a reavaliação, por exemplo, da "distribuição" de espaços operacionais cedidos à exploração comercial, em momentos em que a "criticidade espacial" não era impositiva nem limitante, como foi no passado próximo... A experiência prática demonstra que essa flexibilidade pode vir a ser uma saída viável... para conter o possível estrangulamento por falta de áreas "perdidas" para os "negócios em terminais"...

Da mesma forma, a distribuição das áreas ocupadas pelas representações do Governo, no interior das unidades aeroportuárias, deve sofrer permanente avaliação vis-à-vis das necessidades do crescimento da demanda operativa, pois elas também devem ser passíveis de serem remanejadas em prol "do bem maior": o conforto do usuário e a operacionalidade do administrador aeroportuário.

Finalmente, as criatividades dos administradores aeroportuários e dos gestores do tráfego aéreo devem estar sempre presentes, visando à "solucionática" da problemática de capacidade: todas as fórmulas devem ser exercitadas antes de partir na direção de "gastar, gastar e gastar", muitas vezes antes de esgotar a possibilidade de criar, criar e criar... inibindo a possibilidade do caos, cujo "mau gosto" tem sido testado pelos usuários. E com os resultados por todos conhecidos...

No caso do SISTEMA de CONTROLE do ESPAÇO AÉREO (leia-se controladores de vôo e gestores de circulação aérea), aí sim, é fundamental que a Sociedade brasileira fique ciente de que os recentes acontecimentos caóticos são fruto de uma ação do próprio Governo Federal (e não da INFRAERO ou da AERONÁUTICA): tem havido retenções (irresponsáveis?) dos recursos destinados ao Sistema de Controle de Tráfego Aéreo, com intervenção direta no processo de guarnecer o SISDACTA com seu mais valioso item: o homem, o controlador de vôo.

E é aqui que repousa realmente o perigo. E que ninguém menciona nas manchetes, nem mesmo após os acidentes! Com um agravante: a recuperação do tempo perdido consumirá (inexoravelmente) anos e anos. Quantos?...

Controlador de vôo e gestor de tráfego aéreo são "jóia rara e toma tempo para lapidar"... ■

Aviação Comercial é Transporte

Ten Brig Ar Pedro Ivo Seixas
piseixas@terra.com.br

Há coisa de uns oito anos, quando já era definitiva a decisão de criar a Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), com a conseqüente desativação do Departamento de Aviação Civil (DAC) e a introdução de outras modificações na administração da Aviação Civil brasileira, escrevi ao Comandante da Aeronáutica sobre a oportunidade de se pensar sobre a colocação da nova Agência na estrutura do Ministério dos Transportes e não no da Defesa, como parecia indicar o senso comum.

Tratando de dar peso à argumentação, anexei resumo biográfico que incluía, entre 1972 e 1990, os cargos de Diretor da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo (DEPV) e do DAC, Presidente da Comissão de Navegação Aérea da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) e da Comissão de Implantação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo (CISCEA).

Desde então, sempre que transborda para a mídia a discussão sobre diversos aspectos da administração da Aviação Civil e do Controle de Tráfego Aéreo do País, volta a me parecer mais do que oportuna a reflexão sobre a (in)conveniência de manter o modelo adotado no Brasil.

Nestes últimos dias, confesso que procurei com muito interesse alguma referência nesse sentido, na incisiva e ambiciosa recém-aprovada Estratégia de Defesa Nacional. Não achei. Talvez não coubesse.

Ora, todos nós sabemos que o modelo de Aeronáutica Integrada, Doutrina de Poder Aéreo Unificado, Princípio de Entidade, teve sua origem no fim dos anos 1930. A simplicidade e o limitado emprego do veículo aéreo, na época, favoreciam a integração. Nasceu o Ministério da Aeronáutica, em 1941, imbuído desses princípios. Na década de 70, foi elaborada entre nós a concepção dos SINDACTA (Sistema Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo), resultado de um estudo acadêmico, de aplicação inicial limitada a uma área relativamente reduzida[3]. A idéia expandiu-se paulatinamente para cobrir quase que o País todo.

Muito embora cada uma das anteriores iniciativas possa ensejar discussões acaloradas, estas podem ser evitadas para o objetivo que me move. Assim posso dar por concordado que tiveram mérito em sua época. Em particular, a Aviação Civil em um ministério militar esteve muito bem conduzida, e muito se beneficiou, até com a maior proximidade do poder governante, durante longo período. Nada havia, portanto, que clamasse urgentemente por mudança.

Acontece que foi criado o Ministério da Defesa e tiveram de ser modificados importantes vínculos que a ligavam ao antigo Ministério da Aeronáutica. Por outro lado, evoluem as condições políticas e se robustece a personalidade civil da sociedade.

Estou então certo de ser cada vez mais imperioso rever e modernizar conceitos, uma vez que todos os fatores intervenientes têm evoluído de tal forma nestes 30, 40, 60 últimos anos. Senão vejamos.

O Transporte Aéreo Comercial (que é a parte mais importante da Aviação Civil) não é mais reserva natural da Força Aérea[4], como na ingênua concepção original. O proíbem, agora, a evolução dos veículos aéreos militares e civis, e de seu emprego. O Transporte Aéreo Comercial é, isto sim, reserva de transporte (aéreo) de toda a nação, do poder econômico, político, militar.

A infra-estrutura compartilhada é, hoje, outra possibilidade muito discutível. Como conceber operações reais de Unidades de combate nas Bases Aéreas contíguas a importantes aeroportos comerciais: Cumbica, Galeão, Recife? E os riscos às comunidades que adviriam da operação de aeronaves armadas e municiadas? E o perigo de regresso de aeronaves avariadas em combate a aeroportos compartilhados? E a potencialização do valor tático e estratégico que se estaria atribuindo a esses alvos, simultaneamente comerciais e militares? E, em contrapartida pergunto, ainda: é possível pretender operar modernas aeronaves de guerra nas centenas de pequenos aeroportos que temos espalhados pelo nosso imenso território, servindo ao Transporte Aéreo Civil?

Mas na certa hão de questionar: e a Defesa Aérea? E o Sistema de Vigilância do Espaço Aéreo, como ficam?

É mais do que tempo de reexaminar em seriíssimo estudo de custo/benefício a atual concepção de se tratarem integradamente os movimentos autorizados da Aviação Civil (alvos cooperativos), com os não autorizados (intrusos, hostis etc.). Os requisitos, os custos e as áreas geográficas peculiares a cada sistema são distintos; principalmente os custos. E em breve haverá também que levar em conta a paulatina introdução do Sistema CNS/ATM, da OACI.

Mas, mais ainda: e a Proteção ao Vôo? E as Inspeções de Saúde? A homologação?

Volto a sustentar que as atividades militares, de força aérea, de combate, são fundamentalmente distintas das atividades aéreas civis, principalmente de transporte comercial. Este é, antes de tudo, transporte. Há de estar, sim, obrigatoriamente integrado às outras modalidades de transporte – rodoviário, ferroviário, aquaviário. Em contrapartida, Força Aérea é parte do poder militar, braço armado do Estado, pressupõe especialização, necessidades e objetivos específicos, que haverão de ser definidos, harmonizados e administrados no Ministério da Defesa.

Mas vem agora a questão crucial, a do desmembramento de organismos que se têm desenvolvido e têm vivido conjuntamente durante décadas.

A melhor analogia que sempre me ocorre é o fenômeno da xipofagia. Na infância, pela própria simplicidade dos organismos, a convivência não somente é possível, como é até fácil. À medida que, entretanto, os distintos indivíduos se desenvolvem, suas personalidades, anseios e necessidades diferem (muitas vezes conflitam). Aí se impõe a separação em benefício das partes. E é sabido que quanto mais tarde isso é feito, mais difícil e maior probabilidade de grandes dificuldades. E em todos os casos, há que haver um período de transição, de recomposição, de readaptação dos dois organismos que vinham compartilhando partes vitais.

E assim é que terá de ser feito com a Aviação Civil, uma vez que seu destino final, em futuro mais, ou menos, remoto, será integrar-se às outras modalidades de transporte, nunca ao poder militar. Pois que se faça a delicada separação, com o tempo e o cuidado que forem necessários! Em outras palavras, que se estabeleça um modelo e um prazo de transição da Aviação Civil brasileira para o Ministério dos Transportes e que trate o Ministério da Defesa de estruturar uma Força Aérea adequada às necessidades da nação brasileira ■

Ao deixar aqui estas reflexões, tenho a única pretensão de propor um reexame criterioso e oportuno do assunto, sem corporativismo, visando, acima de tudo, ao interesse nacional.

Em tempo:

Da carta de anos atrás obtive delicada e cordial resposta, que pode ser assim resumida: "Sim... mas não."

João Batista Fagundes
Curso de Engenharia da Academia Militar,
Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais
pela Faculdade Nacional de Direito/RJ
e Doutorado em Direito Penal

TIRO DE ABATE

Impropriedades do decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004

Segundo imperativo legal constante do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986):

"Art. 11 – Brasil exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial."

Como instrumento fundamental à manutenção de tal soberania sobre nosso espaço aéreo, o Brasil dispõe da FORÇA AÉREA BRASILEIRA, que é o componente aéreo de nossas Forças Armadas, definidas no artigo 142 da Constituição Federal, verbis:

"As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se à Defesa da Pátria, à garantia dos Poderes Constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem."

Com exceção apenas da Constituição de 1824, que, em seu Artigo 148, falava em "Defesa do Império", todas as Constituições brasileiras destinaram às Forças Armadas a nobre missão de "Defesa da Pátria".

Defender a Pátria é, portanto, uma histórica missão confiada às Forças Armadas, sendo obrigatório a todos os que ingressam em suas fileiras o solene juramento à Bandeira, em que consta "...dedicar-me inteiramente ao serviço da Pátria, cuja honra, integridade e instituições defenderei, com o sacrifício da própria vida".

Não obstante o preceito constitucional, a Lei Ordinária nunca se expressou corretamente nesse sentido, silenciando quanto às medidas coercitivas a serem adotadas em defesa de nossa soberania, na terra, no mar e no ar.

A Pátria, no dizer lapidar de Rui Barbosa em sua célebre "Oração aos Moços", "não é um sistema nem uma seita. Nem um monopólio, nem uma forma de governo. É o céu, é o solo, é o povo, é a tradição, é a consciência, é o lar. É o berço dos filhos e o túmulo dos antepassados".

A missão de defender a Pátria, portanto, engloba a defesa de todos os pontos enumerados no dizer insuspeito do notável jurista brasileiro, que, por elementar justiça, foi chamado de Águia de Haia.

Felizmente, depois de longo silêncio, surgiram leis específicas destinadas à defesa do mar territorial, através do Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004, que transformou a Patrulha Costeira, instituída pela Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955, em Patrulha Naval, com a finalidade de implementar e fiscalizar o fiel cumprimento da Lei em águas jurisdicionais e na plataforma continental brasileira.

O Artigo 4º do referido Decreto estabelece a conduta e os meios a serem empregados pela Patrulha Naval, admitindo que "poderão ser utilizados projetis com carga explosiva nos casos em que o infrator responder ao fogo de advertência (...)".

Idênticas medidas de força estão também previstas no Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, em cujo Artigo 5º está prevista a medida de destruição de aeronave considerada hostil, med iante o emprego de tiro de destruição.

Antes de tais normas vigentes, já a Lei nº 9.614, de 5 de março de 1998, incluía no vigente Código Brasileiro de Aeronáutica a hipótese de destruição da aeronave invasora.

Tal dispositivo legal causou arrepios nos que vivem mais preocupados com a defesa dos direitos humanos do que com a defesa da Pátria. Mas após tantas e variadas discussões sobre a Lei nº 9.614, de 5 de março de 1998, houve o advento do Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, que regulamentou finalmente o Artigo 303 do Código Brasileiro de Aeronáutica, no que concerne às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes ou drogas afins.

O advento do Decreto nº 5.144 despertou uma injustificada reação em muitos setores acadêmicos, esquecidos de que o chamado tiro de destruição já estava criado desde 1998, quando a Lei nº 9.614 introduziu no Código Brasileiro de Aeronáutica a possibilidade de tal abate. Estranhamente, criou-se uma guerra na opinião pública, através da imprensa, contra o Decreto de 2004. E não se combateu a Lei que o criou, desde 1998.

O mérito de tal Decreto reside no fato de regular a aplicação da Lei nº 9.614, que estava inaplicável até então, correndo o risco de ficar esquecida no escaninho da História.

Somente essa virtude já basta para que tal Decreto mereça nosso incondicional aplauso, por incorporar-se ao elenco de normas vigentes no Direito Positivo Brasileiro.

Mas persistem algumas lacunas que merecem futura reparação:

1) O texto do Decreto nº 5.144 não faz qualquer referência à falta de tipicidade criminal na conduta adotada pelo Comandante da aeronave interceptadora, que aciona o mecanismo de disparo, no cumprimento da ordem emanada do Comandante da Aeronáutica, nos termos do Artigo 10 do Decreto.

O retumbante e perigoso silêncio do Decreto nesse sentido eliminou a hipótese de considerar-se a conduta do autor do tiro de destruição, sob o pálio protetor das cláusulas excludentes da criminalidade estabelecidas no Artigo 23 do Código Penal Brasileiro e no Artigo 42 do Código Penal Militar.

Com tal omissão, colocou-se o Comandante da aeronave militar que cumpre a ordem de destruição ao lado do mais reles dos delinqüentes que cometem homicídio e são submetidos ao Tribunal do Júri, nos crimes dolosos contra a vida, por um imperativo do Artigo 5º – XXXVIII, da Constituição Federal.

E isto porque ninguém abate um avião sem que haja vítimas fatais dentre os que estavam no seu interior. E se forem civis as vítimas produzidas, o militar que desferiu o ataque responderá criminalmente no Tribunal do Júri da Justiça Comum, segundo Lei específica

que regula tal matéria (Artigo 1º da Lei nº 9.299, de 7 de agosto de 1996).

Coerente com a doutrina penal do mundo inteiro, o Brasil consagra, tanto no Código Penal quanto no Código Penal Militar, cláusulas capazes de eliminar o caráter criminoso do fato, a começar pela mais comum delas, que é a situação de legítima defesa.

Essa modalidade de exclusão de ilicitude é palpável no tiro de destruição, pois uma aeronave que penetra no espaço aéreo brasileiro, sem origem, sem destino definido e sem a identificação da carga e dos tripulantes, torna evidente o animus hostilis do qual está investida.

A interceptação de tal tipo de aeronave, seja a serviço do narcotráfico ou não, configura uma atitude de defesa, justificando plenamente o emprego da força, que é legítima, porque totalmente alicerçada na Lei.

Surpreendentemente, essa tese encontra forte reação de juristas, que entendem não ser cabível a legítima defesa, se o interceptador não está sendo ameaçado.

Ora, se até na legítima defesa putativa (de putare – latim – que quer dizer "supor"), quando o agente supõe que vai ser atacado e reage matando o suposto agressor, a Lei empresta tutela legal à sua reação, não será por parte daquele que tem o dever de "defender a Pátria com o sacrifício da própria vida (...)" que a Lei específica negará o direito de atacar o invasor que não é suposto, mas evidente.

Os direitos e as garantias individuais, pilares que são do Estado democrático de direito, estão presentes em todas as constituições dos países civilizados, dentre os quais, orgulhosamente nos situamos, inserindo 77 itens do 1º Capítulo de nossa Constituição, nos quais se incluem ainda os tratados internacionais dos quais o Brasil seja signatário.

Conforme a lição de Nelson Hungria, ao chamar para si o poder de proteção aos direitos individuais, o Estado teve de abrir uma exceção, permitindo que o indivíduo o substituísse quando houvesse a necessidade de uma reação imediata para debelar o injusto ataque ao seu direito à vida. Essa exceção ficou consagrada com o nome de legítima defesa.

O legislador infraconstitucional regulamentou a legítima defesa, também chamada defesa privada, quando por ocasião da promulgação do Código Penal Brasileiro, que consagra tal instituto como uma das cláusulas de exclusão da ilicitude previstas no Artigo 23:

"Art. 23 – Não há crime quando o agente pratica o fato:

I – em estado de necessidade;

II – em legítima defesa;

III – em estrito cumprimento do dever legal ou no exercício regular de direito."

Tal dispositivo do Código Penal comum foi transplantado ipsis literis para o Artigo 42 do Código Penal Militar, que também enumera tais condições como hábeis para elidir o caráter criminoso da conduta.

Assim, a Lei tira de determinadas situações e sob determinadas condições seu caráter criminoso. O crime, no seu aspecto formal, é o fato típico e antijurídico. Mas ao encontrar-se em situação de legítima defesa, ou seja, ao satisfazer os requisitos legais do estado de legítima defesa, o agente não deixa de praticar fato típico, mas o pratica livre do seu aspecto antijurídico.

Se tal direito fosse invocado em favor de um cidadão comum que pretendesse agir em defesa da Pátria, o argumento seria discutível. Mas invocado por um integrante das Forças Armadas ao comando de uma aeronave da Força Aérea, não existe qualquer argumento que invalide o emprego da Força, pois ela existe exatamente para tal fim.

Se existe uma Força Aérea como componente alado das Forças Armadas, e não pode empregar a força no cumprimento de sua missão constitucional com receio de ferir direitos individuais, melhor será mudar de nome e ser uma Guarda Civil Aeronáutica, sem arma, sem avião e sem Pátria para defender.

2) O segundo ponto do Decreto que merece detida reflexão também diz respeito à isenção da responsabilidade penal do Comandante da aeronave interceptadora, enfocando outra cláusula excludente da criminalidade.

É fato incontroverso na doutrina penal que o cumprimento de ordem legal de superior hierárquico militar confunde-se com o cumprimento do dever.

Mas no caso previsto no Artigo 10 do Decreto nº 5.144, não se trata apenas do cumprimento de uma ordem! Trata-se do cumprimento de uma ordem do Comandante da Aeronáutica, por delegação do Presidente da República, que é o Comandante Supremo das Forças Armadas. Bem se vê que se trata de uma ordem de natureza militar, de cumprimento obrigatório porque estribada na Lei, onde não cabe ao subordinado militar analisar o mérito da ordem recebida.

Nesse caso, aparece de forma cristalina a figura da obediência hierárquica militar, a qual Carrara chamou de "coação hierárquica imprópria (...)".

Não sem razão, o Código Penal Militar estabelece nítida diferença entre obediência hierárquica e o cumprimento do dever, reservado para essa última cláusula um alcance muito maior, já que opera, além da exclusão da culpa, também a exclusão da criminalidade do fato.

Dessa forma, como o Decreto prevê que a ordem para o tiro de destruição será da competência do Comandante da Aeronáutica, por delegação do Presidente da República (Artigo 10), fica evidente que a conduta de quem aciona o mecanismo de disparo será adotada não apenas em cumprimento da ordem, mas também no cumprimento do dever de defender a Pátria, ainda que "com o sacrifício da própria vida". Se a conduta do Comandante da aeronave interceptadora ficasse restrita à obediência hierárquica do cumprimento da ordem, era razoável acreditar que permanecesse incólume o caráter criminoso do fato, sujeitando o autor à condenação no processo da Justiça Civil, segundo disposição na Lei nº 9.299, de 7 de agosto de 1996.

Já no cumprimento do dever não há crime quando o agente pratica o fato (Artigo 42 – CPM) e, como tal, o autor do disparo não corre o risco de uma decisão condenatória no processo, que, fatalmente, será instaurado para julgar sua conduta.

A rigor, a Lei que criou a hipótese do tiro de destruição já está admitindo que a conduta do Comandante da aeronave interceptadora é assumida no fiel cumprimento do dever, porque está prevista na referida Lei.

Mas é de fundamental importância definir os exatos contornos da responsabilidade penal das autoridades responsáveis pelos procedimentos relativos à execução da medida de destruição adotada contra aeronaves hostis no espaço aéreo brasileiro, a teor do Decreto nº 5.144, de 2004.

O chamado "tiro de destruição", medida extrema pela vez primeira adotada contra aeronaves hostis no espaço aéreo brasileiro, encontra expresso fundamento legal no § 2º do Artigo nº 303 da Lei nº 7.565, de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, acrescentado pela Lei nº 9.614, de 1998.

Dessa forma, a ordem para a "aplicação da medida de destruição" partida do Comandante da Aeronáutica é uma ordem legal de cumprimento obrigatório pelo escalão subordinado militar, que tem o dever de obediência.

Com efeito, o tiro de destruição, uma vez ordenado com rigorosa observância dos procedimentos legais e regulamentares, nitidamente configura a excludente de ilicitude do inciso III do Artigo 23 do Código Penal, isto é, fato praticado em estrito cumprimento de dever legal.

Induvidosamente, há, no caso, cumprimento de dever legal, porquanto a medida de destruição, se e quando adotada, possui total respaldo na Lei que está devidamente regulamentada.

Assim, nada impede o eventual acréscimo de parágrafo único no Artigo 8º do Decreto nº 5.144, de 2004, explicitando que o tiro de destruição – se e quando levado a efeito – presume-se praticado em estrito cumprimento de dever legal. Apenas "explicitando", porque norma regulamentar em tal sentido implicaria mera declaração da natureza de uma conduta, que, por ter respaldo legal, há que ser entendida, juris tantum, correta e condizente com o Direito Pátrio.

Como o próprio Decreto nº 5.144, de 2004, admite em seu Artigo 9º que "os procedimentos previstos neste Decreto deverão ser objeto de avaliação periódica com vistas ao seu aprimoramento", seria inteiramente cabível que fosse logo acrescido um parágrafo único ao Artigo 8º, nos termos seguintes:

"Parágrafo Único – O tiro de destruição acionado no cumprimento de ordem legal emanada de autoridade competente presume-se praticado no estrito cumprimento do dever." Com tal dispositivo, todas as demais excludentes ficarão absorvidas e, dessa forma, a Lei emprestará total cobertura jurídica à conduta adotada pelo Comandante que venha a acionar o mecanismo de disparo, em cumprimento à ordem do Comandante da Aeronáutica, ao mesmo tempo em que evitará que o mesmo venha a examinar o mérito da ordem recebida, podendo até mesmo deixar de cumpri-la, na dúvida quanto à sua legalidade.

Conforme foi registrado, a proposta de incluir tal parágrafo único ao Artigo 8º tem a finalidade específica de explicitar a conduta do autor do tiro de destruição, pois a mesma já estava tacitamente prevista como sendo no cumprimento do dever ao longo do texto do Decreto.

Ademais, o militar no comando de uma aeronave militar tem o dever de defender a Pátria, por imperativo constitucional, não tendo qualquer fundamento legal nem moral que o Estado pretendesse punir, por meio de suas leis, aquele cidadão que cumpre o seu dever quando age em defesa da Pátria.

3) A terceira impropriedade do Decreto nº 5.144 decorre do fato de que, a medida de destruição de aeronave destina-se, exclusivamente, "no que concerne às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins". Evidentemente, existem aeronaves hostis que não estão envolvidas com narcotraficantes. Tais são aquelas relacionadas com outras atividades criminosas, como o tráfico de armamento, de explosivos, ou mesmo tráfico de pessoas.

O Artigo 4º do Decreto é bastante taxativo na afirmativa de que "a aeronave suspeita do tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins que não atenda aos procedimentos coercitivos descritos no Artigo 3º, será classificada como aeronave hostil e estará sujeita à medida de destruição".

Ora, fica evidente que, a teor do Decreto, somente a aeronave envolvida no narcotráfico é que será considerada hostil, o que impede, liminarmente, o tiro de destruição contra qualquer outro tipo de aeronave.

E, neste ponto, o Decreto prevê ameaça expressamente com a possibilidade de processo criminal contra os militares envolvidos na operação, quando "as autoridades responsáveis pelos procedimentos relativos à execução da medida de destruição" agirem "com excesso ou abuso de poder (...)", segundo o previsto no Artigo 8º.

Essa norma penal em branco deixa totalmente a descoberto o piloto responsável pelo mecanismo de disparo, pois quem julgará se houve "excesso ou abuso de poder" será uma autoridade civil, do Poder Judiciário, que nunca esteve a bordo de aeronave militar e, possivelmente, também desconhece as peculiaridades do espaço aéreo da Região Amazônica (Lei nº 9.299, de 7 de agosto de 1996).

4) A quarta impropriedade do Decreto nº 5.144 diz respeito à possibilidade bastante grande de ser a aeronave envolvida com traficantes, utilizada também para o transporte de mulheres e crianças.

Tal prática é bastante comum na Região Amazônica, onde os traficantes usam a presença de crianças a bordo para despertar piedade ante a possibilidade de um tiro de destruição.

Em entrevista na televisão, o então Ministro da Defesa enfatizou que não haveria tiro de destruição com a presença de crianças a bordo. Mas não explicou a fórmula pela qual o piloto da aeronave interceptadora poderia saber o exato conteúdo de pessoas ou coisas existentes no interior do avião invasor.

Evidentemente, se a presença de crianças criar uma imunidade contra o tiro de destruição, bastará ao traficante trazer crianças a bordo sempre que pretender transportar drogas para o Brasil.

Por outro lado, a destruição de uma aeronave em sobrevôo clandestino no território nacional, produzindo vítimas inocentes, serviria de libelo acusatório contra o Brasil nos jornais do mundo inteiro.

Daí decorre a importância de estabelecermos, em norma própria, os exatos contornos da responsabilidade penal do piloto que acionar o mecanismo de disparo, pois, se ele está no cumprimento de ordem legal emanada de autoridade competente, nunca poderá ser responsabilizado penalmente por uma decisão que não é sua. Ele estará agindo em tais condições fora da sua capacidade volitiva própria, uma vez que a ordem de natureza militar, em matéria de serviço, sendo de cumprimento obrigatório, é também entendida como praticada no fiel cumprimento do dever legal.

Enganam-se os que pretendem ver na ordem para o tiro de destruição a decretação de uma sentença de morte, pois, antes de ser desencadeada tal ordem, já foram obrigatoriamente adotadas nove medidas acautelatórias. Se o Comandante da aeronave interceptada não exercitou o seu direito de defesa, foi por uma decisão pessoal que o mesmo assumiu quanto ao risco de ser abatido, talvez presumindo que poderia livrar-se do seu perseguidor.

Mas o sentimentalismo próprio do brasileiro sempre tenderá a considerar o tiro de destruição como uma violência inútil que introduziu a pena de morte no Brasil.

Nem bem saiu o Decreto nº 5.144, já existe em tramitação na Câmara dos Deputados um Projeto de Lei em sentido contrário, porque os arautos dos direitos humanos, não raro, estão mais preocupados com a integridade do delinqüente do que com a integridade da Pátria, esquecendo-se da missão constitucional das Forças Armadas, que existem exatamente para defendê-la.

Com esse propósito, o Decreto nº 5.144, ao regular a forma como será desencadeado o Tiro de Abate em aeronave invasora considerada hostil, não inventou nada! Apenas aumentou a abrangência da legítima defesa individual para considerá-la também válida quando exercida em defesa da Pátria, na forma do preceito constitucional que confia tal missão às Forças Armadas (Artigo 142 – CF).

Na verdade, o Código Penal Brasileiro já instituíra o direito de matar, nas circunstâncias estabelecidas no seu Artigo 23, desde quando foi instituído no Brasil, há mais de 50 anos.

Como é curial, a instituição das Forças Armadas em qualquer parte do mundo pressupõe o emprego da força, sendo Armadas, exatamente, por essa razão.

Igualmente, quando se fala em Força Aérea Brasileira não é apenas para que ela demonstre a perícia de seus aviadores nas exibições da Esquadrilha da Fumaça. Mas para que ela demonstre publicamente que é capaz de empregar a força no momento necessário.

Evidentemente, o interesse na defesa da Pátria deve sobrepor-se a qualquer outro interesse, e as Forças Armadas têm não somente direito, mas, também, o poder-dever de ocupar e defender a soberania nacional, em todos os sentidos, aí se incluindo o seu espaço aéreo.

O Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004, portanto, ao cometer o equívoco de ameaçar com processo penal o autor do chamado Tiro de Abate de Aeronave Invasora, coloca o texto na vala comum do Direito Penal Simbólico, que nunca será aplicado, porque ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo... ■

A PISTA DO ALTO DA BALANÇA

Ten Brig Ar Ronald Eduardo Jaeckel

Era uma manhã de sábado em Fortaleza, e o dia, 7 de dezembro de 1957. Eu acabara de concluir o Curso de Caça no 1º/4º GAv e me encontrava defronte ao T-6D 1615 pertencente à Esquadrilha de Adestramento da Base Aérea, realizando os últimos preparativos para uma viagem ao litoral norte do estado.

Na véspera, um de meus colegas, o 2º Ten.-Av. Jonas Alves Corrêa, do efetivo da Base, me fizera a instigante proposta de realizarmos uma missão de transporte aéreo de mantimentos sensíveis da cidade de Acaraú para serem utilizados no rancho da nossa Base.

Curioso, indaguei os detalhes da missão, e por que havia sido eu o escolhido.

Tranqüilamente, conforme seu temperamento, ele respondeu:

- Transportar ovos! E olha que a tarefa não é nada fácil! Mas como o conheço muito bem, fui autorizado a convidá-lo para me acompanhar. Aceita?

- Claro! - respondi, sem pestanejar e sem questionar como seria cumprido esse encargo de tão grande responsabilidade. Soube mais tarde que utilizaríamos dois aviões T-6 para o transporte. A carga seria acondicionada nos porta-bagagem conforme a quantidade ofertada e as possibilidades do fornecedor.

Imbuído da atribuição delegada, que me oferecia a oportunidade de realizar um vôo extra, destituído da rigidez de controle e supervisão inerentes às atividades de instrução, embarquei na minha aeronave. Dei partida no motor e, a seguir, acompanhei o avião do Jonas, que taxiava à minha frente rumando na direção da cabeceira da pista do Alto da Balança.

Certamente todos os aviadores, ou não, que passaram pela Base Aérea de Fortaleza já tomaram conhecimento dessa pequena faixa asfaltada, localizada defronte e paralelamente às edificações da Base.

Essa pista, inicialmente de terra, foi construída na década de 30. Ainda que aparentemente insignificante, ela foi o aeródromo terrestre que impulsionou a atividade aérea no Ceará, desde a intensificação dos vôos do Correio Aéreo Militar.

Graças a ela é que se tornou possível, em 15 de fevereiro de 1933, a inauguração da primeira Linha do CAM entre o Rio de Janeiro e Fortaleza, com o pouso de um avião WACO CSC C-21, pilotado pelos Tenentes Nelson Freire Lavenère-Wanderley e José Sampaio de Macedo, este um cearense do Crato.

Durante a Segunda Guerra Mundial, ela serviu de apoio às forças aliadas enquanto era construída uma segunda pista, que veio a se tornar a principal do Aeroporto Pinto Martins, e que durante muito tempo foi conhecida como pista do Cocorote.

Hoje, a pista do Alto da Balança está desativada, após ter sido usada nas últimas décadas pelo Aeroclube do Ceará.

Curiosamente, muito antes da existência de infra-estrutura terrestre para pouso de aeronaves na costa brasileira, a região já era percorrida por hidroaviões nacionais e internacionais. Na ausência de campos em terra firme, as cidades localizadas às margens da foz de rios se transformaram em parada obrigatória para o reabastecimento dessas aeronaves.

O Ceará, estrategicamente situado, se tornou um exemplo dessas atividades operacionais, dando guarida à presença dos mais variados tipos de hidroaviões de diferentes nacionalidades.

Entre agosto de 1922 e fevereiro de 1923, o Engenheiro e Aviador Euclides Pinto Martins, reconhecido herói cearense, participou do primeiro reide ao longo da costa atlântica entre Nova York e o Rio de Janeiro. Como um dos tripulantes da equipe, ele exerceu a função de co-piloto de um hidroavião Curtiss, um biplano de dois motores, batizado de Sampaio Correa II.

Na passagem pelo Ceará, em 19 de dezembro de 1922, Pinto Martins teve o privilégio de comandar a aeronave no pouso em Comocim, na foz do Rio Coreaú.

No dia seguinte, prosseguindo na

viagem, fez um segundo pouso às margens do Rio Jaguaribe, em Aracati, diante da impossibilidade de fazê-lo em Fortaleza, em vista de fortes ondas no mar.

A partir do ano de 1923, vários vôos foram registrados cruzando os céus do Ceará. Muitos fatos pitorescos aconteceram nessas ocasiões, marcadas às vezes por acidentes durante as manobras de pouso. Em apenas um caso, no entanto, houve vítimas fatais. Isso aconteceu quando um "Junkers" D-219 se acidentou após a decolagem das águas do Jaguaribe.

Nessa ocasião, uma equipagem integrada por três tripulantes alemães realizava um reide de Cuba com destino à Argentina. Em janeiro de 1923, eles aportaram em Aracati para realizar o costumeiro reabastecimento. A seguir, decolaram com seu hidroavião monomotor para o que seria a próxima etapa. Logo após, porém, o "Junkers" começou a perder altura, colidiu próximo da praia e foi destruído totalmente. Essa tragédia interrompeu o reide e resultou na descontinuidade do projeto de estudos de viabilidade de novas rotas internacionais, e da instalação de uma companhia aérea no Caribe ou na América do Sul.

Outro evento aéreo marcante, na época, foi a passagem do avião italiano "Savoia Marchetti" pelo litoral do Ceará, em julho de 1926. Ele era um hidroavião bimotor S-59, pilotado por dois argentinos cumprindo o reide ligando os Estados Unidos a Buenos Aires. O primeiro pouso realizado no Estado ocorreu em Camocim e, o segundo, em Aracati, de onde seguiram para a Paraíba. O roteiro desse reide foi realizado com total êxito até à chegada dos dois portenhos na capital argentina.

Experiência menos feliz aconteceu em janeiro de 1934, quando outra aeronave "Savoia Marchetti" trimotor, modelo S-71, tripulada por italianos, acabou sofrendo um acidente num remoto e antigo bairro de Fortaleza, que, atualmente, é a cidade de Caucaia, próxima da praia do Pecém.

Depois de longa jornada, começada em Roma, com escalas no Marrocos e no Senegal, a próxima parada do S-71 seria em Natal. Devido, no entanto, ao desencontro de informações dos radiogramas recebidos a bordo, indicando estar a aeronave fora de seu curso, os pilotos tentaram corrigir o aparente erro e, com isso, passaram para uma situação de total desorientação, em virtude da não identificação da cidade de Fortaleza no mapa quando do seu sobrevôo. Em conseqüência, com o combustível esgotado, eles tentaram um pouso de emergência num local aparentemente plano, mas cujo terreno arenoso encobria pedreiras afloradas pelas marés. O contato com esses obstáculos ocasionou a capotagem da aeronave e sua parcial destruição, sem danos, porém, para a tripulação. Tratava-se de um avião já dotado de rodas.

A presença da Missão Latécoère no Ceará ocorreu em dezembro de 1927, quando dois aviões monomotores "Breguet-14" aterrissaram na Praia de Iracema. Em decorrência desse fato, o Governo brasileiro, após longas tratativas, concedeu autorização para aquela empresa explorar a Linha do Nordeste até Pelotas, no Rio Grande do Sul, com escalas nas principais cidades do litoral. A partir de então, tornou-se mais fácil a ligação entre a Europa e os países ao sul do Brasil, a qual passou a ser feita pela referida empresa.

Dentre as cidades cearenses, Camocim tornou-se a principal parada obrigatória para o reabastecimento das aeronaves, nacionais ou estrangeiras, tanto hidros como, posteriormente, as terrestres. Foram inúmeros os aviões que utilizaram a foz do Rio Coreaú, como foi o caso da aeronave modelo Clipper da Panair ou dos hidros das empresas Condor e Nyrba do Brasil, o que fez com que transitasse por lá muita gente famosa.

Fato inusitado ocorreu em junho de 1931, quando da passagem do gigante alemão "Dornier", DO-X, de 52 toneladas, que também pousou na foz do Coreaú.

O DO-X era um hidroavião dotado de 12 motores, montados frente-costas sobre o centro da sua asa alta. Projetado para transportar dez tripulantes e até setenta passageiros, ele contava com luxuosos camarotes, restaurantes e cozinhas. Possuía três pavimentos e uma estrutura formada por um esqueleto metalizado recoberto com tecido.

Todavia, o charme maior dos seus primeiros vôos pousando no Ceará deveu-se à utilização do aeródromo da Barra do Ceará, que veio a se tornar mais conhecido como Hidroporto Condor, e que começara a operar, oficialmente, em outubro de 1929, com o pouso de uma aeronave "Sikorsky" S-38 da Nyrba realizando a Linha Rio-Fortaleza.

Alguns anos mais tarde, em 1935, a empresa alemã Condor, depois de cobrir as rotas do sul do País, também chegou a Fortaleza para operar na Barra do Ceará, com seus trimotores "Junkers" hidro JU-52.

Mas o que se tornou a grande atração vivida pela população de Fortaleza, na época, ocorreu em 4 de junho de 1937, data em que chegou ao Aeroporto Militar do Alto da Balança a famosa Aviadora americana Amélia Earhart, no seu "Lockeed – Electra" 10 E, acompanhada pelo Navegador Fred Noonan, ex-piloto da PANAM.

Esse vôo, iniciado nos Estados Unidos, em 20 de maio, com sucessivas etapas, visava à circunavegação do globo, na linha do Equador, no sentido oeste-leste. Depois de cruzar o Atlântico e a África, contornar o Mar Arábico, alcançar o Golfo de Bengala, a Indonésia, a Austrália e a Nova Guiné, onde foram revisados os motores da aeronave, e prosseguir na grande travessia do Oceano Pacífico, deveria chegar ao seu destino na Califórnia, no dia 4 de julho.

Na última etapa, porém, um pouso intermediário previsto na Ilha de Howland nunca aconteceu, ficando o paradeiro do "Lockheed" e de seus tripulantes, infelizmente, desconhecido até aos dias atuais.

No nosso pequeno reide rumo ao oeste do Ceará, eu e o Jonas voávamos solitários, em formatura de elemento, ao longo do litoral norte, apreciando a paisagem singela que desfilava monotonamente. À direita, o imenso Oceano Atlântico espraiava sobre as asas das aeronaves. À esquerda, um terreno plano vicejava a vegetação rasteira típica da savana, pontilhada de carnaubeiras aflorando nas ravinas. A meio caminho, ao longe e à esquerda, também dava para distinguir a elevação da Serra Uruburetama e nada mais.

Transcorridos 55 minutos de vôo, nos deparamos com um rio de porte regular. Era o Acaraú. Na margem direita da sua foz despontava uma pequena cidade, com o mesmo nome. Era ela o destino de nossa missão.

A pista de terra, ainda que pequena, não ofereceu problema para o nosso pouso. A área de estacionamento para os aviões, um descampado, era de terra também. Ao lado, um casebre de pau-a-pique com cobertura de palha oferecia sombra ao seu morador que, de pé, postado à frente da entrada, nos observava.

Quando saltamos dos T-6, fomos recebidos com um simpático cumprimento e um convite para entrar.

Enquanto o sertanejo guarda-campo se retirava para providenciar a carga que iríamos transportar, nós nos refrescávamos com a água oferecida, contida em uma moringa. Entre um gole e outro, minha atenção se fixou em um balaio cheio de pequenas frutas vermelho-amareladas sobre a mesa que ocupava o centro da sala.

O Jonas, que conhecia melhor as iguarias da região, logo identificou:

- É sirigüela!

Querendo ser cortês, elogiei para o nosso anfitrião a beleza do ornamento frutífero. Ele, muito feliz por ver reconhecido o seu caprichado esforço de boa apresentação, retribuiu a amabilidade, estendendo-me o cesto para uma prova.

Coloquei a fruta na boca e a mordi, sugando seu néctar. A seguir, estalei a língua em sinal de aprovação. Esse meu gesto involuntário foi a gota d'água para que eu fosse brindado com todo o quinhão.

Ante a minha recusa, pela falta de um meio para acondicioná-lo, nosso hospedeiro resolveu o impasse apontando para os grandes bolsos do meu macacão de vôo.

Passados esses momentos de descontração, nos concentramos no carregamento do sensível produto a ser transportado.

Feito o pagamento, apresentamos nossos agradecimentos, nos despedimos, embarcamos nas aeronaves, e tomamos o caminho de volta para a Base Aérea, com redobrado cuidado.

Com o sol a pino, o ar também se tornara mais turbulento, provocando um constante desassossego pelo sacolejar da aeronave. Essa inquietação só foi esquecida ao lembrar-me das saborosas frutinhas que transportava nos bolsos e que, estando ao meu alcance, passaram a ser devoradas com ávido apetite.

Hoje, relembrando os caroços cuspidos ao longo da rota, avalio qual teria sido a possibilidade de eu ter provocado a semeadura de uma bela trilha de novas árvores, produtoras de sirigüela, em toda a extensão do litoral norte cearense.

Com uma hora e cinco minutos de vôo, entramos no tráfego para pouso na pista do Alto da Balança. Vista de cima, ela parecia bem menor do que era na realidade, porém o complexo edificado da Base Aérea, ao lado, realçava seu conjunto em beleza e harmonia.

Aquele local fora, outrora, o marco inicial da História da Aviação terrestre no Ceará.

A partir do incremento dos vôos do Correio Aéreo Militar, esse antigo campo de pouso de Fortaleza tornou-se rapidamente reconhecido como local estratégico para a instalação de uma Unidade de Aviação do Exército, fato que veio a ocorrer, oficialmente, em 1936, com a criação do 6º Regimento de Aviação, tendo por sede o Quartel do Campo de Aviação do Alto da Balança.

Com o passar dos anos e o notável impulso das atividades aéreas na região, aquela sede passou a ser denominada de 6º Corpo de Base Aérea.

A importância que a Unidade granjeou exigiu a edificação de novas instalações, que se transformaram no patrimônio atualmete conhecido por nós.

Em publicação da época, a nova Base Aérea de Fortaleza, construída a partir de 1940, foi assim descrita:

"É uma obra formidável. Suas construções são de estilo neocolonial, aproveitando alguns motivos regionais, o que lhe dá aspecto muito bonito e majestoso.

O projeto arquitetônico de todas as obras civis que a compõem é de autoria do Engenheiro Arquiteto Emílio Hinko, húngaro de nascimento, mas naturalizado brasileiro.

Além dos edifícios básicos, o complexo ainda compreende residências de oficiais, cassino, casas de sargentos e alojamentos para praças, formando em seu conjunto uma verdadeira cidade, dada as proporções."

Estávamos por encerrar a missão do dia com a aproximação na final da pista para um pouso padrão, com o trem de pouso e os flaps baixados e tudo mais checado. Agora, era hora para torcer por um toque de rodas suave e seguro.

Quando ele aconteceu, pensei:

- Pouso feito! Agora preciso caprichar na rolagem para o estacionamento, evitando as irregularidades do terreno.

Defronte ao hangar do adestramento, o representante do serviço de aprovisionamento do rancho já nos aguardava.

Com a parada do motor, saltei para o solo e, abrindo o porta-bagagem, fiz uma primeira verificação da preciosa carga.

Visualmente não observei irregularidade alguma. Nenhum cheiro revelador. Ainda bem!

A carga foi entregue.

Posteriormente, recebi a confirmação de que a mercadoria chegara em perfeitas condições.

Naqueles tempos, contava o folclore que era usual o costume de transportar produtos perecíveis por via aérea, na falta dos mesmos no mercado local, e até a aquisição de bebidas em outras cidades, para suprir eventos festivos. Para tanto, diziam, a praça do Recife era a maior provedora da região.

Contudo, ovos, que eu saiba, aquela foi a primeira vez! ■

Josef Beuys
Cadeira com gordura
1963
100 x 47 x 42 cm

Cultura Organizacional Ética

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

Muitas são as razões pelas quais uma organização pode implementar um programa de Ética. Podem ser apontadas exigências de mercado, sobrevivência, credibilidade, boa imagem, competitividade, responsabilidade social, concorrência.

Tais motivações costumam ser expressas em frases:

- **A sociedade espera um comportamento ético da empresa!**
- **O consumidor está exigindo que a empresa seja ética!**
- **Ser ético é um bom negócio: é mais barato ser ético do que antiético!**
- **Implementar a Ética é um investimento para o futuro!**
- **Precisamos construir uma boa imagem junto ao cliente!**

Como se observa, os motivos citados são de natureza econômica: pensa-se num programa de Ética visando à alguma vantagem nos negócios. Considera-se o juízo que o consumidor faz sobre sua empresa e a possibilidade de um boicote aos seus produtos.

Os motivos apontados para a implementação de uma Cultura Ética são válidos, contudo nenhum deles tem fundamento de natureza estritamente ética.

Na verdade, a Ética nasce no interior de cada pessoa. Introduzir um projeto de Ética à força ou por razões meramente econômicas é como semear sem ter preparado adequadamente o terreno ou aumentar a força quando se rema na direção errada. É indispensável que haja alguma base de convencimento da importância da Ética como tal. Ela não pode ser vista como simples meio para maiores ganhos financeiros.

Antes de qualquer coisa, é importante incrementar os princípios da justiça e da razão na empresa. Algumas decisões que produzam efeitos imediatos sobre o corpo de funcionários e gestores são muito importantes para a criação do "terreno fértil" e promoverão o gradativo envolvimento da maioria no projeto.

Para começar, é indispensável uma Pedagogia Ética. Assim, o projeto para implementação de uma Cultura Ética estará assentado em fundamentos mais sólidos: o real convencimento, ao menos de parte dos membros da empresa, sobre a necessidade da Ética. Caso contrário, transformar-se-á em mais uma dentre tantas "ondas" a se dissipar logo em seguida.

A Cultura Ética poderá então ser sentida em sua real dimensão: por um lado, tornará as pessoas envolvidas mais satisfeitas, pois, afinal, o fim último da Ética é a felicidade humana. O ambiente de trabalho ficará mais agradável, as pessoas mais coesas e preocupadas em serem mais justas, mais honestas, mais respeitosas etc.

Um ambiente eticamente mais saudável acabará por trazer incalculáveis benefícios à empresa, tanto interna quanto externamente. A produtividade aumenta e a imagem da empresa perante a sociedade só tende a melhorar! ■

A NOSSA ESPIRITUALIDADE E O EXEMPLO PAULINO

Helio Albuquerque
Professor de teologia da FSB
do Rio de Janeiro
helio.ca@terra.com.br

Basílica de São Paulo
Fora dos Muros - Roma
Detalhe

Nós, seres humanos, temos uma noção da existência, em nós, de uma dimensão que transcende a nossa estrutura física: trata-se da nossa espiritualidade. Por essa vocação à transcendência, atualmente encarada não como algo extraordinário, mas como uma experiência real e concreta, embora silenciosa, o ser humano volta o seu interesse para aquilo que é espiritual, para aquilo que, no dizer de Dom Pedro Casaldáliga em seu livro "Nossa Espiritualidade", é o profundo dinâmico do seu próprio ser, suas motivações maiores e últimas, seu ideal, sua utopia, sua paixão, a mística pela qual vive e luta.

Há, de fato, algumas exigências da vida humana que o mercado não consegue atender, dentro da economia globalizada que caracteriza o mundo atual: como a necessidade de autenticidade, isto é, a pessoa quer ser ela mesma, apesar das dificuldades; a necessidade de uma experiência religiosa, de escolha difícil em meio a tantas propostas que atualmente nos são oferecidas; é importante também a necessidade de interioridade, ou seja, todos nós precisamos experienciar a própria intimidade.

Algumas tentativas têm sido feitas, pelo homem atual, para conquistar a sua espiritualidade. Algumas são bem observáveis, pela sua difusão: os recursos ao ocultismo, nas suas múltiplas modalidades; o interesse pela meditação oriental, com o inegável fascínio da mística asiática e as formas de meditação da yoga e do zen, trazidas ao Ocidente por mestres religiosos orientais; os movimentos comunitários que surgem nas diversas religiões, todos eles propondo e desenvolvendo uma determinada espiritualidade. Até mesmo as empresas têm sido despertadas por alguns estudiosos para a natureza criativa do ser humano, fonte ilimitada de inspiração para a resolução de seus diversos problemas, como chamou a atenção Celso Cardoso Pitta em seu livro "Liderança Criativa: a dimensão espiritual nas organizações". Administrar qualquer empreendimento exige muito mais do que uma simples abordagem racional, lógica e, até mesmo, emocional.

Ocorre-nos então a questão: como discernir o itinerário a seguir no desenvolvimento de nossa espiritualidade? Há algum exemplo que possa servir como paradigma para o desenvolvimento de uma experiência espiritual profunda e pessoal?

É evidente que devemos procurar viver a própria espiritualidade, devemos procurar ser nós mesmos. Por outro lado, os exemplos sempre nos ajudam na descoberta de um caminho. Assim, é de todo oportuno, neste corrente ano paulino, proclamado pelo Papa Bento XVI, tomar como belo exemplo a espiritualidade de São Paulo. Ora, o conteúdo da espiritualidade somente pode ser percebido por intermédio de uma experiência pessoal concreta, que leve em conta as diversas situações pessoais, sociais e culturais. Quanto a São Paulo, a experiência da graça está no centro da sua experiência espiritual. Paulo tem consciência, como lembra Ronaldo Cavalcante em "Espiritualidade Cristã na História", de uma relação sobrenatural que regula a vida do cristão e que estabelece uma íntima e profunda comunhão com a pessoa de Cristo em seu mistério pascal, com sua vida, paixão, morte e ressurreição. De tal modo se dá essa união com Cristo que o protagonista da vida de Paulo deixa de ser ele mesmo, para ser o próprio Cristo: Já não sou eu que vivo, mas é Cristo que vive em mim, como atesta Paulo na sua Epístola aos Gálatas 2,20. A graça, eleição livre e gratuita de Deus, é a motivadora de sua vocação e missão.

Pode parecer paradoxal o fato de dizermos que se deve viver a própria espiritualidade e, no entanto, seguirmos a indicação de um outro. Mas São Paulo, movido pela graça, não tem medo de apostar em Jesus Cristo. Para Paulo, construir a própria vida com Cristo e por Cristo é a garantia de encontrar-se no mais puro profundo de si mesmo, porque não pode perder aquele que aposta tudo no amor crucificado do Verbo encarnado, como disse o Papa Bento XVI, no seu encontro com jovens na Polônia, em maio de 2006.

Paulo demonstra ter consciência de uma união com Deus em Jesus Cristo por meio do Espírito: "O próprio Espírito se une ao nosso espírito para testemunhar que somos filhos de Deus ", como escreveu em sua Epístola aos Romanos 8,16.

Assim, como expressou o Concílio Vaticano II, por meio da Constituição Pastoral "Gaudium et spes", o mistério do homem somente se torna claro verdadeiramente no mistério do Verbo encarnado. Cristo manifesta plenamente o homem ao próprio homem e lhe descobre a sua altíssima vocação. Eis aí o exemplo que São Paulo nos aponta ■

Ger Van Elk
O horizonte de Rotterdam

Geraldo Edson de Andrade
Crítico de Arte e Pres. de Honra da Associação Brasileira de Crítico de Arte
geraldoedson@globo.com

Como apreciar uma Obra de Arte

1 **Olhe atentamente o quadro**, sem se preocupar com o assunto que ele representa.

2 **Não condene um quadro** simplesmente porque nunca viu uma mulher assim ou um cavalheiro deformado. Pintura é sempre criação. E criação é o poder de abstrair-se da realidade imediata.

3 **Pense sempre** que um bom assunto não faz uma pintura boa, mas uma pintura boa torna bom qualquer assunto. Uma natureza-morta pode ser tão boa pintura quanto uma cena histórica e/ou o desespero de uma mãe ante o filho morto.

4 Assim como **não se pergunta** ao se ouvir uma sinfonia de Beethoven ou uma sonata de Mozart "que significa isso?", deixe de interrogar a toda hora quando está na frente de um quadro: **"que quer dizer isso?"** Lembre-se que a linguagem da música são os sons e, a da pintura, são as formas.

5 **Não procure guiar-se apenas pelo gosto-não-gosto**. Deixe que o quadro o absorva, pois sendo a pintura uma linguagem visual, a ela cabe comunicar-se com você, e não você a ela.

6 **Observe as linhas de sua composição** e verifique se elas se desenvolvem sem muitos acidentes; ou, se pelo contrário, são extremamente acidentadas. Cada estilo tem linhas próprias de composição.

7 **Observe o claro-escuro**, caso ele exista no quadro. É o claro-escuro que dá a sensação de terceira dimensão. Ao claro corresponde a parte que se encontra na luz; e, ao escuro, o lado da sombra. Escuros e claros devem equilibrar-se. Nos pintores ou estilos que preferem as cores fortes e linhas serenas, geralmente o claro-escuro é pouco visível e os quadros parecem ter pouca profundidade. É o normal.

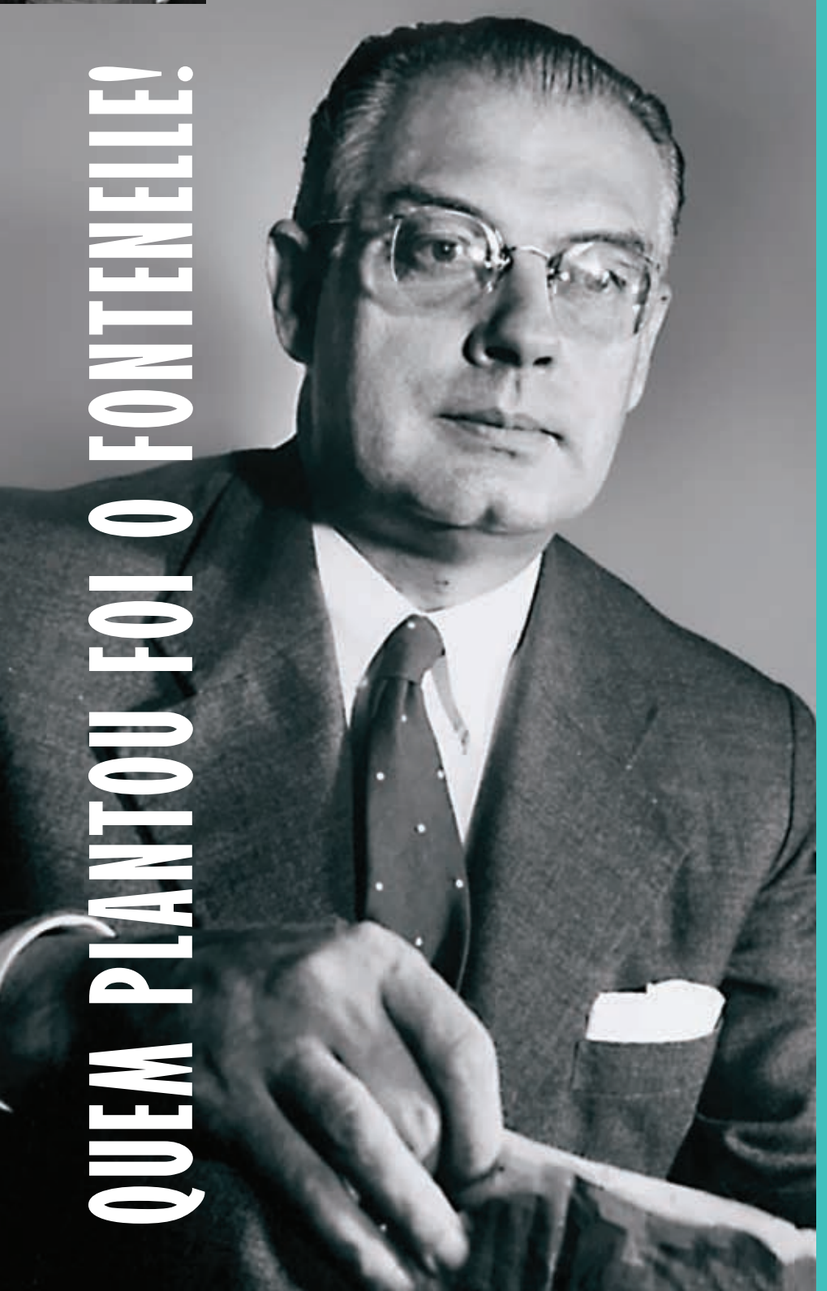
8 **Observe as cores**. Geralmente, num quadro de estilo coerente, às linhas calmas sucedem-se cores límpidas e espalhadas regularmente na tela. Às linhas acidentadas correspondem cores violentamente contrastadas.

9 **Procure observar** se o artista deu mais valor aos volumes ou se preferiu dar ênfase à cor. No primeiro caso, costuma-se dizer que é uma pintura de valores escultóricos; no segundo caso, temos uma pintura de valores cromáticos.

10 **Medite sempre** sobre isso: cada época e cada indivíduo tem seu estilo característico. Portanto, não queira que todo pintor pinte igual a Leonardo Da Vinci ou a Picasso. Cada um reflete mundos próprios e impossíveis de serem imitados.

Ivan Von Trompowsky
Douat Taulois
Cel Av

QUEM PLANTOU FOI O FONTENELLE!



Quem me contou esta história foi o Jader (T-55). O "baixinho" Jader!

Eu imagino que todos o conheçam. Ou não? Tudo bem.

Eu vou apresentá-lo. Piloto de Caça. Curso em Natal (P-47), e após, 1º/14º GAv – Gravataí. (F-8). Em 1961, manobras no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais (Cumbica, São Paulo).

Operações Aerotáticas: oito aeronaves Gloster Meteor, atacando uma Força Tarefa de nossa Marinha, em seu deslocamento, aproximadamente a 60 NM de Santos (SP).

Cassiano liderava as oito aeronaves.

Os caças iniciam o ataque, em vôo rasante (evitando os meios de detecção eletrônicos).

Mar agitado. Ondas enormes.

Jader "toca" em uma delas. O motor direito apaga (engoliu meio oceano...). A aeronave começa a "chapinhar". (Lembra-se quando você jogava uma pedra lisa no mar, rio, lago, e ela "chapinhava" duas, três, quatro vezes?).

O velho "Gloster Meteor" fez exatamente isso. Atenção para um detalhe importante. A cada "chegada" na superfície, sua velocidade decrescia consideravelmente (ele bateu a mais de 700 km/h).

Eis que surge o "lucky" Jader. A aeronave nunca mergulhou de nariz (é fácil imaginar Jader com o manche colado na barriga...).

Tanto é verdade, que permitiu, após a parada total, ele ejetar o canopy, abandonar a aeronave e inflar seu bote individual (estava sentado em cima dele)...

Justiça seja feita também ao velho e confiável Gloster F-8. Sua estrutura resistiu a tudo isso.

Coisas do destino: o socorro para "homem ao mar" foi imediatamente executado, de forma brilhante e profissional pelos marinheiros do CT Bocaina, justamente o alvo do caçador Jader.

Baixaram uma lancha e iniciaram a busca.

Tempo total entre o abandono da aeronave e a chegada ao convés do CT Bocaina: 2h45.

Mar batido. Ondas enormes. Água fria. Sufoco!

Leitor, eu dei uma respirada. Fiz uma pausa. Não está sendo fácil acompanhar as aventuras do velho Jader.

Vai ter história assim, no mato...

Tudo bem. Vamos em frente.

A coluna de Jader? Já era!

Tanto, que nessa história, ele está no Campo dos Afonsos, no 1º GTT. Lançando pára-quedistas nos C-119.

1965. Manhã de domingo.

Está de serviço: Oficial de Operações.

Telefone toca. O Sargento do "Corpo da Guarda" lhe diz:

– Tenente, o Ministro da Aeronáutica acaba de passar por aqui. Ele está indo para o prédio do Comando.

Prédio do Comando da Base Aérea dos Afonsos.

Vocês conhecem? É lindo.

Art déco!

Exemplar raro, de um estilo arquitetônico que surgiu entre as duas Guerras e se caracterizou pelas linhas geométricas, pelo cubismo e pelas formas aerodinâmicas.

Um diamante. Restam poucos.

Napoleão (T-59), quando ali serviu, com base em fotografias da década de 30, 40, recuperou a originalidade do prédio. O portão de ferro batido, as colunas escalonadas. Sua pintura original.

Não deixem de visitá-lo.

Sua beleza é muito maior que a distância!

Quem estava vindo era Eduardo Gomes. Brigadeiro Eduardo Gomes.

Regressando de um culto dominical, na Vila Militar, para o qual fora convidado. Vê aeronaves lançando pára-quedistas na área dos Afonsos. (Equipe Brasileira treinando para o Campeonato Mundial de Pára-quedismo Militar).

– Vamos aos Afonsos.

Jader o aguardava em frente ao prédio.

Ele cumprimenta Jader. Era comedido no falar. Em voz baixa.

– Aonde está o Hélio?

Tenente-Coronel Hélio Costa Campos, seu antigo Ajudante de Ordens, e atual Comandante do 1º GTT.

– Ele está no rancho, Brigadeiro. Se o senhor desejar, eu lhe acompanho até lá. Não é longe.

Uma pequena pausa. Eduardo diz:

– Não. Vamos até o Grupo. Eu quero visitá-lo.

O caminho mais curto para o 1º GTT (Grupo de Transporte de Tropas) passava pelo imponente hall do prédio do Comando.

Pé-direito de 12,15 metros. À esquerda da entrada, uma pequena sala, a antiga Central Telefônica.

À direita, larga escada com os degraus em mármore, em curva suave, ascendente à esquerda, dando acesso ao primeiro andar.

Brigadeiro Eduardo pára por uns instantes. Fixa atentamente aquela escada (relato de Jader).

Ali, acontecera um dos momentos mais tristes de sua longa vida.

Trinta anos antes, ao seu lado, ele perdera um jovem oficial aviador.

– Eu vou com o senhor!

Uma frase simples, comum, dita por um jovem ao seu Comandante, que descia a escada para retomar a Central Telefônica.

No enfrentamento que se seguiu, ele fora atingido mortalmente, e Eduardo, em uma das mãos.

Noite vagabunda aquela!

A Central Telefônica foi retomada.

Brigadeiro Eduardo visitou as instalações do 1º GTT.

Aparentemente gostava do que via. (Observação de Jader).

Demonstrou interesse e curiosidade por um grande quadro-negro.

Não no quadro propriamente dito. Mas nas informações contidas nas colunas de Disp/Indisp, Inspeções, AIFP etc.

Jader e o Sargento de serviço naquela sala esmeraram-se em proporcionar-lhe todas as informações.

Brigadeiro Eduardo deu-se por satisfeito com o "briefing".

Levantou-se. Lentamente caminhou até ao quadro-negro.

Pegou o giz e escreveu na parte superior direita uma pequenina frase:

"Disponibilidade muito baixa."

E assinou: Brigadeiro Eduardo Gomes.

Típico de Eduardo. Ouvira mais do que falara. Ao final, de modo direto, simples, dera sua opinião!

Voltou a caminhar com Jader. Logo atingem a calçada na lateral do Hangar de Manutenção. Caminham sob árvores frondosas. De repente, Brigadeiro Eduardo tropeça em um desnível na calçada. Jader tenta auxiliá-lo.

Ele faz um gesto negativo.

Jader faz um comentário:

– Brigadeiro, as raízes desses "Ficus" afloram, danificando as calçadas. (Jader quando conta essa passagem, é perfeito imitando o tom de voz, encorpado, soturno, do Brigadeiro Eduardo, muito próximo de uma reprimenda).

– Quem plantou foi o Fontenelle!

(Conclusão de Jader: o melhor que eu devia fazer era ficar de "bico calado" e não falar besteira...).

Mas não deixa de ser bonita, a lembrança de Eduardo Gomes sobre seu antigo comandado, Brigadeiro Fontenelle, hoje lembrado como o "eterno Comandante da Escola da Aeronáutica".

A de um homem que plantara árvores!

Na manhã seguinte, após "passar" o serviço, vai até o Grupo.

Encontra todo mundo na Sala de Operações. Em frente ao quadro.

O Operações do Grupo, Mello (Totó), ao vê-lo, pergunta:

– Quem escreveu isso, Jader?

– Foi o Ministro, Brigadeiro Eduardo Gomes. Estava sentado nessa cadeira aqui!(Aponta com os dedos). Quis saber tudo. Horas voadas, disponibilidade mensal, quantidade de motores. Perguntou tudo.

Silêncio. Um tempo.

– Ele mesmo escreveu?

– Escreveu e assinou!

Murmurinho. Comentários em voz baixa.

O Chefe do Material, Noronha (Bolinha) diz:

– A DIRMA fica enrolando, e nós é que pagamos o pato!

Um Tenente, no calor de sua juventude, dispara:

– São uns merdas!

Leitor, eu vou abrir um parêntese. Nós não somos escritores. Nós somos pilotos. É o que nós sabemos fazer. Voar. Escolhe um avião, e mande qualquer um de nós voar. Facílimo!

Sabem o porquê eu estou dizendo isso: é porque é muito difícil transmitir, descrever o que Jader conta. Ele conta ndo, você visualiza tudo. Jader é danado para contar uma história.

A minha tarefa é complicada. Eu tenho de levá-los para o interior daquela sala.

Vocês terão dúvidas. A maioria, eu não sei respondê-las. Querem um exemplo? Quem estava naquela sala?

Jader me socorreu. Estavam todos. Kazemodel, Amorim, Celestino, Valle, Teixeira (macaquinho), Pradawiski, Lair, Largura, João Rodrigues e Contente (Chefes da Manutenção, Veteranos da Campanha da Itália, Segunda Guerra Mundial – 1939/1945).

Muitos. Nem Jader se lembra de todos.

"Porcaria" de vida curta. Alguns já se foram!

Estavam todos de macacão de vôo?

Alguns de 7º (canícula)?

A manhã estava quente?

Tinham ar-condicionado naquela sala?

Havia claridade suficiente, ou as luzes estavam acesas?

Sabem o porquê? Naquela sala, com a luz acesa ou apagada, com ar ou sem ar-condicionado, quando alguém daquele grupo perguntava ou dava alguma opinião, todos os olhares eram para ele.

Quando ele terminava de falar, todos os olhares, todos, se voltavam para o quadro-negro.

Era como se todos perguntassem:

– Brigadeiro Eduardo, o que o senhor acha?

Mas não para por aí não. Quando todos se deram por satisfeitos, algum aventureiro vai até ao quadro, pega o apagador, e por sorte, é contido por uma frase:

– Olha, é melhor não apagar. Quem escreveu foi o homem!

Mas não foi somente ele não. Uns dois ou três também pegaram o apagador.

– OLHA...!

Resumindo: durante semanas, uma frase pequenina, simples, "a cara do dono", norteou aquela Unidade Aérea. Uma "baita" Unidade Aérea. Eu assino embaixo.

Eduardo Gomes estava presente. Como estivera em 1922, 1935, 1945, 1950, 1955 e agora em 1965.

À La Chasse! ■

OFICIAIS-GENERAIS PROMOVIDOS EM 2008

Tenente-Brigadeiro-do-Ar **Jorge Godinho Barreto Nery** é natural de Alagoinhas (BA). Praça de 1º de março de 1966, foi declarado Aspirante em 30 de dezembro de 1971.

Tenente-Brigadeiro-do-Ar **Ramon Borges Cardoso** é natural de Araxá (MG). Praça de 1º de março de 1966, foi declarado Aspirante em 20 de dezembro de 1971.

Tenente-Brigadeiro-do-Ar **Gilberto Antonio Saboya Burnier** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 3 de março de 1969, foi declarado Aspirante em 20 de dezembro de 1971.

Major-Brigadeiro-do-Engenheiro **Israel Batista Ferreira** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 3 de maio de 1976, foi declarado Aspirante em 3 de maio de 1976.

Major-Brigadeiro-do-Ar **Paulo Roberto Pertusi** é natural de São Paulo (SP). Praça de 2 de março de 1970, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1976.

Major-Brigadeiro-do-Ar **Odil Martuchelli Ferreira** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 2 de março de 1970, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1976.

Major-Brigadeiro-do-Ar **Luiz Carlos Terciotti** é natural de Herculândia (SP). Praça de 2 de março de 1970, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1976.

Major-Brigadeiro-do-Ar **Álvaro Knupp dos Santos** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 3 de março de 1970, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1976.

Major-Brigadeiro-do-Ar **Antonio Franciscangelis Neto** é natural de Americana (SP). Praça de 12 de março de 1973, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1976.

Major-Brigadeiro-Intendente **Pedro Norival de Araujo** é natural de Barbacena (MG). Praça de 1º de março de 1966, foi declarado Aspirante em 20 de dezembro de 1971.

Major-Brigadeiro-do-Ar **Marcelo Mário de Holanda Coutinho** é natural do Recife (PE). Praça de 1º de março de 1971, foi declarado Aspirante em 12 de dezembro de 1977.

Brigadeiro-do-Ar **Ronaldo Francisco Krüger Martins** é natural de Cruz Alta (RS). Praça de 7 de março de 1973, foi declarado Aspirante em 15 de dezembro de 1979.

Brigadeiro-do-Ar **Carlos Vuyk de Aquino** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 1º de março de 1973, foi declarado Aspirante em 15 de dezembro de 1979.

Brigadeiro-do-Ar **Edgard de Oliveira Júnior** é natural de Paraguaçu Paulista (SP). Praça de 17 de março de 1973, foi declarado Aspirante em 15 de dezembro de 1979.

Brigadeiro-do-Ar **José Geraldo Ferreira Malta** é natural de Aparecida (SP). Praça de 7 de março de 1973, foi declarado Aspirante em 15 de dezembro de 1979.

Brigadeiro-Intendente **Wilson Nunes Vieira** é natural de Niterói (RJ). Praça de 28 de fevereiro de 1972, foi declarado Aspirante em 12 de dezembro de 1978.

Brigadeiro-do-Ar **Carlos Eurico Peclat dos Santos** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 8 de março de 1976, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1980.

Brigadeiro-do-Ar **José Pompeu dos Magalhães Brasil Filho** é natural de Quito (Equador). Praça de 4 de março de 1974, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1980.

Brigadeiro-do-Ar **José Avelino Ramos** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 4 de março de 1974, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1980.

Brigadeiro-do-Ar **Paulo Afonso Pinheiro Lari** é natural de Amparo (SP). Praça de 4 de março de 1974, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1980.

Brigadeiro-Médico **Alcides de Almeida** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 31 de janeiro de 1975, foi declarado Aspirante em 31 de janeiro de 1975.

Brigadeiro-do-Ar **Helio Severino da Silva Filho** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 4 de março de 1974, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1980.

Brigadeiro-do-Ar **Antônio Carlos Egito do Amaral** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 4 de março de 1974, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1980.

Brigadeiro-Engenheiro **Maurício Pazini Brandão** é natural de Votuporanga (SP). Praça de 1º de março de 1971, foi declarado Aspirante em 15 de novembro de 1975.

Brigadeiro-do-Ar **José Magno Resende de Araújo** é natural de Belo Horizonte (MG). Praça de 27 de fevereiro de 1974, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1980.

Brigadeiro-Médico **Jorge Rebello Ferreira** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 29 de maio de 1978, foi declarado Aspirante em 22 de dezembro de 1978.

Brigadeiro-Engenheiro **João Paulo Boia** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 29 de maio de 1978, foi declarado Aspirante em 29 de maio de 1978.

Brigadeiro-Médico **José Maria Lins Calheiros** é natural de Palmeira dos Índios (AL). Praça de 29 de maio de 1978, foi declarado Aspirante em 22 de dezembro de 1978.

Brigadeiro-Intendente **Manoel José Manhães Ferreira** é natural de Campos (RJ). Praça de 7 de março de 1973, foi declarado Aspirante em 15 dezembro de 1979.

Brigadeiro-Engenheiro **Luiz Antonio Freitas de Castro** é natural de Ponte Nova (MG). Praça de 2 de abril de 1979, foi declarado Aspirante em 20 de dezembro de 1979.

Brigadeiro-de-Infantaria **José Roberto Durans Amorim** é natural de São Luís (MA). Praça de 20 de março de 1965, foi declarado Aspirante em 17 de dezembro de 1971.

Brigadeiro-do-Ar **Marco Antônio Kling** é natural de Petrópolis (RJ). Praça de 7 de fevereiro de 1977, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1980.

Brigadeiro-do-Ar **Paulo João Cury** é natural de São José dos Campos (SP). Praça de 2 de fevereiro de 1977, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1980.

Brigadeiro-do-Ar **José Euclides da Silva Gonçalves** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 4 de março de 1974, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1980.

Brigadeiro-do-Ar **José Luiz Villaça Oliva** é natural de Bragança Paulista (SP). Praça de 7 de fevereiro de 1977, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1980.

Brigadeiro-do-Ar **José Hugo Volkmer** é natural de Estrela (RS). Praça de 13 de julho de 1976, foi declarado Aspirante em 10 de dezembro de 1980.

Brigadeiro-Intendente **Luiz Tirre Freire** é natural do Rio de Janeiro (RJ). Praça de 7 de março de 1973, foi declarado Aspirante em 15 de dezembro de 1979.

Um ato de Justiça e Afeto

Renato de Paiva Lamounier - Cel Av
lamou@unisys.com.br

No dia 4 de agosto de 2008, numa agradável manhã de inverno carioca, tive o privilégio de presenciar um evento cujo calor humano transcendeu o sóbrio ambiente de um apartamento na Tijuca, Rio de Janeiro, residência do Coronel-Aviador Fernando Vanderlei Lara, onde se acha recolhido devido ao seu delicado estado de saúde.

Naquela ocasião, recebeu ele a visita de seus ex-comandados nos idos anos de 1962 a I964, na Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em Barbacena (MG). Representando a turma dos Alunos de então se encontravam os Tenentes-Brigadeiros-do-Ar Paulo Roberto Röhrig de Britto, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, e Neimar Dieguez Barreiro, Secretário de Economia e Finanças da Aeronáutica, os Majores-Brigadeiros-do-Ar José Orlando Bellon e Cezar Ney Britto de Mello, o Brigadeiro-do-Ar Carlos Geraldo dos Santos Porto, os Coronéis-Aviadores José Maria Bittencourt Lopes e Sérgio João Galhardo, assim como o Coronel-Intendente da Aeronáutica Maurício Victor da Silva, numa vívida expressão de todos os segmentos da turma, que, até hoje, devota ao Coronel Lara grande carinho, admiração e reconhecimento. Acompanhavam-nos, ainda, os dois ilustres oficiais-generais membros do Alto-Comando da Aeronáutica, o não menos ilustre Major-Brigadeiro-do-Ar Marco Aurélio Gonçalves Mendes, Comandante do Terceiro Comando Aéreo Regional, e o 1º Tenente-Intendente da Aeronáutica, Eduardo de Oliveira Silva, Ajudante-de-Ordens do Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica.

A finalidade da visita foi, além de reverenciar e confortar o antigo Comandante, entregar-lhe o Diploma e a Medalha Mérito Santos-Dumont, com a qual fora agraciado por proposta do Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica. Fazendo uso da palavra, em nome dos seus companheiros presentes e ausentes, o Major-Brigadeiro Bellon foi de rara felicidade ao expressar o significado daquela reunião, em que o tempo e o espaço, embora inexoráveis, mas incapazes de apagar os bons e verdadeiros sentimentos, eram mais do que a comprovação dos elevados valores aos quais a instituição militar devota seu perene culto.

A nobreza do gesto capitaneado pelo Tenente-Brigadeiro Britto excedeu o brilho da pompa e do engalanado protocolo das belas e vibrantes cerimônias militares. A simplicidade do ato foi, mais do que comovente, prova cabal de que, independentemente de pessoas, circunstâncias ou época, hão de prevalecer, sempre, o mérito, a virtude e a verdade, fortes o bastante para se irradiarem além daquele modesto e sacrossanto refúgio familiar e atingir a sensibilidade dos corações capazes de entender a grandeza da Justiça e da Afeição ■