

Revista
Aeronáutica

2011

Número 277



AJUDAMOS A PROTEGER NOSSAS FRONTEIRAS E TUDO QUE HÁ DE MAIS VALIOSO DENTRO DELAS.



SOLUÇÕES INTEGRADAS DE SEGURANÇA



A Embraer oferece soluções C4ISR completas e sob medida, capazes de integrar dados de múltiplos canais em um hub unificado de operações e inteligência para uso em operações militares, de segurança, gestão de crises e operações de socorro em desastres.

Embraer significa mais do que aeronaves. Também significa segurança. Chegou o momento de refletir essa realidade com um novo nome: Embraer Defesa e Segurança. Com mais de 40 anos de desenvolvimento tecnológico e 30 Forças Armadas utilizando nossos produtos, estamos preparados para proteger o Brasil da maneira como apenas os brasileiros podem fazer, envolvendo soluções que integram uma ampla variedade de plataformas, softwares e serviços. O resultado é alta segurança para nossa infraestrutura crítica, recursos naturais e eventos públicos. Isso sem falar da preservação do nosso estilo de vida e da proteção de uma nação que descansa tranquilamente à noite.

EMBRAER
Defesa e Segurança

Presidente

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista
Assessor especial da Presidência
Cel Av José de Faria Pereira Sobrinho

1º Vice-Presidente

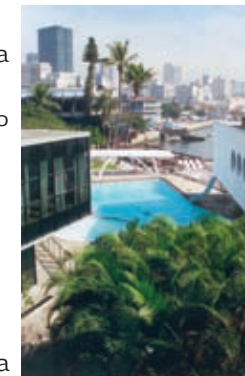
Maj Brig Ar Márcio Callafange

2º Vice-Presidente

Brig Ar Guilherme Sarmento Sperry

3º Vice-Presidente

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira



Expediente

Out./Nov./Dez.

2011



www.caer.org.br
revista@caer.org.br

DEPARTAMENTOS

Cultural

Cel Av Araken Hipólito da Costa

Social

Brig Ar Guilherme Sarmento Sperry

Administrativo

Cel Av Nylson de Queiroz Gardel

Financeiro

Cel Int Júlio Sérgio Kistemarcher do Nascimento

Patrimonial

Cap Adm Ivan Alves Moreira

Aerodesportivo

Cel Av João Fares Netto

Desportivo

Ten Cel Av Antonio Vianna Jordão

Beneficente

Cel Av Nylson de Queiroz Gardel

Jurídico

Dr. Francisco Rodrigues da Fonseca

SUPERINTENDÊNCIAS

Sede Social

Brig Ar Guilherme Sarmento Sperry

Sede da Barra da Tijuca

Brig Ar Paulo Roberto de Oliveira Pereira
Adjunto da Administração e Assessor Financeiro
Cel Av Mauro Domeneck Salgado
Assessora Especial da Superintendência
Loreta Helena Valério Alves

Sede Lacustre

1º Ten QOE Sebastião José Ferreira

Secretaria Geral

Cap Adm Ivan Alves Moreira

CHICAER

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

Expediente do CAER (Sede Social)

Dias: 3ª a 6ª feira

Horário: 9h às 12h e 13h às 17h

Sede Social

Praça Marechal Âncora, 15
CEP 20021-200 - Rio de Janeiro - RJ

• Tel.: (21) 2210-3212

• Fax: (21) 2220-8444

Sede da Barra da Tijuca

Rua Raquel de Queiroz, s/nº
CEP 22793-710 - Rio de Janeiro - RJ

• Tel.: (21) 3325-2681

Sede Lacustre

Estrada da Figueira, nº 1
CEP 28930-000 - Arraial do Cabo - RJ

• Tel.: (22) 2662-1510

• Fax: (22) 2662-1049

Presidente do Conselho Deliberativo

Maj Brig Ar Marcus Vinícius Pinto Costa

Presidente do Conselho Fiscal

Brig Int João Carlos Fernandes Cardoso

REVISTA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Tel./Fax: (21) 2220-3691

Diretor e Editor

Cel Av Araken Hipólito da Costa

Jornalista Responsável

J. Marcos Montebello

Produção Editorial e Design Gráfico

Rosana Guter Nogueira

Produção Gráfica

Luiz Ludgerio Pereira da Silva

Revisão

Márcia Helena Mendes dos Santos

Secretária

Adriana Valdevino

Estagiária

Paula Araújo

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



Cocar da
tribo CPB

Índice

5 INGRATIDÃO
Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista

6 AERONOTÍCIAS
A Redação

8 UM BRASIL DESCONHECIDO
Carlos Nejar
Escritor

10 VIAGEM À AMAZÔNIA
Paulo Raimundo Pereira Santos
Jornalista

20 CRISTIANISMO
UMA REFLEXÃO PARA O
PENSAMENTO OCIDENTAL
João Geraldo Machado Bellocchio
Filósofo e Teólogo

24 A CONSTITUIÇÃO “CONFORME”
O STF
Ives Gandra da Silva Martins
Advogado e Professor

26 A IMPRESCINDÍVEL MODERNIZAÇÃO
DO APARATO DEFENSIVO
BRASILEIRO
Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

28 CRONOLOGIA AERONÁUTICA
BRASILEIRA
Terceira Parte
Pesquisa de Fernando Hippolyto da Costa
Cel Av

30 A PRIVATIZAÇÃO RESOLVE?
AEROPORTOS
Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes

34 OTIMIZAÇÃO COMBINATÓRIA
NA AVIAÇÃO COMERCIAL
Roberto Carlos Pontes
CMG

38 HONRA E GLÓRIA
À PRIMEIRA MULHER CHEFE
DE ESTADO NO BRASIL
Gen Ex Paulo Cesar de Castro

40 O ÚLTIMO GUERREIRO II
Jonas Alves Corrêa
Cel Av

42 VOANDO ALTO
Brig Eng Rogério Ribeiro Machado

44 TAF, TAF, COMETA 34 EM PANE!
Ten Brig Ar Sérgio Pedro Bambini

46 TRINTA ANOS DA EPIDEMIA
DE AIDS (1981-2011)
Antonio Augusto Masson
Cel Méd
Geórgia Cláudia Trade Santos
Maj Méd

49 MENSAGEM DE BOAS FESTAS
A Redação

INGRATIDÃO

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista
Presidente do Clube de Aeronáutica

Encerraram-se, em dezembro último, as comemorações pelos 70 anos da existência da Força Aérea Brasileira. Sinto que o Clube de Aeronáutica pecou ao omitir-se. Na qualidade de Presidente lastimo ser o responsável por tal omissão. Caberia, no mínimo, promover uma Assembleia Solene para reverenciar muitos dos seus fundadores que ainda nos frequentam. Do alto de suas majestades e sempre com incrível modéstia não economizam elogios aos chefes que os sucederam, em especial, aos atuais timoneiros que cumpriram impecável programa de celebrações.

Em 1949, apenas oito anos após a criação, em primeiro lugar da Força Aérea e, logo após, do Ministério da Aeronáutica, tive o privilégio de ingressar em suas fileiras. Tal privilégio foi muito especial por ter sido admitido como pioneiro na primeira turma da recém-ativada Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em Barbacena, Minas Gerais.

Um segundo privilégio constituiu-se em ter convivido com os homens que desenvolveram a Força, a partir de um batismo de fogo na patrulha do nosso litoral e no teatro de guerra europeu. Pertenci à Força durante toda a minha existência, salvo quando estive no Superior Tribunal Militar. Quando fui designado Comandante da Aeronáutica, em trágica substituição do meu honrado antecessor, mal sabia onde ficava situado o Departamento de Aviação Civil, que administrava um dos cinco componentes do Poder Aeroespacial Brasileiro. Acompanhava, de longe, o esforço dos meus companheiros de azul que conseguiram, no DAC, controlar, com muita eficiência e austeridade, a enorme plethora de meios aéreos e pessoal distribuídos entre as companhias regulares e as de aviação geral e desportivas.

Lembro-me de que em determinado momento do ano 2000, durante uma feira, em Sorocaba, apresentaram ao Ministro da Defesa o quadro da aviação civil existente, controlado pelo DAC. Assombrado, o Ministro perguntou-me: “Baptista, eu não sabia que a aviação civil, no Brasil, era de tal complexidade! Como o DAC controla isso tudo?”

E eu disse: “Ministro, também eu não tinha ideia do vulto da missão! Mas, sei que poucas centenas de militares e civis pertencem ao órgão, com participação especial e regional de gente que serve nas nossas organizações, contribuindo, de alguma forma, para o cumprimento da missão geral”.

No dia 20 de janeiro de 2000 reuni, em um almoço na casa do Comandante na Base Aérea do Galeão, os donos das empresas aéreas (Omar Fontana, Rolim, Vagner Canhedo, Fernando Pinto e de algumas regionais de menor porte) para um almoço de despedida, pois a pressa era muita para desvinculá-los da nossa estrutura. Aborrecido com a sofreguidão das autoridades e com as reclamações que os presentes faziam constar nos noticiários, reclamando que o DAC não contribuía para o seu desenvolvimento, encerrei o encontro mais ou menos com as seguintes palavras:

“Creio ser a última vez em que nos encontramos ainda dentro do Comando da Aeronáutica. Tudo farei para que no próximo 20 de janeiro os senhores estejam colocados em nova estrutura e que encontrem um advogado melhor do que foi o Ministério da Aeronáutica. Vejo uma enorme ingratidão na forma como têm se expressado, em público, sobre a urgência de saírem de nossa subordinação. Estou certo de que no futuro haverão de referir-se, com saudades, ao tempo em que nos tiveram como gestor maior”.

A partir daí, a solução que deveria estar consolidada em no máximo seis meses foi encontrando dificuldades colocadas, especialmente, no Congresso, onde interesses variados em torno do “butim” desfiguravam o projeto enviado pelo Ministério da Defesa.

Nas comemorações pelos 70 anos da nossa história faltou alguém nos pedir perdão pela forma como se deu a transferência do DAC, transformado em ANAC, para o “Poder Civil”. Jamais ouvimos um “muito obrigado” pela forma como os nossos companheiros cumpriram essa missão de desenvolver um dos componentes do Poder Aéreo Nacional. Lastimável, ainda, ler ou ouvir alguns comentários desairosos sobre a atual situação da aviação civil no Brasil, estendendo a culpa aos militares que tudo fizeram para que a transição não fosse traumática, como acabou sendo. Tenho conhecimento que os poucos militares que foram permanecendo na Agência tiveram seus postos ou graduações proibidos de serem anunciados. Quanto recalque! Quanta ingratidão! ■

CAER SEDIA REUNIÃO DE TRANSFERÊNCIA DE TECNOLOGIA ENTRE BRASIL E ÁFRICA DO SUL

No período de 21 a 24 de novembro de 2011, o Clube de Aeronáutica do Rio de Janeiro sediou a 10ª Reunião Binacional de Gerenciamento do Projeto Míssil A-Darter entre Brasil e África do Sul.

Nesse evento, organizado pela Comissão Coordenadora do Programa Aeronave de Combate (COPAC), estiveram presentes, pelo comitê sul-africano, representantes da empresa Denel Dynamics Ltda., da Força Aérea e da Divisão de Aquisições do Departamento de Defesa da África do Sul (ARMSCOR). O Brasil foi representado pelas empresas MECTRON, AVIBRAS e OPTO ELETRÔNICA, além da própria COPAC, por meio de seu Presidente, o Brig Ar Carlos de Almeida Baptista Junior, sendo acompanhado pela Gerência do Projeto A-Darter e pelos Grupos de Acompanhamento e Controle na África do Sul e na empresa MECTRON.

Nesse evento extremamente significativo para as empresas bélicas nacionais foram discutidos os acordos firmados entre os dois países e os assuntos afetos aos contratos que guiam a transferência de tecnologia para a produção de mísseis de quinta geração no Brasil.

A realização dessa atividade em nos-



Mesa diretora dos trabalhos, presidida pelo Brig Baptista Junior

sas instalações pode corroborar a íntima relação do CAER com os propósitos do Comando da Aeronáutica, os quais têm prezado pelo crescimento da indústria nacional e pela defesa do Brasil.

ANIVERSÁRIO DE UM GRANDE CAÇADOR

Em setembro de 2011, foi comemorado, no Birutinha da Sede Barra do Clube de Aeronáutica, o 89º aniversário do Brigadeiro Meira.

José Rebelo Meira de Vasconcelos, o “Meirinha” do tempo do 1º Grupo de Caça, tem no currículo 93 missões de guerra (Itália – 6 outubro de 1944/2 de maio de 1945)

Estiveram presentes à comemoração: Brig Rangel, Cel Fares Neto, Brig Baptista, Brig Menezes, Cel João Luiz, Brig Hortêncio e Brig Machado.

Na foto, ao centro, sentados Brig Meira e esposa.



PALESTRA DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA, DIPLOMAÇÃO E APRESENTAÇÃO DA OSB JOVEM NO CAER

O Clube de Aeronáutica promoveu, no dia 16 de novembro, palestra de encerramento do Curso do Pensamento Brasileiro II, ministrada pelo Ten Brig Ar Jorge Godinho Barreto Nery, que expôs os 70 anos do Ministério da Aeronáutica para os alunos, convidados e outros palestrantes que passaram pelo curso no decorrer do ano.

O Presidente do Clube de Aeronáutica, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista, deu início à diplomação dos alunos do Curso do Pensamento Brasileiro II com o canto do Hino Nacional. Compuseram a mesa: o Presidente da Academia Brasileira de Filosofia, João Ricardo Moderno; o Chefe do Estado Maior da Aeronáutica (EMAER), Ten Brig Ar Jorge Godinho Barreto Nery; o Presidente do Clube de Aeronáutica, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista e o Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho.

Foram entregues diplomas aos 50 participantes do curso e a oradora da turma, Sr.ª Diolásia de Lima Cheriegate, sintetizou o Pensamento Brasileiro. O Dr. Francisco Martins de Souza falou sobre a importância da existência desse Pensamento e o Ten Brig Ar Baptista sobre a Viagem de Estudos à Amazônia e a dedicada participação dos alunos.

Após a diplomação, todos os presentes se encaminharam ao Deck do Clube para o coquetel e depois ao Salão Marechal do Ar Ivo Borges para a apresentação da OSB Jovem. A programação idealizada por Fernando Bicudo, diretor artístico da OSB e membro do Grupo de Estudos, teve regência de Mateus Araújo e repertório exclusivo de músicas brasileiras:

Heitor Villa-Lobos - Prelúdio das Bachianas Brasileiras nº4 (Lento)

Alberto Nepomuceno - Intermédio da Série Brasileira

Mateus Araujo - Suíte Brasileira (Allegro, Andante, Com moto, Allegro)

César Guerra - Peixe e Clóvis Pereira – Mourão

Heitor Villa-Lobos – Na Corda da Viola



Da esq. para a dir.: João Ricardo Moderno, Ten Brig Ar Jorge Godinho Barreto Nery, Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista e Ten Brig Ar Paulo Roberto Cardoso Vilarinho

Coquetel no Deck dos Desejos



Membros do Curso do Pensamento Brasileiro II



Concerto da OSB Jovem



Membros do Curso do Pensamento Brasileiro e convidados no Salão Marechal do Ar Ivo Borges

Conheci, a convite do Clube da Aeronáutica, na companhia de inúmeros pesquisadores do grupo do “pensamento brasileiro”, o que, como a maioria dos cidadãos, eu ignorava: o trabalho anônimo, perseverante e heroico das Forças Amadas na defesa das fronteiras geográficas e do espaço aéreo. E mais, os centros de controle do gerenciamento do tráfego dos aviões. E foi para todos uma experiência nova, de um Brasil diferente, escondido, desafiador, solitário e injustiçado, onde o esforço de nossos militares mal chega ao conhecimento do povo, na política demagógica de alguns que tentam solapá-los. E isso começou, entre nós, na lúcida análise de Vera Lúcia Borges, em seu livro, “A batalha eleitoral de 1910”, a partir da luta civilista de Rui Barbosa (que perdeu a eleição à presidência), contra o Mal Hermes da Fonseca. Na época escreveu o escritor Carlos de Laet contra o que chamou de ‘candidato pseudo civilista’: “Francamente, porém, mais espero do soldado honesto e sincero que da velha raposa, ultra-preparada para os assaltos ao galinheiro político, e que no dizer do seu próprio panegirista, Sr. Medeiros de Albuquerque, costuma ter por ano trezentas e sessenta e cinco opiniões, todas retoricamente fundamentadas (...)”. Sem entrar no barco das paixões eleitorais, sim, foi com a visão de soldados honestos, íntegros e sinceros,

dedicados ao dever, na obediência à hierarquia, longe do raposismo político que permeia abominável corrupção, que reativei em mim o sentimento de pátria, tão relegado, como coisa ancestral, quando é o princípio de nacionalidade.

Foram três dias de viagem dessa Comitiva cultural pelas cidades de Brasília, Sinop, Porto Velho, em Rondônia, São Gabriel da Cachoeira em Roraima, visita a Yauaretê, a Manaus no Amazonas, Cachimbo no Pará e Brasília, no Distrito Federal. O roteiro foi organizado sabiamente pelo Ten Brig Ar Burnier, atual Comandante Geral de Operações Aéreas e a comitiva foi dirigida pelo Ten Brig Ar Baptista e o Cel Araken, do Clube da Aeronáutica.

O momento mais emotivo: o da formatura, em Yauaretê, dos índios que compõem o batalhão especial de fronteira, defensor da floresta. Não só com a bela “Oração ao Guerreiro da Selva”, como pela apresentação magnífica, o desfile em que eles marcharam camuflados para a guerra, como se dançassem num espetáculo harmonioso que levarei sempre na memória.

Impressionou-me a solidão vivida por esses que vigiam o nosso território contra tantos inimigos, preservando o meio ambiente e guardando perpetuamente as divisas desta República, em lugares tão distantes, inóspitos, longe das

cidades, em que a construção de prédios ou de aeroportos se torna penosa, pelo difícil deslocamento do material, muitas vezes pelo rio Negro ou o rio Amazonas, com cachoeiras e constante variação climática.

Outro aspecto foi a visita ao centro dos controladores de voo, além do cortejo dos vários tipos de aviões e helicópteros, ou a demonstração de exercícios utilizados na selva, com descida ou subida em cordas. Percebemos, contrariamente a algumas afirmações isoladas da imprensa, que não há mais pontos cegos no céu de nossa pátria, onde a rota das naves não é só delimitada por convencionais auxílios de solo, mas orientada por satélites, num sistema global de navegação com radares espalhados pelo país, havendo, inclusive, o centro de busca e salvamento em casos de pessoas em perigo real ou iminente. E esse serviço é realizado por maioria militar, altamente treinada tecnicamente, e alguns civis.

Ao ver esse Brasil ignorado e o quotidiano empenho das Forças Armadas, tantas vezes sem razão vilipendiadas, protegendo com denodo, os limites desta Nação, que é Continente, ou resguardando dos interesses estrangeiros, a nossa Amazônia, lembro-me das palavras de Churchill, o admirável inglês: “Nunca tantos deveram tanto, a tão poucos” ■

Carlos Nejar

Escritor da Academia Brasileira de Letras e da Academia Brasileira de Filosofia

nejarim@terra.com.br

UM BRASIL DESCONHECIDO

VIAGEM À

Quando o piloto do C-99 FAB 2525 do Primeiro do Segundo Grupo de Aviação de Transporte (1º/2º GAV - Esquadrão Condor), posicionado na cabeceira zero dois do Aeroporto Santos Dumont, anunciou “Atenção tripulação! Preparar para a decolagem!”, os trinta e dois componentes do Grupo de Estudos e do Curso do Pensamento Brasileiro II e convidados não imaginavam que na manhã de 3 de novembro de 2011 se iniciava uma inesquecível viagem de observação e estudos à Amazônia, descobrindo onde está o futuro do Brasil, como todos testemunhariam nos três dias seguintes.

Atendendo à solicitação do Ten Brig Ar Carlos de Almeida BAPTISTA (Caçador nº 255), presidente do Clube de Aeronáutica, que liderou e conduziu a comitiva, o Comandante da Aeronáutica Ten Brig Ar Juniti SAITO (Caçador nº 421) autorizou a viagem à Amazônia Ocidental, visitando organizações do Comando da Aeronáutica – (COMAER - <http://www.fab.mil.br>) e do Exército Brasileiro (EB - <http://www.exercito.gov.br>).

A viagem foi o coroamento de um processo que se desenvolve há seis anos, idealizado pelo Cel Av ARAKEN (Caçador nº 462) Hipólito da Costa, diretor do Departamento Cultural do CAER, com a criação do Grupo de Estudos e dos Cursos de Humanidade, Filosofia e do Pensamento Brasileiro, frequentados semanalmente por civis e militares no Clube de Aeronáutica, inicialmente, na presidência do Ten Brig Ivan Moacir FROTA (Caçador nº 237), consolidado e ampliado com o irrestrito apoio na presidência do Ten Brig Baptista.

No III COMAR, o grupo embarcou no Força Aérea 2525 (Tripulação: Cap Av Peixoto; Cap Av Delamonica; Cap Av Ventura; SO Laercio, 1º Sgt João Carlos, 1º Sgt Lopes e Taifeiro Williams), decolando para a primeira etapa da viagem. No espaço aéreo da área



Rota da Viagem à Amazônia realizada pelos membros do Grupo de Estudos e do Curso do Pensamento Brasileiro II do Clube de Aeronáutica

Terminal de Brasília, o C-99 que conduzia a comitiva do CAER foi interceptado por uma aeronave Mirage F-103 BR do Primeiro Grupo de Defesa Aérea (1º GDA – Esquadrão Jaguar), sediado em Anápolis, GO, acionado pelo COpM (Centro de Operações Militares). O acionamento para interceptação está previsto na rotina do serviço de alerta e serviu de treinamento para os pilotos e também para os controladores de Defesa Aérea. As aeronaves de caça de interceptação da Força Aérea Brasileira (FAB) estão sempre em alerta e guarnecidas por equipagens de combate – pilotos e mecânicos, prontas para serem acionadas nos 365 dias do ano.

O planejamento da viagem foi realizado pelo Ten Brig Ar Gilberto Antonio Saboya BURNIER (Caçador 543), Comandante do Comando Geral de Operações Aéreas – COMGAR, onde os participantes da comitiva do CAER assistiram ao Briefing Diário

de Situação, sendo informados como seria cada etapa da missão, executada em três dias, cumpridas em 14 horas de voo, com a previsão do tempo nas localidades de Sinop-MT, Porto Velho – RO, São Gabriel da Cachoeira-AM, Iauaretê-AM, Manaus-AM e Cachimbo-PA, percorrendo 8.078,2 km. Em seguida, o Maj Av Pestana mostrou o funcionamento das Operações Aéreas da FAB. Após o *briefing*, o Ten Brig Baptista destacou a brilhante trajetória do Ten Brig Burnier como oficial aviador e piloto de caça – com mais de 4 mil horas de voo, sendo 3.350 horas somente em aeronaves de caça –, ao longo de mais de 40 anos de carreira na Força Aérea. O presidente do Clube de Aeronáutica entregou ao Comandante do COMGAR uma placa de agradecimento pela recepção e pelo planejamento da missão à Amazônia Ocidental.

A partir de Brasília, o Ten Brig Burnier

AMAZÔNIA

Do Curso do Pensamento Brasileiro

integrou-se à comitiva, acompanhado do Ten Brig Ar Ref Sergio Bambini, convidado juntamente com o Cel Av R1 Paulo e o Cel Av R1 Rodolfo, além da equipe de apoio do COMGAR constituída pelo Cap Av David Cabral, Sgtº Jorge e o soldado Felipe. A comitiva dirigiu-se para o almoço oferecido pelo Maj Brig Ar Jorge KERSUL, comandante do Sexto Comando Aéreo Regional (COMAR VI).

■ *Imagens da viagem foram registradas em DVD por Antônio Carlos Siqueira, membro do Grupo de Estudos.*

■ *As despesas com a hospedagem nos pernoites em Porto Velho e Manaus, foram pagas individualmente pelos participantes da viagem.*

■ *Fontes: www.fab.mil.br, www.decea.gov.br, www.exercito.gov.br.*



O Ten Brig Ar Baptista, entrega placa de agradecimento ao Ten Brig Ar Burnier, Cmte do COMGAR, na presença do Cel Av Araken, Diretor Cultural do CAER



Membros do Grupo de Estudos e do Curso do Pensamento Brasileiro II, em Brasília, Ten Brig Ar Burnier (ao centro), ladeado pelos Ten Brig Ar Baptista e Ten Brig Ar Bambini

SINOP (MT): RADARES ENTRE CAMPOS DE SOJA E PECUÁRIA

O grupo voou de Brasília para Sinop, no norte do Mato Grosso, onde conheceu o trabalho realizado pelo Destacamento do Controle do Espaço Aéreo (DTCEA-SI), da Aeronáutica. Recebidos pelo 1º Ten Frederico, comandante do Destacamento, acompanhado de sua equipe de sargentos, cabos e soldados, os visitantes conheceram o funcionamento de uma rede móvel, radares e demais equipamentos que integram aquela Unidade da FAB. Em conversa durante o lanche e café oferecido ao grupo, os militares servindo em Sinop declararam-se satisfeitos e integrados, juntamente com as suas famílias à vida em Sinop, cidade com mais de 110 mil habitantes, onde, inicialmente, a economia dependia da indústria madeireira e hoje predominam os campos de cultivo de soja e a pecuária. A origem da cidade deve-se à empresa “Sociedade Imobiliária do Noroeste do Paraná - Sinop”, que atendeu ao chamamento do governo nos anos 1970 de “integrar para não entregar” a Amazônia legal, sendo a responsável pela abertura de novas fronteiras e cidades. O Ten Brig Baptista entregou ao Ten Frederico uma placa de agradecimento, marcando a passagem do Grupo de Estudos do CAER no DTCEA-SI.

Ten Brig Burnier (Cmte do COMGAR) fala para a comitiva do CAER, ao lado do Ten Frederico e dos militares do DTCEA-SI, em Mato Grosso



Radares e demais equipamentos de vigilância, controle e defesa do espaço aéreo, no DECETEA-SI



PORTO VELHO (RO):



BERÇO DOS GRIFOS E DOS SABRES

AT-29 Super Tucano do 2º/3º GAV - Esquadrão Grifo, intercepta o C-99 FAB 2525 do 1º/2º GAV - Esquadrão Condor, na chegada à Porto Velho, RO

Na etapa seguinte, na aproximação de Porto Velho (Rondônia), uma aeronave AT-29 do Esquadrão Grifo, da Base Aérea de Porto Velho (BAPV), interceptou o C-99. No desembarque, a comitiva foi recepcionada pelo Ten Cel Av Luiz Claudio MACEDO, chefe do GSB - Grupo de Serviço de Base (subcomandante), que deu as boas vindas, em nome do Cel Av Roberto Cezar FLEURY Curado Salvado, que se encontrava em viagem. O Ten Cel Macedo apresentou as atividades da BAPV e os comandantes das subunidades abrigadas naquela Base Aérea: Ten Cel Av Ricardo de LIMA E SOUZA, comandante do Segundo Esquadrão do Terceiro Grupo de Aviação (2º/3º GAV - Esquadrão Grifo); Ten Cel Av CESAR Farias Guimarães, comandante do Segundo Esquadrão do Oitavo Grupo de Aviação (2º/8º GAV - Esquadrão Poti) e o Maj Av Ricardo da Silva MIRANDA, comandante do Destacamento de Controle Aéreo (DTCEA - PV), que apresentaram as suas unidades.

O Ten Cel Av LIMA E SOUZA apresentou o Esquadrão Grifo que integra a Aviação de Caça, subordinado à Terceira Força Aérea (III FAe) e opera aeronaves Embraer A-29A e A-29B Super Tucano. O 2º/3º GAV tem como uma de suas mais importantes missões: a vigilância e o patrulhamento aéreo da região Amazônica e da fronteira Oeste do Brasil, participando da manutenção da soberania brasileira na região, como um dos braços armados do COMDABRA - Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro. Realiza missões de interceptação e ataque, reconhecimento armado, reconhecimento visual, ligação, observação, C-SAR (busca e salvamento),

controle aéreo aproximado, operações aéreas especiais e com outros órgãos do Governo Brasileiro, como a Polícia Federal, atuando no combate a voos ilícitos, principalmente de aeronaves de traficantes e contrabandistas (Assista vídeo em <http://www.youtube.com/watch?v=nZ0NeORAg9Y>).

O Ten Cel Av CESAR apresentou o Esquadrão Poti, que no final de 2009 foi transferido da Base Aérea de Recife para a Base Aérea de Porto Velho, passando então a operar os helicópteros russos de ataque Mi-35M, denominados AH-2 Sabre, na FAB. Com o novo vetor de asas rotativas, o Esquadrão Poti passou a realizar missões de ataque ao solo, apoio aéreo aproximado e escolta armada. A importância do emprego do AH-2 para a FAB não se limita a um determinado cenário. No contexto do teatro de operações da Amazônia Ocidental, o seu emprego tem papel relevante, pois o Sabre opera noturno de um ponto remoto da Amazônia e, por meio de vetoração da aeronave E-99 (AEW&C Alerta Aéreo Antecipado e Controle), intercepta e identifica aeronaves de baixa performance em voos ilícitos à baixa altura. Em 2011 foi realizado o primeiro curso do Sabre na BAPV, ministrados por pilotos e especialistas em



Aeronave AH-2 Sabre (Mi-35 M), do 2º/8º GAV, na Base Aérea de Porto Velho



Tcel AV Cesar (Cmte do 2º/8º GAV - Esquadrão Poti), ao lado e Tcel AV Miranda (Cmte do DTCEA - PV)

Tcel AV Macedo (GSB - BAPV), acima; Tcel AV Lima e Souza (Cmte do 2º/3º GAV - Esquadrão Grifo)

manutenção do Esquadrão Poti, treinados na Rússia. Ainda, no mesmo ano, a quarta e última turma de pilotos da FAB realizou naquele país o curso teórico e prático do AH-2 Sabre. O primeiro deslocamento do 2º/8º GAV ocorreu em abril deste ano, entre Porto Velho e o Rio de Janeiro, apresentando-se na Feira Internacional de Aviação, Tecnologia e Defesa (LAAD).

O Maj Av Ricardo da Silva MIRANDA falou da importância das atividades do DTCEA - PV, historiando sobre o crescimento da atividade aérea na Amazônia, desde os anos 1950, com a implantação dos Núcleos de Proteção ao Voo (NPV) para apoiar os aeronavegantes. A data de 3/11/1955 foi o início da operação da primeira Estação-Rádio, situada às margens do Rio Madeira, onde amerissavam os CATALINAS da FAB e da PANAIR DO BRASIL. Com a ativação do Centro de Controle de Área (ACC) Porto Velho em 1982, houve o redimensionamento dos limites da Região de Informação de Voo (FIR), de Porto Velho, que passou a responsabilizar-se por uma área de aproximadamente 1.200.000 quilômetros, a qual inclui o Acre, Rondônia, a terça parte do estado do Amazonas e parte do Mato Grosso. Além da função do Controle

de Tráfego Aéreo, no DTCEA - PV destaca-se o Serviço de Meteorologia Aeronáutica, o Serviço de Informações Aeronáuticas e o Serviço de Busca e Salvamento, operando também equipamentos na faixa de UHF, dedicados às operações militares, possibilitando comunicações seguras de voz e dados entre os pilotos da Força Aérea que sobrevoam Rondônia. Em apoio aos serviços meteorológicos, o Destacamento possui uma estação meteorológica de altitude (EMA), um radar meteorológico e uma estação receptora de sinais do satélite geoestacionário de observação da Terra (satélite GOES).

Os visitantes se empolgaram com o voo virtual realizado no simulador do AT-29 Super Tucano. Alguns, entretanto, sentiram a emoção de um voo real, noturno, embarcando no helicóptero AH-2 Sabre. O primeiro dia de viagem terminou em clima de descontração, durante o coquetel no Clube dos Pilotos, em que a nova geração de oficiais da FAB, servindo em Rondônia, trocou impressões sobre a vida operacional em seus esquadrões, conversou sobre a ambientação na cidade de Porto Velho, e, principalmente, ouviu histórias dos veteranos aviadores da comitiva do Clube de Aeronáutica.



A tenentada dos Esquadrões Grifo e Sabre e participantes da comitiva do CAER

SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA (AM): BASE DE DESDOBRAMENTO

Na etapa seguinte, dia 04/11, o C-99 voou para o Destacamento da Aeronáutica em São Gabriel da Cachoeira (DASG) - antiga Uaupés - no Estado do Amazonas, município que possui uma área equivalente a de Portugal, sendo uma das regiões mais ricas em minérios, no norte amazonense, onde se localiza parte do Parque Nacional do Pico da Neblina, o ponto mais alto do Brasil com seus 3.014 m de altitude. São Gabriel foi o primeiro município brasileiro a escolher prefeito e vice-prefeito indígenas, tendo 85% dos cerca de seus 35 mil habitantes de origem indígena com mais de 22 etnias, sendo o único município do país que tem quatro idiomas oficialmente reconhecidos: as línguas baniwa, tukano e nheengantu ("boa conversa") como idiomas oficiais, além do português.

O Maj Brig Ar Nilson CARMINATI, comandante do Sétimo Comando Aéreo Regional (COMAR VII), acompanhado da 1º Ten Fátima Cristino, Comandante do DASG, recepcionou com honras militares o Ten Brig Burnier (Comandante do COMGAR) e o Ten Brig Baptista, presidente do Clube de Aeronáutica e ex-Comandante da Aeronáutica. Presentes, o Brig Ar CANDEZ, comandante do CINDACTA IV, em Manaus, o Gen Bda JABORANDY Jr., comandante da 2ª Brigada de Infantaria de Selva do Exército Brasileiro (EB), sediada em São Gabriel da Cachoeira, acompanhado do Cel Inf Rezende. No lanche de boas vindas, servido no hangar do DASG, o Maj Brig Carminati falou para o Grupo de Estudos do CAER sobre a importância da missão da FAB na Região Amazônica, onde se estabelece o COMAR VII, que abrange os Estados do Amazonas, Rondônia, Acre e Roraima, representando cerca de 25% do Território Nacional, em uma área sob sua jurisdição com cerca 2.200.000 quilômetros quadrados, equivalente a nove países da Europa juntos: Holanda, Bélgica, Portugal, Espanha, França, Itália, Suíça, Alemanha e Reino Unido. O Destacamento da Aeronáutica em São Gabriel é utilizado como base aérea operacional e de desdobramento, tendo por objetivo apoiar as unidades aéreas deslocadas para o município, além de fornecer apoio logístico, administrativo e de segurança. O



Desembarque da comitiva do CAER, da aeronave C-105 Amazonas (FAB 2801)



Destacamento trabalha, normalmente, com o Plano de Apoio à Amazônia (PAA), em conjunto com o Exército Brasileiro, na logística de suprimento aos pelotões especiais de fronteira, como lauretê, Querari, São Joaquim, Cucuí, Maturacá, Pari-cachoeira e Tunuí. Além dessas atividades, o DASG, por meio do COMAR VII, leva saúde à população ribeirinha, promovendo campanhas de vacinação e realizando atendimentos médicos.

Ten Fátima Cristino, Cmte do DASG com Fernando Bicudo, diretor Artístico da Orquestra Sinfônica Brasileira – OSB e membro do Grupo de Estudos



Voando para o hemisfério norte, em Iauaretê, AM, a bordo do C-105 Amazonas da FAB

Gen Bda Jaborandy Jr., Cmte da 2ª Brigada de Infantaria de Selva ao lado do Ten Brig Baptista



Impecável, o 1º Pelotão Especial de Fronteira do Exército Brasileiro, em Iauaretê, AM

IAUARETÊ (AM): VISITA AO 1º PELOTÃO ESPECIAL DE FRONTEIRA

De São Gabriel da Cachoeira, o Grupo de Estudos e os participantes do Curso do Pensamento Brasileiro II, embarcaram na aeronave C-105A Amazonas (FAB 2801) do Primeiro Esquadrão do Nono Grupo de Aviação (1º/9º GAV) Esquadrão Arara, sediado na Base Aérea de Manaus, cruzando a Linha do Equador e após 40 minutos de voo desembarcaram no aeródromo de Iauaretê, localizado na latitude 0.616º, já no Hemisfério Norte. Iauaretê fica dentro da Terra Indígena Alto Rio Negro, no extremo noroeste da Amazônia, no Município de São Gabriel da Cachoeira, onde o rio Uaupés entra em território brasileiro. Apesar do multilinguismo e das diferenças culturais, as diversas etnias presentes nessa região convivem e compartilham o mesmo território há milênios.

Do aeródromo de Iauaretê, o grupo deslocou-se para o 1º Pelotão Especial de Fronteira do Exército Brasileiro (1º PEF/EB). O 1º Ten Inf Paiva, comandante do Pelotão, apresentou a tropa ao Ten Brig Burnier acompanhado no palanque do Ten Brig Baptista e convidados. Na leitura da Ordem do dia, o 1º Ten Paiva agradeceu a visita da comitiva do Clube de Aeronáutica e enalteceu seus "camaradas e companheiros das remotas fronteiras, que se pautam pelo lema 'Vida, Combate e Trabalho', defendendo a Soberania, cumprindo a Missão do Estado Brasileiro pelo Exército com o apoio da Força Aérea, sem cujas presenças teríamos comunidades abandonadas à sorte". Disse, que "a melhor maneira de conhecer o trabalho do Pelotão é interagir com os militares, familiares e visitar as instalações". E, ainda, pediu que "no regresso aos seus lares, os visitantes

dessem o retorno da magnitude da imensa tarefa aqui cumprida com vibração, dedicação e amor à Pátria".

O Ten Brig Baptista declarou-se emocionado e expressou a sua admiração pelo trabalho abnegado dos militares do Exército, ao lado de seus familiares, especialmente, das esposas que alfabetizam os índios da etnia Tucano, incorporados como soldados. Entregou ao comandante do Pelotão de Fronteira uma placa de agradecimento, como lembrança da passagem do CAER ao 1º PEF/EB. Em seguida, o Sargento Lacerda, comandante do 1º Grupamento de Combate, leu a Oração do Guerreiro da Selva:

"Senhor!

Tu que ordenaste ao Guerreiro de Selva Sobrepujai todos os vossos oponentes Dai-nos hoje da floresta:

A sobriedade para resistir;

A paciência para emboscar;

A perseverança para sobreviver;

A astúcia para dissimular;

A fé para resistir e vencer.

E dai-nos, também, Senhor,

A esperança e a certeza do retorno

Mas se defendendo esta brasileira

Amazônia

Tivermos que perecer, ó Deus

Que façamos com dignidade

E mereçamos a vitória!

Selva!"

Cantar o Hino Nacional Brasileiro em plena selva amazônica foi uma experiência marcante e inesquecível para os componentes do grupo. Alguns, emocionados, chegaram às lágrimas e retribuíram aos militares e a seus familiares, homenageando-os e saudando-os com um forte e so-



O acadêmico Carlos Nejar entre os visitantes da obra da COMARA

noro grito do Exército na Amazônia: Selva!

A importância da presença das Forças Armadas na Amazônia, observada pelo Grupo de Estudos, pode ser resumida nas palavras do ex-comandante do Comando Militar da Amazônia, Gen Ex Rodrigo Octávio Jordão Ramos (1910 – 1980), em placa afixada numa alameda do 1º PEF: "Árdua é a missão de desenvolver e defender a Amazônia. Muito mais difícil, porém, foi a de nossos antepassados de conquistá-la e mantê-la".



Ten Paiva, Cmte do 1º Pelotão, lê a mensagem de agradecimento do CAER



Militares do 1º Pelotão Especial de Fronteira e seus familiares

COMARA: A GRANDE CONSTRUTORA DE OBRAS CIVIS DA AERONÁUTICA



Cel AV Medeiros
Vice-Presidente
da COMARA

A comitiva do CAER deixou o 1º Pelotão de Fronteira e seguiu em caminhonetes para o escritório da Comissão de Aeroportos da Amazônia – COMARA, a grande construtora da Aeronáutica, onde conheceram os detalhes da obra de ampliação para 2.000m da pista do aeródromo de Iauaretê.

O Cel Av Maurício Augusto Silveira de MEDEIROS, Vice-Presidente da COMARA, narrou a história de sua organização militar, que vencendo o desafio amazônico - desde a sua criação em 12 de dezembro de 1956, quando existiam apenas 17 aeródromos na Amazônia, dos quais, somente Manaus(AM) e Belém(PA) eram asfaltados – consolidou a infraestrutura de pistas de pousos, garantindo a presença da aviação naquela região, fator decisivo de integração nacional. Disse que “a COMARA constrói preservando o meio ambiente, reforestando os locais de canteiros de obra, integrando-se com as comunidades em que atua – locais isolados –, vencendo grandes distâncias e várias doenças tropicais”. Nesses 55 anos de atividade, a Comissão foi responsável pela construção e recuperação de 203 obras de reformas de instalações aeroportuárias e vias públicas, oferecendo apoio a diversos órgãos federais, como quartéis de fronteiras do Exército, Marinha, FUNAI (Fundação Nacional do Índio) e SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia).

Na Região de Iauaretê, as chuvas intensas prejudicam os trabalhos da COMARA. Os rios Negro e Uaupés servem de meio de transporte para as balsas, algumas de 80 t e um empurrador de 300 t. Entre dezembro e março esses rios baixam o nível de água, prejudicando o transporte (o ciclo do transporte é de 40 dias), além de duas cachoeiras, o que obriga o transbordo da carga de 200 mil sacos de cimento, levados de Manaus até Iauaretê para a ampliação da pista. O Grupo de Estudos testemunhou o trabalho silencioso e difícil das Forças Armadas na Amazônia.



Aeronave F-5 BR do 1º/4º GAV –
Esquadrão Pacau, intercepta o
C-99 do 1º/2º GAV – Esquadrão
Condor, na chegada a Manaus

CINDACTA IV MANAUS (AM): CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO NA AMAZÔNIA

De Iauaretê o Grupo de Estudos retornou para São Gabriel da Cachoeira, embarcando novamente no C-99, que na aproximação para Manaus foi interceptado por uma aeronave F-5 do Primeiro Esquadrão do Quarto Grupo de Aviação (1º/4º GAV – Esquadrão Pacau), da Base Aérea de Manaus (BAMN). Dirigindo-se para o auditório do CINDACTA IV (Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo), o Grupo de Estudos foi recepcionado pelo Brig Ar José Alves CANDEZ Neto, comandante do CINDACTA na Amazônia, acompanhado do Cel Int Caetano, Cel Av Bittencourt, Cel Av Rafael e Ten Cel Eng Paim, além dos demais militares daquela organização.

O Brig Candez falou para uma plateia atenta e interessada em conhecer a grandiosidade do trabalho executado pelos militares da Aeronáutica naquela região, onde mais de trezentos mil movimentos aéreos recebem, anualmente, o apoio do CINDACTA IV, que é subordinado ao Departamento do Controle do Espaço Aéreo (DECEA - www.decea.gov.br), que tem a tarefa de proporcionar um voo seguro e eficiente a aeronaves nacionais e estrangeiras em todo o espaço aéreo brasileiro, e que envolve diferentes órgãos interligados, como CINDACTA IV, cuidando para que a vigilância e o controle do espaço aéreo sob jurisdição brasileira sejam realizados ininterruptamente, 24 horas por dia, 365 dias ao ano. O CINDACTA IV é responsável pela cobertura do espaço aéreo de cerca de 60% do território nacional, atuando em uma área de 5,2 milhões de quilômetros quadrados,

abrangendo os estados do Amazonas, Pará, Roraima, Rondônia, Amapá, Acre, Mato Grosso, Tocantins e parte do Maranhão. Diante da exposição, os visitantes ficaram impressionados ao tomarem conhecimento da importância do CINDACTA na Amazônia e questionaram sobre a possibilidade do complexo sistema do controle do tráfego aéreo brasileiro – gerenciado com competência pela Força Aérea –, sair da jurisdição do Comando da Aeronáutica e passar para o controle civil, como foram as muito discutidas transferências do extinto Departamento de Aviação Civil (DAC), transformado em Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO). O Ten Brig Baptista interferiu para esclarecer alguns detalhes dessas transferências, ocorridas em sua gestão como Comandante da Aeronáutica. Ao final, o Ten Cel Ref. Cirurgião Dentista Jesse Ribeiro da Silva, membro do Grupo de Estudos do CAER, entregou uma placa de agradecimento e lembrança da passagem do Grupo naquela unidade da FAB.

A comitiva do CAER percorreu as dependências do CINDACTA IV, encerrando a visita, seguindo para a recepção na residência oficial do comandante do COMAR VII, Maj Brig Carminati e sua esposa Sr.^a Nazaré, que ofereceram um coquetel animado com danças folclóricas amazonense, representando os Bois de Parintins, Caprichoso e Garantido. Seguiu-se o jantar de conagração, com a presença do Gen Exército Villas Boas, comandante do Comando Militar da Amazônia e esposa, Sr.^a Maria Aparecida. O Maj Brig Carminati (caçador nº 705) repetindo uma tradição nas passagens de comando, na aviação de caça, entregou a Bolacha (insígnia) de Comandante do Sétimo COMAR ao caçador Ten Brig Baptista, que agradeceu a hospitalidade e a recepção.



Brig Ar José Alves Candez Neto, Comandante
do Centro de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo
(CINDACTA IV), em Manaus



Oficiais do CINDACTA IV: Cel Int Caetano;
Cel Av Bittencourt; Tcel Av Rafael e Tcel Eng Paim



Visitantes do CAER no CINDACTA IV, em Manaus

H-60L BLACK HAWK
do 7º/8º GAV –
Esquadrão HARPIA

BASE AÉREA DE MANAUS

Na manhã do último dia de viagem, a comitiva assistiu à demonstração aérea com aeronaves e militares, sendo recebida pelo comandante da Base Aérea de Manaus, Cel Av José Roberto DE OLIVEIRA, acompanhado pelos comandantes das subunidades abrigadas naquela Base: Ten Cel Av Márcio Antônio ABREU Jorge Teixeira, comandante do Sétimo Esquadrão de Transporte Aéreo (7º ETA - Esquadrão Cobra); Ten Cel Av Fernando MAURO Medarne, comandante do Primeiro Esquadrão do Quarto Grupo de Aviação (1º/4º GAV - Esquadrão Pacau); Ten Cel Av Marcelo Fornasiari RIVERO, comandante do Sétimo Esquadrão do Oitavo Grupo de Aviação (7º/8º GAV - Esquadrão Harpia), Ten Cel AV José STUMBO Neto, comandante do Primeiro Esquadrão do Nono Grupo de Aviação (1º/9º GAV - Esquadrão Arara) e o Ten Cel Inf Jorge André CARNEIRO DA CUNHA, comandante do Batalhão de Infantaria Especial (BINFAE) em Manaus.

A comitiva do CAER assistiu o acionamento e a decolagem imediata de uma aeronave F-5 do 1º/4º, Esquadrão Pacau, uma operação de rapel (descer vertical-

Rapel do BINFAE

mente com utilização de cabo e outros apetrechos) do helicóptero H-60L Black Hawk, o embarque e desembarque rápido de tropa aerotransportada em aeronave C-105 Amazonas e salto de paraquedistas do Batalhão de Infantaria Especial da Aeronáutica em Manaus (BINFAE). O Cel Inf LEITE, o primeiro paraquedista a saltar, conduziu o Pavilhão Nacional que foi entregue ao Ten Brig Baptista. A demonstração encerrou-se com a passagem em baixa altitude das aeronaves F-5, C-97 Brasília, C-105 Amazonas, H-60L Black Hawk. O Cel Av De Oliveira entregou placas de agradecimento ao Ten Brig Baptista, Ten Brig Burnier e ao Ten Brig Sérgio Bambini, encerrando o evento. O C-99 decolou no rumo da Serra do Cachimbo, no Pará, onde o grupo cumpriu a última etapa da viagem.



Cel Inf Leite salta com o Pavilhão Nacional, na demonstração do BINFAE para a comitiva do Clube de Aeronáutica na Base Aérea de Manaus



O Cel Inf Leite, após o salto, entrega o Pavilhão Nacional ao Ten Brig Baptista, na Base Aérea de Manaus



O Maj Brig Carminati, Cmte do COMAR VII e sua esposa, Srª Nazaré, entregam lembrança ao Ten Brig Baptista, ao lado do Ten Brig Burnier

CAMPO DE PROVA BRIGADEIRO VELOSO (CPBV): CACHIMBO - PA

Do C-99 podia-se avistar a mudança da paisagem, ao sobrevoar a Serra do Cachimbo, já não mais a selva, mas uma vegetação de cerrado em transição para a floresta amazônica, no Campo de Prova Brigadeiro Veloso (CPBV), onde o grupo foi recebido pelo Maj Brig Jorge KERSUL (Caçador nº 691), comandante do COMAR VI, que deu boas vindas à comitiva acompanhado do Cel AV Sandro FRANCALACCI de Castro Faria, diretor do CPBV, que narrou a história do Campo iniciada no dia 3 de setembro de 1950, ocasião em que a primeira aeronave efetuou um pouso em Cachimbo. A sua inauguração, porém, aconteceu oficialmente em 20 de janeiro de 1954.

O CPBV cujo lema é “Você luta como treinou” é reconhecido internacionalmente por sua capacidade de simulação de cenários, estando apto a proporcionar estrutura de apoio de alto nível para o treinamento de equipagens de combate, terrestres e aéreas, além de executar ensaios, testes e experimentos de interesse do Comando da Aeronáutica. Os visitantes conheceram a usina pioneira de geração de energia hidroelétrica, movida ainda por uma roda d’água, no rio Braço norte. O Campo de Provas possui uma pista de pouso asfaltada (2.599 x 45m), equipada com VOR, DME e NDB, em condições de operar noturno e IFR. Em 2004 foi inaugurada uma pista auxiliar com 1.600 x 35m que possibilita pousos e decolagens em emergência. Fazendo parte do projeto SIVAM, foi instalada na área uma Unidade de Vigilância. O pátio de estacionamento

principal tem capacidade para receber até 20 aviões de pequeno porte, sendo dotado de um hangar com instalações completas para uma Unidade Aérea.

O antigo aeroporto foi remodelado para receber os passageiros de aeronaves que passam por Cachimbo. O estande de tiro está localizado acerca de 10 km da pista de pouso, ou seja, a partir da decolagem o mesmo já está no campo visual do piloto. Dessa maneira, o deslocamento até o estande é mínimo, permitindo que horas de voo possam ser utilizadas em outras missões operacionais. O Campo de Provas tem ainda diversos estandes espalhados ao longo de toda sua área, desde objetivos de oportunidade até pistas e instalações simuladas de mísseis e radares. O CPBV-Cachimbo possui também uma forte vertente na área de pesquisa e na preservação ambiental. Estudos das camadas atmosféricas são anualmente realizadas por pesquisadores nacionais e internacionais, vinculados ao Instituto Nacional de Pesquisa Espacial (INPE). Há também um trabalho de preservação da fauna e flora, de reintegração de espécies de animais, dada a parceria entre o CPBV e o IBAMA na região.

Na Serra do Cachimbo o Grupo de Estudos e os participantes do Curso do Pensamento Brasileiro II encerraram a visita e decolaram para Brasília, onde o Ten Brig Burnier e a sua equipe do COMGAR desembarcaram. Na Sala VIP da Base Aérea de Brasília, o Ten Brig Baptista agradeceu ao Ten Brig Burnier pela pre-

sença e a operacionalidade do COMGAR. Carlos Nejar, escritor, poeta e membro da Academia Brasileira de Letras, confessou que durante a viagem sentiu-se como “a maioria dos cidadãos, pois, também ignorava o trabalho anônimo, perseverante e heróico das Forças Armadas na Amazônia” (leia nesta edição o seu artigo “Um Brasil desconhecido”).

A visita à Amazônia proporcionada pelo Clube de Aeronáutica foi inspiradora, modificando a percepção e a sensibilidade do Grupo de Estudos e dos participantes do Curso do Pensamento Brasileiro II que ao conhecerem a Amazônia Legal, constataram a importância do trabalho das Forças Armadas naquela região, que tem sido objeto de muita controvérsia na imprensa mundial e sobre ela muitos falam, inclusive inverdades.

Pelos relatos dos viajantes, baseados no estudo do Pensamento Brasileiro em harmonizar o conceito de Cultura com o de Natureza, após a viagem, quando pensarem em Amazônia, lembrarão que tudo na floresta é superlativo e que “cultivar nossas raízes é plantar os seus ‘ontens’ e regar onde, sem dúvida, está o futuro do Brasil”.

No CPBV, o grupo do CAER, Ten Brig Ar Baptista (ao centro, embaixo do nariz do AT-26 Xavante), Maj Brig Ar Kersul (segurando a bandeira) e sua esposa Srª Sandra e ao lado o Cel Av Francalacci, Cmte do CPBV, o Ten Brig Burnier (em pé, o 3º da esq. para a dir.) e o Ten Brig Ar Bambini (camisa listrada).



CRISTIANISMO

Uma reflexão para o pensamento ocidental

Padre
João Geraldo Machado Bellocchio
jbellocchi@ig.com.br

VICTOR MEIRELLES
Primeira Missa no Brasil

Vivemos em uma sociedade com referenciais de um secularismo remanescente, em que o sagrado ficou ofuscado pela presença de diferentes expressões do pensamento moderno, gerando conceitos como relativismo, positivismo, materialismo, indiferentismo... Esses “ismos” é que desafiam a religião na atualidade. Outrora, uma sociedade fortemente religiosa começa a perder o seu expoente com o surgimento do Renascimento no início do século XVI, acentuando-se com o ateísmo iluminista do século XVIII e o relativismo religioso que irá ocorrer no início do século XX, permeando por uma subjetividade na fé, depois de cair em crise o domínio da razão. A decadência deste reinado racional é observada a partir da segunda metade do século passado, após as desastrosas investidas das duas guerras mundiais. A crença na razão, até então rainha da nova configuração mundial hasteada pelos iluministas, sente o seu enfraquecimento quando o homem percebe que ela também não dava sentido à sua vida. Fé e razão estavam, portanto, à beira da vida mundana. Em quem ou em quê acreditar?

Começa, a partir daí, uma nova orientação nesta conjectura da sociedade moderna. O ser humano, dirão os deístas, por sua própria natureza, tem o caráter irrevogável do conhecimento da divindade, o *capax dei*. Mesmo distante do seu Deus, a essência do homem exige o reconhecimento do criador, razão pela qual sempre buscará uma definição religiosa para a sua existência. Não considerando mais os paradigmas que regeram a humanidade durante milênios, o homem moderno torna-se cético, agnóstico, mergulhando em uma sociedade com o ranço dos dois últimos séculos. Ao mesmo tempo em que o homem não pode negar a sua racionalidade, ele também não pode negar a sua fé. O ateísmo hodierno é diferente do ateísmo do século das luzes, pois é menos agressivo, é mais tolerante e poderíamos ainda acrescentar menos confiável pelo sujeito. Não existe uma convicção clara, da mesma forma como o crente não o terá sobre a sua fé. Se antes os dois tinham um discurso encomiástico, hoje eles buscam uma linguagem dialógica. Contudo, as Instituições religiosas permanecem com um

discurso ultrapassado e, consequentemente, perderam a oportunidade de revitalizar a fé religiosa nestes homens. As gerações posteriores virão divididas entre a fé e a razão, com repulsão aos seus históricos do passado. Preferem ficar ora com um pé na linha da fé, ora com o outro no da razão. Esta desconfiança acaba gerando o relativismo religioso a caminho de uma subjetividade na fé. Esse relativismo determina que todas as expressões religiosas são dignas e credíveis, não importando mais qual o Deus que vamos adorar. A revelação não está mais nesta ou naquela religião especificamente, mas em todas. O silogismo é claro: se todas as religiões são boas, todas são praticáveis. Este processo permite ao homem buscar ora em uma, ora em outra, sem definir-se por nenhuma propriamente, os anseios de sua alma, muitas vezes criando uma terceira religião, a particular e própria do indivíduo. Este subjetivismo é vivido, dentro deste contexto religioso, em uma confortável sociedade formada por caixotes deste mercado da religião. A maior tentação desta proposta é julgar que o simples fato de ser bom é suficiente para a salvação do homem diante de Deus. Ser bom deve ser a fundamentação ética de todo ser humano, não precisa ser religioso para isto. É um dever social, meramente. A religião, por sua vez, deve fortalecer o que já existe no ente. Seria o mesmo se disséssemos que a ética só existe com a religião. Com este sofisma, excluiríamos o ateu e diríamos que todo ateu não tem ética. O ateu tem ética e é bondoso. Logo, entenda-se que bondade e ética não são elementos suficientes para adquirir o reino divino; a conduta do crente deve ir muito mais além. A transcendência será o passo decisivo para o homem viver a dimensão da sua fé.

O despontar do novo milênio trouxe nova luz a esta emblemática situação moderna. Razão e fé não são inimigas, mas são companheiras de longa data. Na verdade, foi o próprio homem o pior inimigo delas e as separou diabolicamente como se fossem avessas uma à outra. O encontro dessas amigas se dá novamente a partir do final do século XX, e só então se percebe que elas precisam andar juntas, lado a lado, para

ajudar a sociedade humana. João Paulo II, na introdução do seu livro “No Limiar da Esperança”, por ocasião do jubileu do ano 2000, afirmava que a religião deveria ser amparada pela fé e razão, como duas asas que sustentam o alçar do voo de uma pomba. Alguns autores preferem dizer que a ciência é filha da religião. Talvez elas tenham surgido juntas, já que são inseparáveis. É provável que o *homo* primitivo, sem ter ainda condições de formular explicações racionais para os eventos da natureza, afirmasse, através dos seus mitos, explicações razoáveis que lhe permitissem entender, até então, o desconhecido. Mas mesmo para formular tais conceitos, utilizou-se da razão. Até que ponto poderemos dizer que uma gerou a outra?

A fé cristã trouxe para nós um entendimento singular de Deus. A encarnação de Deus anunciada no cristianismo é um desafio para os historiadores ateístas, pois ela ocorre dentro de uma cultura que não tinha antecedentes históricos na sua conduta religiosa. Tivesse ocorrido na Grécia ou mesmo no Egito, ou talvez em outra, seria possível levantar suspeitas sobre esta questão. Mas, ela ocorre dentro de uma cultura que se relaciona com o seu Deus com determinado distanciamento, sendo inclusive inominável, ao mesmo tempo em que se coloca como juiz da humanidade e exige fiel cumprimento das leis estabelecidas por Ele. Ainda devemos levar em consideração que a comunidade composta pelos apóstolos de Jesus, anunciadores da boa nova, o evangelho, são homens incultos e despreparados para esta novidade. Se para um judeu seria inimaginável falar no nome do seu Deus, longe estaria a possibilidade dele se fazer presente na figura humana e poder tocar nele, inclusive levando-o à morte terrena. Pela lógica judaica, esse sistema foge completamente das elucubrações teológicas desenvolvidas em seus conceitos tradicionais, no decorrer dos quase vinte séculos que antecedem a vinda de Cristo. Muito mais extraordinário ainda é que este conceito tenha surgido em uma comunidade atípica dos reformadores religiosos, sempre na instância do grupo farisaico. Importante é ressaltar que neste contexto de liderança religiosa, o homem de

formação humilde, o que significa neste caso analfabeto, dificilmente discutiria a doutrina com os versados nas leituras da *Torah*. Esta é a diferença que o cristianismo traz: Deus está dentro da história dos homens, não vive à margem da história a exemplo do complexo mundo religioso da antiguidade. O que era distante, eterno, está temporalizado neste mundo. É uma afirmação desafiadora para os conceitos da época e continua sendo até hoje, quando afirma que este Deus agora está dentro de cada um de nós. Este reducionismo de Deus continua sendo o espinho do cristianismo no decorrer destes milênios. Certamente seria mais fácil presenciar um Deus na sua grandeza criadora olhando o céu e o mundo criado, do que um Deus que se faz homem, fragilizado pela humanidade, tornando inoperante sua capacidade de onipotência. Na contramão desta religiosidade, o cristianismo nos apresenta um Deus oculto-eterno. Na atual concepção moderna é mais fácil crer em um Deus distante, a exemplo das religiões asiáticas, do que neste Deus que se oculta misteriosamente na imagem do homem. O mais difícil ainda é que, nesta redução que se dá dentro da história humana, este Deus encarnado se torne como referência de salvação para toda a humanidade. Ironicamente, aquilo que a religião cristã combaterá no futuro como inimiga da compreensão deste paradoxo será apresentado na abertura dos evangelhos, através da palavra de Deus que se faz carne, como o positivismo cristão que, através da humanidade de Cristo, Deus deixa ser tocado e nos toca sensivelmente. Este será o anúncio da fé cristã, o outro será a negação da encarnação. O que deveria tangenciar a compreensão da revelação divina acaba se tornando divergente e inconciliável. Mas, estes são os paradoxos do cristianismo, que não foram feitos para serem entendidos pela razão somente, mas vivenciados na ordem do dia a dia. Só se compreende o cristianismo a partir da experiência e da práxis religiosa.

O grande problema do positivismo racional é que ele busca resposta apenas no factível. Diante da pessoa do homem Jesus de Nazaré, esta concepção se permanecerá sem respostas, apenas contemplando o

extraordinário homem que ele foi, a exemplo daqueles que estão nas galerias de outros personagens históricos. O homem é um ser com capacidade do transcendente. Ele vê e contempla, consegue ir mais além da sua objetividade. O fato para ele não se limita apenas no efeito material, mas é capaz de transpor o físico. Não fosse essa capacidade do homem, ele estaria até hoje contemplando o pássaro voar, o peixe mergulhar nas profundezas do oceano, as estrelas ficarem suspensas no firmamento e a lua seria apenas uma idílica manifestação para os eternos amantes. Exatamente porque o homem é capaz de ir mais além é que consegue hoje voar pelo infinito, mergulhar o oceano, atravessar o espaço além do seu habitat natural. A contemplação não permaneceu apenas no espaço material. Ora, se o homem pode transpor essas limitações, porque não pode, então, conseguir ir mais além, atingindo aquilo que lhe parece ser natural? A religiosidade não é algo recente, está presente desde o momento em que o homem começou a ter concepção de si mesmo. Há relatos da crença da continuidade da vida na forma como o aborígene enterrava os seus mortos. Eles eram enterrados em pé, simbolizando que a vida ainda estava presente naquele ser. Enterrar os seus mortos também é um sinal da crença de uma vida pós-morte. O sentimento religioso é nato, próprio do ser humano. Esta é a razão pela qual os padres da patrística alegavam que o homem é um ser capaz de Deus. Se nos estendermos no conceito judaico, em que se dá a revelação por primeiro, o homem foi feito à imagem e semelhança de Deus, então será compreensível que trazemos conosco elementos ou traços do criador.

A palavra “fé” exprime uma entrega ao fundamento do mundo, como sentido que franqueia a liberdade do fazer. Isto é ir ao encontro da própria verdade. No encontro da limitação do conhecimento do factível, a fé eterniza a resposta. Enquanto factível, a verdade só é franqueada como sendo conhecimento calculável, enquanto pela fé a verdade foge do conhecimento baseado no cálculo, razão de continuar transpondo outras épocas. A fé cristã encontra o fundamento que lhe dá sentido no logos, em que

nos firmamos e tem como sentido a verdade. É a partir deste conceito que se dá a visão de mundo. Por esta razão, é que o conhecimento do mundo e do ser só pode nascer da fé e não do conhecimento científico.

A fé cristã é o encontro com este homem chamado Jesus e assim experimenta o sentido do mundo como pessoa. Jesus é a testemunha de Deus, e por intermédio dele, o intocável tornou-se tocável e o distante tornou-se próximo. Ele é a presença do próprio eterno neste mundo. Quando falamos da fé cristã entendemos que a pessoa de Jesus de Nazaré é imprescindível ao conhecimento de Deus. Não existe cristianismo sem a presença kerigmática de Cristo. Negar a sua existência dentro do cristianismo é negar a própria religião. É um fenômeno singular no mundo religioso, todos os arquétipos divinos estão presentes em uma divindade ou divindades. O cristianismo é a única religião em que o arquétipo é o próprio homem oriundo de Nazaré que dá origem a esta religião. É possível distanciar os profetas das demais religiões, mas não será possível distanciar o homem Jesus da religião cristã. Ele é o centro, o alicerce desta concepção cristã. Como consequência deste fato, o cristianismo torna-se religião revelada, plenamente realizada na pessoa de Jesus, conforme promessa do Deus que se apresentou para Abraão, referência para as religiões mono-teístas. Foi com este anúncio que a nova religião, proveniente da Palestina, saiu pelo mundo. Ao chegar no ocidente trouxe consigo a novidade do velho mundo. O novo, que ainda deveria ser civilizado pela nova ordem conquistada na Ásia, se modela dentro dos conceitos cristãos. A nova sociedade na jovem Europa será formada nos alicerces do cristianismo e, consequentemente, chegará à futura América. Todo o ocidente traz consigo estes fundamentos basilares da moral e ética cristã. Hoje, quando vozes destoantes se insurgem no ocidente acusando o cristianismo é o mesmo que negar a sua própria história. O que é o ocidente, nos dias atuais, é em função da religião cristã, que foi mestra e pedagoga durante todos esses séculos. Na maioria das vezes, as críticas se dão a partir dos conceitos da atualidade e se esquece de todo um passado de conquista,

permitindo que gerasse a sociedade moderna. É no cristianismo que vamos encontrar a solução de muitos problemas sociais, pois foi ele que gerou hospitais, creches, asilos, escolas, universidades, incentivou a arte e até mesmo a ciência. Quando se fala nos dias atuais em se retirar o símbolo religioso das repartições do Estado e das escolas, se esquece de que foi justamente a partir deste que foi construída toda a sociedade. Então, deveríamos retirar também dos livros didáticos e da história toda referência àqueles que honraram sua pátria e que são declarados heróis. Se nós preservamos a memória, é justo que se honre também o instrumento da educação que gerou uma civilização. Se há uma conotação religiosa, é inegável que há, também, uma conotação histórica. E só por isso, já mereceria a continuidade do símbolo cristão, para lembrar às gerações futuras o que representa o cristianismo para o ocidente. Ao cair na negação dessas premissas, o homem corre o perigo de esquecer-se da reflexão sobre si mesmo e sobre o sentido do seu ser. Ele reduz a história somente à sua história. Esta é uma tendência mundial, pois negando o conhecimento adquirido universalmente, o individualismo penetra a nossa sociedade, mitigando os conhecimentos dos seus ancestrais e banalizando o passado. A fé faz parte das decisões fundamentais do ser humano. Existe uma área que não admite uma resposta que não seja a fé. No marxismo é possível encontrar a maior tentativa de associar a fé ao conhecimento factível. Com a queda do regime, o homem fica suspenso, sem destino. A fé sustenta o homem para que ele tenha forças para calcular e agir. O sentido da nossa existência não pode ser somente através da produção. No conceito cristão de definir a fé, é confiar-se no sentido que sustenta o ser e o mundo, reconhecendo-o como a base firme sobre a qual se pode se firmar sem receio. A fé cristã coloca o aceitar antes do produzir, sem desprezar este último conceito. Só se pode fazer porque se recebe algo. Só se pode ser o que se é porque recebemos de alguém. Só temos a sociedade atual porque outros a cultivaram para nós. E esta cultura, aparentemente hoje fragilizada, foi conquistada através da cruz ■



Escrevo este artigo com profundo desconforto, levando-se em consideração a admiração que tenho pelos Ministros da Suprema Corte brasileira, alguns com sólida obra doutrinária e renome internacional.

Sinto-me, todavia, na obrigação, como velho advogado, de manifestar meu desencanto com a sua crescente atuação como legisladores e constituintes, e não como julgadores.

À luz da denominada “interpretação conforme” estão conformando a Constituição à sua imagem e semelhança e não àquela que o povo desenhou por meio de seus representantes.

Participei, a convite dos constituintes, de audiências públicas e mantive permanentes contatos com muitos deles, inclusive com o relator, Senador Bernardo Cabral, e com o presidente, Deputado Ulisses Guimarães. Lembro-me que a ideia inicial, alterada na undécima hora, era a de adoção do regime parlamentar. Por esta razão, apesar de o decreto-lei ser execrado pela Constituinte, a medida provisória, copiada do regime parlamentar italiano, foi adotada.

Por outro lado, a fim de não permitir que o Judiciário se transformasse em legislador positivo, foi determinado que, na ação de inconstitucionalidade por omissão (art. 103, § 2º), uma vez declarada OMISSÃO DO CONGRESSO, o STF comunicasse ao Parlamento o descumprimento de sua função constitucional, sem, entretanto, fixar prazo para produzir a norma e sem sanção, se não a produzisse. NEGOU-SE, assim, AO PODER JUDICIÁRIO, a competência para legislar.

E, nesse aspecto, para fortalecer mais o Legislativo, deu-lhe, o constituinte, o poder de sustar qualquer decisão do Judiciário ou do Executivo que ferisse sua competência (art. 49 inciso XI).

No que diz respeito à família, capaz de gerar prole, discutiu-se se seria ou não necessário incluir o seu conceito no texto supremo – entidade constituída pela união de um homem e de uma mulher e seus



descendentes (art. 226, §§ 1º, 2º, 3º, 4º e 5º), – e os próprios constituintes, nos debates, inclusive o seu relator, entenderam que era relevante fazê-lo constar para evitar qualquer outro tipo de interpretação, por exemplo, a de que o conceito pudesse abranger a união homossexual.

Aos pares de mesmo sexo, não se excluiu nenhum direito, mas, decididamente,

sua união não era – para os constituintes – uma família. Aliás, idêntica questão foi colocada à Corte Constitucional da França, em 27/01/2011, que houve por bem declarar que cabe ao Legislativo, se desejar mudar a legislação, fazê-lo, mas nunca ao Judiciário legislar sobre uniões homossexuais, pois a relação entre um homem e uma mulher, capaz de gerar filhos, é diferente daquela

entre dois homens ou duas mulheres, incapaz de gerar descendentes que compõem a entidade familiar.

Este ativismo judicial, que fez com que a Suprema Corte substituísse o Poder Legislativo, eleito por 130 milhões de brasileiros – e não por um homem só –, é que entendo estar ferindo o equilíbrio dos Poderes e tornando o Poder Judiciário o

mais relevante dos três, com força para legislar, substituindo o único poder que reflete a vontade da totalidade da nação, pois nele situação e oposição estão representadas.

Sei que a crítica que ora faço poderá, inclusive, indispor-me com os magistrados que a compõem. Mas, há momentos em que, para um velho professor de 76 anos,

estar de bem com as suas convicções, defender a democracia e o Estado de Direito, em todos os seus aspectos, é mais importante do que ser politicamente correto.

Sinto-me como o personagem de Eça, na ‘A ilustre casa de Ramires’, quando perdeu as graças do monarca: “prefiro estar bem com Deus e a minha consciência, embora mal com o rei e com o reino” ■

Ives Gandra da Silva Martins
Advogado e Professor

Membro da Academia Brasileira Paulista de História e de Letras,
Brasileira de Filosofia e Internacional de Cultura Portuguesa
(Lisboa)

ives@gandramartina.adv.br

Biblioteca ARAKEN
Foto Gabriela Malta

A IMPRESCINDÍVEL MODERNIZAÇÃO DO APARATO DEFENSIVO BRASILEIRO



Manuel Cambeses Júnior
Cel Av

Membro emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil, conselheiro do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica e conferencista especial da Escola Superior de Guerra.

mcambeses@yahoo.com.br

Motor em exposição
no Museu Aeroespacial

“Sem possuir armas próprias, nenhum principado estará seguro; estará, antes, à mercê da sorte, não existindo virtude que o defenda nas adversidades”.
Maquiavel

O Brasil é um país guiado por um sentimento de paz. Não abriga nenhuma ambição territorial, não possui litígios em suas fronteiras nem, tampouco, inimigos declarados. Toda ação por ele empreendida nas esferas diplomática e militar busca, sistematicamente, a manutenção da paz. Porém, tem interesses a defender, responsabilidades a assumir e um papel a desempenhar no tocante à segurança e defesa, em níveis hemisférico e mundial, em face de sua estatura político-estratégica no concerto das nações. O primeiro objetivo de nossa política de defesa, portanto, deve ser a de assegurar a defesa dos interesses vitais da nação contra qualquer ameaça forânea. Não se pode precisar, a priori, a fronteira entre os interesses vitais e os interesses estratégicos. Os dois devem ser defendidos com ênfase e determinação. Essencialmente, os interesses estratégicos residem na manutenção da paz no continente sul-americano e nas regiões que o conformam e o rodeiam, bem como os espaços essenciais para a atividade econômica e para o livre comércio (Setentrão Oriental, Costão Andino, Cone Sul e Atlântico Sul).

Fora deste âmbito, o Brasil tem interesses que correspondem às responsabilidades assumidas nos Fóruns Internacionais e Organismos Multilaterais e ao seu status na ordem mundial. Este é conformado por uma combinação de fatores históricos, políticos, estratégicos, militares, econômicos, científicos, tecnológicos e culturais. Sem uma defesa adequada, a segurança nacional e a perenidade desses interesses estarão seriamente comprometidas e, conseqüentemente, não poderão ser asseguradas. Daí ressalta-se a imperiosa necessidade de contarmos com Forças Armadas preparadas, suficientemente poderosas e aptas ao emprego imediato, capazes de desencorajar qualquer intenção de agressão militar ao país, pela capacidade de revide que representam. Esta estratégia é enfatizada para evitar a guerra e exige, como

corolário, o fortalecimento da expressão militar do poder nacional, além de impor um excelente grau de aprestamento e prontificação das Forças Armadas, desde o tempo de paz, através da realização de treinamentos, exercícios operacionais dentro de cada força singular, não sendo excluída a necessidade de planejamento e do treinamento de operações conjuntas e combinadas no âmbito das FFAA. O estudo da História, particularmente da História Militar de uma nação, conduz a conclusões e realça aspectos capazes de influir na expressão militar de seu poder nacional. O estudo das campanhas militares, com seus erros e acertos, o respeito às tradições, o culto aos heróis etc. trazem reflexos à formulação da doutrina, ao moral e à estrutura militares.

As tradições históricas e militares constituem, ainda, fatores de influência sobre a expressão militar. Essas tradições, que cumpre cultivar e manter, não devem, por outro lado, apresentar obstáculos intransponíveis à evolução, ao desenvolvimento e à tecnologia militares. No equilíbrio entre essas ideias, às vezes opostas, está o acerto que revigora a expressão militar. Assumem, também, papel de destaque, os aspectos qualitativos dos recursos humanos; o apoio em maior ou menor grau da opinião pública nacional e mesmo internacional; a coesão interna e a vontade nacional. E, nesse contexto, ressalta a fundamental importância do povo – expressão máxima das forças vivas da nação – como verdadeiro esteio das Forças Armadas, quando a elas se une, nelas se apoia e com elas se confunde. A população traduz sua indispensável solidariedade à expressão militar, através da opinião pública, que deve constituir, sem dúvida, preocupação constante quando se pretende manter em alto nível aquela expressão do poder nacional. Nesse sentido, é imperioso o esforço para conservar integrados o homem militar e o homem civil, sem discriminações de qualquer natureza, sem privilégios, embora respeitadas suas diversas, mas naturais destinações.

O papel que caberá às Forças Armadas brasileiras, nas próximas décadas, é multifacetado e deve estar calcado em amplo debate, cujo resultado deverá ser tão satisfatório quanto maior for o desenvolvimento da sociedade. O esboço de qualquer arranjo de defesa, em um Estado democrático, para que possa contar com recursos, deve estar respaldado por uma base de legitimidade.

Entendemos que, para a consecução

desses objetivos devam ser consultadas personalidades representativas de diferentes espectros de opinião: ministros de Estado, acadêmicos, analistas políticos, economistas, diplomatas, militares, jornalistas, todos com reconhecida competência na área de defesa e alguns críticos do atual sistema de defesa nacional. Evidentemente que não se trata de deixar em mãos destes pensadores a formulação de políticas e estratégias militares. Trata-se, tão-somente, de ouvi-los e de reunir novos conceitos e ideias que permitam oxigenar antigos preceitos e identificar referenciais para a defesa do país, as quais estejam mais em sintonia com os desafios dos novos tempos e consentâneos com a realidade nacional.

Tais contribuições, depois de avaliadas por setores competentes do Ministério da Defesa, poderão ou não ser incorporadas no planejamento estratégico. Indubitavelmente para a consecução dessa tarefa mister se faz uma conjunção de esforços. Nesse sentido, somam-se, num processo sinérgico, o imprescindível apoio do presidente da República, a compreensão do Congresso Nacional, a efetiva colaboração do Ministério da Defesa e de outras áreas do governo, a confiança e o respaldo dos comandantes de Forças e a ativa participação de todas as forças vivas da nação. Temos plena consciência de que não se pode justificar a hipertrofia das Forças Armadas em prejuízo do processo de desenvolvimento da nação, mas não se pode admitir, por ilógico e temerário, que a expressão militar do poder nacional seja colocada em plano inferior – vivenciando um processo gradual de sucateamento e de desmantelamento, devido à crônica insuficiência de recursos financeiros –, na falsa concepção de que a prioridade absoluta deve ser dada ao desenvolvimento. Não existem nações desarmadas porque nenhuma delas seria capaz de desfazer-se de sua expressão militar para merecer, por esse ato ingênuo, o respeito e a simpatia de todos os países. Não há fórmula miraculosa capaz de manter a paz sem ameaças de conflitos internos ou de guerra entre os povos.

Torna-se imperativo e oportuno conferir mais prestígio às Forças Armadas e racionalizar, modernizar e fortalecer o aparato defensivo brasileiro. Lembremo-nos das sábias palavras do insigne Barão do Rio Branco – o Chanceler da Paz – que, habitualmente, enfatizava a imperiosa necessidade de possuímos um bom sistema de armas para respaldar as nossas proposições no concerto das nações ■

CRONOLOGIA AERONÁUTICA

Pesquisa de Fernando Hippólyto da Costa
Cel Av

24/jul/1885 – O jornalista José Carlos do Patrocínio passou a abordar, através da imprensa, o problema da navegação aérea defendendo a causa do paraense Júlio César Ribeiro de Souza contra as pretensões dos franceses Charles Renard e A.C. Krebs.

Em certo trecho do seu editorial, ele assim se manifestou: “Por nossa parte, fazemos um apelo aos homens de talento e de coração, pedindo que tomem a iniciativa de dar ao nosso ilustre patricio (Júlio César) os recursos de que tem necessidade para dotar o nosso século de mais uma maravilha e o Brasil com a glória de ter sido o berço do glorioso voador”.

2/set/1885 – Na sessão realizada no Instituto Politécnico do Brasil, uma comissão instituída pela referida agremiação, da qual faziam parte os Engenheiros Luiz Schreber, Francisco Calheiros da Graça e Paulo de Frontin, “deu direito de propriedade ao inventor Júlio César, conforme parecer exarado em 8 de julho do mesmo ano”.

Obs.: Há divergência quanto ao nome: o biógrafo Lysias Rodrigues indica a grafia de Schreiner.

3/set/1885 – Júlio César apresentou uma conferência no Instituto Politécnico, iniciada às 18h30, com as presenças de D. Pedro II, do Conde d’Eu, dos associados da agremiação e de muitos convidados, ocasião em que fez um histórico da navegação aérea, das pesquisas realizadas e das dificuldades encontradas.

No seu longo arrazoado, o inventor declarou o seguinte, conforme constou da ata lavrada: “Concluindo, disse o orador (Júlio César) que faltam apenas alguns contos de réis para levar ao fim seu invento; está cansado, mas não desanimado, e ousa ainda apelar, apesar de sua indiferença, para o seu País. Não pede miséria; invoca o patriotismo dos seus compatriotas a fim de conseguir para o Brasil a glória da descoberta da direção dos balões”.

Ao final, o Instituto designou uma comissão, denominada “Comissão Especial do Balão Júlio César”, composta do Barão de Tefé,

Engenheiro Agostinho dos Reis e Engenheiro Galdino Pimentel (este, substituído posteriormente pelo seu colega Pereira Reis), para tratar das providências relacionadas a uma experiência a ser feita com o balão dirigível “Santa Maria de Belém”, no Rio de Janeiro, incluindo a estimativa das despesas do referido ensaio (calculadas, posteriormente, em 30 contos de réis).

Ficou acertado que “o Instituto não tomaria a responsabilidade das experiências, limitando-se a auxiliar o Sr. Júlio César com o produto das subscrições que iniciasse”.

Graças ao parecer do instituto e do auxílio de 500\$000, Júlio César pôde viajar ao Pará em busca de ajuda financeira. O Governo do Pará concedeu-lhe novo donativo de 25 contos de réis e, de Belém, o inventor viajou diretamente para a Europa, no final de dezembro de 1885.

16/set/1885 – Na reunião do Instituto Politécnico, sob a presidência do Conde d’Eu, foi aprovada a seguinte norma: “Agenciar previamente a subscrição total para preparar o balão Santa Maria de Belém e fazer a experiência definitiva, calculando-se os gastos em 30 contos de réis”.

14/out/1885 – Na sessão do Instituto Politécnico, a Comissão Especial do Balão apresentou o seu parecer com relação aos meios para efetuar-se a experiência definitiva do balão inventado por Júlio César.

Constou em ata: “Fica a Comissão com todos os poderes para iniciar a subscrição popular e proceder às primeiras experiências preliminares, logo que o balão esteja preparado para esse fim, prestando-se o Sr. Barão de Tefé a fazer uma conferência no dia 23 do corrente, acerca do histórico do Balão Júlio César”.

23/out/1885 – Com a presença do Imperador Dom Pedro II, o Barão de Tefé discorreu na sessão especial do Instituto Politécnico durante hora e meia sobre o histórico do Balão Júlio César.

29/out/1885 – Através de portaria desta data, o Imperador Dom Pedro II autorizou o pagamento da importância de 500\$000 em favor de Júlio César Ribeiro de Souza, “para realizar experiências no grande balão-sistema Júlio César”.

Ainda em 1885 – O segundo balão de Júlio César, denominado “Santa Maria de Belém”, foi levado para o Rio de Janeiro onde deveria fazer nova apresentação, o que não foi feito por ter o citado balão se danificado irremediavelmente.

Em novembro deste ano, Júlio César viajou do Rio de Janeiro com destino a Belém, e em dezembro, da capital paraense para Paris, França.

Explica o historiador Pinto de Aguiar que “Júlio César partiu diretamente de Belém para a Europa (em 1885), sem dar ciência aos seus patronos, na Corte, os quais lhe haviam fornecido os meios para sua viagem ao Norte, com o compromisso de retornar ao Rio de Janeiro, a fim de prosseguir nas tentativas programadas para a recuperação do balão, aumentando assim o clima de desconfiança e hostilidade a seu respeito”.

O inventor somente retornou a Belém no final de 1886.

18/jul/1887 – Nasceu, em São Paulo, Eduardo Pacheco Chaves (que seria mais conhecido como Edu Chaves), considerado como o terceiro aviador brasileiro, precedido por Alberto Santos-Dumont e Jorge Moller.

Edu Chaves foi brevetado na Escola de Aviação Blériot, em Étamps, na França, em 1911. Em 5 de julho de 1914, realizou o primeiro voo, sem escalas, entre São Paulo e Rio de Janeiro. Sua grande vitória foi o primeiro voo entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires (de 25 a 29 de dezembro de 1920). Faleceu em São Paulo a 21 de junho de 1975, com a idade de 88 anos incompletos.

14/out/1887 – Faleceu em Belém/PA, aos 44 anos de idade, Júlio César Ribeiro de Souza, deixando a viúva e os cinco filhos em tal pobreza que nem meios tiveram para seu sepultamento, o qual, por esse motivo, foi efetuado à custa dos cofres da Província.

É Patrono da Cadeira nº 17 do INCAER (Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica) e considerado como um dos “Pioneiros da Aeronáutica Brasileira”.

Obs.: Há controvérsia quanto à data do óbito: o Barão de Tefé indica 24 de outubro.

BRASILEIRA Terceira Parte

1888 – Pela primeira vez, Santos-Dumont viu um balão aerostático, numa feira de exposição na cidade de São Paulo; tinha, na ocasião, 15 anos de idade. Aquele balão despertou-lhe a vontade de voar que trazia em seu íntimo.

31/mar/1889 – Foi inaugurada, em Paris, a Torre Eiffel a qual, anos mais tarde, passou a ser um marco para a competição do “Prêmio Deutsch de La Meurthe”, que seria ganho por Alberto Santos-Dumont em 19 de outubro de 1901.

A torre foi construída pelo engenheiro francês Gustave Eiffel (1832-1923), no campo de Marte, para assinalar a Exposição Universal de 1889, ocorrida em Paris. Tinha originalmente 300 metros de altura e, atualmente, 320 metros.

Esse monumento é considerado como símbolo da capital da França e já recebeu a visita de 150 milhões de pessoas até 30 de agosto de 1993. Quem registrou este número foi uma francesa de 33 anos, chamada Jacqueline Marinez, que recebeu um ramo de flores e as chaves de um automóvel Citroën zero quilômetro.

Cercada de jornalistas e turistas, ela foi homenageada ainda com uma música imortalizada pelo cantor Charles Trenet, “Tour Eiffel”, tocada por uma banda que se achava postada logo à entrada principal do monumento.

A Torre Eiffel é o monumento mais visitado em Paris, cidade plena de atrações turísticas; recebe milhares de pessoas por dia.

Essa histórica visita foi amplamente noticiada pela imprensa local.

2/ago/1889 – O Barão de Tefé, em longo discurso pronunciado no Congresso Internacional de Aeronáutica, no Palácio do Trocadero, em Paris, “contestou os Irmãos Montgolfier da glória que indevidamente lhes foi atribuído, de inventores da navegação aérea, restabelecendo a verdade em relação à genial ideia concebida pelo padre paulista Bartolomeu Lourenço de Gusmão”.

Ele reivindicou, também, os feitos gloriosos do paraense Júlio César Ribeiro de Souza. Ao final, o Barão de Tefé presenteou aos participantes do mencionado congresso

com um opúsculo contendo todos os dados acerca do assunto enfocado.

Antônio Luís Von Hoonholtz (1837-1931), que recebeu o título de “Barão de Tefé”, foi um almirante brasileiro, possuidor de grande cultura.

1889 – Augusto Severo (considerado posteriormente como um dos “Pioneiros da Aeronáutica Brasileira”) passou a escrever no jornal “A República”, editado em Natal/RN, destacando-se na defesa da campanha abolicionista e em favor da causa republicana.

Com apenas 25 anos de idade, Augusto Severo apresentou sua primeira concepção aeronáutica, desenhando o “Aeróstato Potiguarânia”, que seria uma ideia do futuro balão dirigível “Pax”. Fez, ainda, experiências na cidade de Recife com o pequeno balão cativo “Augusto Severo”.

Foi lançada uma publicação de autoria de Antônio Henrique da Justa, natural de Pacatuba/CE, intitulada “Navegação Aérea”, opúsculo de 52 páginas, com tiragem de 500 exemplares, em que o autor deu a conhecer a sua ideia de “uma máquina volante denominada Aeroscapho, que podia elevar-se ou baixar em sentido vertical, enquanto que o voo seria em sentido horizontal”.

O Aeroscapho, no dizer do Engenheiro Romeu Corsini, teria sido a base do que, atualmente, vem a se denominar “convertiplano”. O referido inventor praticou o suicídio a 2 de julho de 1909, com a idade de 34 anos.

O Alferes de Infantaria Paulino Júlio de Almeida Nuro projetou um monoplano experimental, espécie de planador, por ele mesmo batizado de “Jaburu Voador”. Não conseguindo interessar as autoridades brasileiras, viajou com destino à França, onde também não foi bem-sucedido. Uma comissão do Ministério da Guerra, criada para estudar os planos do “Jaburu Voador”, concluiu pelo seu arquivamento “por falta de fundamentos científicos”. De nada valeu o processo que Nuro fez abrir, no Supremo Tribunal Militar, em 1907, recorrendo do despacho da comissão supracitada.

1890 – O Engenheiro Henrique Dumont, pai de Santos-Dumont, quando percorria as

suas terras da Fazenda Arindeúva, em Ribeirão Preto/SP, sofreu um acidente com uma charrete e ficou hemiplégico.

Desgostoso com o acontecimento, ele decidiu vender a fazenda e partiu para a Europa, em tratamento de saúde, acompanhado de toda família, inclusive o filho Alberto Santos-Dumont que faria, portanto, a sua primeira viagem ao continente europeu.

Somente permaneceu no Brasil o filho mais velho Henrique, então já casado, que preferiu permanecer com sua esposa Amália Ferreira Dumont. Henrique Dumont (o pai) recebeu pela venda da fazenda a importância respeitável de 12.000 contos de réis.

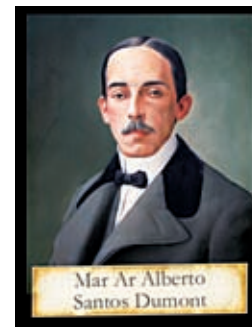
O brasileiro Gastão Galhardo Madeira efetuou estudos acerca da dirigibilidade dos balões e sobre um aparelho de sua invenção, por ele denominado de “Aviplano” e que era um aeróstato dirigível, do qual tirou patente. Galhardo nasceu em 20 de junho de 1869 e faleceu em 4 de abril de 1942, aos 73 anos de idade incompletos.

Leopoldo Corrêa da Silva, nascido em Mar de Espanha/MG, obteve em 5 de julho de 1890, a patente nº 55.495 na Alemanha (em seguida, também conseguiu outras na França, Inglaterra e Estados Unidos), do projeto de um aeróstato, construído na cidade de Cantagalo/RJ, em março de 1890, denominado “Cruzeiro do Sul”.

Projetou ainda outro balão, batizado como “21 de abril”, assim chamado por ter o referido inventor nascido em 21 de abril de 1849. Esse balão chegou a ser considerado pela imprensa como precursor do Zeppelin.

O pesquisador Paulo Leofredo Costa esclarece que Leopoldo Corrêa pretendia organizar, no Brasil, a primeira empresa de transportes aéreos empregando os dois balões supramencionados. Seria a “Navegação Comercial Aérea”, como afirma o renomado historiador Lavenère-Wanderley, ou “Sociedade Particular de Navegação Aérea”, como indicam outros.

Leopoldo Corrêa faleceu no Rio de Janeiro em 23 de fevereiro de 1892 ■



A privatização resolve?

AEROPORTOS

Maj Brig Ar Lauro Ney Menezes

Ex-Presidente da TASA e da INFRAERO

consultaero@globo.com

A administração aeroportuária no Brasil surgiu, de forma racional e planejada, com o advento do Ministério da Aeronáutica em 1941. Até essa data a aviação comercial e a indústria do transporte aéreo eram incipientes. E, pela mesma razão, os aeroportos da época confundiam-se com as bases de operação das empresas estrangeiras (Air France, Latecoère, Pan Am etc.) e com as Bases Aéreas Militares implantadas durante o período da 2ª Guerra Mundial pela FAB/USAF.

Dessa forma, os aeródromos/aeropor-
tos estavam muito mais sujeitos à gestão militar e, normalmente, eram antes implan-
tados segundo parâmetros e necessidades da aviação militar do que sob a visão de qualquer possível interesse socioeconômico. E o grande gestor era o Ministério da Aeronáutica.

Com o surgimento do Plano Nacional de Viação (1973), sob a égide do Ministério dos Transportes, aparece – pelo menos conceitualmente – um novo órgão inter-
veniente assim como a figura do Sistema Aeroviário Nacional que contemplava a classificação da rede de aeródromos e da estrutura operacional, tudo sob a visão de um sistema nacional de transporte unificado assim como uma coordenação nacional entre todas as modalidades de transportes.

Entretanto, por razões que fogem ao escopo deste trabalho analisar, a ampla legislação que regula a matéria continuou atribuindo ao Ministério da Aeronáutica cada vez mais responsabilidades. E este no intuito de cumprir as tarefas e buscando a descentralização e racionalização da ges-
tão fez gerar, conseqüentemente, política, regulamentos e normativas sobre o assun-
to, além de haver propiciado a criação de

uma Empresa (INFRAERO) com dedicação exclusiva à administração do sistema ae-
roportuário de interesse federal.

A rede básica aeroportuária brasileira, incluindo os aeroportos administrados pela INFRAERO, é hoje composta de 1924 aeródromos civis homologados e/ou cadas-
trados e 365 helipontos (sendo 196 no solo, 54 elevados, 87 em plataformas marítimas e 28 em navios). Do número total de aeró-
dromo civil, 703 são públicos, 665 são privados e 156 são cadastrados. Dos aeró-
dromos públicos, 348 são pavimentados e 130 são homologados para a operação de aeronaves classe C (ICAO).

Dos aeródromos públicos, 66 formam a rede aeroportuária, sendo 62 sob a res-
ponsabilidade direta e 4 indireta, da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeronáutica - INFRAERO (Empresa Estatal), sendo 27 internacionais. A rede INFRAERO inclui, ain-
da, terminais de carga e 118 Grupamentos de Apoio à Navegação Aérea (Telecomuni-
cações e auxílios rádio) herança da antiga TASA (Telecomunicações Aeronáuticas S/A) incorporada à INFRAERO em 1985.

Em virtude do grande número de aeródromos públicos sob sua jurisdição, a União implantou um programa de des-
centralização da administração aeropor-
tuária mediante convênios com Estados e Municípios. Para tanto, e com a finalidade de garantir continuidade e compatibilida-
de com a evolução do transporte aéreo brasileiro, o Ministério da Aeronáutica realizou o trabalho de planejamento de infraestrutura aeroportuária em coorde-
nação com Estados e Municípios (através dos Departamentos Aeroviários Estaduais) por meio dos Planos Aeroviários Estaduais e Planos Diretores Aeroportuários.

A administração aeroportuária, que

era permanente dor de cabeça para as autoridades governamentais (principalmente nos países emergentes), passou a ganhar então, cada vez mais, foros de respeitabilidade. Novos conceitos, estudos com base em levantamentos operacionais e técnicos, especialização e a formação acadêmica concedida aos planejadores e administradores aeroportuários deram nova dimensão à problemática. Daí o surgimento da categoria econômica do GESTOR AEROPORTUÁRIO.

Esse movimento de opinião é geral, e a preocupação pela matéria tomou conta não só do administrador da coisa pública, mas, principalmente, do próprio usuário (o passageiro) que é hoje aquele que mais “exige e propõe” em termos de administração aeroportuária. Hoje, para o cidadão do mundo, os aeroportos são as portas de entrada para cada comunidade, janela aberta para o intercâmbio de cultura e riquezas, “sala de visitas” e um grande centro do comércio para a cidade. O aeroporto é hoje, portanto, mais propriedade da comunidade do que das autoridades de administração pública e aeronáutica.

Há que se considerar ainda que é o relacionamento entre as facilidades (aeroporto) e a clientela (comunidade) que faz com que a sociedade moderna aceite arcar com os pesados investimentos que cercam a implantação, a manutenção e a operação desses complexos administrati-

vos e operacionais, indispensáveis ao dia a dia do mundo moderno.

Não há, pois, como negar que a atividade de administrar os sistemas aeroportuários no mundo, e mais especificamente no Brasil, necessita indubitavelmente acompanhar esse fenomenal crescimento da indústria do transporte aéreo (em torno de 6% a.a.) e o ‘movimento de opinião pública’. E para fazê-lo, tem que enfrentar – solucionando – alguns problemas básicos: a formação do homem (o administrador do sistema aeroportuário), a implantação e custeio do funcionamento das instalações operacionais (os aeroportos) e a gestão do frete aéreo (os terminais e a carga aérea). Prioritariamente, a formação do GESTOR do SISTEMA AEROPORTUÁRIO...

No Brasil, o executivo, diretor, superintendente, gerente ou administrador de aeroportos, somente adquiriu foros de personalidade após a aplicação da legislação que assegura vida administrativa própria para as instalações aeroportuárias (INFRAERO e a antiga ARSA). Mercê, ainda, do fato de serem, no início, instalações de uso compartilhado (militar/comercial/ desportivo) e originariamente de construção e uso militar, as atividades nos aeroportos (até aqui estudadas como instalações de pista, pátio e hangar) estavam sempre vinculadas fundamentalmente aos resultados da aplicação de parâmetros militares. À medida que a indústria do transporte

aéreo civil se desenvolveu (e o fez geometricamente), muito naturalmente a teoria de que “o uso faz o órgão” passou a ser totalmente aplicada e a extensa utilização da infraestrutura aeroportuária brasileira, por parte da aviação comercial, fez com que a balança das opções e decisões passasse a inclinar-se em função de novas premissas e exigências de integração do “porto aéreo” às necessidades socioeconômicas, mais do que às militares.

A partir do momento em que o país mergulhou seriamente no processo desenvolvimentista, esses “portos aéreos” dobraram de significação. E não só por isso: a própria indústria do transporte aéreo, excitada pelo movimento de passageiros (comércio, indústria, economia e turismo) e de carga aérea, adquiriu representatividade efetiva na balança comercial brasileira. Esperado era, portanto, que uma nova tônica fosse exigida aos “gestores dos portões de entrada aérea”...

Essa filosofia, imposta pela evidência do dia a dia, sensibilizou profundamente a opinião pública, e a infraestrutura aeroportuária, antes apenas uma preocupação dos operadores militares e civis e que passou a ser assunto de capital importância para os executivos, para os diretores, para os homens de empresa e mesmo para o homem comum que cruza este Brasil, pelas rotas aéreas, fazendo girar a riqueza.

É evidente que no momento em que a maior ou menor funcionalidade dessa complexa estrutura aeronáutica passa a interferir diretamente no ritmo dos negócios, cada usuário mais dela depende e se sente na posição de exigir a fixação de seus “direitos e deveres”. E aí está a origem do problema. Em nenhum campo da atividade humana no mundo moderno é possível obter resultados instantâneos de ações, especialmente no campo administrativo governamental. A expansão do sistema do transporte aéreo, o desenvolvimento acelerado e a integração socioeconômica dos terminais de transportes à comunidade fizeram gerar uma mentalidade absolutamente nova para a apreciação do problema.

É importante recordar aqui que, até recentemente, cabia, única e exclusivamente, ao Ministério da Aeronáutica, a construção, operação e conservação dos cerca de mil aeroportos brasileiros! Tal encargo ciclópico era feito às expensas do orçamento de apenas um ministério e sob o título Segurança Nacional, na Lei de Meios.

Mas, se a cada complexo socioeconômico (metrópoles ou megalópoles) se incorporam indubitavelmente vários “portos” de circulação de riquezas (portanto, inteiramente vinculados ao contexto socioeconômico), como admitir a existência dessa infraestrutura aeroportuária compondo somente o contexto de Segurança Nacional?

Talvez essa concepção seja prove-niente da acomodação (de inspiração orçamentária) na partilha do uso de vários aeródromos entre os transportes aéreos civis e as aeronaves militares, como é o caso (por herança) do Galeão, Brasília, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém, Natal etc. Entretanto, justo é que a comunidade que usufrui dos benefícios oriundos daquele “porto” participe de alguma forma na sua conservação, modernização, ampliação ou até mesmo participe de tais encargos.

Porém, mais importante do que a fonte de recursos é a modificação da forma de ver as coisas... até por parte da Administração Pública. Assim, ao encarar o problema e buscar soluções, é certo que usuários e operadores dos aeroportos obterão um nível bastante satisfatório na qualidade dos serviços prestados.

Cabe à opinião pública a tarefa de ajustar-se a um novo condicionamento da estrutura econômica da moderna sociedade que vive a era da comunicação, criando nova mentalidade: os aeroportos são partes integrantes e fundamentais do sistema de transportes que serve à Nação em geral e à região em particular e deve responder imediata e eficazmente às demandas e imposições da estrutura comunitária à qual deve servir.

Eis porque a base da atual política fixada para a matéria de gestão aeroportuária do Brasil, através do Ministério da Defesa,

já responde, de alguma forma, às demandas em matéria de transporte aéreo e à integração socioeconômica desse elemento – o aeroporto – à conjuntura nacional e regional, antes de representar, fundamentalmente, um elo da estrutura de Segurança Nacional. Entretanto, cumpre aperfeiçoá-la de forma a modernizá-la definitivamente. E essa modernização desejada passa por uma análise quanto à adequação da gestão dos principais aeroportos brasileiros ao ritmo de privatização que o Governo Federal vem impondo às empresas públicas, entre elas a INFRAERO. A própria razão social da mesma cria óbices que ainda nem foram levantados adequadamente. Falta de vontade? E o Centro de Formação de gestores Aeroportuários situa-se em...?

Para esse caso específico, o maior problema passa pela definição patrimonial da Empresa, já que a maioria dos grandes aeroportos brasileiros é listada como instalações compartilhadas, ou seja, de uso civil e militar. Além disso, a pura e simples privatização sem que um Órgão Central do Sistema esteja operando pode ser “risco de dano”...

Dessa forma, qualquer tentativa de privatização transita pela fixação de limites, não só patrimoniais como operacionais, com os complicadores provenientes de uso de interesse civil e militar, além de garantir os aeroportos brasileiros com gestores técnica/ academicamente preparados.

Aqui ambos (Ministério da Defesa

e INFRAERO) têm que definir quem faz o quê, onde e quando... pois a mixagem tende a provar que – no futuro – algo não vai dar certo...

O grande passo já iniciado, e a prosseguir, é extinguir a figura do aeroporto compartilhado civil-militar que, a despeito das heranças históricas e conveniências econômico-financeiras, não servem nem à Administração Pública nem à militar, por conflitantes em objetivos que são.

Em nossa visão, aviador não administra aeroporto: usa-o. Nem mesmo empresa aérea (em virtude do “bias” de origem). Aeroporto é assunto de *bussiness man* familiarizado com o métier e disposto a gestionar e buscar prestar serviço de interesse público. E “faturar”... por que não?

Cabem coragem e determinação, pois a ADMINISTRAÇÃO AEROPORTUÁRIA é uma prestação de serviços de interesse socioeconômico e *making money*: gestiona um mobiliário urbano em que “por casualidade” aeronaves pousam e decolam...

Os militares é que cuidem da implantação das Bases Aéreas... o resto cabe ao SISTEMA AEROPORTUÁRIO, com um porém indispensável: mobiliada com gestores formados pelo próprio SISTEMA. Para servi-lo. E aqui, o *on job training* (se é que existe!) até hoje não funcionou e nem funcionará. Mesmo com a privatização...

Por falta do ADMINISTRADOR AEROPORTUÁRIO... ■





Roberto Carlos Pontes
Capitão de Mar e Guerra (QC-FN) RRM
Mestre em Inteligência Artificial pelo Instituto
Militar de Engenharia (IME)
rpontesbr@yahoo.com.br

Otimização Combinatória na AVIAÇÃO COMERCIAL

A virada do século XXI foi marcada pelo quase colapso da aviação comercial em escala global. Atentados terroristas, sobrepostos a administrações ineficientes de companhias aéreas, aeroportos e de serviços, vieram a decretar falência de inúmeras empresas, grandes ou pequenas, independente da fração do mercado que ocupavam.

O centro da questão é que todo este cenário é, principalmente, consequência do planejamento deficiente observado na aviação comercial, que lida com uma imensa diversidade de problemas de Otimização Combinatória, sendo, provavelmente, raros outros segmentos em qualquer ramo de atividade empresarial que convivam com uma variedade tão grande desses problemas.

Além de diversos, esses problemas de otimização são encadeados, compondo, na verdade, um único e grande problema, que, por ser tão complexo, necessita ser subdividido em porções menores para que possa vir a ser resolvido. Todavia, mesmo quando decomposto em subproblemas dificuldades para a sua resolução persistem. Em particular, cada um desses subproblemas constitui-se em uma tarefa extremamente árdua para processamento manual, mesmo quando são realizadas por profissionais qualificados e extremamente experientes.

A Otimização Combinatória

Atualmente o conceito de Otimização Combinatória, como parte integrante da Pesquisa Operacional, está bem formulado como um grande princípio que fundamenta a análise de muitos problemas de alocação ou de tomada de decisão. A abordagem de um problema complexo desse tipo, envolvendo a seleção de valores para um número de variáveis inter-relacionadas, usualmente tem como enfoque um único objetivo projetado para quantificar performance e medir a qualidade da decisão. Este único objetivo é maximizado (ou minimizado, dependendo da formulação) sujeito às restrições que limitam a seleção dos valores possíveis das variáveis de decisão.

Se um único aspecto de um problema pode ser isolado e caracterizado adequadamente por um objetivo, podendo ser, por exemplo: lucro ou custo em um cenário de negócios, velocidade ou distância em um problema físico, retorno esperado em um ambiente de investimento de risco, ou bem-estar social no contexto do planejamento governamental, então uma aplicação de otimização configura-se naturalmente adequada.

A Otimização Combinatória na Aviação

Restringindo-se apenas ao planejamento de voos das empresas aéreas, é necessário definir-se, inicialmente, que rotas deverão ser operadas. Para tanto, é necessário analisar-se todas as deman-

das existentes entre as diversas regiões envolvidas e, assim, decidir quais devem ser os pares de aeroportos a interligar em trechos de voos da empresa.

Uma vez escolhidas as rotas, é necessário dividi-las em subconjuntos adequados à operação pelas diversas frotas (tipos de aeronaves) em operação na empresa. O problema de alocação de frotas visa obter a ocupação máxima dos equipamentos em função da demanda estimada.

A seguir, deve ser definida, para cada trecho de voo de um dado subconjunto, a aeronave específica (de sua frota associada) que irá operá-lo. A alocação deve observar os tempos de solo mínimo em cada aeroporto visitado, o tempo necessário para cada troca de tripulação a cada número máximo de cinco pousos e paradas para manutenção de acordo com calendário estabelecido para cada aeronave.

Alocadas as aeronaves aos voos, os subconjuntos devem ser divididos em jornadas de trabalho com início e fim numa mesma base de tripulantes; isso deve ser feito com o cuidado de minimizar os gastos com diárias de alimentação, pernoites em hotéis, inatividades em cidades fora das bases, voos extras para reposicionamento de tripulantes e realização de deslocamentos terrestres.

Definidas as jornadas de trabalho, essas devem ser distribuídas aos tripulantes observando-se a Regulamentação dos Aeronautas, pedidos daqueles funcio-

nários e as regras específicas da empresa para efetuar a alocação. Além dos voos, as tarefas de solo (reservas e sobreavisos) e atividades adicionais, como calendário de cursos, treinamentos, checks, visitas médicas periódicas, entre outras, devem ser previstas e incorporadas à alocação.

Todas essas etapas de planejamento sofrerão alterações na fase de execução. Devem ser procuradas soluções ótimas para fazer em face de as eventuais mudanças na programação de voos e da escala de tripulantes, de forma a garantir eventuais substituições diante dos mais diversos imprevistos (de ordem material, aeroportuário, clima ou pessoal), sempre a um custo mínimo. A coordenação de voos deve também estar pronta para sugerir cancelamentos de voos e posicionamento de aeronaves em decorrência dos mesmos motivos.

Além de toda essa gama de problemas de alocação de tarefas, equipamentos e pessoal, diversos outros problemas a resolver de forma econômica podem ser citados. Como exemplos existem a necessidade do estabelecimento de um roteiro inteligente de abastecimento de combustível para as aeronaves, a cobrança de tarifas diferenciadas para assentos de acordo com a lotação das aeronaves, o controle inteligente das manutenções de diversos tipos (relativas a pessoal e itens sobressalentes) etc.

Todos esses problemas de planejamento levam a uma explosão combinatória considerável, por mais simples que alguns possam parecer: uma escala de tripulantes envolvendo 400 comissários de bordo e 800 jornadas mensais de trabalho pode produzir mais de um milhão e meio de restrições, em decorrência somente da legislação dos Aeronautas.

Além dessas restrições, efetuar a atribuição de forma a provocar um mínimo de desvio na quantidade de horas trabalhadas pelos tripulantes (visando o equilíbrio da remuneração entre eles), pode tornar a decisão de alocação extremamente delicada. Tarefas como a de composição

de jornadas de trabalho de uma pequena base de tripulantes, envolvendo pouco mais de 1.300 trechos de voos semanais, podem gerar um problema de recobrimento envolvendo algumas centenas de milhões de possibilidades distintas.

Resolver esses problemas sem apoio de ferramentas apropriadas de decisão (baseadas em modelos matemáticos e algoritmos de otimização) requer muito tempo e demanda o trabalho de muitas pessoas. Mais grave ainda, o resultado obtido é, via de regra, muito aquém da melhor solução possível e normalmente acarreta enormes prejuízos financeiros para as empresas que assim operam.

Soluções Importadas

Baseados na complexidade dos problemas enfrentados e na economia que sistemas automáticos podem proporcionar, aplicativos comerciais que resolvem esses tipos de problemas são importados de empresas estrangeiras e costumam ser extremamente caros, variando seus preços entre dois e cinco milhões de dólares (para empresas aéreas de médio porte). Esses valores não incluem gastos com treinamento, customizações, maquinaria etc.

Algumas empresas de aviação comercial brasileiras têm tido experiências não muito satisfatórias com esses produtos importados. A VARIG, no início da década de 1990, adquiriu um software da empresa grega AIMS (Airline Information Management, System) que nunca foi tornado operacional, principalmente em decorrência das dificuldades de customização para adaptação à legislação brasileira. Oito anos depois a experiência se repetiu, dessa vez com o produto AirCrews da SABRE Airline Solutions, que também não entrou em operação até a venda da VARIG, nove anos depois.

Com exceção às tentativas importadas, cabe registrar o projeto doméstico iniciado pela Rio-Sul Linhas Aéreas, em 1999, em parceria com a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), que desenvolveu um sistema automático para

resolver os problemas de planejamento da escala de tripulantes em apenas quatro anos de pesquisas, com custos de projeto finais na ordem de centésimos da aquisição de um produto importado. Todo capital investido foi recuperado com a economia produzida pela geração da escala planejada de tripulantes, ainda nos três primeiros meses de operação do sistema.

O grupo composto pela Rio-Sul apresentou o trabalho de pesquisa desenvolvido ao Comitê Organizador do Encontro Anual da AGIFORS (The Airline Group of the International federation of Operational Research Societies) realizado em Istambul, na Turquia, no ano de 2000.

Nessa apresentação, o trabalho que descrevia a implementação da solução do problema de alocação de tarefas às comissárias de voo daquela empresa, envolvendo a utilização de 350 tripulantes e 2000 rotações mensais, resolvido em três horas e meia de processamento computacional, chamou a atenção da Comunidade Internacional de Pesquisa Operacional para a Aviação; em particular, a do representante de uma empresa aérea americana que trabalhava com um problema de dimensões aproximadamente iguais, gastando três dias de processamento ininterrupto, sem obter, no entanto, a qualidade de solução evidenciada no trabalho da equipe brasileira.

As operações da Rio-Sul e da Nordeste Linhas Aéreas foram descontinuadas pela Fundação controladora das empresas, em agosto de 2003. Em decorrência, todo o trabalho de pesquisa foi também descartado, não tendo sido nem mesmo aproveitado pela VARIG, única empresa de aviação remanescente do Grupo, que insistiu, em vão, na customização do produto importado americano. Desta forma, o sistema automatizado de planejamento nacional foi abandonado apenas três meses após a sua entrada em operação, apesar de provas concretas de sua eficiência. Vale ressaltar que, apesar do abandono, toda a pesquisa foi salva pelo grupo desenvolvedor e continua à espera de empresas interessadas na sua reativação.

Como nota destoante, há, ainda hoje, notícias de que nenhuma empresa aérea brasileira utilize sistemas automáticos baseados em modelos matemáticos para os problemas aqui descritos de forma plena. Alguns sistemas importados adaptados à necessidade das empresas brasileiras resolvem alguns desses problemas de forma incompleta. Quer por dificuldades de implementação de nossas regras específicas, ou pelo preço demasiadamente alto para realização de customizações adequadas, esses procedimentos acabam por determinar um cenário de construções híbridas, em processos parcialmente automáticos e pela realização de trabalho manual, sendo este último ainda predominante, como fazia a VARIG, vinte anos atrás.

Rumos da Otimização Combinatória na Aviação

Há vários estudos de caso na literatura que comprovam os excelentes resultados que podem ser obtidos com a adoção de métodos automáticos, exatos ou heurísticos, na resolução de alguns dos problemas mais importantes da aviação comercial.

Garantia da qualidade e obtenção de soluções de menor custo, aliadas à economia de tempo na obtenção de resultados, não são os únicos ganhos associados

aos processos automáticos. Redução de pessoal empregado na confecção das soluções e a imparcialidade dos critérios de resolução vêm ao encontro da necessidade de utilização de uma abordagem mais precisa e eficaz para a resolução de problemas tão importantes.

Experiências de sucesso, no modelo empresa-universidade, como a realizada pela Rio-Sul Linhas Aéreas, talvez apontem o caminho mais sensato a ser seguido por outras empresas nacionais. Vale ressaltar que a grande maioria dos produtos de otimização para o planejamento da aviação disponível para comercialização no exterior compartilhou a mesma experiência, nos moldes da parceria relatada. Um exemplo também digno de registro é que há casos em que o produto final de otimização torna-se mais valorizado do que as próprias empresas que o desenvolveram, como o caso da empresa SABRE Airline Solutions, originada dentro da American Airlines que tem valor patrimonial hoje muito superior ao da própria companhia aérea que lhe deu origem.

Como outro exemplo clássico de parceria similar vencedora pode ser citado o da Continental Airlines, que foi desenvolvido juntamente com a Universidade de Austin, Texas, um sistema de recuperação de ma-

lha aérea e de escala de tripulantes (CALEB Recovery System) criado para resolver, de forma ótima, alterações significativas de planejamento devido à grandes interrupções regionais, como as decorrentes de intempéries de larga escala. Três meses depois, na véspera do ano novo, uma tempestade de neve maciça fechava o centro de conexões da empresa (hub) em Nova Jersey. Graças ao sistema automático, a Continental recuperou as operações em tempo recorde. A história de sucesso se repetiu na primavera seguinte quando as inundações fecharam outro centro de conexões em Houston.

Ironicamente, o teste final para o sistema começou em um dia lindo de sol em Nova York no outono de 2001. Os ataques terroristas de 11 de setembro deixaram a Continental e todas as outras companhias aéreas dos EUA frente ao pior caso de interrupção imaginável: o aterramento de toda a aviação comercial dos Estados Unidos. Um dia após a interdição de o espaço aéreo ser suspensa, a Continental estava voando uma programação totalmente nova, bem à frente de seus concorrentes. O sistema automático de recuperação de programação de voos e de tripulantes havia economizado a quantia aproximada de 40 milhões de dólares, maioria do montante atribuída somente ao episódio de 11 de setembro.

Esse é um de inúmeros exemplos de como a adoção de processos automáticos inteligentes de solução para as atividades de planejamento operacional das empresas aéreas pode reverter, em curto prazo, operações deficitárias, além de aumentar a eficiência daquelas empresas que já operam com obtenção de lucros na conjuntura atual.

Além disso, o planejamento bem conduzido nas atividades das empresas aéreas, dos aeroportos e de serviços, traz benefícios adicionais, diminuindo a necessidade de alteração ou cancelamentos de voos e de tarefas programadas, desonerando, desta forma, o controle da aviação comercial como um todo ■



HONRA E À PRIMEIRA MULHER CHEFE

Em três de setembro de 1843, a nau Constituição singrou as águas da Guanabara e aportou no Rio de Janeiro. Trazia ao Brasil Teresa Cristina de Bourbon, esposa de D. Pedro II, de cujo casamento nasceu, em 1846, no Paço de São Cristóvão, a carioca **Isabel**, aquela a quem o futuro consagraria como “**A Redentora**”¹.

A Princesa Leopoldina, irmã mais nova de Isabel, faleceu em Viena em 1871, o que muito abalou o Imperador e levou-o à Europa. Havia dito que “se não lhe dessem a lei que libertaria os escravos, preferia não voltar”². Eis o porquê de ter a Princesa Isabel assumido a Regência e prestado o respectivo juramento no Senado, em 20 de maio daquele ano.

Sua Alteza Imperial Regente tornara-se, naquele memorável dia, a primeira mulher Chefe de Estado no Brasil. Éramos uma monarquia parlamentar, com a Chefia de Governo exercida, então, pelo Visconde do Rio Branco, Presidente do Conselho de Ministros.

A História havia reservado à nossa primeira Chefe de Estado a honra e a glória de sancionar, em 28 de setembro de 1871, a Lei do Ventre Livre. Após sua assinatura, não nasceriam mais escravos no Brasil. Pedro Calmon registra: “a última das sessões em que se debateu o projeto ficou histórica, porque das galerias caíam flores e o ministro dos Estados Unidos recolheu algumas, dizendo que as mandaria para o



Princesa Isabel em traje de aclamação como regente

seu país, a fim de que vissem acolá que fazíamos sob chuva de pétalas o que tanto sangue lhes custara...³” Vicente Tapajós esclarece: “*após a luta mais encarniçada de que se tem notícia nos anais parlamentares do Brasil, depois de haver feito nada menos de vinte e um discursos, Silva Paranhos conseguiu apresentar à Princesa Isabel... a lei... que libertou todos os filhos de escravos que nascessem daquele dia em diante.*”⁴

Por dois outros períodos a Princesa voltaria a ser Regente, sem jamais inventar ser “regenta!” ou tentar impor-se por palavra extravagante na última flor do Lácio.

Assumiu a responsabilidade de Chefe de Estado de 1876 a 1877, em virtude de viagem do Imperador aos Estados Unidos; e de 1887 a 1889, quando D. Pedro II, enfermo, buscou curar-se na Europa. Em sua terceira regência seria definitivamente consagrada e entronizada nos corações dos brasileiros educados em famílias sadias, sem preconceitos em face do mérito, estudiosos e ciosos dos valores cristãos.

O abolicionismo encontrou em Sua Alteza Imperial o que Pedro Calmon chamou de suprema esperança⁵. Severa senhora exultantemente católica, externava coragem ante o tenso desafio enfrentado pela Nação e pelo Trono. Exemplos não faltam: em 12 de fevereiro de 1888 pôs-se à frente de uma batalha de flores, em Petrópolis, em prol da abolição; em 1886, impedira que a polícia atacasse um quilombo de negros fugidos, mantido pelo comerciante José de Seixas Magalhães, ato que ficou conhecido como episódio das camélias do Leblon.

A Lei 3.353, de 13 de maio de 1888, é o ápice de sua glória de Chefe de Estado. Trata-se do diploma consagrado como a Lei Áurea, que a Princesa Imperial Regente assinou com uma pena de ouro, cravejada de pedras preciosas, adquirida pelo povo, a Cr\$ 0,50 por pessoa⁶, por proposta do Professor Luís Pedro Drago. “A cerimônia de assinatura, no Paço da Cidade, foi indescritível nos seus tons emocionantes, oradores deslumbrados, o povo a vitoriar a “Redentora”; Patrocínio, de joelhos, a querer beijar os pés da Regente, e retórico, transfigurado: ‘Minha alma sobe de joelhos nestes Paços!’”⁷.

O Papa Leão XIII concedeu-lhe a “Rosa de Ouro”, condecoração oferecida pelo Sumo Pontífice como símbolo permanente de reverência, estima e afeição paterna a

GLÓRIA DE ESTADO NO BRASIL

personalidades que tenham demonstrado espírito de lealdade para com a Santa Sé⁸. Que demonstração superior poderia ter sido dada por alguma brasileira até hoje?

Nossa primeira Chefe de Estado é também, a bem da verdade, a segunda e a terceira mulher brasileira Chefe de Estado, posto que por três vezes distintas dirigiu os destinos da Nação e, em duas delas, tomou decisões que se perpetuaram na História da Pátria.

Na Catedral de São Pedro de Alcântara, em Petrópolis, repousam, desde 1971, Sua Alteza Imperial, Isabel, seu consorte, o Conde D’Eu, marechal do Exército, D. Pedro de Alcântara, Príncipe do Grão Pará, e sua esposa. Repousam naquele templo, desde 1939, seus pais D. Pedro II e D^a Teresa Cristina⁹. Oremos por todos eles, nós brasileiros muito lhes devemos. Oremos, em especial pela “Redentora”, todos nós brasileiros brancos e negros, mulatos e índios, amarelos e mamelucos. Oremos para que a cada 13 de maio sua memória seja condignamente louvada e exaltada. Oremos para que, por intercessão de São Pedro de Alcântara, Deus, velando pela paz e harmonia da Nação Brasileira, a nós e a nossos descendentes nos livre do venenoso ódio racial que nos querem inocular.

Lembremos de que, em homenagem à Princesa, um monumento ergue-se frente à Princesinha do Mar, na avenida que leva seu nome, no Rio de Janeiro. Lembremos, também, que na mesma metrópole, a “Avenida 28 de Setembro” celebra a assinatura das leis do “Ventre Livre” e dos “Sexagenários”.

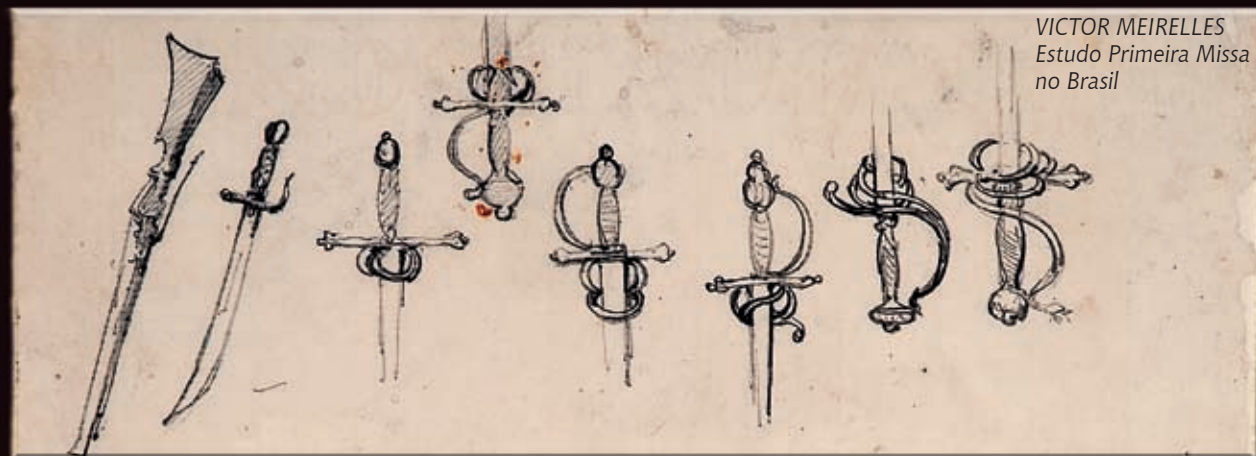
Honremos e glorifiquemos a Princesa Isabel, a Regente, a Redentora, primeira Chefe de Estado do Brasil ■



Princesa Isabel em Paris - 1910

NOTAS

- 1 - CALMON, Pedro. *História do Brasil*, vol. V. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1959, p. 1649.
- 2 - Idem, p. 1778.
- 3 - Idem, p. 1779.
- 4 - TAPAJÓS, Vicente. *Manual de História do Brasil*. Rio de Janeiro: Organizações Simões, 1957.
- 5 - Op. cit., p. 1805.
- 6 - COSTA, José Ferreira. *Livro-Texto de História do Brasil*. Rio de Janeiro: F. Brigueit & Cia Editores, 1960, p. 281.
- 7 - CALMON, Pedro, op. cit., p. 1810.
- 8 - Disponível em: http://www.wikipédia.org/Wiki/Rosa_de_ouro.
- 9 - Disponível em: <http://www.netpetropolis.com.br>.



VICTOR MEIRELLES
Estudo Primeira Missa
no Brasil

O ÚLTIMO GUERREIRO II

Jonas Alves Corrêa
Cel Av

Neste artigo não se pretende falar de feitos memoráveis realizados pelo Ten Brig Ar Paulo Victor da Silva em face da sua atuação voltada ao desenvolvimento da aviação, em especial pelo impulso dado à indústria aeronáutica, como ficou caracterizado nas últimas homenagens póstumas, o que confere os louros de uma carreira militar vitoriosa.

Pouco se falou, entretanto, de outro lado importante de sua vida: o idealismo que buscou com outros oficiais da mesma estirpe, todos declarados aspirantes a oficial a partir de junho de 1942, os quais se fortaleceram nos exemplos da audácia, da coragem e no amor à pátria do eminente Brigadeiro Eduardo Gomes que, desde tenente, sempre esteve na linha de frente, na luta pela grandeza deste país. Na época era considerado um grande brasileiro pelos traços de seu caráter, pela sua coragem pessoal e moral demonstrada ao longo de sua carreira, desde o ano de 1922, em que foi um dos participantes da Epopéia denominada 18 do Forte.

O Brigadeiro Eduardo Gomes foi o criador da Diretoria de Rotas Aéreas, órgão da maior importância para a aviação militar e civil brasileira, através da instituição de vários serviços da mais alta importância, tais como a abertura de aeródromos em todas as regiões

do Brasil, dotando-os de apoio rádio, suporte de meteorologia e estabelecimento de rotas aéreas pré-fixadas, com a finalidade da integração nacional. Desta organização fazia parte um grupo de oficiais dedicados a essas atividades; tinham eles, também, como ideário os exemplos do líder.

Esse grupo de oficiais levava o idealismo bem acima da estabilidade da carreira e também do provável desconforto que poderiam produzir no meio dos seus familiares, não obstante saberem que contavam com o apoio destes. Desse grupo faziam parte os maiores Gustavo Borges, Fontenelle, Haroldo Veloso, Paulo Victor, Rubem Vaz e muitos outros oficiais de várias patentes.

Desde o final da II Guerra Mundial, da queda do ditador Getúlio Vargas, da reintrodução do sistema democrático no país, até 1964, o Brasil viveu momentos de instabilidade política pelo embate constante entre os dois maiores partidos políticos da época: a UDN e o PSD. Os maiores conflitos se deram a partir dos anos 1950 com o suicídio do presidente Vargas, em 24 de agosto de 1954, quando a Aeronáutica liderou as investigações para encontrar os assassinos do Maj Av Eng Rubens Florentino Vaz que estava ao lado do jornalista Carlos Lacerda quando

sofreu um atentado em razão de fazer forte campanha contra o governo Vargas. Os assassinos pertenciam a Guarda pessoal do Presidente chefiada por Gregório Fortunato. O grupo da Diretoria de Rotas Aéreas participou diretamente na busca do assassino do major e teve êxito na sua captura.

A situação do país continuou cheia de incertezas, embates políticos, dado a maneira de condição sinuosa dos destinos da nação. A oposição liderada pelo partido UDN vinha lutando para evitar a eleição para presidente da República do candidato Juscelino Kubitschek de Oliveira, pois consideravam que, se eleito primeiro mandatário, ele iria abrir a torneira da corrupção, o que aconteceu com a construção da nova capital – Brasília.

Em 11 de novembro de 1955, o general Henrique Lott deu o golpe de Estado para garantir a vitória de Juscelino. O grupo da Diretoria de Rotas Aéreas, que sempre esteve voltado às suas ocupações visando construir um Brasil grande, vivia frustrado desde a derrota do Brigadeiro Eduardo Gomes para Getúlio Vargas no pleito para presidente da República em 1950, quando o grande militar foi vítima de sórdida e violenta campanha; e ainda abalado com o assassinato do Maj Rubem Vaz pelos capangas do presidente Vargas

que pôs termo à vida em 24 de agosto de 1954, abalado com as mazelas da política nacional.

Diante dos rumos que vinha tomando a vida nacional, o Maj Haroldo Coimbra Veloso, um dos componentes desse grupo e encarregado de preparar a infraestrutura aeronáutica na região do rio Tapajós, área onde era bastante conhecido e popular, em 11 de fevereiro de 1956, em companhia do capitão aviador Lameirão, partiu para Jacareacanga, deixando para trás um manifesto contra o governo de Juscelino Kubitschek na esperança de que seu protesto ganhasse adeptos.

O Maj Paulo Victor, comandante de um C-47 que se encontrava em Belém em viagem do CAN, foi acionado pelo comandante da Zona Aérea para transportar um grupo de soldados comandados por um tenente para Jacareacanga com a finalidade de deter os rebeldes. Apesar de apresentar justificativa para não cumprir essa nova missão, por não constar da ordem de missão do CAN, dado a ordem superior, transportou o referido grupo. Porém, ao pousar em Santarém, informou à sua tripulação que iria aderir ao protesto do colega Haroldo Veloso. Pediu apenas que deixassem a aeronave em condições de voo. Deixando o grupo de militares que iria dar combate aos rebelados de Jacareacanga, partiu sozinho para dar apoio aos companheiros rebelados.

Embora não sabendo, o major Veloso teve a adesão dos oficiais da Base Aérea de Fortaleza, cujo comandante, o Cel Av José Tavares Bordeaux Rêgo, não quis cumprir a ordem de mandar uma aeronave B-25 bombardear Jacareacanga. Ele e o subcomandante foram presos por ordem do Brigadeiro Francisco de Assis Correia de Melo, que interveio diretamente na crise. Depois de muito conflito interno com os oficiais da Base, era uma questão de honra fazer decolar um B-25 mesmo que fosse desarmado, e o que ele determinou foi cumprido. O B-25 decolou desarmado, mas não chegou ao destino, assim como uma esquadrilha de F-47 da

Base Aérea de Natal, que também ficou pelo caminho.

Aconteceu que estava pousado em Belém um B-25 de uma unidade do Sul e a tripulação, menos avisada sobre o conflito, recebeu ordem para ir à Jacareacanga e cumpriu a missão. Foi a partir desse caso que foi possível constatar que o ato isolado do Major Veloso produziu resultados maiores do que se esperava. Esses dois oficiais que cumpriram a ordem (qualquer um menos avisado como eles também cumpriria) foram retaliados e desprezados pelos colegas de farda por muito tempo. Também sofreram na alma esse desprezo e, com o tempo, foram esquecidos.

A FAB a partir daí começou a se dividir: o grupo da Diretoria de Rotas Aéreas conseguiu influenciar parte dos oficiais aviadores declarados aspirantes a partir de 1950. Mais tarde, a FAB se repartiu: havia os guerreiros que eram oficiais que faziam oposição ao governo e os gregórios que eram favoráveis ao governo. O clima foi, aos poucos, ficando pesado e o Ministério da Aeronáutica tomou algumas medidas preventivas para evitar mais atos de rebeldia. Isso não adiantou muito porque cada guerreiro tinha, dentro de si, o sabor da revolta.

Em 1959 eclodiu a revolta de Aragarças. Ficou-se sabendo que era um movimento amplo envolvendo oficiais de outras Forças. Havia um dia “D” para a eclosão e o sinal seria uma senha que daí não se podia voltar atrás. Acontece que a maioria “pulou fora” e só ficou um pequeno grupo que resolveu partir, mesmo sabendo que já estava derrotado. Sequestraram um Constellation da Panair do Brasil e, ao que consta, a tripulação era conivente. De Belo Horizonte decolou um C-45 que se juntou ao grupo de Aragarças. Novamente foi uma revolta sem armas. O Grupo era constituído dos Majores Veloso e Burnier; Capitães Lameirão, Gerseh, Barata Neto, Mascarenhas e o Ten Leuzinger. Do Exército, o Cel Mendes e o Maj Tarcisio. O Maj Paulo

Vitor aderiu posteriormente, e depois se asilou na Bolívia.

Esse grupo pouco tempo depois partiu para a Bolívia e pediu asilo político. Nessa época ocorreu a campanha para eleger Jânio Quadros à Presidência da República. Tinha ganho força e a oposição, inclusive os guerreiros, estava colaborando com a campanha. No final do seu governo o presidente Juscelino anistiou os rebeldes de Aragarças.

Jânio Quadros foi eleito e houve um pequeno tempo de euforia. Entretanto, com sua renúncia, em 25 de agosto de 1961, o Brasil quase que entrou em guerra civil. João Goulart era o vice-presidente e depois de muita conversação assumiu a presidência da República em regime parlamentarista, que depois passou a ser presidencialista. Então, tudo voltou ao que era antes, visto que os comandantes dos grandes Comandos e Unidades eram favoráveis a Jango.

Mesmo assim, o trabalho dos guerreiros continuou em nível de conspiração e havia muita retaliação contra aqueles que estavam na oposição. Na FAB a coisa se complicou porque, em dado momento, ninguém sabia quem era quem e que apito tocava. Até 31 de março de 1964 vivemos um clima de desconfiança e mesmo assim permanecemos unidos.

Depois de 1964, os guerreiros foram seguindo o seu rumo e aqueles idealistas foram se frustrando dado ao rumo que a Revolução tomou, já que nada tinha a ver com princípios revolucionários defendidos anteriormente.

O brigadeiro Paulo Victor foi o último guerreiro que participou dos levantes desarmados. Outros do grupo não participaram. Entretanto, isso em momento algum afetou os méritos que possuíam.

Esta história visa mostrar aos oficiais mais jovens, que nunca participaram de conflitos ideológicos, que naquele tempo o ideal por nós desejado vencia todas as barreiras. As rebeldias eram posição política e não indisciplina. Ninguém temia ser preso nem preterido nas promoções. A coragem moral estava acima de tudo ■

VOANDO ALTO

Brig Eng Rogério Ribeiro Machado
rogerio.machado@thalisgroup.com

High Flight

John Gillespie Magee Jr.

Ah! Livrei-me das temíveis amarras da Terra
E bailei pelos céus com jubilosas asas prateadas;
Subi fitando o Sol, e juntei-me à vertiginosa carreira
De nuvens cortadas de luz – e fiz centenas de coisas
Que ninguém jamais sonhou – virei e oscilei e rodei
Pelos cimos de ensolarado silêncio. Lá em volteios,
Persegui ventos sibilantes, e levei
Meu impetuoso avião por imaculados caminhos etéreos...
Subindo, seguindo, pelo delirante ígneo azul,
Lépido superei as alturas varridas pelo vento
Onde nunca a cotovia, nem sequer a águia voou –
E, silente, adentrei, elevando a mente aos céus,
A mais incólume santidade do firmamento,
Estendi a mão, e toquei a face de Deus.

Tradução Rogério Ribeiro Machado

John Gillespie Magee Jr. foi um daqueles de centenas de norte-americanos que, no transcorrer da Batalha da Inglaterra e ignorando os impedimentos legais, se alistaram na RCAF (Real Força Aérea Canadense), com a tácita aprovação do governo dos EUA, então neutro.

Nascido em 1922, na China, em Xangai, de mãe inglesa e pai escocês-irlandês-americano, Magee, aos 18 anos de idade, começou a instrução de voo, qualificando-se, no mesmo ano, como piloto de Spitfire Supermarine, e foi classificado no recém-formado Esquadrão de Caça nº 412, da RCAF, ativado em 30 de junho de 1941, com sede em Digby, Inglaterra.

Enfrentou a Luftwaffe alemã, executando missões de defesa aérea da Inglaterra e sobre a França.

Em 3 de setembro de 1941, Magee fez um voo de teste em grande altitude com o novo Spitfire V.

Enquanto orbitava no tráfego e su-

bia, inspirou-se para escrever o poema “Tocar a Face de Deus”.

De volta ao solo, anotou em carta aos pais: “Escrevi estes versos outro dia, começados quando alcançava 30.000 pés de altitude e terminados ao pousar.” No verso da folha estava o poema “Voando Alto”!

Passados três meses, em 11 de dezembro de 1941, no terceiro dia após a entrada dos EUA na guerra, o Spitfire V que pilotava colidiu em voo com um Oxford de treinamento do Campo de Aviação de Cranwell, pilotado por Ernest Aubrey, às onze horas e meia da manhã, a 400 pés de altura sobre o vilarejo de Roxholm, no condado de Lincolnshire, entre as bases da RAF (Royal Air Force) em Cranwell e Digby.

A investigação do acidente registra que o piloto do Spitfire conseguiu abrir a capota e saltar do avião. Todavia, o jovem de 19 anos estava baixo demais para a abertura do paraquedas e morreu instantaneamente ao chocar-se com o solo.

Consta da comunicação oficial aos pais dele: “O funeral aconteceu no Cemitério de Scopwick, próximo ao Aeródromo de Digby, às duas horas e meia da tarde de 13 de dezembro de 1941.

O serviço fúnebre foi comandado pelo Tenente Aviador S.K. Belton, capelão canadense desta Unidade. Ao falecido foram concedidas todas as honras e seis pilotos do Esquadrão conduziram o caixão.”

Em fevereiro de 1942, em Washington, onde residiam os pais de Magee, Archibald MacLeish, bibliotecário do Congresso, leu os versos e os incluiu na exposição “Destino e Liberdade”. Logo, o texto ficou muito conhecido, porém, algumas cópias diferem ligeiramente do original guardado na Divisão de Manuscritos da Livraria do Congresso.

Empenhei-me em transcrever corretamente o poema ao fazer esta despretensiosa tradução em que busquei preservar o sentimento que me infundiu o autor, animando-me também para buscar estas informações.

Creio que também o Presidente Ronald Regan identificou-se com o mesmo elevado espírito dos aviadores, ao homenagear os tripulantes falecidos na trágica explosão após o lançamento da Challenger, com estas palavras:

“... deixaram as temíveis amarras da Terra para tocar a face de Deus.” ■

TAF, TAF, COMETA 34

Ten Brig Ar Sérgio Pedro Bambini
sergio.p.bambini@gmail.com

1963.
Escola de Aeronáutica,
Campo dos Afonsos.

Os Cadetes do 3º ano, então, último ano da Escola, viviam uma rotina diferente dos anos anteriores. A ênfase estava no voo. Pré-solo, solo, manobras, acrobacias, três aviões, elemento, esquadrilha, *link trainer*, voo por instrumentos. O avião era o respeitável e inesquecível NA T-6, com seu pesado motor radial Pratt & Whitney de 600 HP e seu estreitíssimo trem de pouso. Uma máquina!

Ainda tínhamos aulas, mas todas relacionadas com as lides aéreas, navegação, meteorologia, novos equipamentos de comunicação e navegação.

Apenas seis missões para ir a che-que e solar o T-6.

Diferentemente do Fokker T-21, a maioria solava o T-6 sem dificuldades.

No início de maio, eu já havia solado e completado a fase de manobras. Estava proficiente em *chandelles*, oito preguiçosos, *reversements* e outros exercícios que possibilitavam o total controle do avião.

Já havia aprendido a fazer voos de dorso, *loopings*, *tourneaux*, *imelmanns*, *retournements*. Para cada voo de duplo comando, tínhamos dois voos solos para praticar a nova manobra.

No dia nove de maio, fui escalado para voar com o 1º Ten Av Azambuja, instrutor da Esquadrilha de Paus do Estágio Avançado. Ele havia chegado há apenas alguns dias do 1º/14º GAv e logo

substituiu o Cap Lincoln no comando da Esquadrilha.

Quando nivelados, pediu-me para fazer um voo de dorso. Fiz o que havia aprendido. Preparei o avião, mistura rica, 2000 rpm, clareei a área, ajustei os suspensórios e o cinto, levantei o nariz da aeronave e a coloquei no dorso. Corrigi o nivelamento das asas e voltei ao voo normal, justamente a tempo de corrigir o natural disparo da hélice, comum após o motor voltar a funcionar depois do apagamento usual no voo de dorso. Achei ter feito tudo corretamente, como havia aprendido com meu instrutor, Ten Av Sawczuck e praticado no voo solo.

Qual não foi minha surpresa quando ouvi, pelo interfone, a voz do Ten Azambuja: “O que foi Cadete, está com medo do voo de dorso? Faça novamente e mantenha essa posição até eu mandar voltar ao normal”.

Preparei novamente o avião, clareei a área e coloquei o T-6 1603 no dorso e deixei-o assim.

Como sempre, o motor parou e, naquele silêncio, o Ten Azambuja perguntou-me se eu tinha fósforos ou isqueiro. Aconteceu comigo alguma coisa da qual jamais esqueci, pois, para responder, quis fazer o sinal de negativo com o polegar voltado para baixo. No entanto, estando no dorso, não sabia como colocar o polegar para indicar que não tinha fósforos. Finalmente, ele autorizou e coloquei o avião na posição normal, o motor “pegou”, disparou e foi corrigido. Tudo naturalmente.

No debrifim, o Ten Azambuja me disse para treinar mais o voo de dorso.

Assim, no dia seguinte, dia 10 de maio, lá estava eu no T-6 1565, perto dos 9.000 pés, treinando voo de dorso. Uma vez, duas vezes, voos invertidos longos, mantendo as asas niveladas, voltando à posição normal, segurando o disparo da hélice e estabilizando a aeronave.

Só mais uma vez, pensei. Avião preparado, área clareada, nariz acima do horizonte, aeronave no dorso, asas niveladas, silêncio do motor parado. Tudo bem. Vamos voltar ao normal.

OK. Avião na posição normal, asas niveladas, velocidade acima de 100 milhas, aguardar o motor “pegar” e segurar o disparo da hélice.

Aguardar o motor “pegar”....

Aguardar o motor “pegar”....

E não “pegou”!

Pane!

O *check list* parecia estar escrito no para-brisa, como se o velho T-6 dispusesse de um moderno *head up display*.

Velocidade 100 milhas;

Manter a reta;

Trem em cima;

Flap em cima;

Mistura rica;

Passo mínimo;

Trocar o tanque;

Dar bombada; e

Procurar um local para pousar.

Estava a quase 7.000 pés sobre a Pedra de Guaratiba, na área de instrução de Jacarepaguá, com proa da Restinga da Marambaia.

EM PANE!



Fiz 180º de curva e aprobei a área de Jacarepaguá onde havia um terreno plano, antiga pista, usada, às vezes, pelos Instrutores que levavam os Cadetes para treinar aproximações.

Dia bonito com céu claro. Aprobei Jacarepaguá e continuei acionando a bomba manual de combustível, esperando o motor pegar. Não pegou!

Definido estar, realmente, em pane, peguei o microfone e falei:

– TAF, TAF, Cometa 34 em pane!

Quando a Torre Afonsos respondeu, informei a matrícula da aeronave, onde estava e o que pretendia fazer.

Prossegui para Jacarepaguá informando à TAF a cada 1.000 pés.

Cheguei sobre a cabeceira da “pista” a pouco mais de 2.000 pés. Muito alto para uma aproximação direta. Baixo para o procedimento padrão, 4, 3, 2, 1, que requeria o mínimo de 4.000 pés.

Fiz um procedimento 4,1, ou seja, uma ampla aproximação de 360º.

Nos primeiros 180º procurei não me afastar muito do ponto escolhido para pouso. Ao completar esse trecho, achei que podia baixar o trem de pouso. E o fiz.

Senti o seu travamento, forcei a alavanca até o segundo batente e me preocupei com o pouso.

Julguei conveniente e acionei o flap. Reduzi a velocidade para 90 milhas. Senti que começava a ficar muito alto na rampa para o pouso. Fiz o que podia e sabia. Glissei e derrapei. Logo atingi a altura de arredondamento e pousei. Parei o avião, desliguei os magnetos e a bateria. Desamarrei-me e desci do avião.

Ao olhar para o avião, estremei ao constatar que o flap não havia baixado. Entendi, então, porque havia ficado alto na rampa de pouso. Com o motor parado e a hélice girando apenas com a força do vento relativo, não havia pressão hidráulica suficiente e o flap não baixou. Pensando que o flap estava baixado, reduzi a velocidade, diminuindo a razão de descida. Graças ao bom Deus, o trem baixara por gravidade sem que eu tivesse me dado conta disso.

Tentei falar novamente com a Torre Afonsos para informar que estava tudo bem. Não consegui!

Só me restava aguardar.

Peguei uma almofada, daquelas

amarelas, e me sentei sob a sombra da asa.

Não demorou muito, ouvi o ruído de um helicóptero aproximando-se.

Era um H-13J e pousou ao lado do T-6.

Fui receber e apresentar-me ao piloto. Era o Cap Av Britto, Chefe do Estágio Avançado.

Perguntou-me se estava tudo bem e me mandou sentar no banco direito do helicóptero.

Fechei a capota do T-6, apanhei meu paraquedas e as almofadas e me acomodei no helicóptero, enquanto o Cap Britto, discretamente, inspecionava a aeronave e abria os dois tanques de gasolina para, obviamente, verificar se um deles não estava seco.

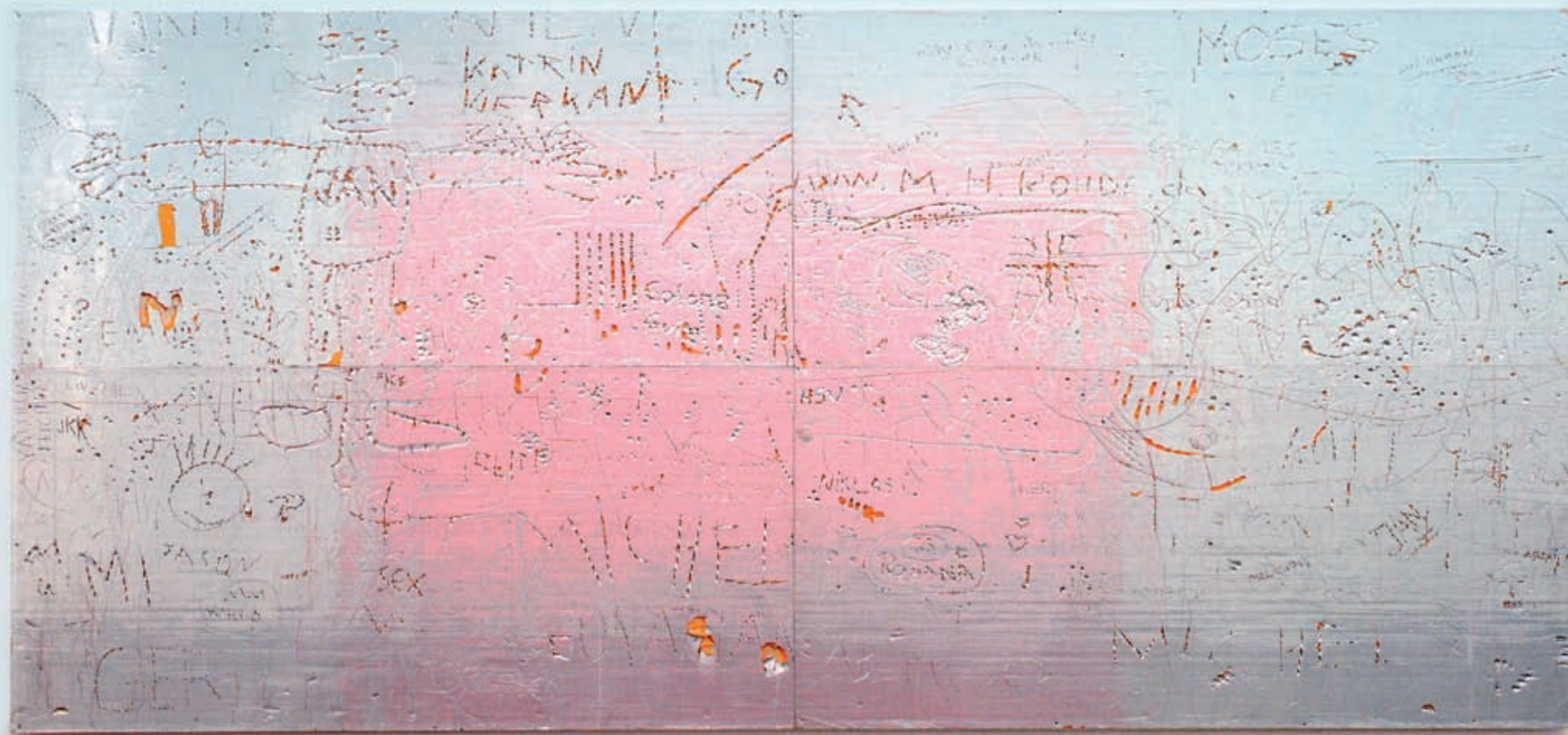
Retornamos para o Campo dos Afonsos naquele que foi meu primeiro voo em uma aeronave de asas rotativas.

Por uns quinze dias fui o herói da Escola de Aeronáutica. Afinal, havia “pegado” uma pane real.

Possuía, no dia do incidente, 22 horas de voo no T-6 ■

Trinta anos da epidemia de AIDS

“A grande missão da espécie humana é cuidar uns dos outros” (1981-2011)
Nelson Mandela



Cel Med R1 Antonio Augusto Masson
Especialista em HIV/AIDS pela UFRJ *
antaugmasson@yahoo.com.br

Maj Med Geórgia Cláudia Trade Santos
Mestre em Infectologia pela UFRJ *
georgiatradezoil.com.br

Médicos do Hospital de Aeronáutica dos Afonsos (HAAF)
Referência para HIV/AIDS da Diretoria de Saúde desde 1990.

Em cinco de junho de 2011 completaram-se três décadas da divulgação dessa doença, a AIDS – sigla em inglês para a síndrome da imunodeficiência adquirida. Naquela data de 1981, o Dr. Michael Gottlieb publicou relato de alerta semanal emitido pelo Centro de Controle de Doenças (CDC) de Atlanta (EUA), instituição renomada na detecção e manejo precoce de doenças emergentes, sobretudo infecciosas.

Tratava-se de um grupo de doentes do sexo masculino de Nova Iorque e São Francisco com pneumonia e um tumor incomum para jovens previamente saudáveis, fato que causou perplexidade. A evolução clínica era rapidamente debilitante e fatal no decurso médio de dois anos, a partir dos primeiros sintomas.

Todos os pacientes eram homossexuais, com comportamento promíscuo, que apresentavam indícios de imunodepressão profunda, aspecto que logo chamou a atenção da comunidade científica internacional. Levantou-se, então, a hipótese de se tratar de uma infecção transmitida preferencialmente pelo contato genital, fato verdadeiro até então, acrescido da transmissão via sanguínea, descoberta mais tarde.

Poucos cientistas, no entanto, imaginavam que estavam perante uma nova patologia que iria se espalhar pelo mundo de maneira trágica, gerando uma crise de saúde com a impressionante taxa de 15.000 pessoas infectadas a cada dia.

Em razão do seu extraordinário impacto psicossocial e econômico criado em muitas nações, a doença veio a ser alcunhada, mais tarde, de peste negra do século XX.

Eis a teoria mais aceita para explicar a origem da doença:

“O vírus símio original passou dos macacos verdes nas florestas da África Ocidental para caçadores nativos que manipulavam suas vísceras há cerca de 60 anos e se propagou lentamente, principalmente pela via sexual, para as populações das aldeias que passaram a portar o equivalente humano: retrovírus HIV – sigla inglesa para o vírus da imunodeficiência humana”.

A urbanização desenfreada, o desenvolvimento dos transportes aéreos de longas distâncias, o enorme fluxo de caminhoneiros na África central e a prostituição encarregaram-se da disseminação, durante as décadas subsequentes, para outras localidades.

Os principais fatores que dificultaram a aplicação das políticas de controle epidemiológico na época foram o longo período de incubação (sem sintomas) – próximo há uma década – e a incidência maior em grupos socialmente mais vulneráveis da população como: detentos, homossexuais, usuários de drogas, hemofílicos que dependiam de frequentes transfusões, profissionais do sexo, além das classes com baixa escolaridade.

Somente em 1987, com a chegada dos exames para detecção no organismo do HIV, a testagem obrigatória dos doadores pelos Bancos de Sangue reduziu drasticamente o risco de infecção via transfusão de hemoderivados, principalmente sangue e fatores de coagulação para hemofílicos.

Observou-se, ao longo desse período, a diminuição na incidência entre os homossexuais, aumentando, por outro lado,

os casos entre a população heterossexual, notadamente entre as mulheres.

Isto pôde ser explicado, em parte, pela convicção de que a epidemia se restringia aos chamados, na ocasião, grupos de risco, os quais incluíam, principalmente, os homossexuais e usuários de drogas. Dessa forma, a população em geral se sentia livre da doença. Com o tempo, surgiu a denominação comportamento de risco, a qual deixou mais clara a “democratização” desse mal.

A teoria de que o risco de transmissão da mulher para o homem é menor que a do homem para a mulher levou aos homens heterossexuais se exporem e, subsequentemente, levarem o vírus às suas parceiras fixas.

Soma-se a isso, o conhecimento de que os portadores de outras doenças sexualmente transmissíveis (DST), de grande ocorrência, como as úlceras genitais ocasionadas pelo HPV e Herpes, tornam as pessoas vinte vezes mais susceptíveis à aquisição do HIV. Isto se explica pelo fato de que tais DST, além de provocarem a perda da barreira natural da pele, aumentam o aporte de células de defesa para o local da infecção, células essas que, ou já estão infectadas ou, caso ainda não estejam, são alvo do HIV.

Ao longo dessas três décadas foram desenvolvidas várias classes de antirretrovirais, que permitiu revolucionar o tratamento e o panorama no mundo, ou, pelo menos, nos países onde o acesso a essas drogas foi possível.

Como dissemos, no início da epidemia, a média de sobrevida após a manifestação da imunodepressão era curta. Porém, com a adoção da chamada terapia altamente eficaz – o popular coquetel -, nos anos 1990, que associava drogas com mecanismos de ação diferentes, obteve-se melhor controle da infecção e recuperação do sistema de defesa (reconstituição imunológica).

Tudo isso se refletiu positivamente na sobrevida, na drástica queda da sintomatologia e na melhora da qualidade de vida, além da redução da probabilidade da

transmissão vertical, isto é, da gestante infectada para seu filho.

Hoje, temos pacientes com mais de vinte anos de doença. Ao longo do tempo, esse cenário resultou numa “melhor reputação” da enfermidade, gerando a falsa impressão de que a epidemia estaria controlada. Daí a tendência ao relaxamento nas medidas preventivas, devido à falsa noção de que a infecção havia se tornado “crônica”.

A SITUAÇÃO ATUAL DA PANDEMIA

Foram contabilizados 60 milhões de casos mundiais desde o começo da pandemia, com 25 milhões destes tendo evoluído para o óbito. A maioria dos casos mundiais (70%) é encontrada na África abaixo do Saara. No Brasil, já foram registrados 500 mil casos com metade destes de mortes, desde o início. O número de óbitos estabilizou-se em 11.000/anuais na última década, segundo o último boletim epidemiológico do Ministério da Saúde.

Cumpra esclarecer que quando falamos em número de casos nos referimos aos pacientes que desenvolveram a Síndrome de Imunodeficiência (fase avançada da infecção) que foram notificados, não contabilizando, portanto, os portadores assintomáticos. Isto sem considerar o frequente fenômeno da subnotificação, agravante que ocorre por razões diversas.

A terapia redundava em maior longevidade, fato que não era possível na primeira década da epidemia. Resulta, dessa forma, que os novos casos somam-se aos “estabilizados”, inflando a contagem geral.

Um desafio desta dimensão necessita, naturalmente, do envolvimento de vários segmentos representativos (em particular universidades, governos e ONGs), sobretudo no que se refere às questões de preconceito e discriminação, limitadores infelizmente ainda presentes na nossa sociedade.

A propósito das vacinas: os testes são promissores, mas não há perspectiva, segundo os cientistas, de tornarem-se

disponíveis ao grande público, pelo menos nos próximos cinco anos. As dificuldades principais para a elaboração do imunizante são a elevada tendência à mutação do retrovírus, além de outras limitações técnicas em cobrir diversas cepas virais encontradas no mundo, além do grau de eficácia ainda não ser ideal – em torno de 30%.

O que podemos lamentar é que os indicadores não mostram indícios de controle efetivo no plano mundial, sendo o número de portadores pelo agente infeccioso estimado em 33,5 milhões de indivíduos. Surpreendentemente, mais de um milhão destes nos EUA, local sede do CDC, instituição que desempenhou um trabalho notável a época da eclosão dos primeiros casos nas cidades de São Francisco e Nova Iorque, por sua atuação no processo investigativo inicial.

Consideramos que, apesar dos relatos de incidência sugerirem controle parcial da epidemia, os dados são preocupantes porque os óbitos no mundo, causados pelo HIV/AIDS, ainda atinge a cifra de quase dois milhões/ano.

De acordo com a UNAIDS - órgão da ONU, cuja tarefa é coordenar as políticas globais para conter a enfermidade - esse fenômeno da manutenção de novos casos é facilitado pelo aumento da ocorrência de tuberculose pulmonar associada.

No Brasil, país reconhecido como modelo nas ações de combate ao HIV/AIDS, as estimativas de portadores assintomáticos chegam a 600.000, sendo que apenas um terço deste contingente está consciente da própria infecção e segue tratamento. Esta é a principal razão pelas quais as campanhas oficiais estimulam a testagem laboratorial voluntária, devidamente informada e consentida (respeito aos direitos da pessoa). O exame visa a detectar a presença no soro de anticorpos voltados contra o vírus.

Portanto, mesmo com o avanço da epidemia apresentar-se mais lento, o número dos portadores cresce. Registramos, no Brasil, uma média de 11.000 novos casos/ano na última década. Além disso, a taxa de incidência por 100.000 habitantes

estabilizou-se em 17 casos, fato que denota controle parcial do avanço da epidemia.

É curioso que a taxa média de utilização do preservativo com parceiros casuais na população brasileira gira em torno de apenas 50%, fato obviamente preocupante.

Quando se analisa o uso em todas as relações com parceiros fixos esse número decai para metade. Podemos deduzir que há uma falsa “segurança” desenvolvida pelo hábito do convívio em relacionamentos estáveis, em que não se conhece o status sorológico do companheiro (a).

Certamente, a falta de um controle ideal da epidemia decorre, em parte, da prática corrente do sexo desprotegido em uma sociedade com muitos portadores do HIV desconhecidos. Esta situação é agravada, a nosso ver, em razão da resistência de muitos, até mesmo profissionais de saúde que relutam em acreditar nas evidências científicas de que uma relação com mulher soropositiva traz o risco de infecção, mesmo que em menor possibilidade do que aquela do homem para sua parceira.

Esses dados denotam uma constatação:

“Temos um grande desafio pedagógico pela frente, um verdadeiro trabalho de convencimento”.

AS PERSPECTIVAS E DESAFIOS FUTUROS

Depreendemos, com base nesses dados discutidos, que, apesar dos inegáveis avanços auferidos (entre os que seguem regularmente – boa adesão - o tratamento: menor mortalidade e infectividade), é premente a necessidade de concentrarmos esforços nas práticas de prevenção e mudança nas atitudes e nos comportamentos de risco.

A detecção precoce dos casos também é parte complementar nessas ações e deve ser voltada para uma gama mais abrangente possível de pessoas.

As equipes de saúde devem atuar em várias frentes que incluem o diagnóstico, o tratamento, a reabilitação, o suporte e a reintegração ao meio social, dentre outras

intervenções, como a atualização de profissionais (cursos regulares). As emissões de pareceres que priorizem a readaptação funcional dos doentes, palestras e oficinas de esclarecimento nas organizações também fazem parte da estratégia.

Programas cuidadosamente elaborados são indicados para identificar aquelas pessoas portadoras que requerem tratamento antirretroviral precoce, de maneira a prevenir que esses infectem os seus parceiros, uma vez que a carga viral é reduzida drasticamente com a terapia medicamentosa (redução da infectividade). Esse é um dos motivos pelo qual o Ministério da Saúde estimula atualmente a testagem sorológica generalizada.

Desde 1988 celebra-se, em primeiro de dezembro, o Dia Mundial de Combate a AIDS, criado para reforçar a consciência sobre o problema, sempre com uma nova mensagem.

Em 2010 essa campanha de mídia enfocou o seguinte tema:

“Acesso universal e direitos humanos”.
No nosso meio aeronáutico é crucial que o assunto esteja presente na grade curricular de todas as escolas militares – e não somente nas de formação – para ser debatida abertamente de forma desmistificadora.

Além disso, a conversa franca e estimulada nas unidades e clubes é de suma importância para atingirmos a desejada mudança comportamental em larga escala, por meio da propagação do conhecimento.

Nesse contexto profilático, o médico-

de-esquadrão nos parece constituir elemento chave no plano de instrução das bases/unidades aéreas. Ele tem a função de orientar os aeronavegantes, em linguagem acessível, acerca das medidas recomendadas no âmbito pessoal e familiar para os hábitos saudáveis de vida, no intuito de se precaverem das condições evitáveis, dentre elas, obviamente, a infecção pelo HIV.

CONCLUSÃO

Estamos convencidos de que cabe a cada um de nós a imensa tarefa educativa sobre este flagelo incurável até o momento. Esse trabalho deve ser bem realizado prioritariamente junto às novas gerações que não costumam idealizar os verdadeiros riscos dessa infecção, talvez porque não vivenciaram, na infância (década de 1980), as impactantes imagens de pacientes caquéticos em fase terminal.

Não, sem justificativa, que Willy Rozenbaum - integrante do grupo do Professor Luc Montagnier, Nobel de Medicina do Instituto Pasteur de Paris, que isolou o agente retroviral em 1983, estabelecendo nexos causais com a enfermidade - externou sua preocupação em entrevista ao Jornal "O Globo" do dia 25 de maio último:

“O HIV/AIDS ainda está longe de ser considerada uma epidemia sob controle.”

Resta-nos a grande questão:

“Será que conseguiremos evitar, através da adoção das estratégias de conscientização, que mais pessoas adquiram a doença em futuro próximo?”

A ver" ■





HANS MEMLINC
Retábulo da Virgem
e de São João
1476

Que Deus menino que chega no Natal lhe conceda paz,
saúde e prosperidade, em todos os dias do Novo Ano.

Boas Festas!

Financiamento Imobiliário

POUPEX

Sua casa própria em 1º lugar

As melhores condições para aquisição de imóvel residencial ou comercial, novo ou usado, construção de imóvel residencial e para aquisição de terreno e de material de construção.

Mais informações: 0800 61 3040 • casapropriapoupex.com.br

ESCRITÓRIO REGIONAL DA FHE NO RIO DE JANEIRO - ESCRJ

Palácio Duque de Caxias - Ala Cristiano Ottoni - 3º Andar - Centro - 20221-260
Rio de Janeiro-RJ - Fone (21) 2253.8395 e 2253.0102 - Fax (21) 2253.0860

POUPEX Associação de Poupança e Empréstimo
poupex.com.br



Para Amil,
não existe nada mais emocionante
do que **cuidar de você.**

Amil Resgate Saúde: completo sistema de transporte inter-hospitalar.*

UCP: modernos centros de prevenção e tratamento das patologias posturais.

Total Care: avançada estrutura para clientes que precisam de cuidados especiais.**



amil.com.br

Amil

*Aditivo opcional. **Contra a cobertura do seu plano no orientador e verifique as especialidades disponíveis nas unidades da sua cidade.